

CIM spa  
Interporto di Novara



 CIM spa  
Interporto di Novara

Parte prima : l'Interporto di  
Novara

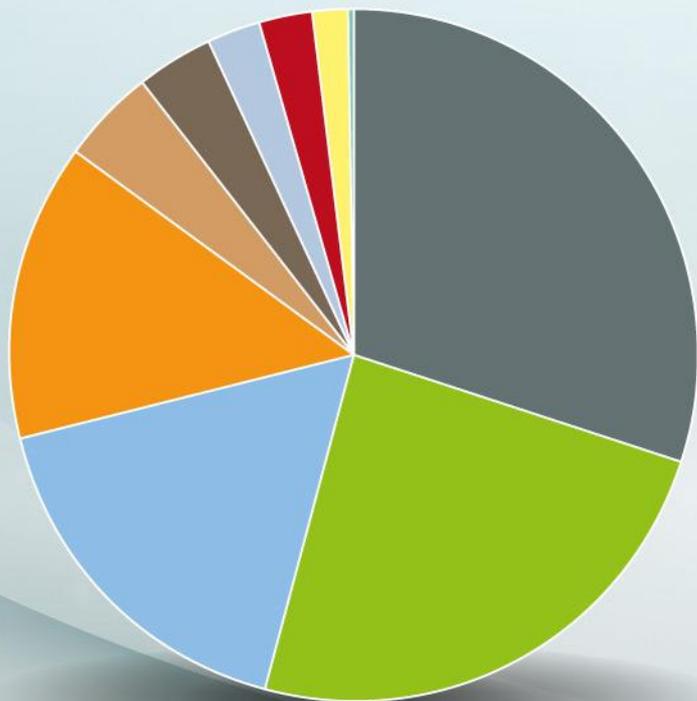
Parte seconda: la sfida del  
Gottardo

Parte terza: la risposta









SOCIETÀ  
costituita

Nel

1987

HA

L'obiettivo di  
Gestire un  
interportuale  
polifunzionale  
D'eccezionale  
centro di  
eccellenza

## Le vocazioni

Dal punto di vista operativo le attività presso l'Interporto di Novara, avviate nel 1995, si possono oggi distinguere in tre macro aree:

- **Intermodalità**
- **Logistica**
- **Servizi Interportuali**



## Terminal CIM

4 couples of trains	6 days a week on the route Rotterdam/Novara
3 couples of trains	5 days a week on the route Belgium/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Gennevilliers/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Daventry/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Hams-Hall/Novara
1 couple of trains	5 days a week on the route Genk/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Duisburg-Colonia/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Travemunde/Novara
1 couple of trains	5 days a week on the route Pomezia/Novara

## Terminal Boschetto

1 couple of trains	7 days a week on the route Genk Haven/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Duisburg/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Le Havre/Novara
1 couple of trains	5 days a week on the route Noisy/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Muizen/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Brindisi/Novara
1 couple of trains	3 days a week on the route Bari-Bologna/Novara
1 couple of trains	5 days a week on the route Pomezia/Novara

200.000

UTI/Year

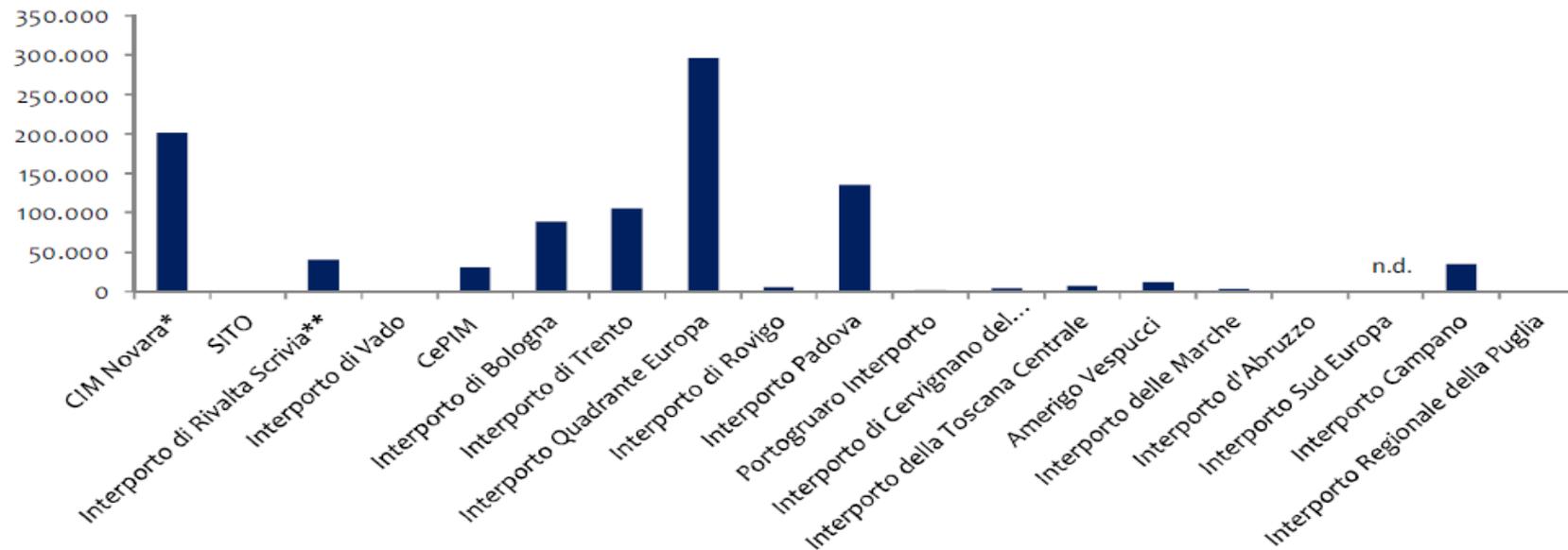
460.000

TEU/year

9.000

trains/year

**Figura 3.1. – Numero di UTI movimentate nel 2011**



\*Compreso il terminal Novara Boschetto

\*\*Utilizzato tasso di conversione UTI/TEU pari a 1,79 (in base ai dati raccolti in TEU e UTI in alcuni degli interporti rilevati)



66.000 mq per logistica  
100% occupati  
3.500 mq per uffici  
100% occupati



Produzione fotovoltaica

Impianto da  
5 megawatt



CONFINDUSTRIA  
PER LA SOSTENIBILITÀ

Presso l'Interporto di Novara operano quotidianamente oltre 600 lavoratori, tra occupazione diretta e indotta, attivi in 27 società insediate negli uffici, nei magazzini e sui piazzali





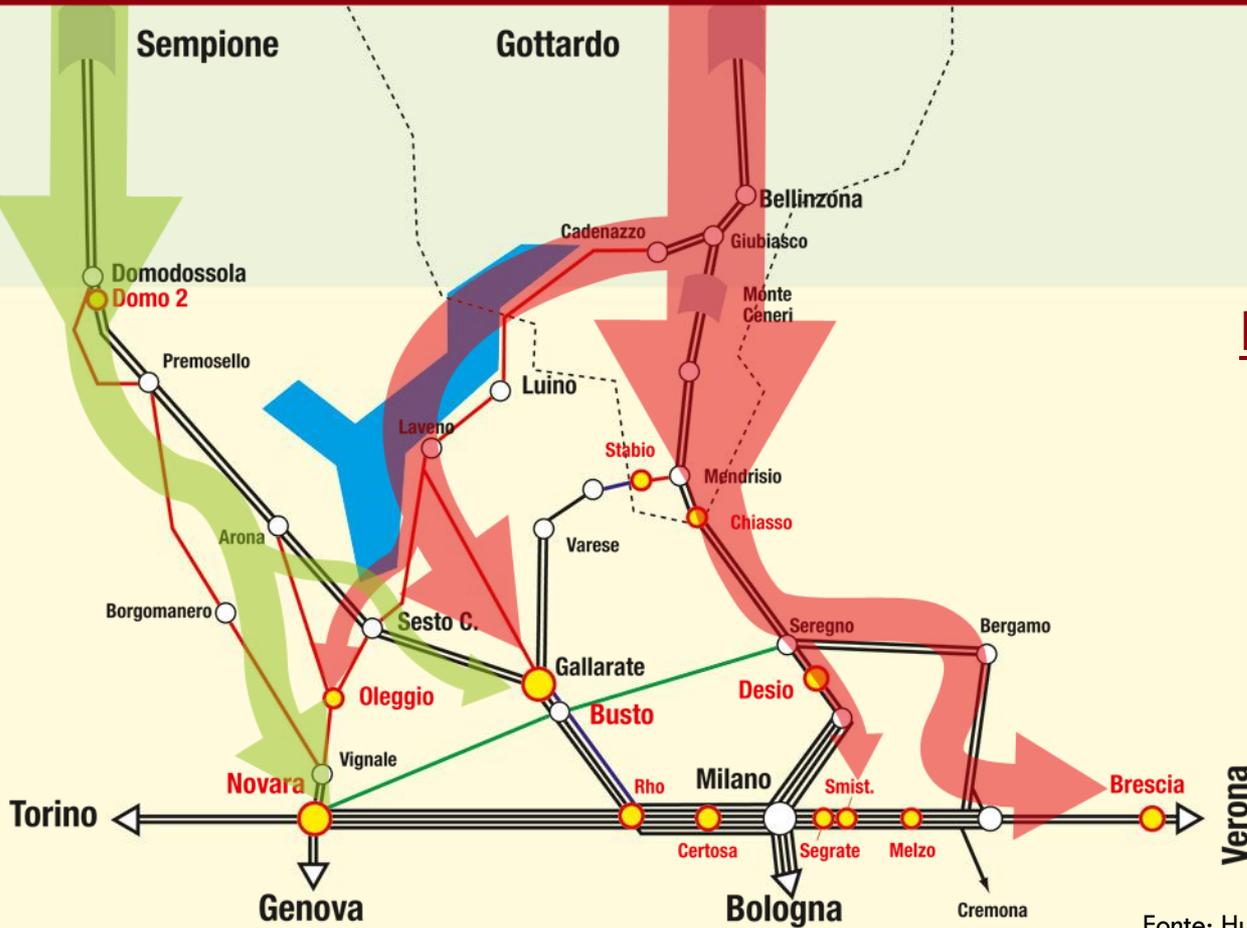
 CIM spa  
Interporto di Novara

Parte prima : l'Interporto di  
Novara

Parte seconda: la sfida del  
Gottardo

Parte terza: la risposta

## La sfida alptransit



Raddoppio traffico gottardo  
e aumento di un terzo  
del traffico sempione)

## Attuali volumi di traffico sull'asse IT - CH

Fonte:

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti

Rapporto:

**Alpinfo 2011**

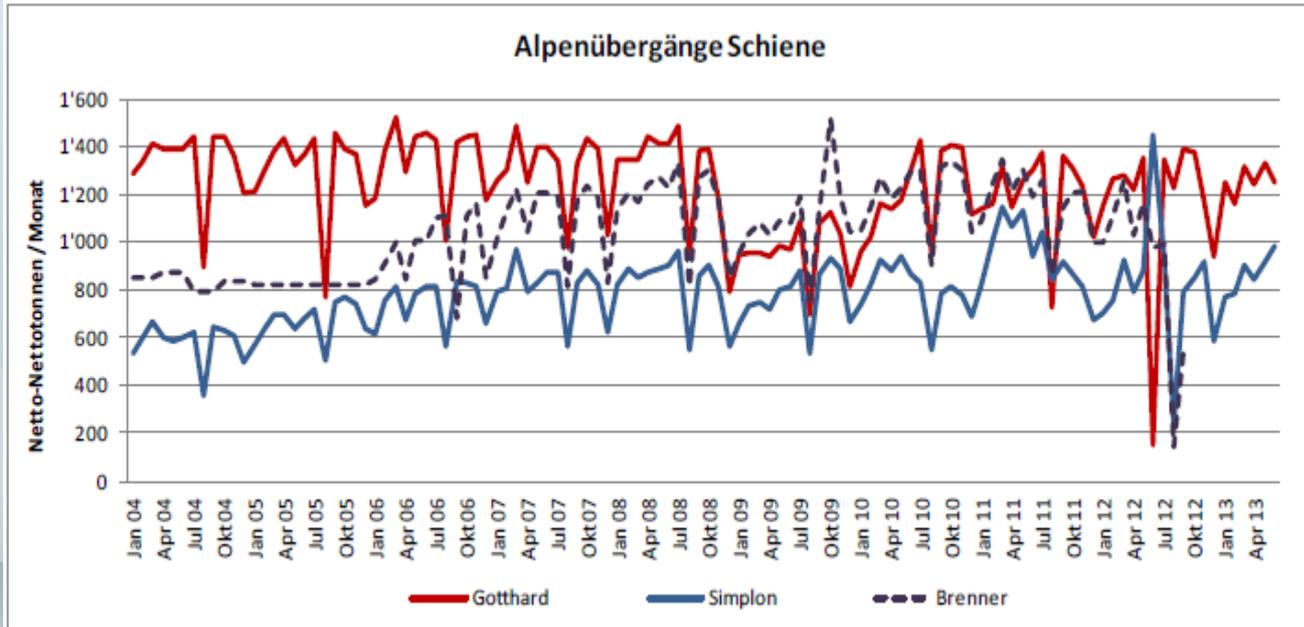
Traffico merci su strada e per ferrovia attraverso le Alpi

### Traffico merci di transito attraverso le Alpi

Traffico merci di transito attraverso le Alpi strada e ferrovia da Ventimiglia a Vienna		2000				2005				2010				2011				
		VMP 1000	strada mio.t	strada+ferrovia mio.t	ferrovia mio.t	VMP 1000	strada mio.t	strada+ferrovia mio.t	ferrovia mio.t	VMP 1000	strada mio.t	strada+ferrovia mio.t	ferrovia mio.t	VMP 1000	strada mio.t	strada+ferrovia mio.t	ferrovia mio.t	
	Francia																	
	Ventimiglia	560	8.6	8.6	0.0	798	12.1	12.1	0.0	702	10.7	10.7	0.0	705	10.7	10.7	0.0	
	Montgenèvre	32	0.3	0.3		8	0.1	0.1		8	0.1	0.1		7	0.1	0.1		
	Mont-Cenis			2.6	2.6			0.4	0.4			0.0	0.0			0.0	0.0	
	Fréjus	405	7.2	7.2		144	2.2	2.2		74	1.1	1.1		75	1.1	1.1		
	Mont-Blanc			0.0		175	2.6	2.6		119	1.7	1.7		126	1.8	1.8		
	Svizzera																	
	Grand-St-Bernard	17	0.1	0.1		34	0.3	0.3		28	0.3	0.3		32	0.4	0.4		
	Simplon	3	0.0	3.0	3.0	31	0.4	8.1	7.7	25 r	0.3	9.4	9.1 r	27	0.3	11.0	10.7	
	Gothard	672	4.4	18.6	14.2	459	5.1	18.0	12.8	535 r	7.0 r	18.4	11.4 r	522	6.8	18.0	11.2	
	San Bernardino	44	0.2	0.2		66	0.7	0.7		82 r	1.1 r	1.1		80	1.1	1.1		
	Austria																	
	Reschen	48	0.7	0.7		76	1.3	1.3		48	0.6	0.6		44	0.6	0.6		
	Brenner	1390	23.4	31.3	7.9	1738	28.2	37.2	9.0	1545	24.2	38.1	13.9	1587	24.9	37.7	12.8	
Tarvisio	420	5.5	7.4	1.9	741	9.8	12.0	2.2	584	9.2	12.4	3.2	584	9.2	12.5	3.4		
Felbertauern	1	0.0	0.0		6	0.1	0.1		3	0.1	0.1		3	0.1	0.1			
Tauern	375	5.2	6.5	1.3	548	7.9	10.0	2.2	578	8.3	11.1	2.8	600	8.6	11.8	3.2		
Schoberpass	165	1.9	2.0	0.1	272	3.6	4.4	0.8	288	3.9	4.4	0.5	305	4.1	4.7	0.8		
Semmering	7	0.1	2.8	2.7	61	1.0	3.3	2.3	4	0.1	2.5	2.5	5	0.1	3.0	2.9		
Wechsel	145	1.5	1.5	0.0	187	2.8	2.8	0.0	236	3.3	3.3	0.0	252	3.6	3.6	0.0		
Segmento alpino C	3864	53.6	85.3	31.7	4601	68.4	103.5	35.1	4273	62.7	102.9	40.2	4369	64.2	105.6	41.4		
Francia	997	16.1	18.7	2.6	1123	17.0	17.4	0.4	903	13.5	13.5	-	913	13.7	13.7	0.0		
Svizzera	736	4.7	21.8	17.1	590	6.5	27.1	20.5	670	8.7	29.2	20.5	661	8.6	30.5	21.9		
Austria	2131	32.8	44.8	12.0	2888	44.9	59.1	14.2	2700	40.4	60.1	19.7	2795	41.9	61.4	19.5		
Segmento alpino B	3591	50.4	79.9	29.5	4268	62.8	94.9	32.1	3748	56.2	93.8	37.6	3788	56.9	95.1	38.1		
Francia	997	16.1	18.7	2.6	1123	17.0	17.4	0.4	903	13.5	13.5	-	913	13.7	13.7	0.0		
Svizzera	736	4.7	21.8	17.1	590	6.5	27.1	20.5	670	8.7	29.2	20.5	661	8.6	30.5	21.9		
Austria	1858	29.6	39.4	9.8	2555	39.3	50.4	11.1	2175	34.0	51.1	17.1	2214	34.7	50.9	16.2		
Segmento alpino A	2579	36.0	63.6	27.6	2723	40.9	70.8	29.9	2454	36.3	70.7	34.4	2492	37.0	71.7	34.8		
Francia	405	7.2	9.8	2.6	319	4.8	5.2	0.4	193	2.8	2.8	-	201	2.9	2.9	0.0		
Svizzera	736	4.7	21.8	17.1	590	6.5	27.1	20.5	670	8.7	29.2	20.5	661	8.6	30.5	21.9		
Austria	1438	24.1	32.0	7.9	1814	29.5	38.5	9.0	1591	24.8	38.7	13.9	1630	25.5	38.3	12.8		

## Andamento storico traffici asse sempione – S. Gottardo

Fonte: Ufficio federale svizzero per i trasporti  
**Monitoring Flankierende Massnahmen**  
**1. Semesterbericht 2013**  
Mengenentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr und Interpretation



## Traffico ferroviario per i progetti in Francia, Svizzera e Austria (m/anno)

	Collegamento Francia - Italia	Löschberg	San Gottardo	Brennero
<b>Già analizzato</b>				
LTF - 1999	8,5	3,5	14,9	7,8
BBT - 2003	7,8	5,6	14,3	10,7
LTF - 2004	6,6 *	6,7	15,9	10,0
<b>Previsioni</b>				
BBT - 2015	10,6	7,2	24,0	22,6
LTF - 2020	19,1 *	12,4	29,3	26,2
BBT - 2025	11,0			26,7
LTF - 2030	33,4 **			37,8

(\*) Senza accesso al tunnel

(\*\*) Progetto completo

- Basse previsioni della BBT per Francia - Italia
- Alptransit è limitata alla Svizzera e non considera l'impatto degli altri progetti
- **In generale, le previsioni di traffico sono ragionevoli**

- **Le previsioni del nuovo collegamento ferroviario sono ragionevoli supponendo che la crescita già analizzata degli ultimi 20 anni continuerà anche nei prossimi 25 anni e che un regolamento coerente sulle tariffe negli incroci alpini venga preso in considerazione**

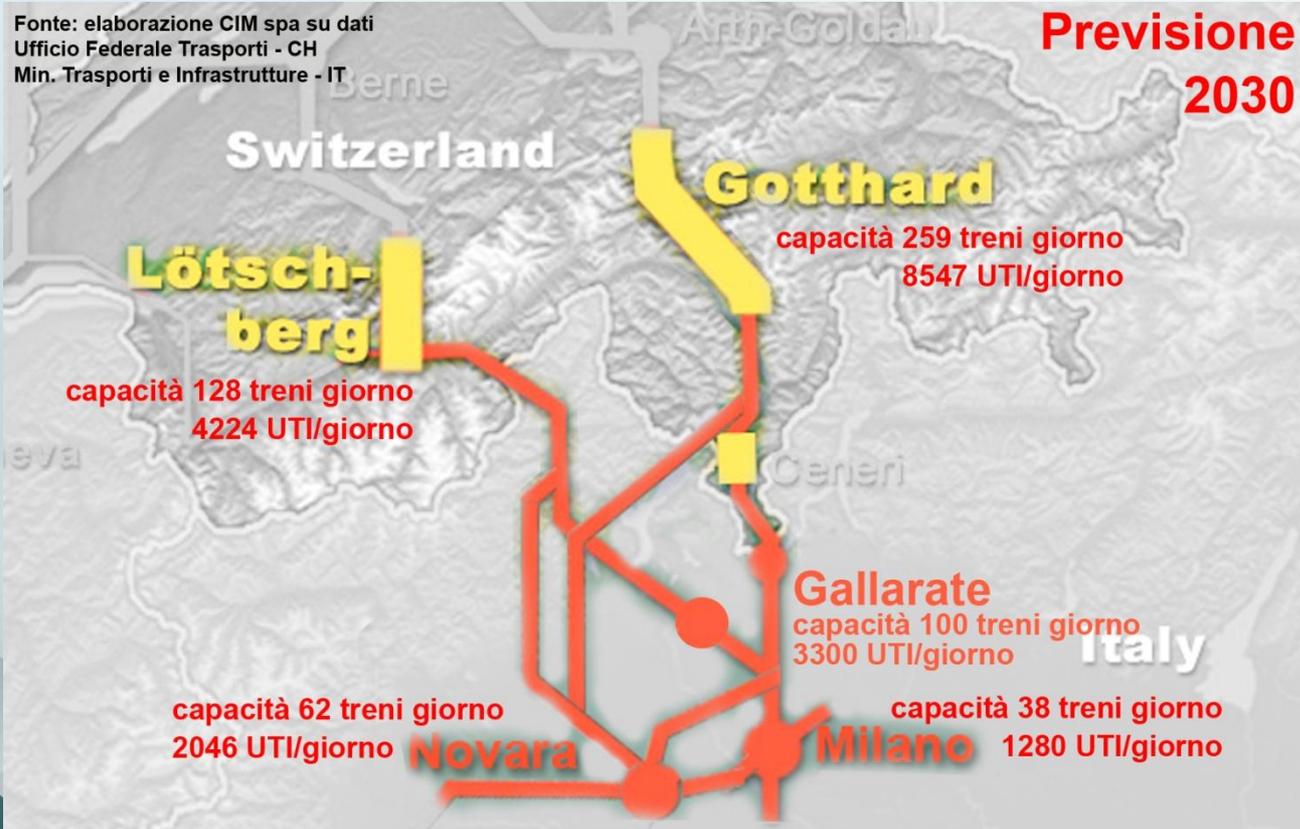
## Previsioni volumi traffici nuovi trafori svizzeri

Fonte:

Rapporto COWI – Comm. EU  
Previsioni traffico merci su direttrice ferroviaria

## La sfida del Gottardo

### Gruppo lavoro interministeriale IT- CH

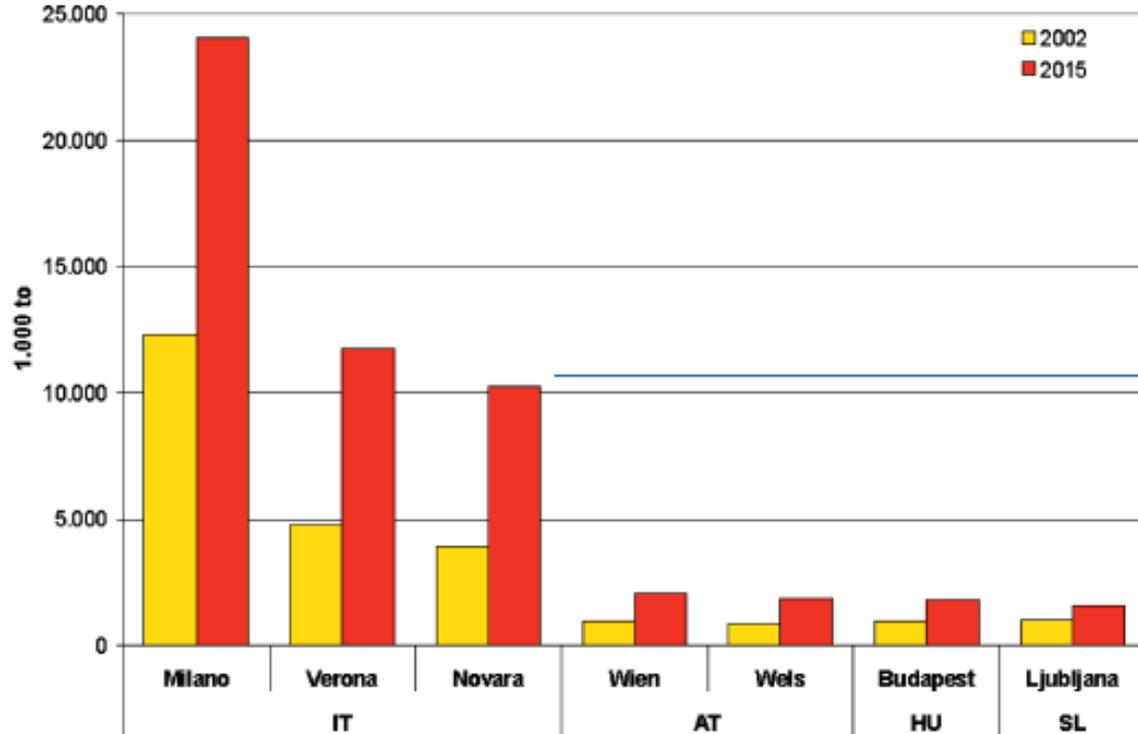


Nell'area ad ovest di Milano risulta non soddisfatta una potenziale capacità di traffici pari ad oltre 180 treni giorno

# La sfida del Gottardo

## Previsioni incrementi operatività in area alpina

Figura 113. Volumi di traffico in alcuni terminal nella regione di AlpenCor5 (2002 e 2015)



Fonte: UIC-GTC, 2004

Fonte:

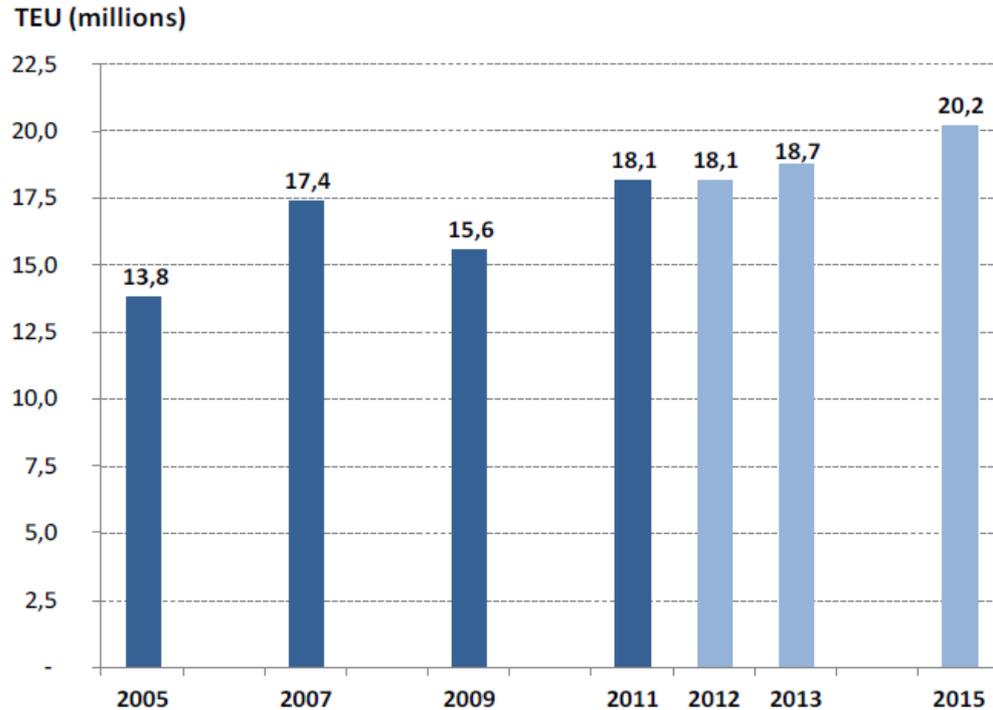
Alpencors \_UIC

(traffico intermodale - UTI)

**Nota:**

**1 ml tonnellate = 330.000 UTI**

Figure 7-2: Forecasted evolution of unaccompanied CT by 2015, TEU carried

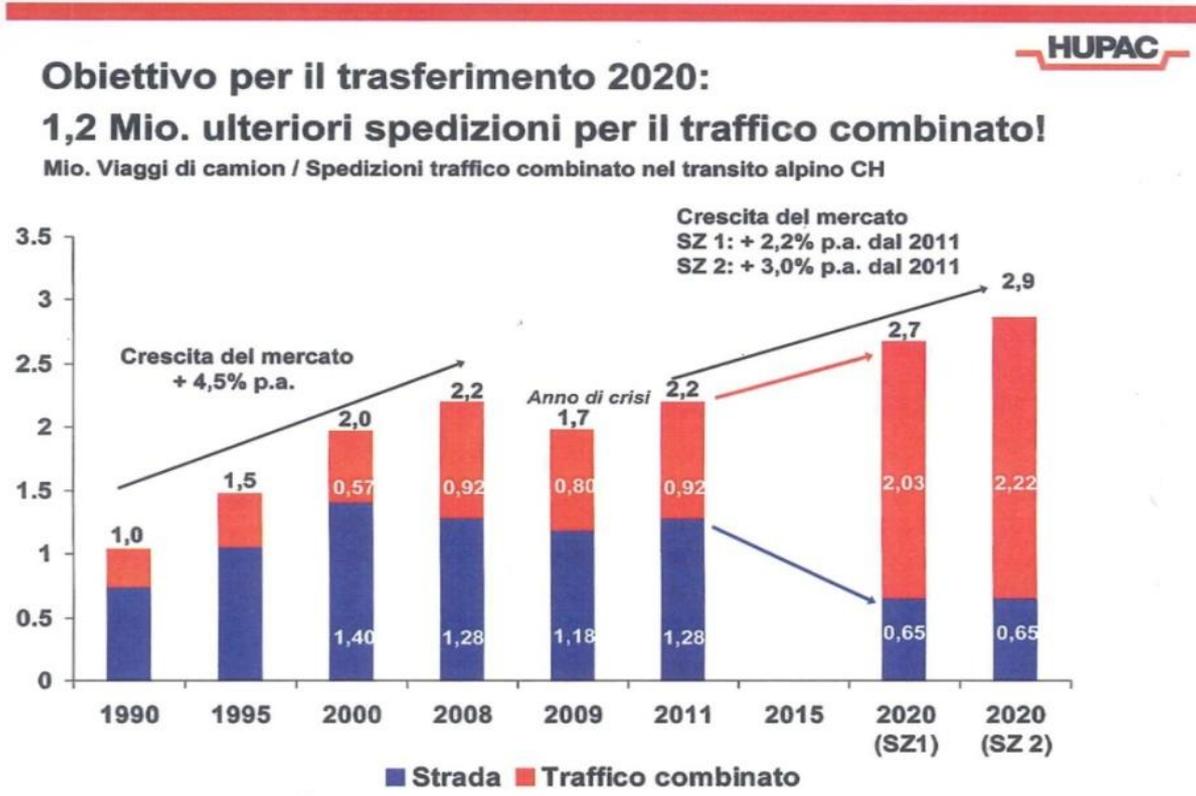


Source: KombiConsult analysis

Previsioni  
incremento  
volumi TEU  
su non  
accompagnato  
area EU

Fonte:  
Report on  
combined transport 2012  
UIC

## Shift modale: fattori di dinamica indipendenti dai volumi



Il trasferimento modale è per altro uno dei dieci obiettivi fondamentali individuati dalla Commissione Europea all'interno del nuovo "Libro Bianco sui Trasporti +" adottato il 28 marzo 2011, nel quale al punto 2.5 si prevede che "il 30% del trasporto delle merci superiore ai 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare. Questa quota deve raggiungere il 50% entro il 2050" Ad ulteriore conferma di quanto dettagliato in precedenza giova evidenziare come la prospettiva del trasferimento modale sia condivisa e pianificata nell'ambito delle strategie dei maggiori operatori cargo attivi a livello europeo.



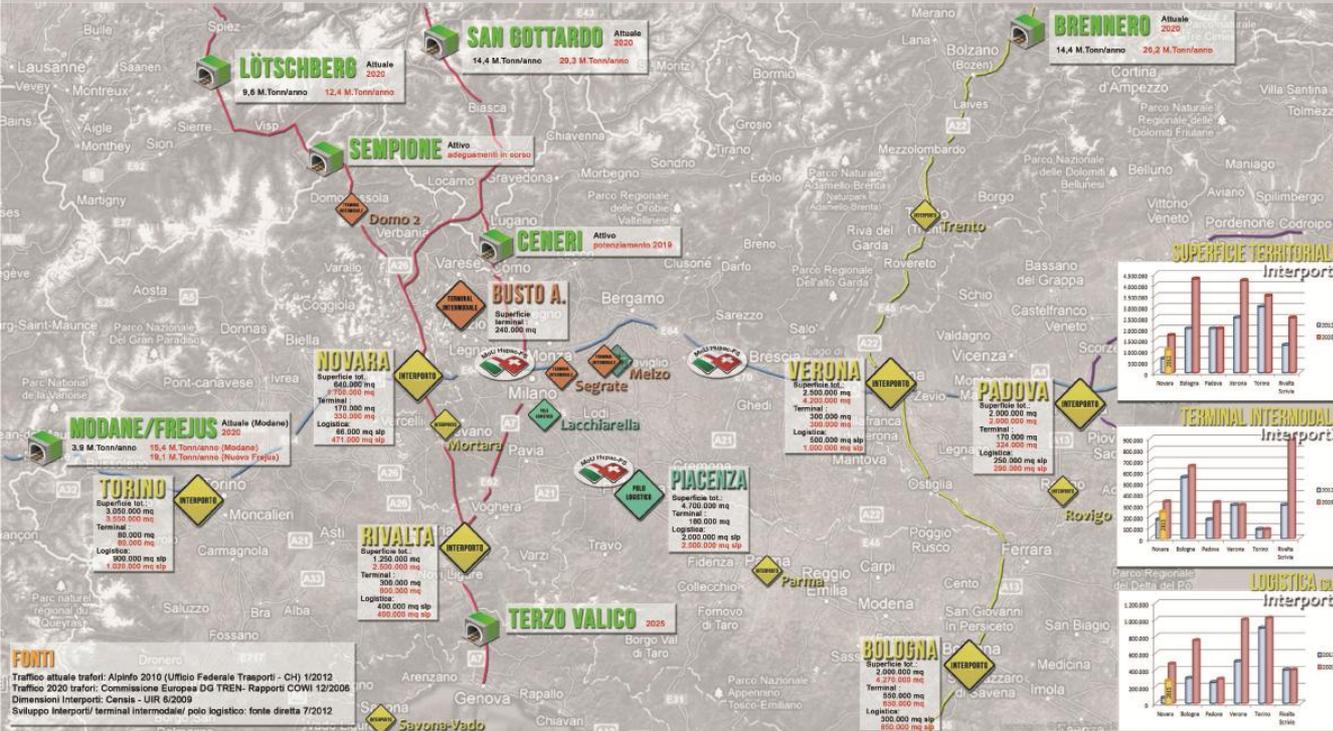
 CIM spa  
Interporto di Novara

Parte prima : l'Interporto di  
Novara

Parte seconda: la sfida del  
Gottardo

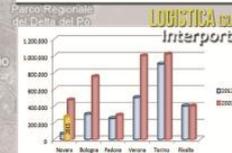
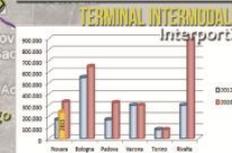
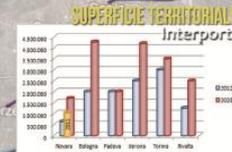
Parte terza: la risposta

Allegato 2A  
Sistema logistico/intermodale Nord Italia: situazione 2012 - 2020



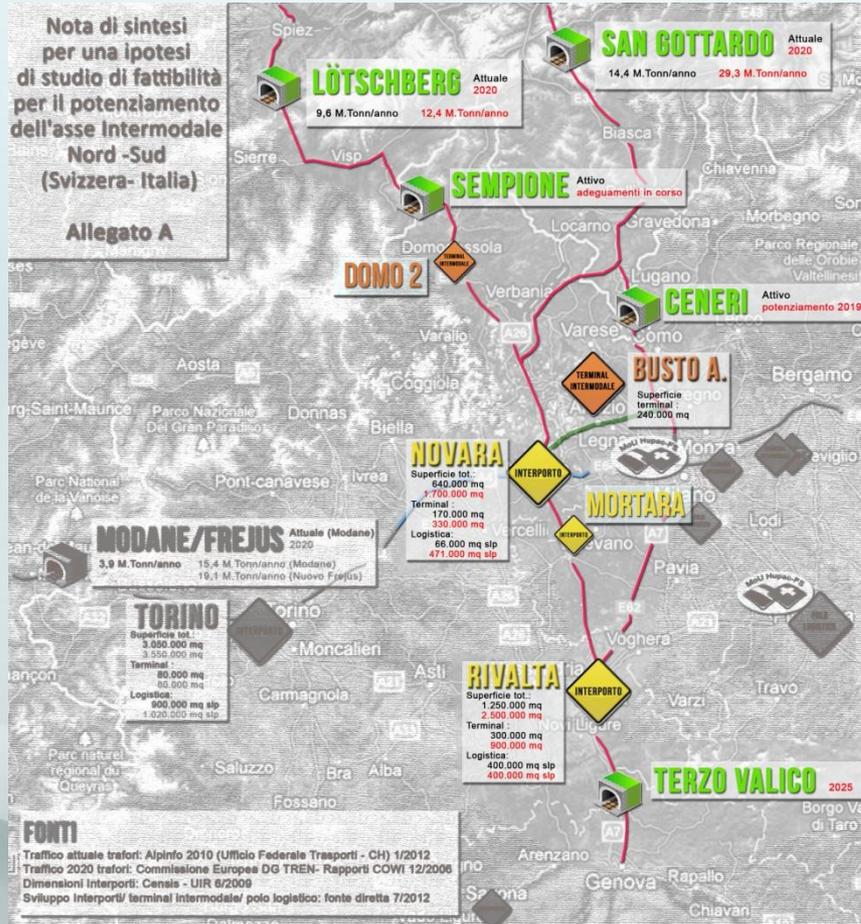
Espansione del mercato trasporto e logistica nel nord italia

Previsione di incremento dei traffici da trafori e relativa espansione di interporti e piattaforme logistiche



## Cluster intermodale Milano ovest

“This received attention to the line in question, as already expressed in the Memorandum of Understanding between Italy and Switzerland of 17.12.2012 , bodes well for the future of **the intermodal cluster west of Milan**, represented by the terminals of Novara, Gallarate, Busto Arsizio, Sacconago, Oleggio and Mortara. This is a key area for the European intermodal traffic, with a capacity of transshipment, by 2020, of about 1.5 million loading units per year, equal to **70% of the total transshipment capacity of Northern Italy**”.





Corridor a - n° 1 genoa  
rotterdam

Corridor b - n° 6 lisbon kiev

Novara, ed il suo Interporto si collocano al centro del quadrante Nord-Ovest della pianura padana, **all'intersezione degli assi prioritari ferroviari TEN-T n.6 Lisbona Kiev e n.24 Genova Rotterdam.**

Il **Regolamento UE 913/2010** relativo alla "rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo" individua, dal punto di vista gestionale e operativo, la rete priority dei corridoi internazionali a vocazione merci, CIM è individuato quale terminal strada-rotaia CORE e per l'Italia rappresenta **l'unico punto di intersezione tra i "freight corridors" n.1 e n.6.**

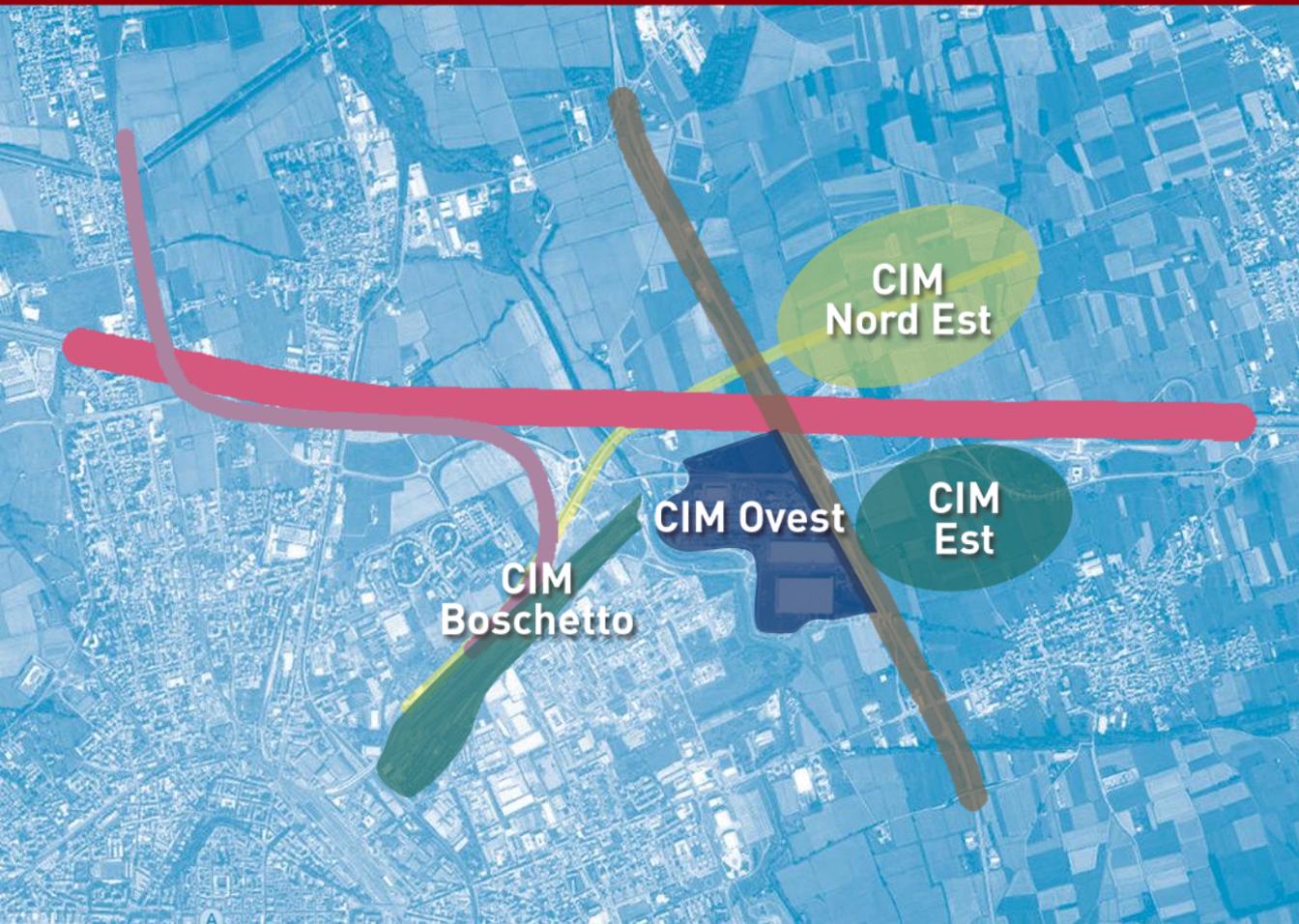


## UE Reg. 913/10: la nuova rete “core” del trasporto europeo

la Commissione è giunta alla conclusione che la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) possa essere sviluppata nel modo migliore attraverso un'impostazione a doppio strato, consistente in **una rete globale (“comprehensive network”)** e in **una rete centrale (“core network”)**.

La rete globale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

La rete centrale si sovrappone alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale. È concentrata su quei componenti della TEN-T che presentano il più elevato valore aggiunto europeo: collegamenti transfrontalieri mancanti, principali strozzature e nodi multimodali. La rete centrale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2030.



## Piano sviluppo strategico

Presentato il 14 ottobre  
2011

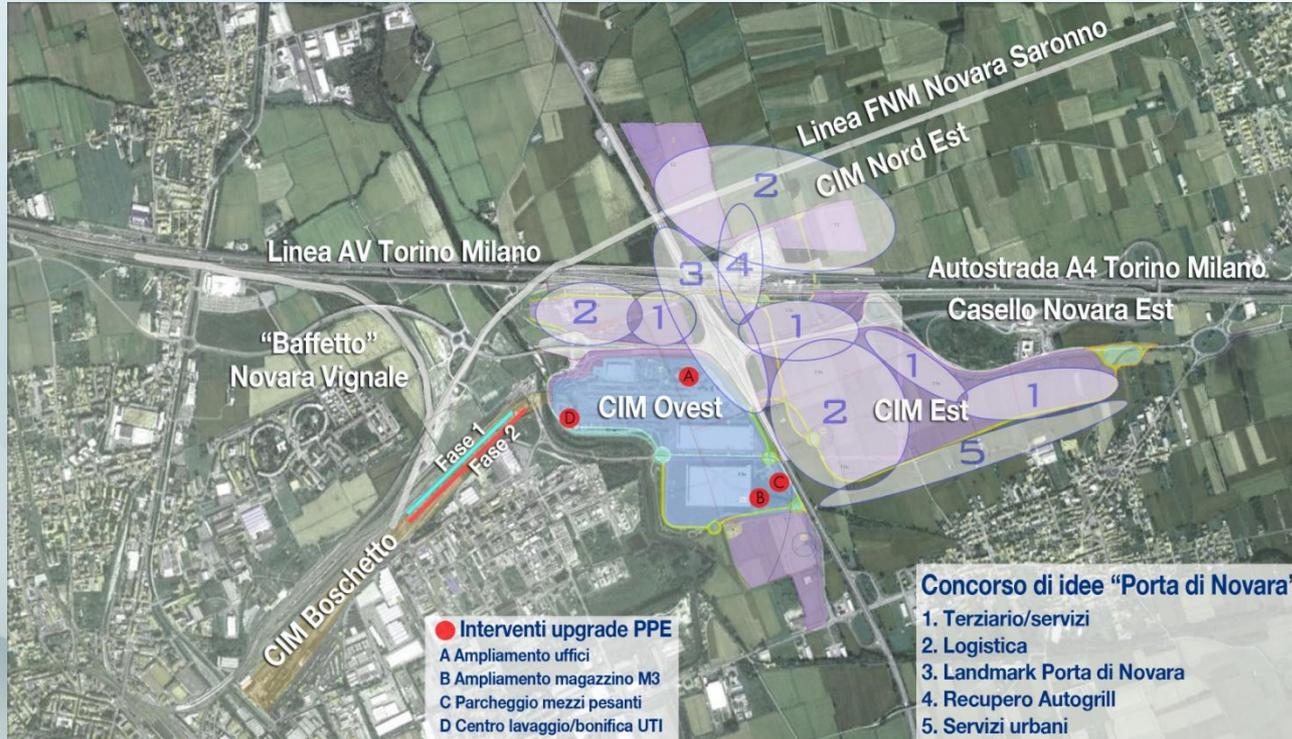
Prevede al 2020

L'incremento di:

158.900 mq terminal

405.000 mq logistica

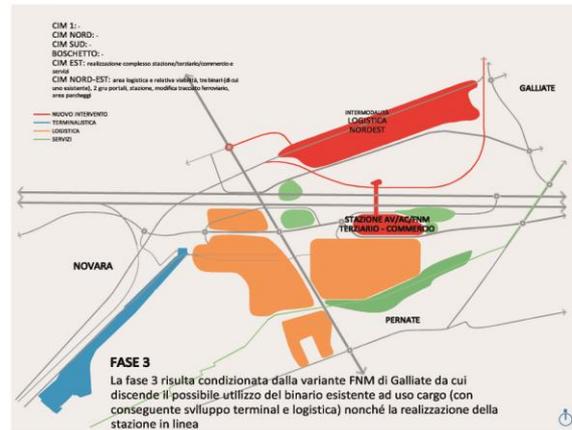
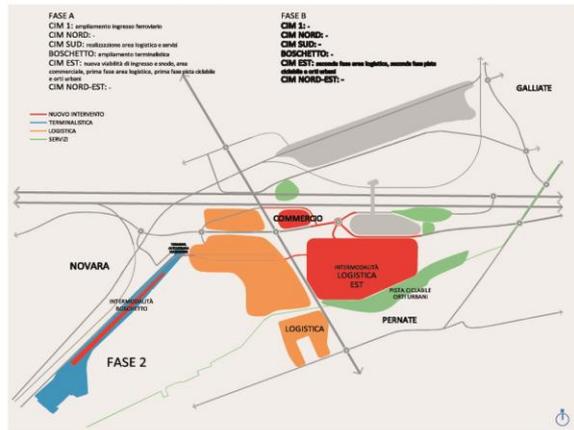
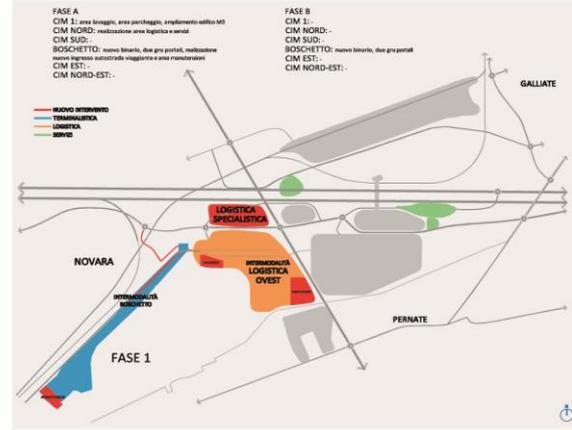
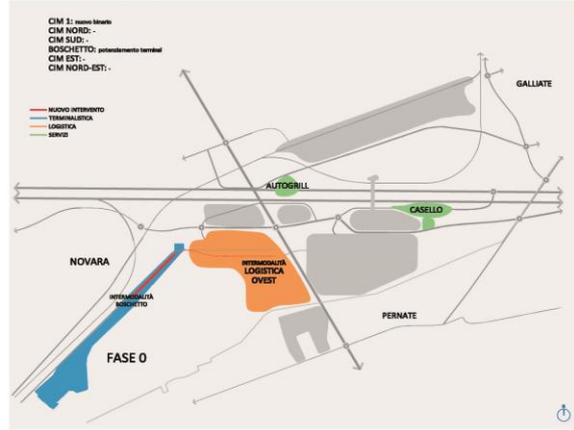
72.000 mq uffici e servizi



## Il Concorso "porta di novara"

Sviluppo delle attività  
e dei servizi interportuali  
collegato alla  
ridefinizione urbanistica  
delle aree limitrofe

## SCHEMA FASI DI INTERVENTO



# Fasi dello sviluppo

- Fase 0 – sviluppo intermodalità
- Fase 1 – potenziamento servizi, intermodalità e logistica
- Fase 2 – espansione immobiliare
- Fase 3 – (condizionata)



Fase 0  
nuovo  
terminal  
CIM-  
Boschetto  
(ultimato)



Rendering  
Fase 1  
CIM Ovest  
Potenziamen  
to  
terminal

## TEMI DI VERIFICA:

- Coordinamento della comunicazione per l'efficientamento di rete e nodi quali sottoinsieme del corridoio
- Aggiornamento del quadro di fattibilità dello sviluppo infrastrutturale
- Condivisione standard comuni informatici e-o tecnologici per ottimizzare la gestione dei flussi
- Verifica procedurale e competenze doganali

## proposta

Verificare  
l'interesse  
e le condizioni  
per la funzionalità  
di un  
**“cluster  
intermodale  
OVEST MILANO”**