

## La risposta italiana ad Alptransit

**Bernhard Kunz**  
**CEO Hupac**  
**Milano, 28.11.2013**



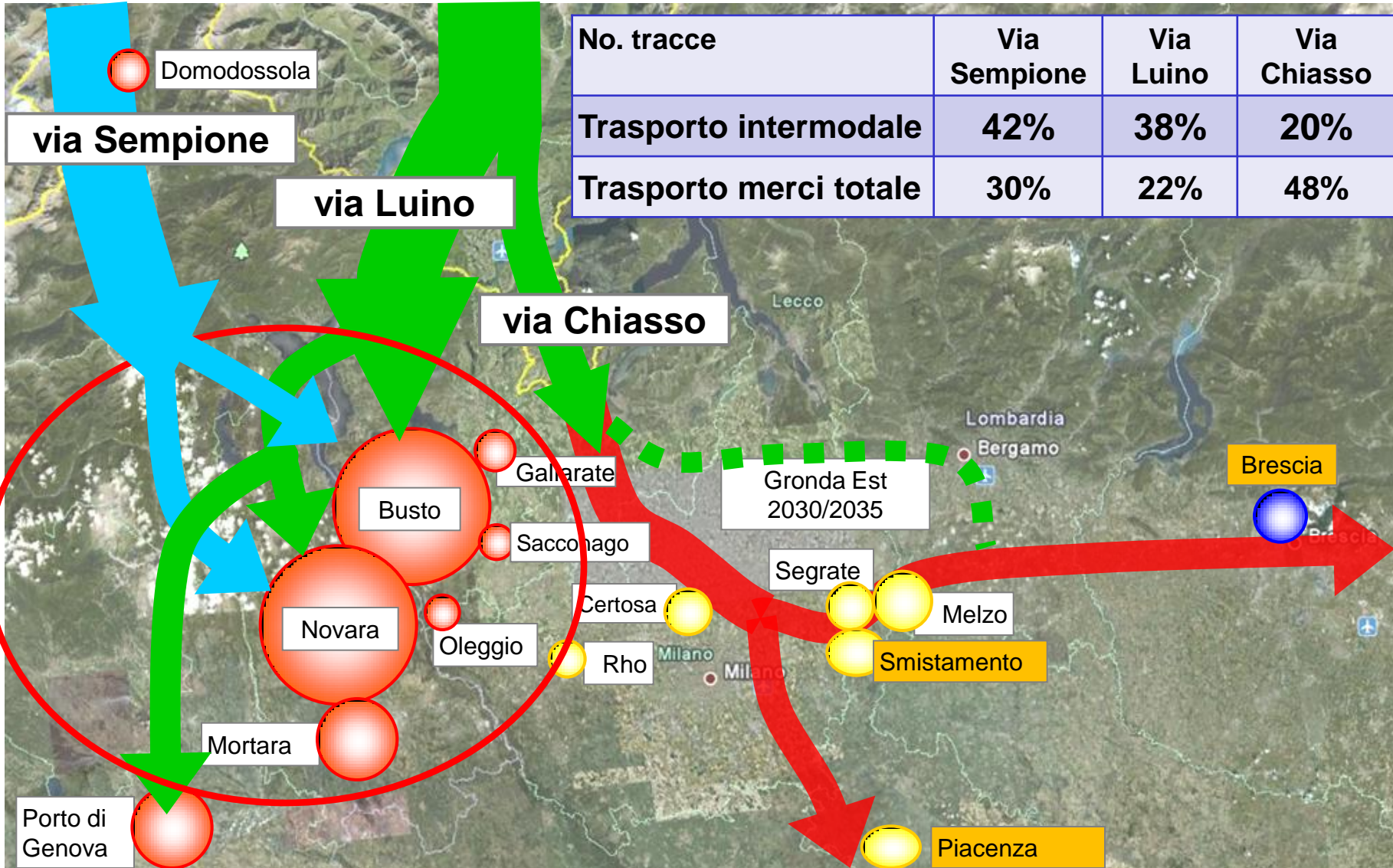
# Alptransit 2017: produttività assicura la competitività del traffico combinato



|            | Oggi         |                     |                           | Obiettivo futuro       |           |         |
|------------|--------------|---------------------|---------------------------|------------------------|-----------|---------|
|            | Metri [m]    | Tonn. [t]           | Profilo                   | Metri [m]              | Tonn. [t] | Profilo |
| NL + B + D | 750<br>↓     | 2000<br>1 Loc<br>↓  | P400<br>↓                 | 750 / 2000 / P400<br>↓ |           |         |
| CH         | 750<br>↓     | 1600<br>3 Loc.<br>↓ | P384<br>↓<br>P400         |                        |           |         |
| I          | 550-570<br>↓ | 1600<br>1 Loc.<br>↓ | P380<br>P390<br>↓<br>P400 |                        |           |         |

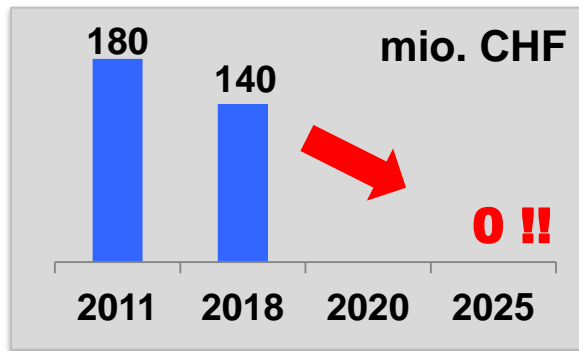


# Linee di accesso ad Alptransit: distribuzione razionale del traffico su tre assi



# Infrastrutture moderne = produttività e redditività

La Svizzera sovvenziona il traffico combinato transalpino



Il mercato beneficia di prezzi inferiori ai costi reali



**Quale strategia per compensare le sovvenzioni?**

**Aumentare la produttività del traffico ferroviario**

**Treni più lunghi e più alti (750 m, P400)**

**> Più payload**



**Meno pendenza = meno locomotive**

**> Costi di produzione più bassi**



# L'intermodalità crea valore aggiunto

**Cluster intermodale Novara/Gallarate: 3.000 posti di lavoro**

**Traffico stradale: con la liberalizzazione, spostamento delle flotte verso l'est**



**Traffico combinato: Mantenimento del trucking in loco**

