

# Provincia di Novara Stakeholder workshop



Meeting online  
6 luglio 2023

Michela Leoni, Vicepresidente della Provincia di Novara  
Giovanna Goffredo, Dirigente Settore Risorse della Provincia di Novara  
G. Bertalero, F. Quattrocolo, A. Rosa, V. Cipolli, consulenti

**«PROMUOVERE L'ACCESSIBILITÀ DELLA RETE FERROVIARIA  
PER IL TRASPORTO DELLE MERCI  
A VANTAGGIO DEL TERRITORIO, DELLE IMPRESE E DELL'AMBIENTE»**

---

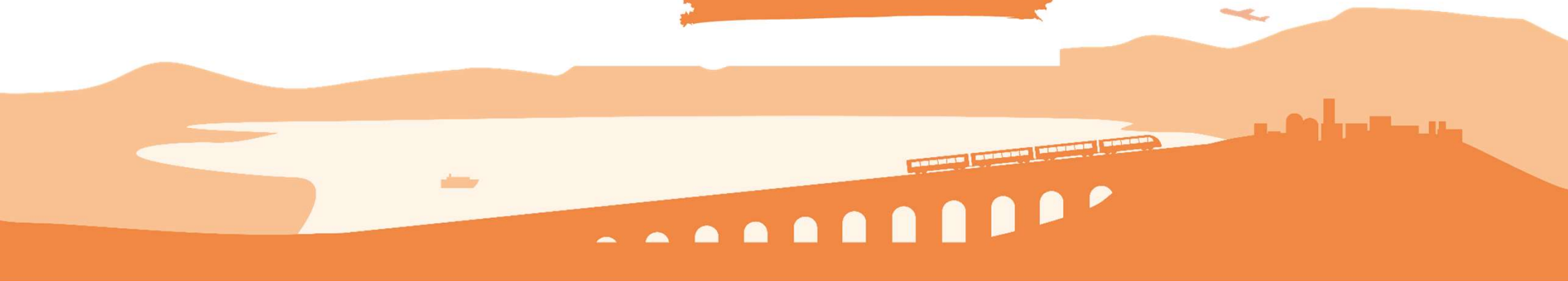
**Interreg**  
CENTRAL EUROPE



Co-funded by  
the European Union

---

**Rail4Regions**



# IL PROGETTO IN CIFRE

**2,30** m €  
Project Budget



€ 100.000

**80%**  
of the Budget is funded  
by ERDF

**9**  
Countries

**10**  
Regions

**12**  
Partners

**4**  
Pilots

# IL PROGETTO IN CIFRE

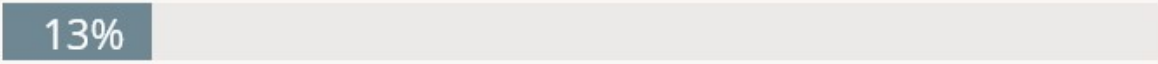
## Duration

Start date **02.2023**

End date **01.2026**

## Project progress

13%



# I PARTNER



Lead Partner

## Thuringian Ministry for Infrastructure and Agriculture

Department 5 - Strategic Spatial Development, Demography and Forests Unit 51 - Regional development and Spatial planning



Partner

## University of Applied Sciences Erfurt



Partner

## University of Žilina



Partner

## Institute of Traffic and Transport Ljubljana I.I.c.



Partner

## University North



Partner

## Varaždin County



Partner

## Rail Cargo Hungaria Goods Transport Private Limited Company



Partner

## Malopolska Regional Development Agency



Partner

## KORDIS



Partner

## LCA Logistics Center Austria South



Partner

## T BRIDGE



Partner

## Province of Novara



## LE RAGIONI DEL PROGETTO

Rail4Regions è un progetto **Interreg**, attivo quindi nell'ambito della Cooperazione Territoriale Europea.

Nasce con l'obiettivo di promuovere interventi mirati a **favorire la transizione del trasporto merci da gomma a rotaia**, con soluzioni intermodali.

Il partenariato conta 12 soggetti forti e autorevoli dell'area centro-orientale, quella cioè dove il trasporto su gomma pone maggiori problemi proprio per via della **carenza di infrastrutture ferroviarie**.

## LE RAGIONI DEL PROGETTO

**Cos'hanno quindi a che fare con tutto ciò  
l'Italia e la Provincia di Novara??**

## LE RAGIONI DEL PROGETTO

# Semplice!

Il Nord-Italia è precisamente il territorio di confine tra un'Europa progredita, che da lungo tempo ha iniziato a ragionare sul trasporto merci e sulla necessità di **soluzioni intermodali** in grado di bilanciare le esigenze di natura logistica, economica ed ambientale, e quell'Europa invece più “giovane,, che ancor oggi sconta in parte i ritardi accumulati fino al 1989.



## LE RAGIONI DEL PROGETTO

Il progetto contempera quindi **diverse sensibilità** e pone al centro obiettivi generali legati alla **tutela dell'ambiente**, alla **sicurezza** e all'**efficienza** del sistema di trasporto delle merci, che vengono necessariamente declinati in modo differente nei diversi territori coinvolti.

## IL RUOLO DEGLI STAKEHOLDER

Riunire a livello locale i rappresentanti delle imprese, gli attori della filiera logistica, gli enti di rappresentanza del mondo imprenditoriale, gli enti di ricerca e i policy maker in grado di gestire la pianificazione territoriale e la strategia trasportistica è quindi un **atto dovuto** e fondamentale.

Sono loro - **siete Voi** - a poter **indicare una direzione al progetto** e suggerire le istanze che la Provincia di Novara potrà fare proprie e portare all'attenzione dei partner europei di Rail4Regions e delle autorità di Programma.

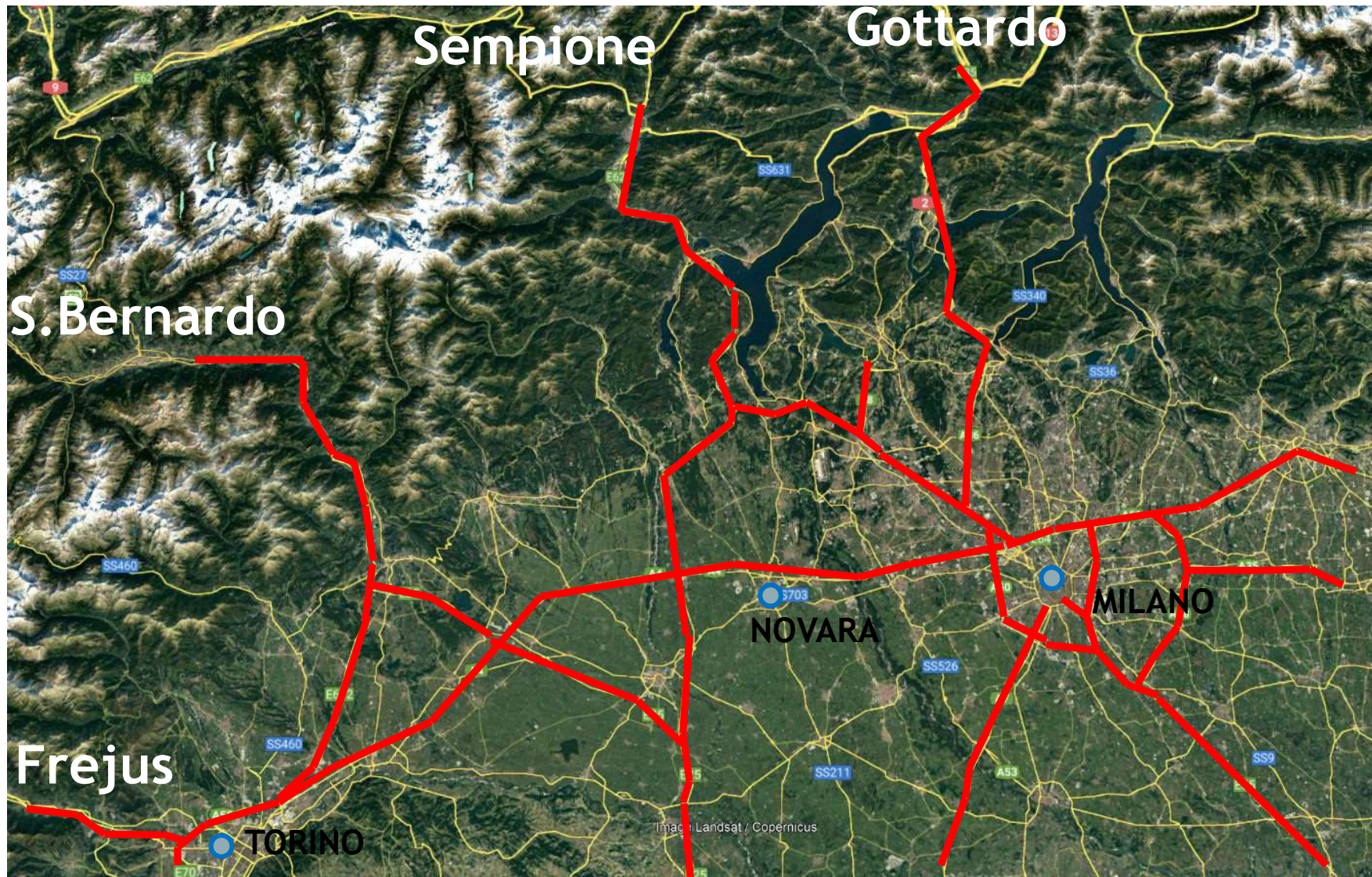
## FERROVIE (E STRADE) NEL NOVARESE

*Linee ferroviarie, viabilità,  
scali di interscambio,  
a servizio del traffico merci*

*La rete infrastrutturale per i trasporti nell'area  
fra Torino, Novara, Milano, e i valichi alpini*

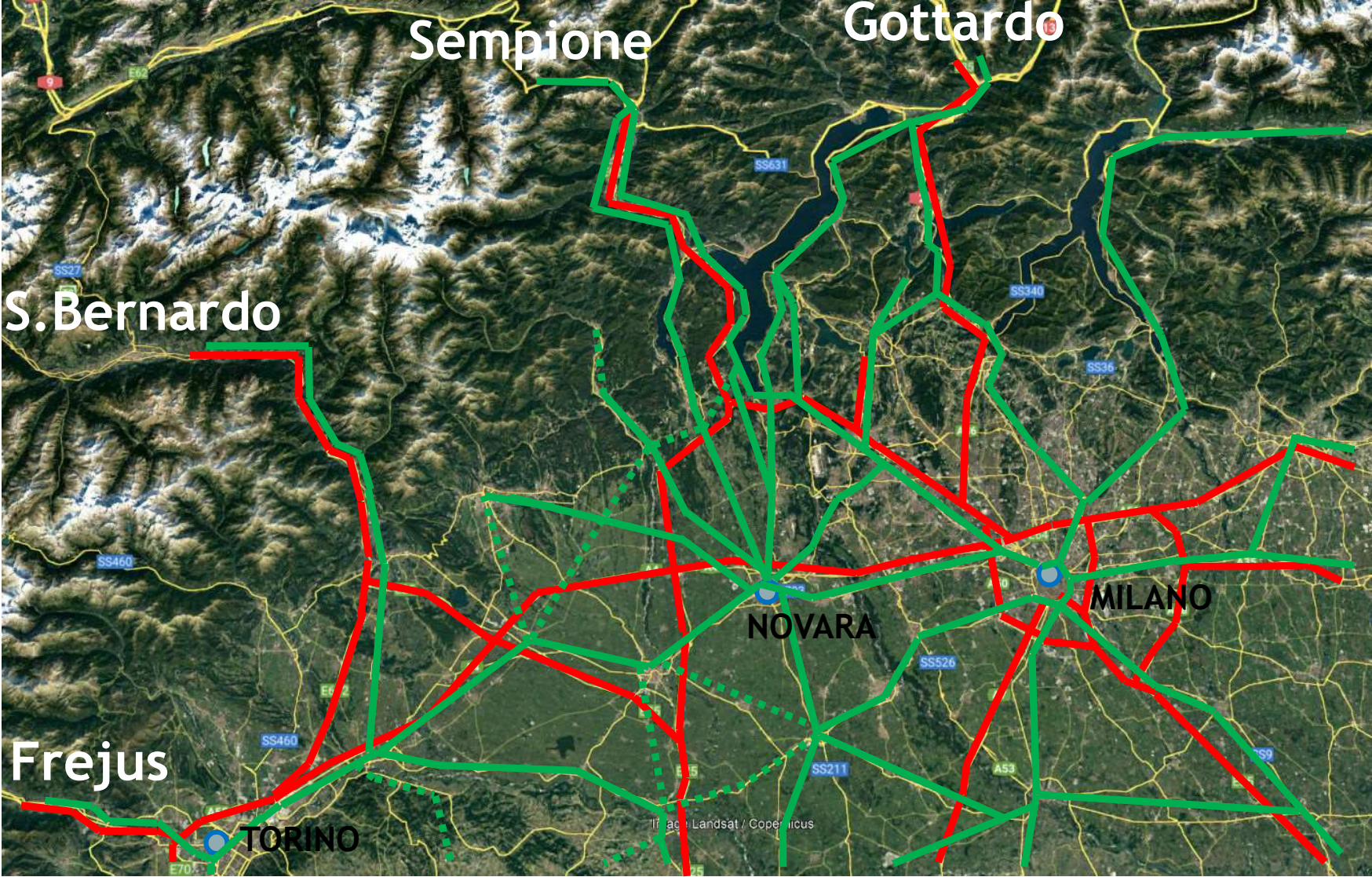


# AUTOSTRADE E STRADE PRINCIPALI



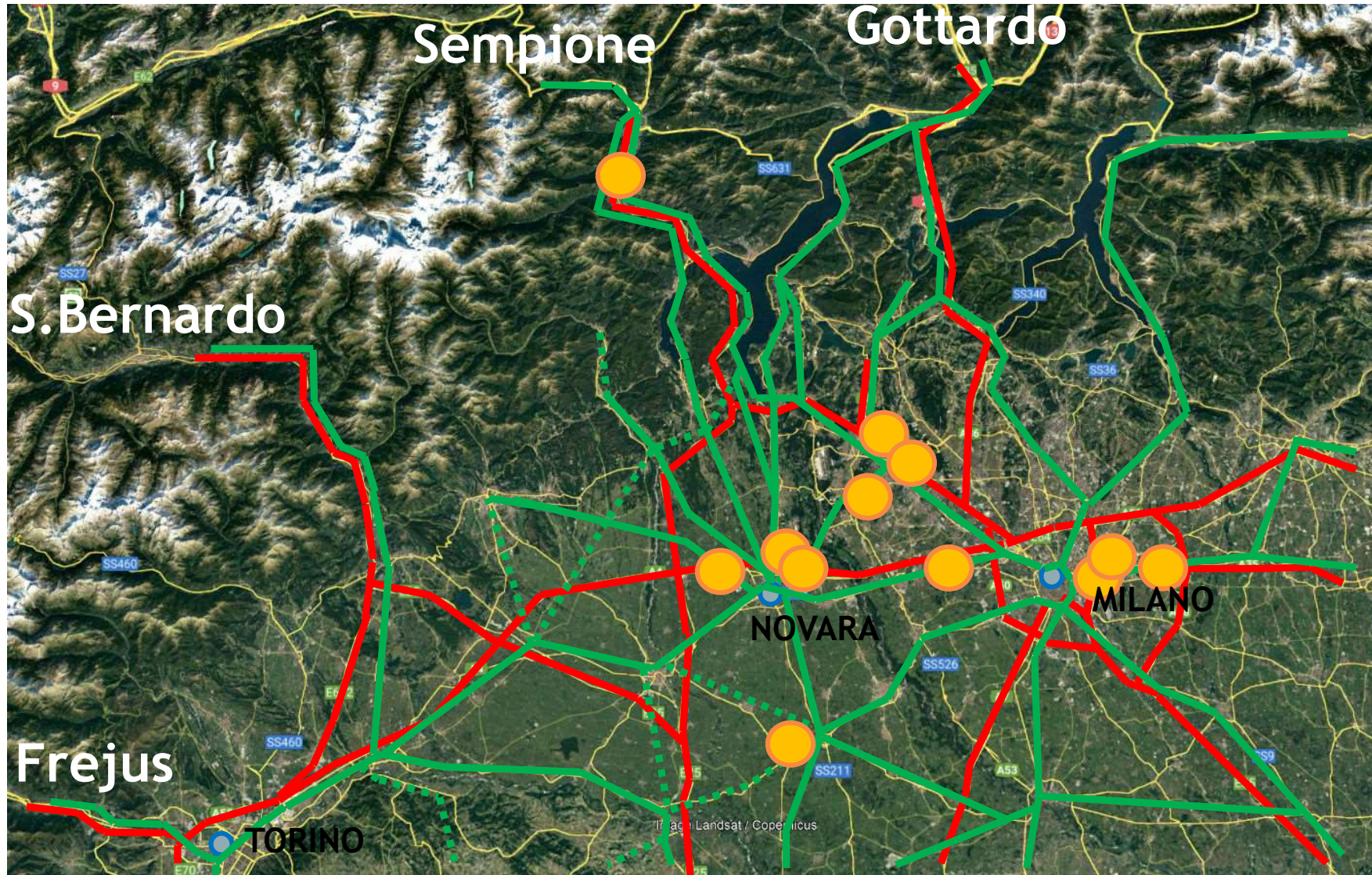


# LINEE FERROVIARIE RFI/FNM (ESCLUSE AV)



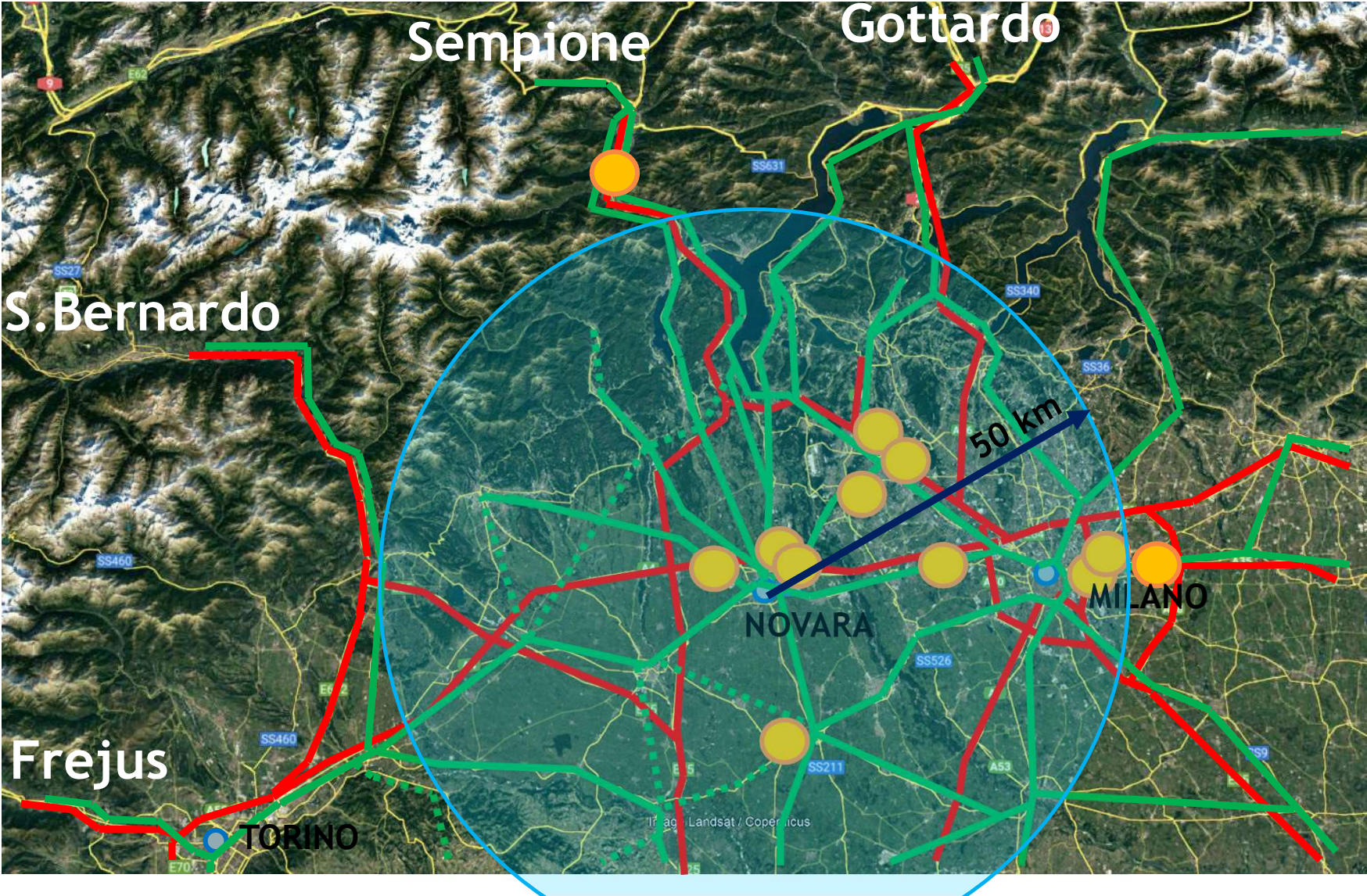


# SCALI DI INTERSCAMBIO STRADA/ROTAIA



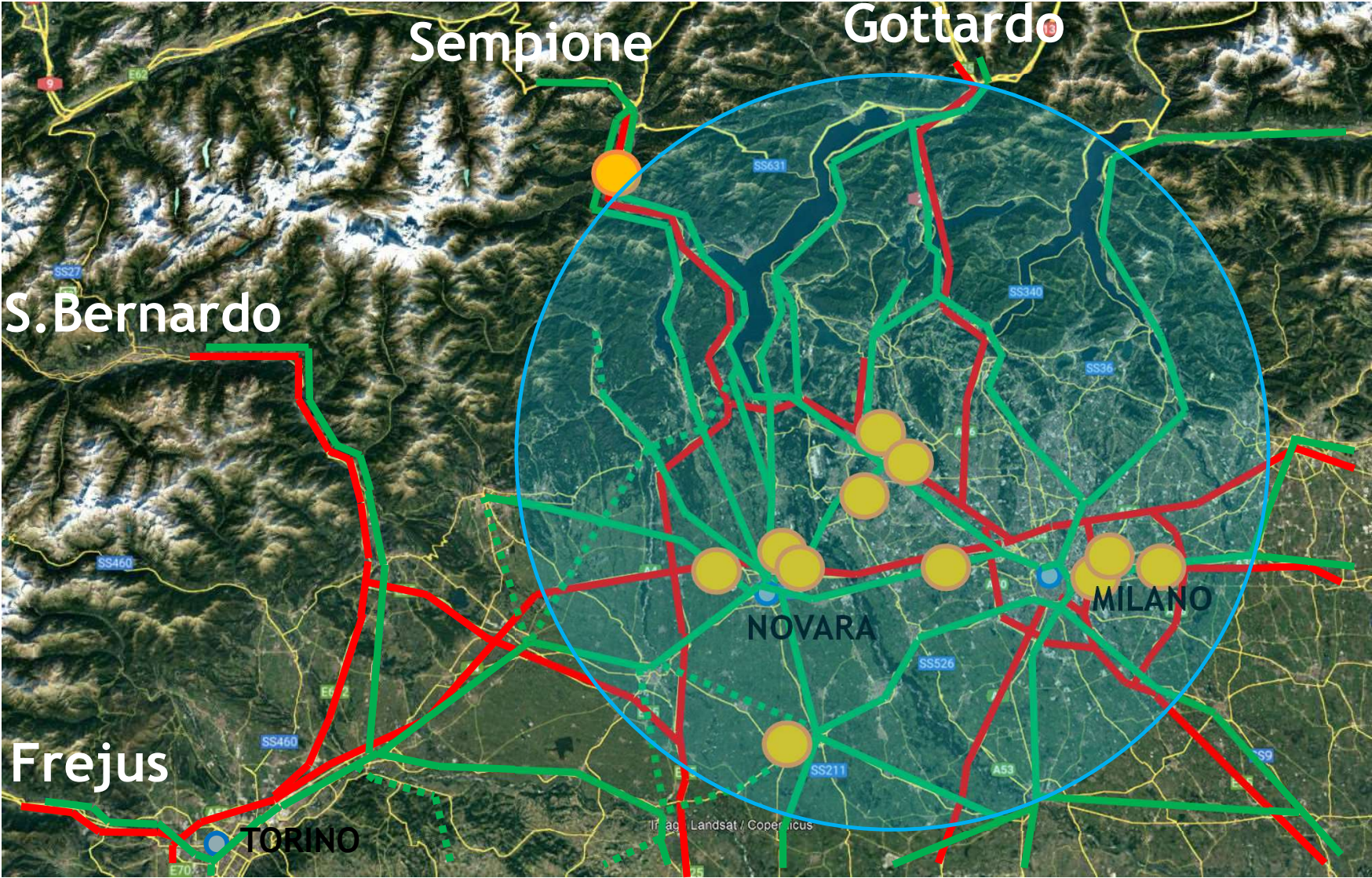


# BACINO 50 KM CON CENTRO NOVARA



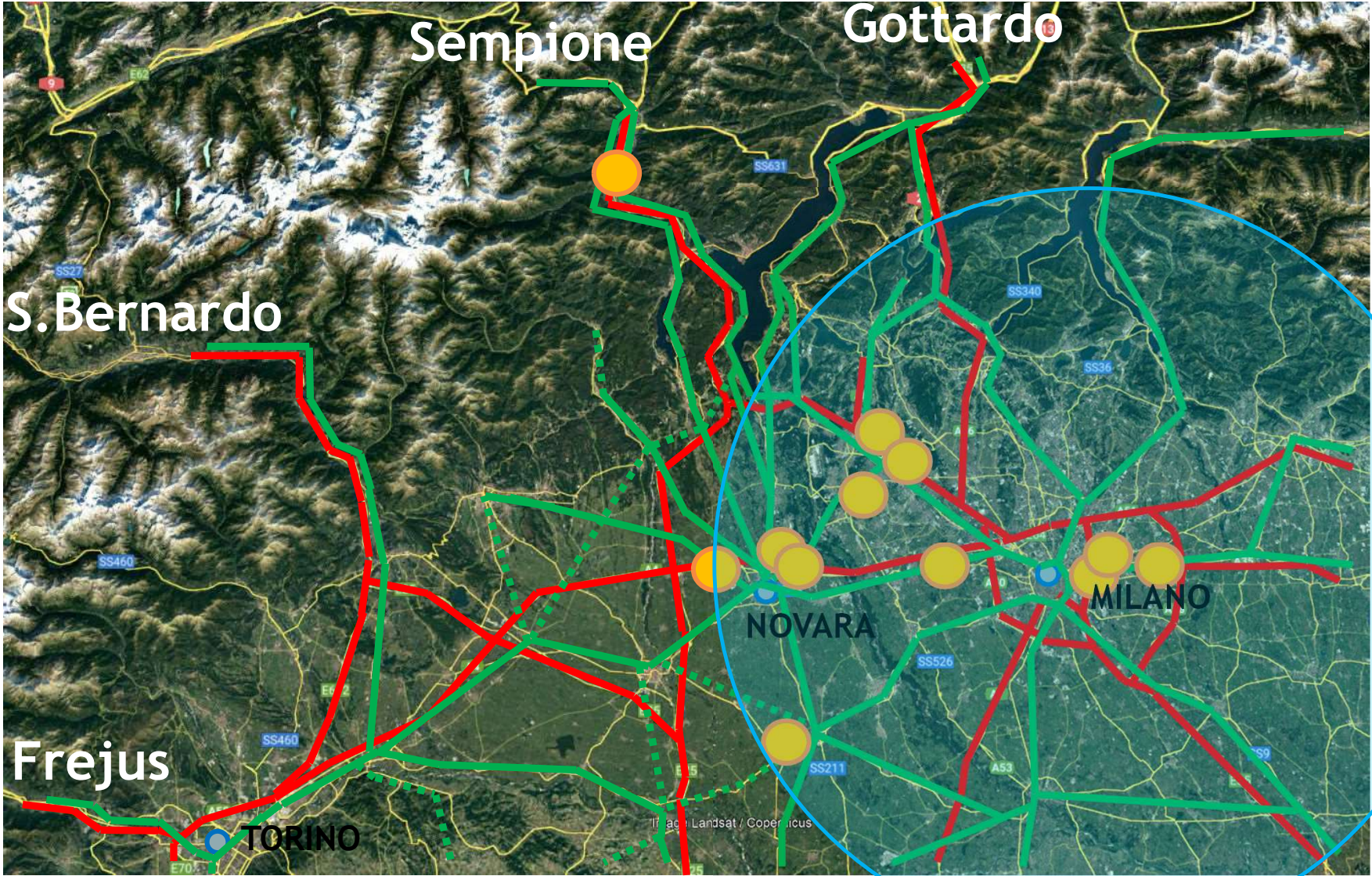


# BACINO 50 KM CON CENTRO GALLARATE





# BACINO 50 KM CON CENTRO SEGRATE/MELZO



## TRASPORTI DA E VERSO L'EUROPA

*Alcune considerazioni sui flussi  
di import ed export  
via strada e via ferrovia  
attraverso le Alpi*

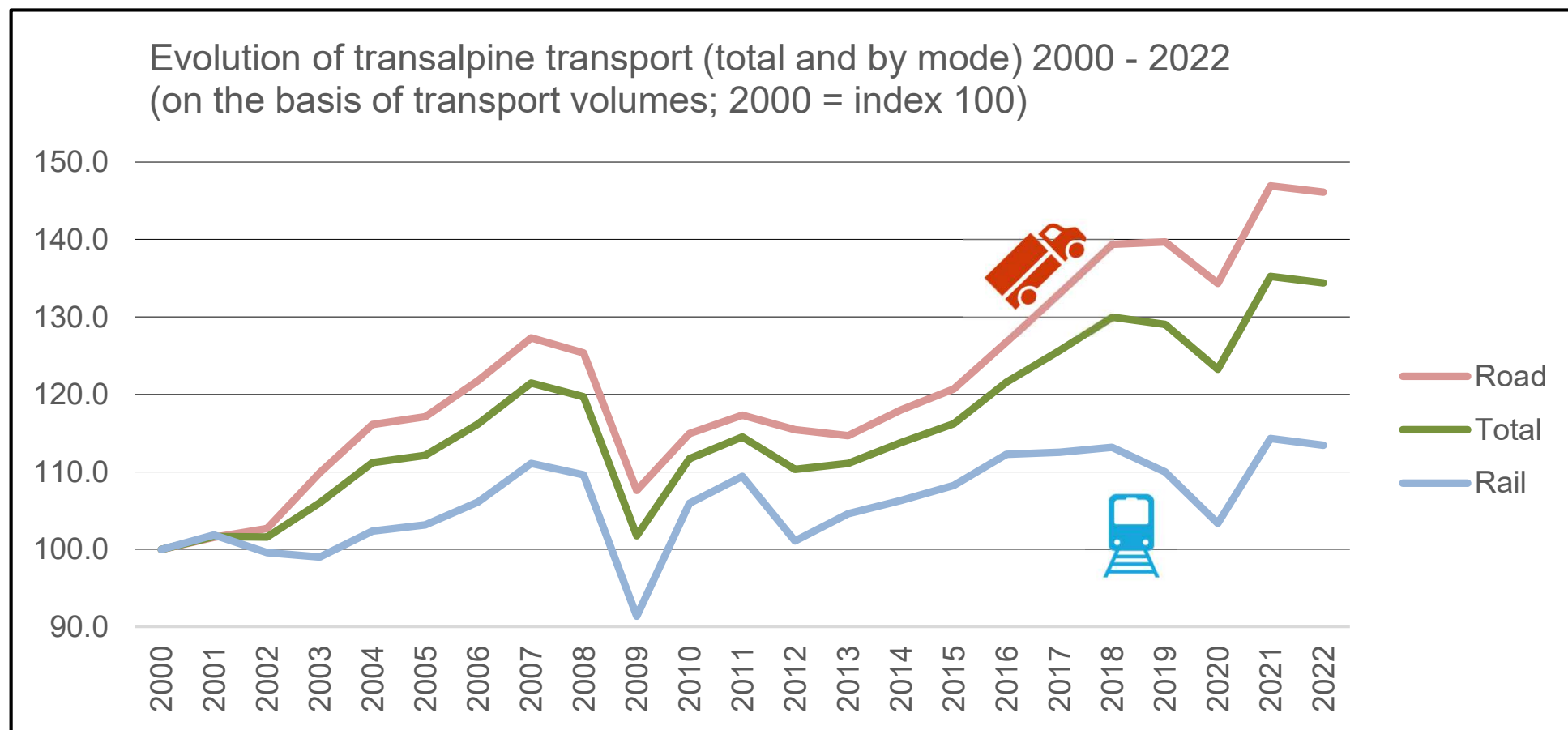


A satellite-style map of Europe and the Mediterranean region. Three large red double-headed arrows are overlaid on the map, pointing to major transport corridors: one in the north (Germany/Poland area), one in the center (France/Germany area), and one in the west (Spain/France area).

**12 milioni di mezzi pesanti  
e 130.000 treni all'anno**

**230 Milioni di tonnellate di merce**

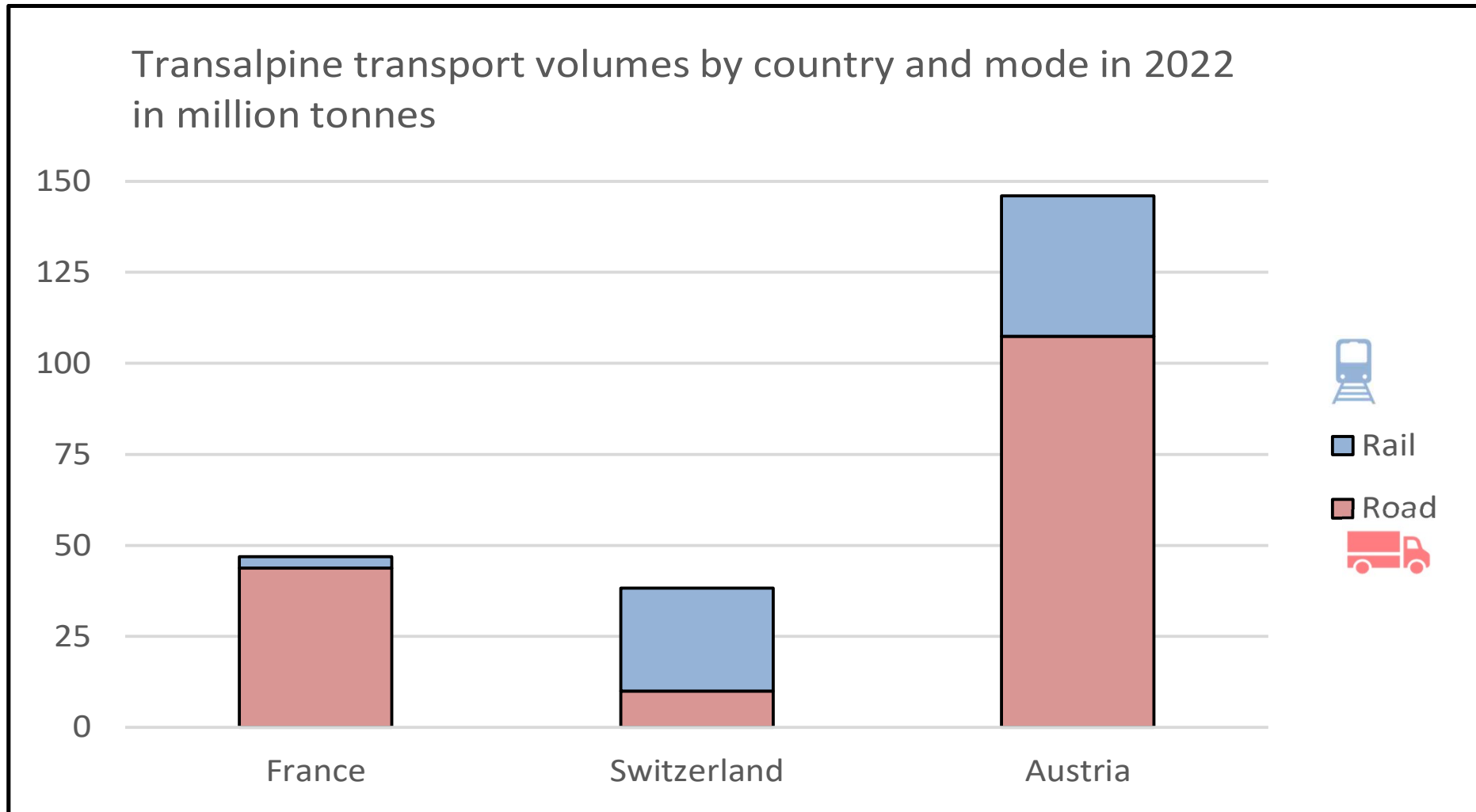
# EVOLUZIONE TRAFFICO TRANSALPINO DI MERCE



**2020: flessione del 5% (inferiore alla crisi del 2009 (-15%))**

Fonte: Alpine Traffic Observatory UE-CH [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/non-eu-countries\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/non-eu-countries_en)

# RIPARTIZIONE MODALE PER NAZIONE/CONFINE

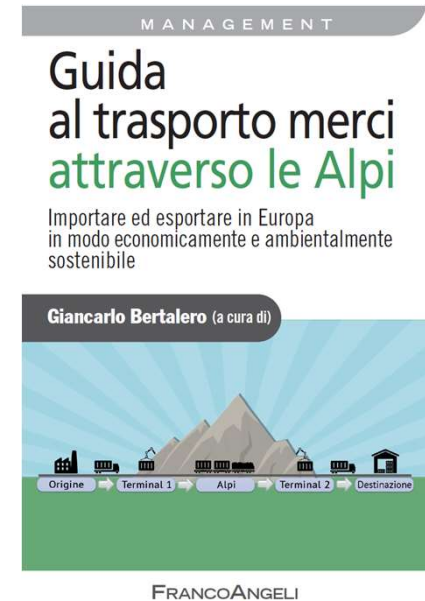


Fonte: Alpine Traffic Observatory UE-CH [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/non-eu-countries\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/non-eu-countries_en)

# PARAMETRI DECISIONALI DA SCOPRIRE

## I vantaggi del trasporto combinato strada - rotaia

- maggiore stabilità del prezzo rispetto al *tuttostrada*
  - disponibilità di magazzini presso terminal di arrivo e partenza
  - possibilità di caricare **più tonnellate** per singolo autoarticolato (+ 4 ton)
  - minori sollecitazioni al materiale trasportato
  - meno autisti da gestire nelle aziende di origine/destinazione e meno necessità di autisti
  - meno pratiche doganali (es.: attraversamento della Svizzera)
  - rischio inferiore per le merci pericolose
  - risparmio sino al -14%
- 
- ambientalmente** meno impattante
  - socialmente** meno impattante





# Filiera Automotive

## Dalla Finlandia con ripari di calore





FIG. 1 «Primo miglio»

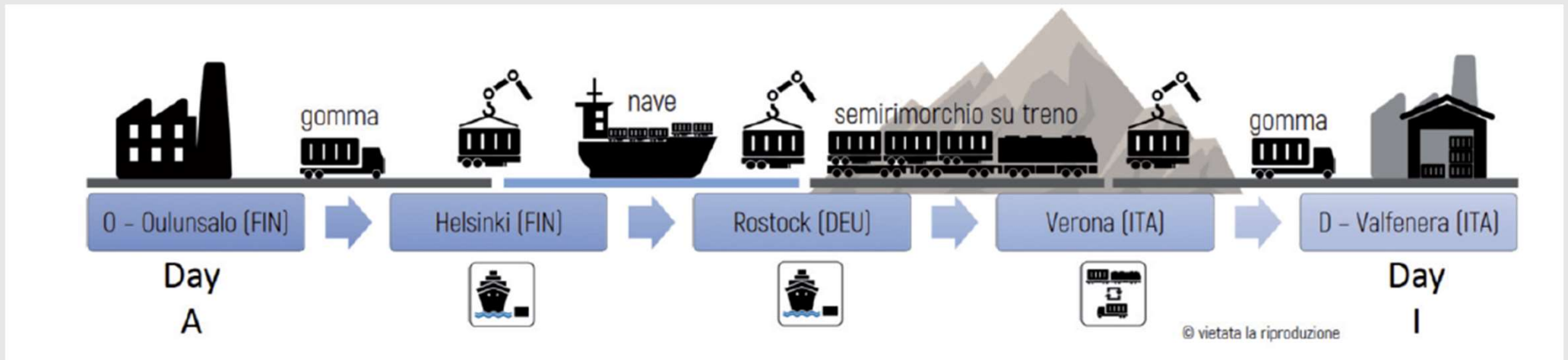


FIG. 2 «Flusso complessivo»



FIG. 3 «Ultimo miglio»





*Schema di ripartizione modale del trasporto*

# VANTAGGI E CRITICITÀ DELL'OPZIONE INTERMODALE



## Vantaggi

- Prezzo stabile
- Prezzo più basso delle opzioni «tutto-strada»
- Resa in 8 giorni (A per I)
- Semirimorchio saturo a volume



## Criticità

- L'unica criticità è un apparente «irrigidimento» della supply chain dovuto alla presa fissata in un giorno e ad un'ora preciso. Ma può essere considerato un positivo stimolo alla programmazione della produzione.

**Interreg**  
CENTRAL EUROPE



Co-funded by  
the European Union

## Rail4Regions



[www.interreg-central.eu/projects/rail4regions/](http://www.interreg-central.eu/projects/rail4regions/)  
[www.provincia.novara.it/PoliticheComunitarie/Rail4Regions/index.php](http://www.provincia.novara.it/PoliticheComunitarie/Rail4Regions/index.php)



[rail4regions@provincia.novara.it](mailto:rail4regions@provincia.novara.it)



[facebook.com/XYZ](https://facebook.com/XYZ)



[Linkedin.com/XYZ](https://Linkedin.com/XYZ)