

MERCINTRENO 2018

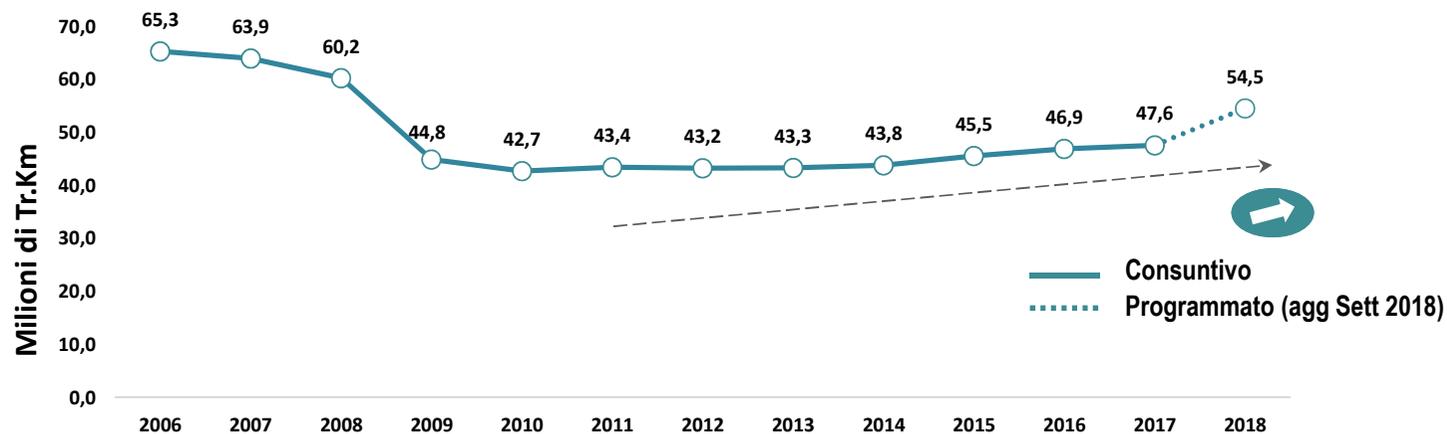
Forum per il Trasporto Ferroviario delle Merci

Le nuove sfide del quadro politico-economico mondiale e il futuro del trasporto ferroviario delle merci in Italia

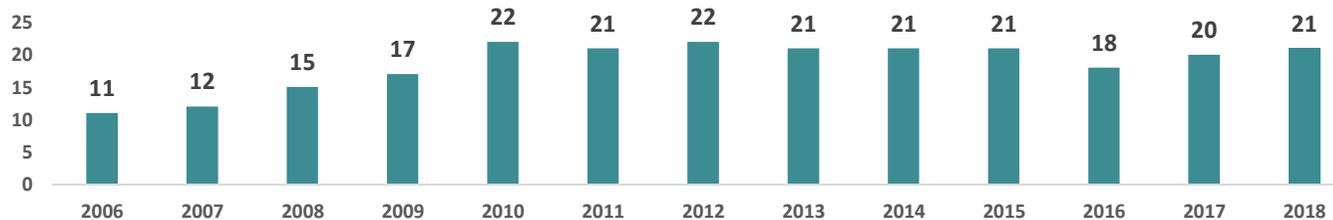
13 novembre 2018



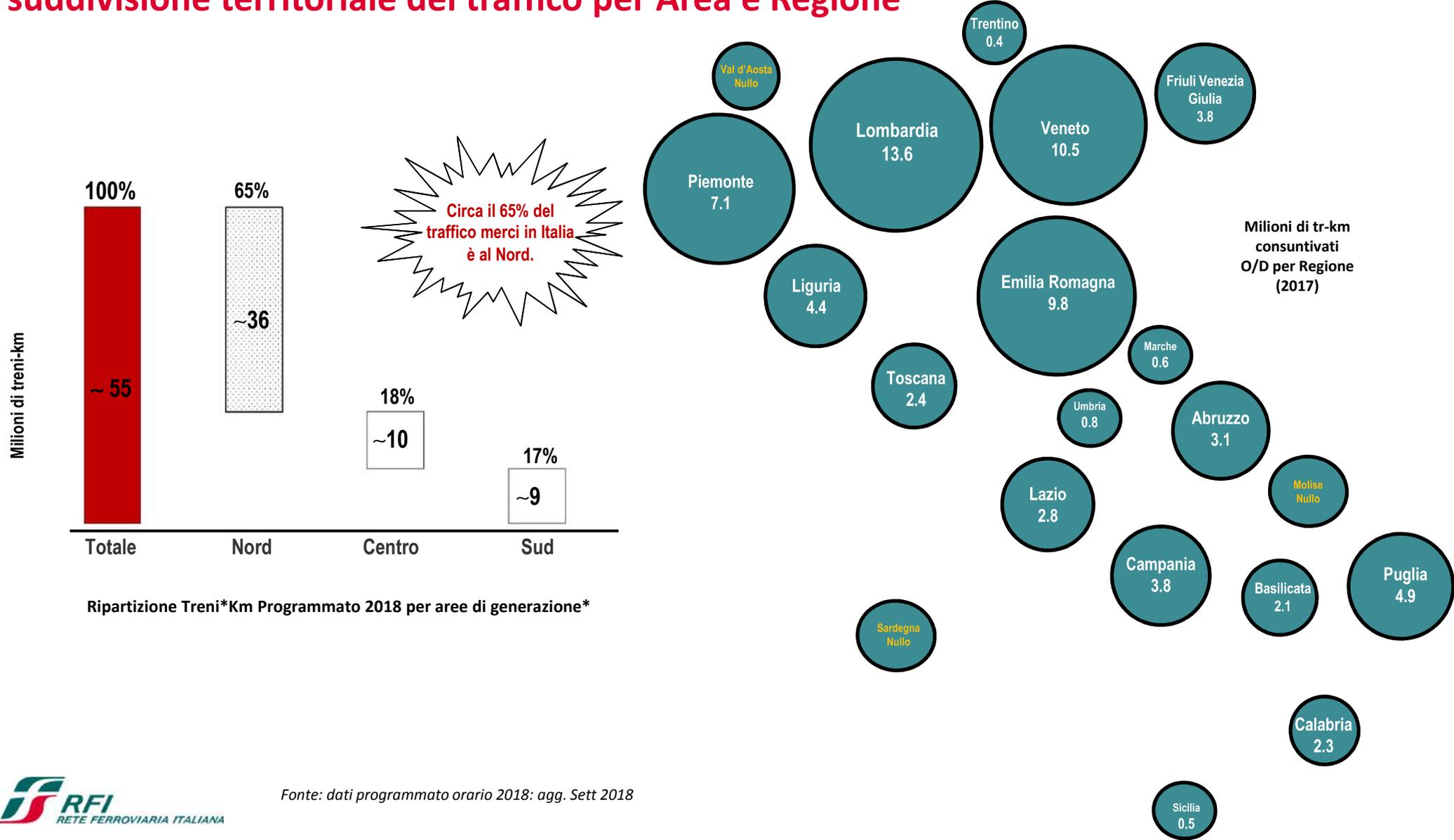
Il mercato del trasporto merci



Imprese con contratto Merci

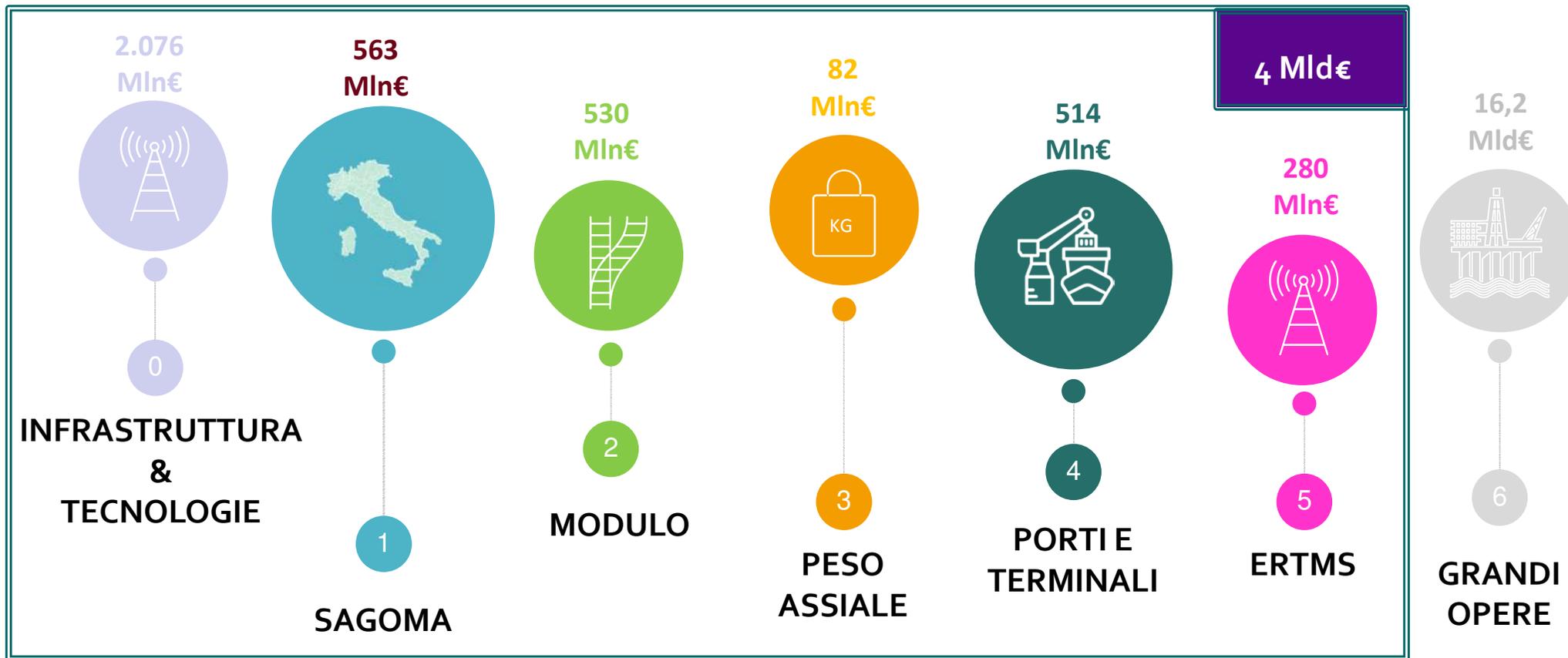


La suddivisione territoriale del traffico per Area e Regione



Il Piano Commerciale di RFI per il traffico merci

I principali filoni di intervento



CdP-I 2017-2021: Osservazioni Parlamento

- Per tutte le n.58 osservazioni parlamentari è stata redatta una scheda a cui è stato attribuito un univoco codice identificativo (numero scheda). E' comunque riportata nella scheda anche la numerazione di riferimento riportata nei pareri.
- In base all'impatto sulle opere in corso del CdP-I 2017-2021, le osservazioni sono state classificate nei seguenti cluster:
 - 0- **Valutazioni** su **progetti** già **avviati (con impatti)** sulle attività in corso): n.4 schede
 - 1- **Valutazioni** su **progetti** già **avviati (senza impatti)** sulle attività in corso): n. 16 schede
 - 2- **Studi** di fattibilità in **corso**: n.5 interventi
 - 3- **Studi** di fattibilità **da avviare**: n.29 schede
 - 4- **Fuori ambito** RFI: n.4 schede.

Adeguamento prestazionale merci e potenziamento ultimo miglio

Rif. CdP-I: varie (P056, P057A, P057B, P058A, P05B)

Osservazione della Commissione (rif. n° 2 Camera e Senato)

Affinché l'Italia sia leader nella logistica e per lo switch modale, RFI, prioritariamente rispetto alle grandi infrastrutture, valuti l'adeguamento della rete TEN-T nonché dei collegamenti ai porti ed ai principali terminali terrestri agli standard del treno europeo, aventi le seguenti caratteristiche: lunghezza di 740 metri; sagoma da 4 metri; capacità di traino di 2.000 tonnellate. Si richiede inoltre che, per consentire una migliore e attenta lettura degli interventi previsti, i prossimi CdP-I e relativi aggiornamenti abbiano delle schede di dettaglio in cui siano chiariti gli adeguamenti agli standard del « treno europeo » per dare evidenza del soddisfacimento di tali standard e delle ulteriori misure eventualmente da adottare per il loro raggiungimento;

Inquadramento

- Gli interventi rispondono all'esigenza di adeguamento della Rete Nazionale alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) previste dalla UE, cioè agli standard infrastrutturali che ogni rete deve avere per permettere alle Imprese Ferroviarie di poter far circolare i propri treni su tutta la rete europea senza limitazioni.

Investimenti collegati

Gli interventi in corso e programmati sulla rete sono sinergici e coordinati alle iniziative di sviluppo dei terminali attuate dalle Autorità Portuali e dagli operatori logistici.

Oggetto di intervento

Adeguamento prestazionale delle linee della rete convenzionale.

Potenziamento dei collegamenti con porti/terminali strategici e realizzazione dei collegamenti mancanti.

Obiettivi

- Consentire la circolazione di treni merci più lunghi, più pesanti e con maggiore volume di carico senza limitazioni d'orario
- Migliorare le condizioni in cui le imprese del settore (IF e terminalisti) operano negli scali, riducendo così i costi del servizio

Stato attività

Avviati primi interventi di adeguamento a sagoma, modulo e peso assiale sui corridoi della rete TEN-T.

Avviati interventi di collegamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale di porti e terminali strategici.

Estratto da Piano commerciale

Scheda n. 5

Scandinavia - Mediterraneo



Considerazioni

Per dettagli sull'avanzamento degli adeguamenti prestazionali si faccia riferimento alle "Schede Intervento" allegate al CdP-I ed al "Piano Commerciale".

I piani di adeguamento a **sagoma, modulo e peso assiale** obiettivo sono già stati sviluppati e sono **in corso di realizzazione i primi interventi**.

Il piano di **adeguamento a 2000 tonnellate** è **in corso di studio** da parte di RFI.

Informazione sulla situazione attuale e prossimi passi dell'aumento del limite di peso per treni merci di 1600t a 2000t

Stato Attuale lato RFI

Ad oggi in RFI l'attuale limite della massa rimorchiata è imposto dalla Prefazione Generale dell'Orario di Servizio Edizione 2016 Art. 60

Art. 60

MASSIMA MASSA E LUNGHEZZA MASSIMA DEL MATERIALE RIMORCHIATO

1. La massa di un treno non deve superare i seguenti limiti:

- a) massima prestazione dei mezzi di trazione utili per il suo rimorchio;
- b) massima massa ammessa dalla resistenza degli organi di attacco;
- c) massima massa ammessa dalla frenatura;
- d) 1600 t (1).

2. La massima lunghezza rispetto al tipo di freno in funzione non deve superare il valore indicato nella Tabella 38.

Informazione sulla situazione attuale e prossimi passi dell'aumento del limite di peso per treni merci di 1600t a 2000t

Stato Attuale lato RFI

Il limite delle 1600 tonnellate è superabile come anche riportato nella PGOS

«Qualora si presenti l'esigenza di effettuare treni di massa rimorchiata superiore a 1600 t, le imprese ferroviarie devono elaborare un'adeguata analisi di rischio e trasmetterla alla Direzione Tecnica di RFI, al fine dell'eventuale nulla osta di quest'ultima per la parte di competenza.»

Recentemente sono state rilasciate dalla Direzione Tecnica di RFI autorizzazioni a carattere semicontinutativo su richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria.

Queste autorizzazioni specifiche di tratte e di durata nel tempo non consentono di «liberalizzare» ovvero eliminare il vincolo normativo attualmente presente.

Informazione sulla situazione attuale e prossimi passi dell'aumento del limite di peso per treni merci di 1600t a 2000t

Futuri Sviluppi RFI

RFI ha avviato una serie di attività volte all'eliminazione di tale vincolo:

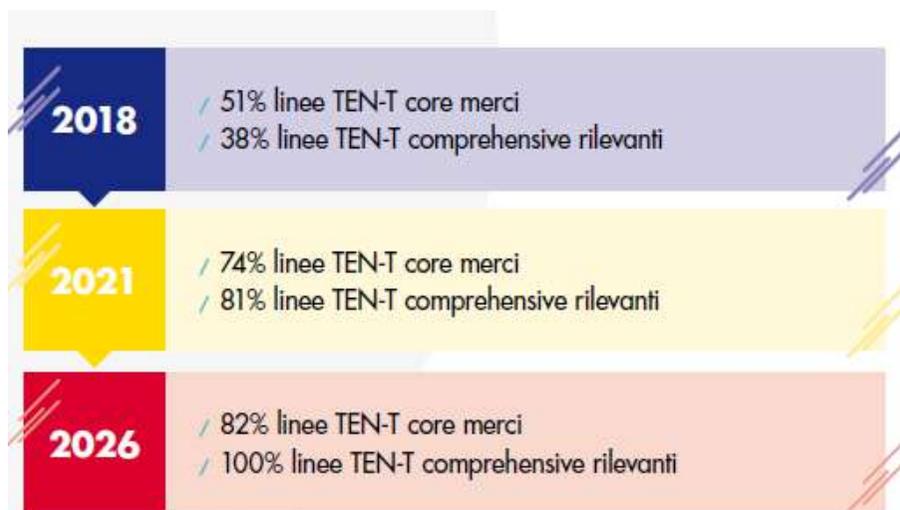
- studio commissionato al Politecnico di Milano che sta valutando la dinamica di marcia di treni superiori alle 1600 t
- coinvolgimento delle Imprese Ferroviarie per valorizzare lo studio del Politecnico
- analisi assorbimenti per eventuali implementazioni di sotto stazioni e definizione catalogo tracce

A conclusione delle attività indicate potrà essere progressivamente eliminato il limite attuale presente sulle linee RFI, **eliminando il vincolo sulle principali linee di interesse del traffico merci nazionale e internazionale.**

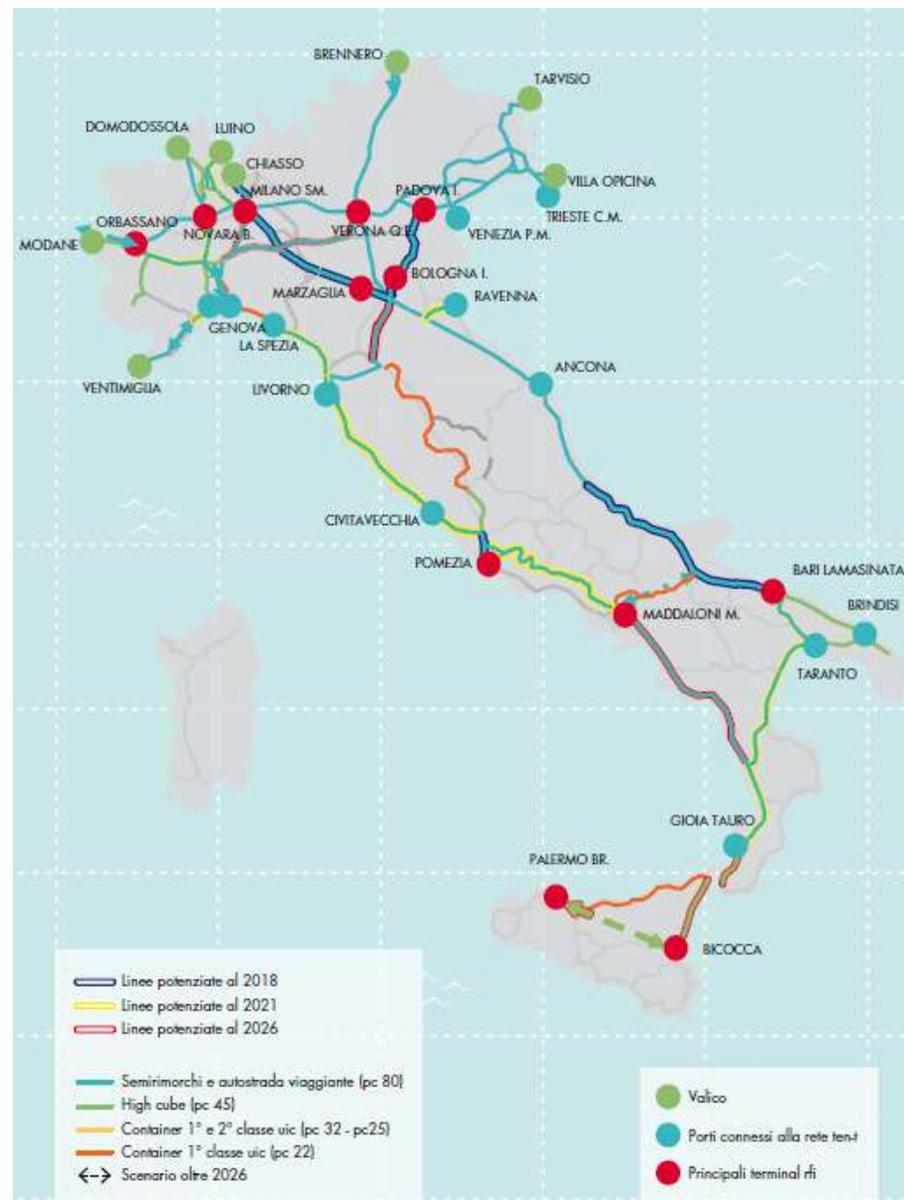
Il Piano Commerciale di RFI per il traffico merci

Potenziamento prestazionale delle linee: sagoma

- Alla fine del 2017 la copertura dell'attrezzaggio prestazionale a sagoma P/C 80 sulla Rete Core Merci TEN-T si attesta al 40%, al 26% sulla Rete comprehensive rilevante
- Gli interventi nel primo scenario sono focalizzati a completare le principali direttrici nord-sud Milano - Bologna, Tirrenica e Adriatica
- Verranno avviati nel 2018 i lavori di adeguamento alla linea Bologna - Prato.



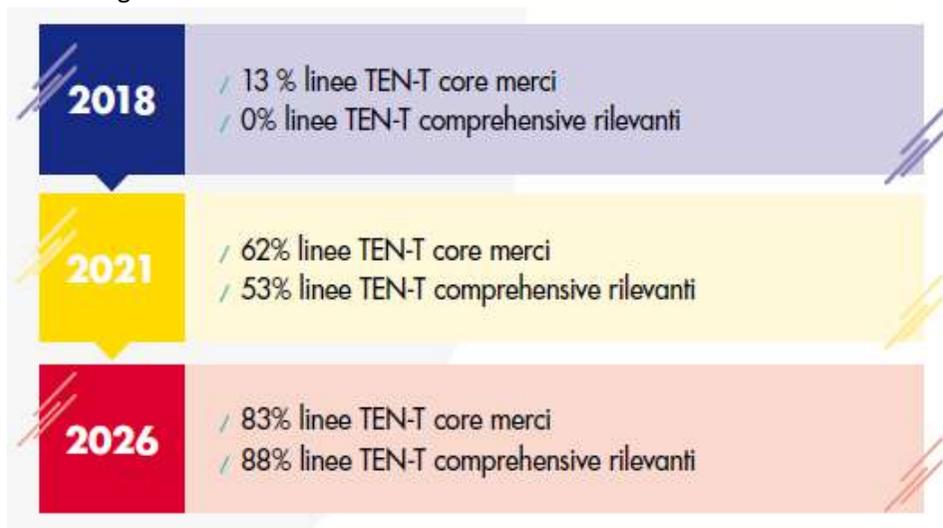
Fonte: RFI - Piano Commerciale - Edizione luglio 2018



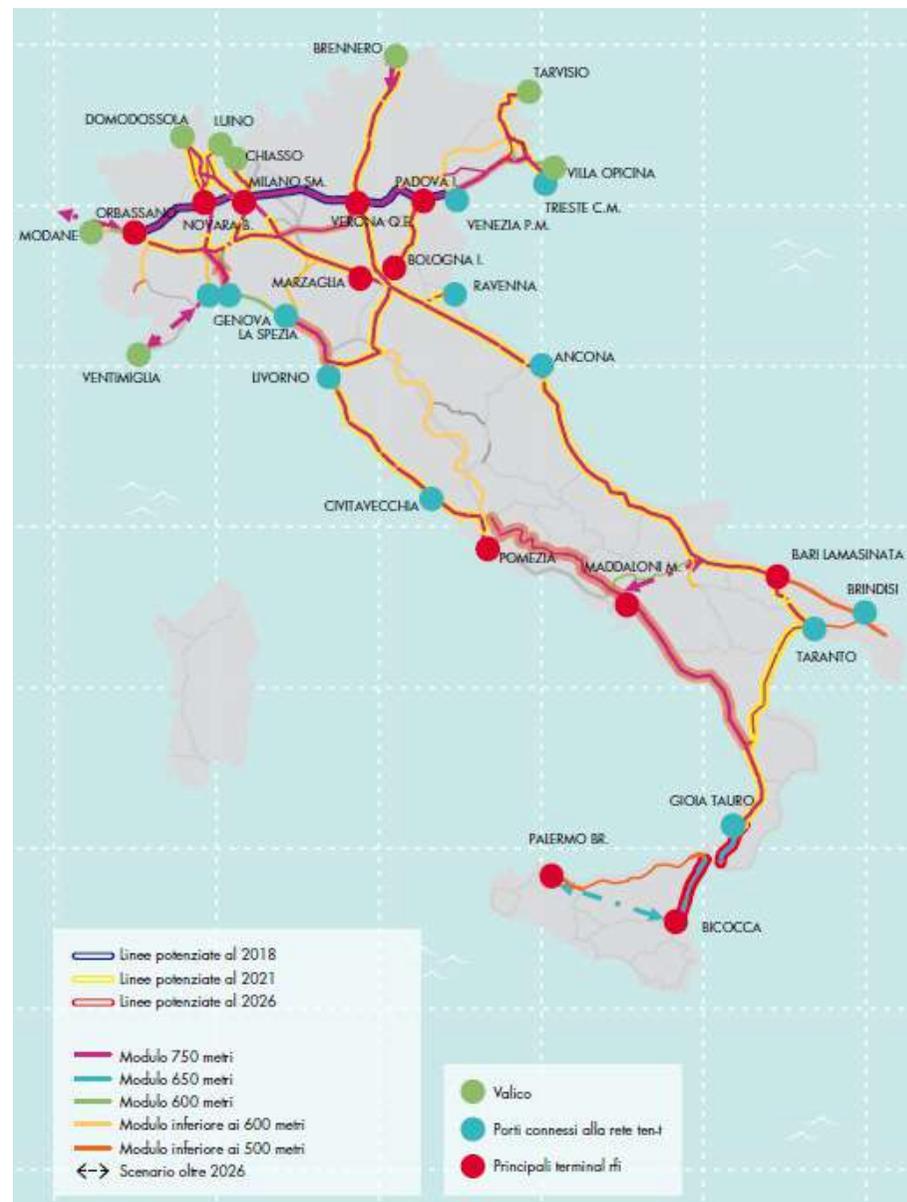
Il Piano Commerciale di RFI per il traffico merci

Potenziamento prestazionale delle linee: modulo

- La richiesta delle Imprese Ferroviarie merci di poter effettuare treni di lunghezza pari a 750 metri è relativamente recente. La Rete Ferroviaria Nazionale non ha infatti a fine 2017 linee adeguate a tale standard
- Per il 2018 gli interventi sono concentrati sulla linea trasversale, sulla linea Bologna - Brennero e sulla linea del valico di Chiasso, dove si concentra una buona percentuale del trasporto merci
- L'obiettivo è di arrivare al 2021 con oltre la metà delle linee attrezzate. Gli interventi si concentreranno sulle direttrici Adriatica e Tirrenica, individuate come i principali collegamenti nord-sud per il traffico merci
- L'obiettivo di lungo periodo è arrivare a fine piano industriale con quasi il 90% delle linee adeguate



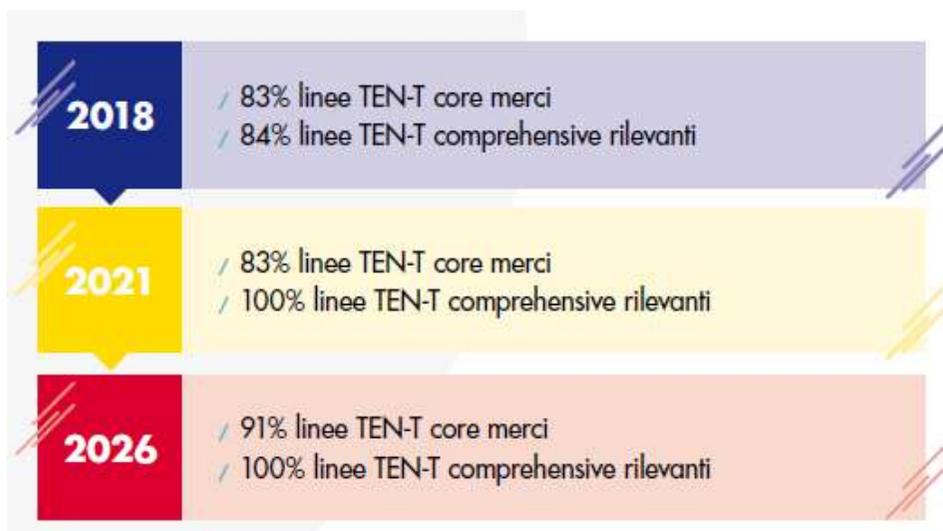
Fonte: RFI - Piano Commerciale - Edizione luglio 2018



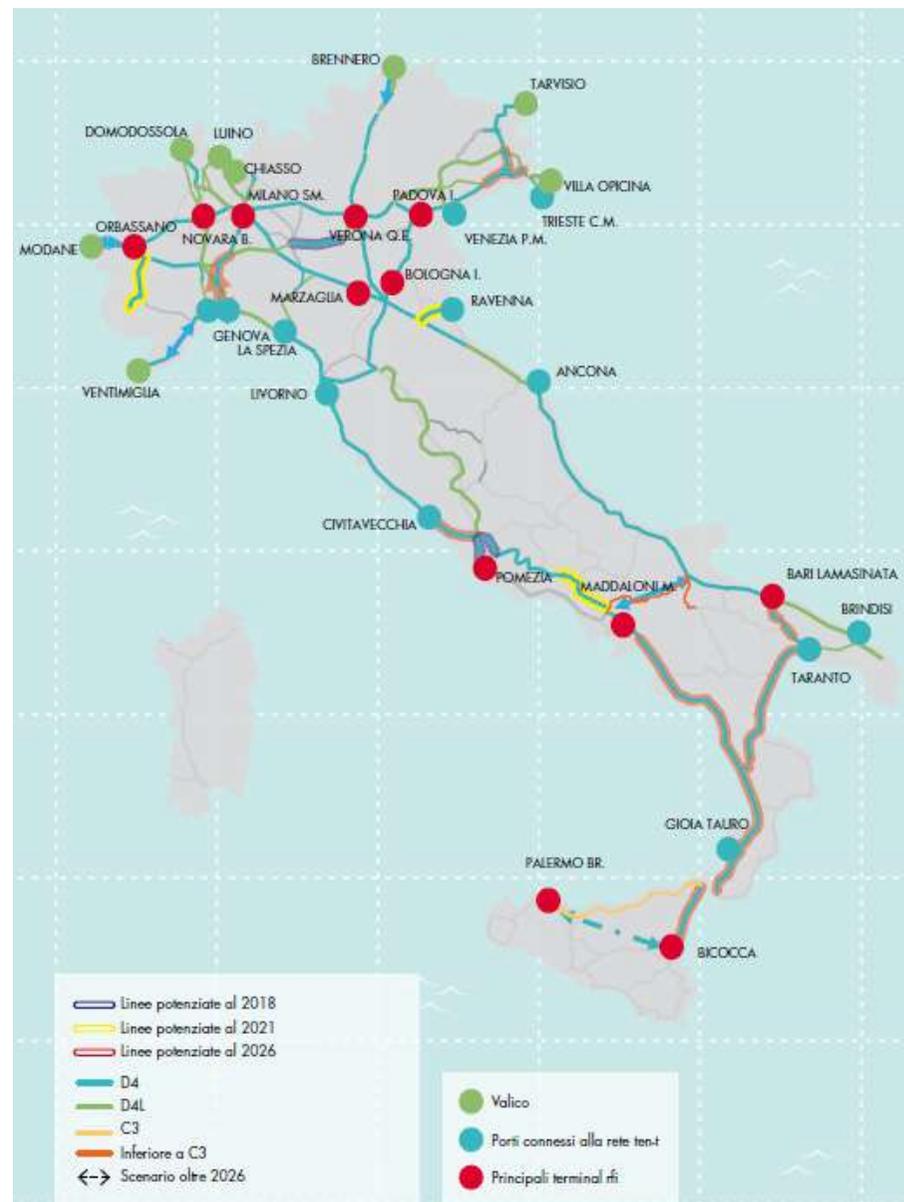
Il Piano Commerciale di RFI per il traffico merci

Potenziamento prestazionale delle linee: peso assiale

- La rete nazionale ha già un ottimo grado di copertura della categoria D4, ma ancora importanti interventi devono essere realizzati sulla linea Tirrenica
- Altri interventi sono concentrati su linee fuori dai corridoi principali, ma che collegano i principali stabilimenti nazionali che richiedono questo tipo di prestazione
- Verranno infine adeguate le linee del Sud Italia, che ancora presentano un gap prestazionale rilevante



Fonte: RFI - Piano Commerciale - Edizione luglio 2018



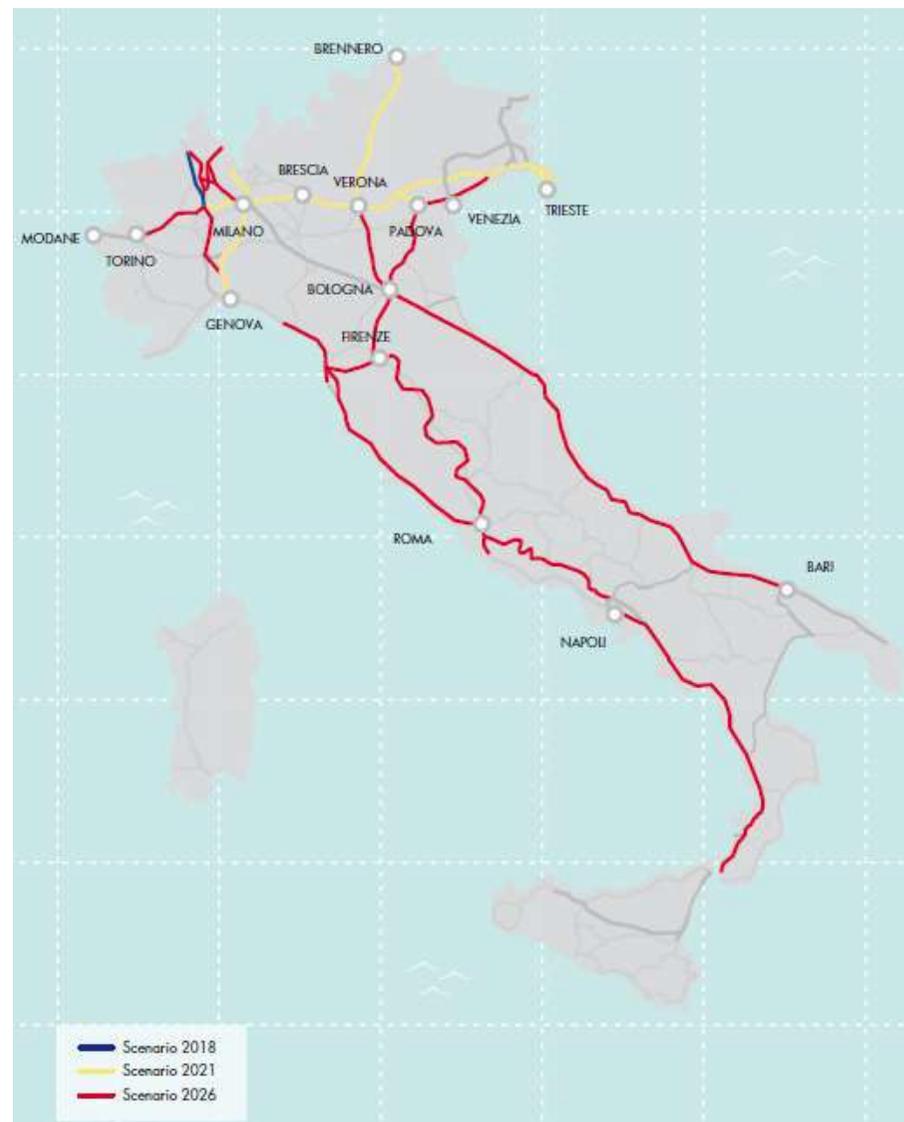
Il Piano Commerciale di RFI per il traffico merci

Potenziamento tecnologico delle linee: ERTMS

L'ERTMS (European Railway Traffic Management System) è stato concepito fin dall'inizio, per realizzare un unico sistema di segnalamento che consenta di superare le barriere imposte dalle diversità dei tradizionali sistemi di segnalamento nazionali al fine di ottenere una rete ferroviaria europea interoperabile.

Le tempistiche di installazione dell'ERTMS tengono conto delle linee di sviluppo comunitarie, con priorità per le tratte appartenenti ai Corridoi Core per cui è prevista l'installazione entro il 2030. Ad oggi è in corso sulla rete RFI un piano di migrazione in cui si prevede l'installazione sulla rete convenzionale del sistema ERTMS sovrapposto ai sistemi tradizionali.

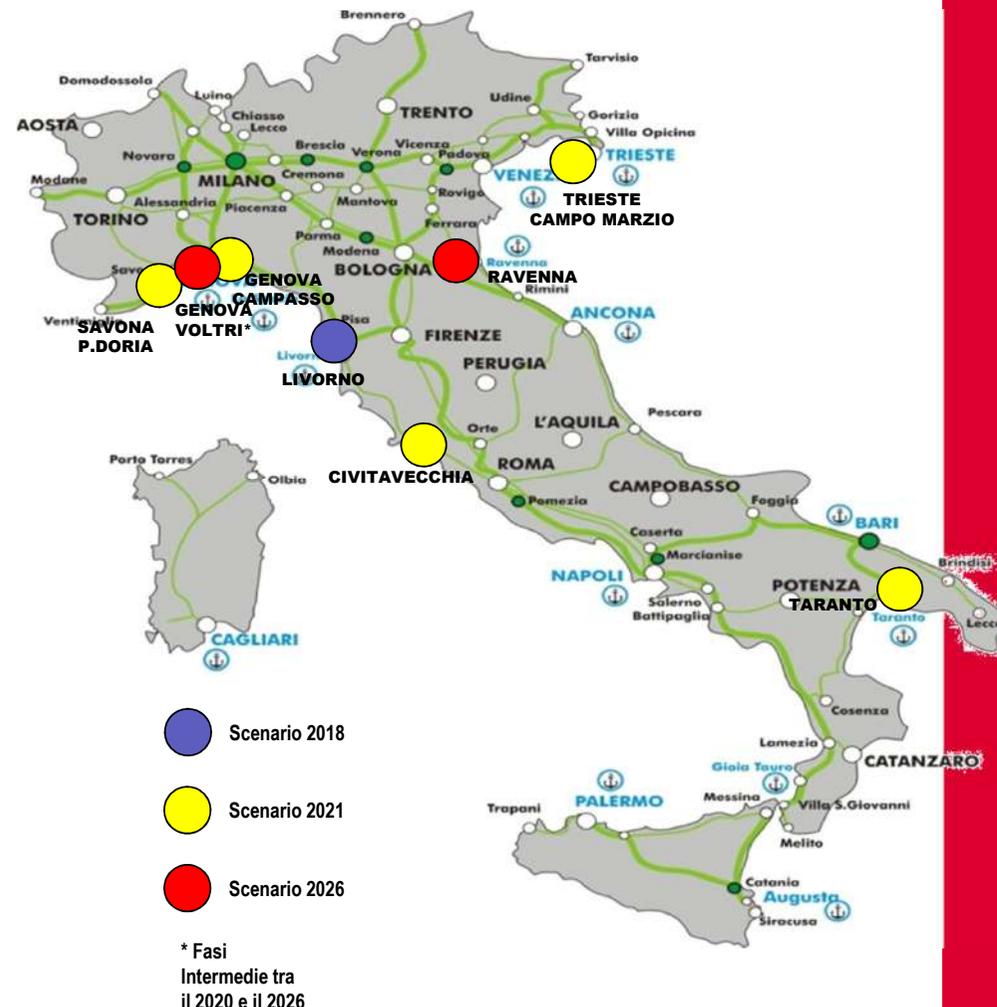
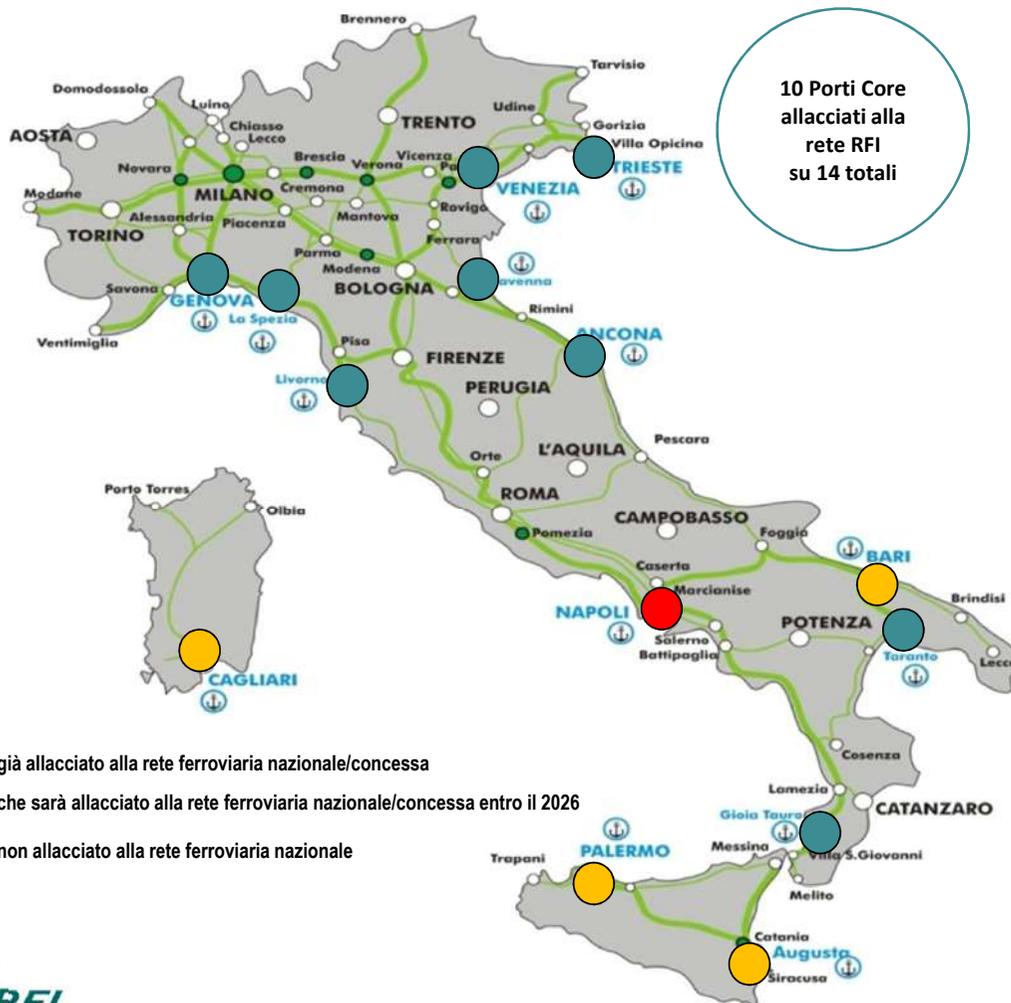
E' in corso di valutazione da parte di RFI un piano accelerato di installazione dell'ERTMS con obiettivo di attrezzare tutta la rete RFI entro il 2035.



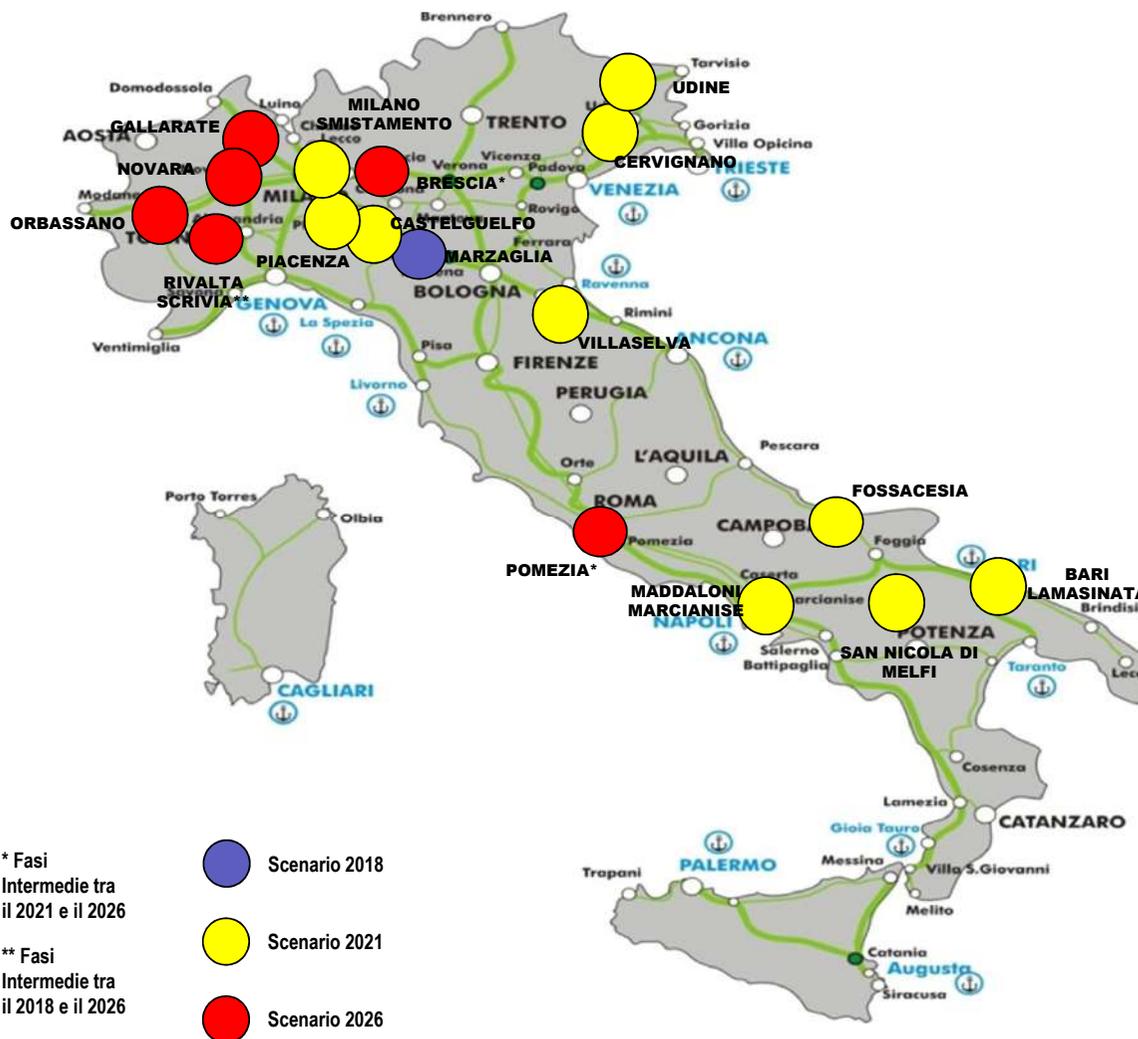
Potenziamento prestazionale dei porti

Piano di collegamento dei porti Core alla rete ferroviaria

Potenziamento delle stazioni di collegamento ai Porti



Potenziamento delle stazioni di collegamento ai terminali e grandi impianti merci



Potenziamento delle stazioni di collegamento ai terminali e grandi impianti merci/ porti

Focus Interventi in Corso

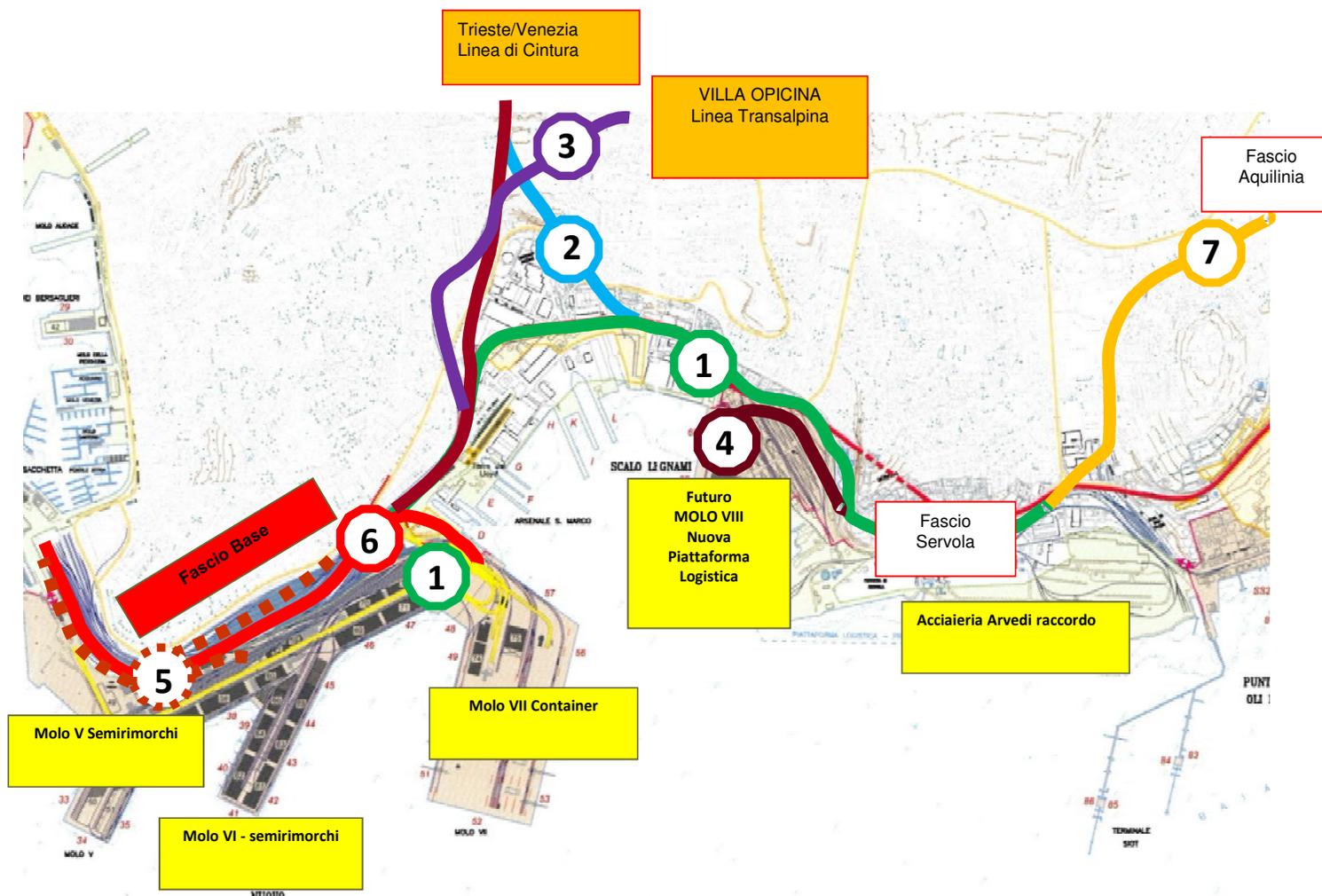
Porti

- **Napoli** - Ripristino Collegamento con Porto di Napoli (nuova stazione e di un terminal ferroviario, con modulo di 750 metri, in prossimità dell'attuale impianto di Napoli San Giovanni Barra) – Gruppo di Lavoro in Corso (Entro 2026)
- **Genova (Voltri)** – Adeguamento Fascio di Voltri Mare – Raddoppio Collegamento Con Terminal Voltri Europa e 2 Nuovi Binari (2020) – A Regime adeguamento a 750 m(2024)
- **Genova Campasso** – Nuova stazione a 8 binari lunghi fino a 750 m (2020) – In corso proposta per anticipare la realizzazione di 3 binari (2019)
- **Taranto** – Realizzazione a Taranto – 3 binari elettrificati a 750 m (Piastra Logistica e I/IV Sporgente) e a PM Cagioni – 3 binari a 750 m (Molo Polisetoriale e V Sporgente) – (2019)

Terminali e Grandi Impianti

- **Fossacesia** - Potenziamento dell'impianto con binari e aste di manovra lunghi 750 metri, tali da permettere l'efficientamento dei movimenti di manovra da e per il raccordo (2019)
- **Gallarate**– Adeguamento stazione (incluso Fascio Ambrogio) per treni lunghi fino a 750 m (2022)
- **Milano Smistamento**– Adeguamento Stazione per attivazione Nuovo Terminale (Modifica Fascio Arrivi , Interventi Tecnologici) – (2021)
- **Bari Lamasinata** – Realizzazione di una nuova stazione a modulo 750m ubicata a nord rispetto allo scalo Ferruccio, all'Interporto di Bari e alla vecchia stazione di Bari Lamasinata. (2021)

Trieste CM – Interventi di potenziamento



Trieste CM – Stato interventi

Individuazione	Intervento	Descrizione	Vantaggio	Criticità	Tempi
1	FASE 1 con ACEI Estensione di TS CM a Servola	Riattivazione nell'ACEI di itinerari che consentono di raggiungere la radice di Servola. È stato già dato un assenso funzionale da DAO per l'intervento. E riattivazione binari VIII e IX Ex Deposito in prossimità del Varco IV	I movimenti tra le località diventano interni alla stazione di TS CM - raddoppia di fatto la capacità di Servola. Creazione di binari d'appoggio per il Molo VII	Nessuna	15 aprile 2018
2	FASE 1 con ACEI Riattivazione bretella GS S. Giacomo GS Cantieri	Riattivazione galleria che dalla linea di cintura permette di raggiungere Servola: - Rinnovo binario e abbassamento piano del ferro per sagoma PC 80; - Posai in opera delle comunicazioni che consentono la riattivazione - Nuova linea di contatto TE.	Arrivi e partenze da Servola senza passare per Fascio Arrivi e partenze di Campo Marzio. Libero capacità sul Fascio Arrivi e Partenze perché non ho più convogli da instradare da e per Servola. Migliora il servizio verso i Moli	Da ottenere AMIS, l'autorizzazione potrebbe causare un ritardo per l'attivazione e un aumento dei costi	Dic 2018 (da confermare a cura DTP)
3	Riattivazione Villa Opicina –Trieste CM	Riattivazione della linea interventi di manutenzione e ripristino delle condizioni per l'esercizio	Collegamento diretto tra Porto e Interporto di Ferneti.	Nessuna	Ago 2018
4	Allaccio Nuova Piattaforma Logistica	Ripristino di circa 2 km della Linea Bassa e messa a sagoma della Galleria di Servola	Allaccio Nuovo Raccordo	Opera da coordinare con la realizzazione del fascio di presa e consegna in area del raccordo. Mancanza di finanziamenti	Da definire
5	Anticipo PRG	Allaccio lato Parenzane del bin 14 e soppressione del bin 15, Riapertura del Varco II e realizzazione delle due aste delle Parenzane previste nel PRG.	Miglior utilizzo degli stazionamenti e possibilità di manovre contemporanee da e per i terminal	Da deliberare il finanziamento nell'ambito del PRG	Da definire
6	FASE 2 Prg e attivazione Nuovo Apparato Centrale	- Modulo 750 sul fascio Arrivi e Partenze; - Specializzazione del Fascio Arrivi e Partenze rispetto gli accessi ai terminali - Nuovo allaccio al molo VII;	Aumento della capacità dell'impianto per assecondare le necessità di crescita del porto (30000 treni/anno)	In fase di progettazione a cura Italferr. Modifica lettera d'incarico per inserire l'impianto di Servola e Aquilinia	Da definire
7	FASE 2 Estensione dell'impianto a Aquilinia	Attivazione Molo VIII estensione di TS CM a Aquilinia per la gestione dei traffici da Servola	Realizzo un piazzale adeguato per arrivi e partenze in grado di assorbire il traffico dai Raccordi e nuovo terminale.	Da attivare in tempi brevi coerentemente con l'inaugurazione della Nuova Piattaforma Logistica (giu 2019)	Da definire

Progetto «Penultimo / Ultimo miglio» - Obiettivi e Percorso

Obiettivo e approccio progettuale

Obiettivo



Supportare la strategia del MIT – **infrastrutture utili, snelle e condivise** - avviando un percorso di individuazione, condivisione e coordinamento delle scelte d'intervento sui **collegamenti di ultimo e penultimo miglio ferroviario** capaci di generare un «**beneficio strutturale per il sistema logistico intermodale**»

Percorso



- ✓ Sollecitazione del **mercato**, ascolto delle esigenze, **esame proposte**
- ✓ Scelte progettuali e **valutazioni** preliminari alla **fattibilità**
- ✓ Selezione e **ranking interventi** (attribuzione indice di priorità e ordinamento)
- ✓ **Proposta di Piano** (fasi e relativi fabbisogni/disponibilità finanziarie)
- ✓ **Sottoscrizione accordi**

48 milioni € per Progetto Penultimo/Ultimo miglio

Fonti di finanziamento

Obiettivo e approccio progettuale

Decreto Legge n.50 Aprile 2017

coordinato con Legge conversione 21/06/17 n 96
Art. 47 bis comma 6

«Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo»

Le risorse previste dalla legge di Stabilità 2015 e non attribuite alle imprese ferroviarie (ai sensi del DL 185 del 25 novembre 2015 e smi), possono essere destinate dal gestore dell'infrastruttura, nei limiti degli stanziamenti esistenti, a investimenti per il **miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico** o all'ammodernamento delle locomotive da manovra.

Legge di Stabilità 2015

«... le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a **100 milioni di euro annui** ... attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci...»

DECRETO-LEGGE 25 novembre 2015, n. 185

.... La predetta compensazione è determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie da e per le destinazioni sopraindicate.... Le risorse non attribuite ... sono destinate... al riconoscimento di un contributo alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci per ferrovia sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, in misura non superiore al valore di 2,5 euro a treno/km

100 milioni di euro messi a disposizione alle I.F.

48 milioni € per le infrastrutture

52 mln di euro Spesi per le I.F.

CdP MIT- RFI parte investimenti

Pre-requisiti per la selezione degli interventi

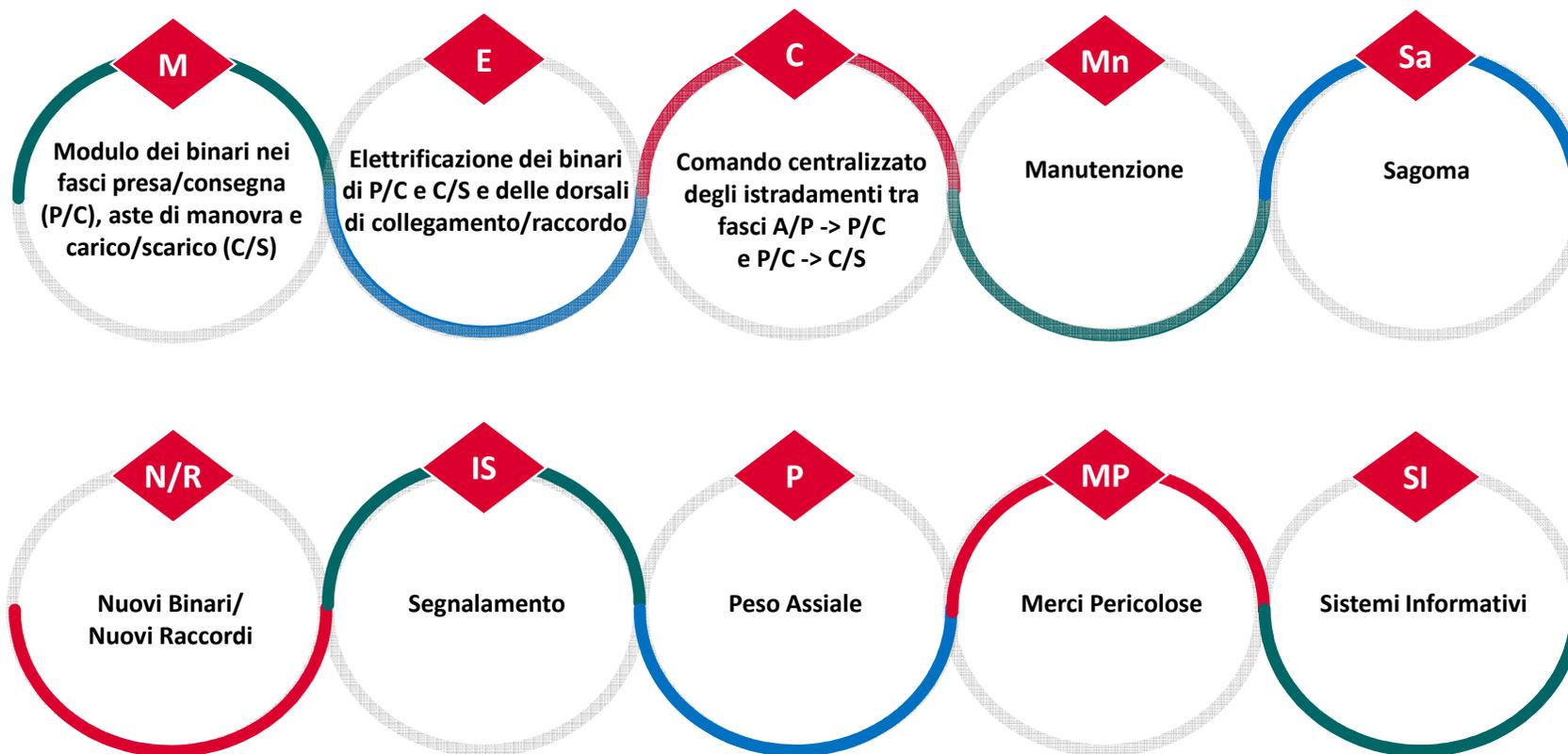
Analisi delle richieste di intervento pervenute

Le richieste di intervento pervenute sono state selezionate sulla base di **3 pre-requisiti**:

<i>Pre-requisito</i>	<i>Descrizione</i>
<p>1</p> <p>Perimetro intervento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Selezionati esclusivamente interventi il cui asset ricade in perimetro RFI
<p>2</p> <p>Finanziamento intervento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Selezionati esclusivamente interventi non coperti già da finanziamento
<p>3</p> <p>Fattibilità tecnica e normativa intervento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Selezionati esclusivamente interventi congruenti con le analisi di fattibilità tecnica di RFI e le disposizioni normative vigenti

Principali tipologie di richieste pervenute

La selezione degli interventi di ultimo e penultimo miglio di RFI



Interventi accolti per principali tipologie

La selezione degli interventi di ultimo e penultimo miglio di RFI



Impianti oggetto di intervento

La selezione degli interventi di ultimo e penultimo miglio di RFI



54 Schede di richiesta intervento pervenute

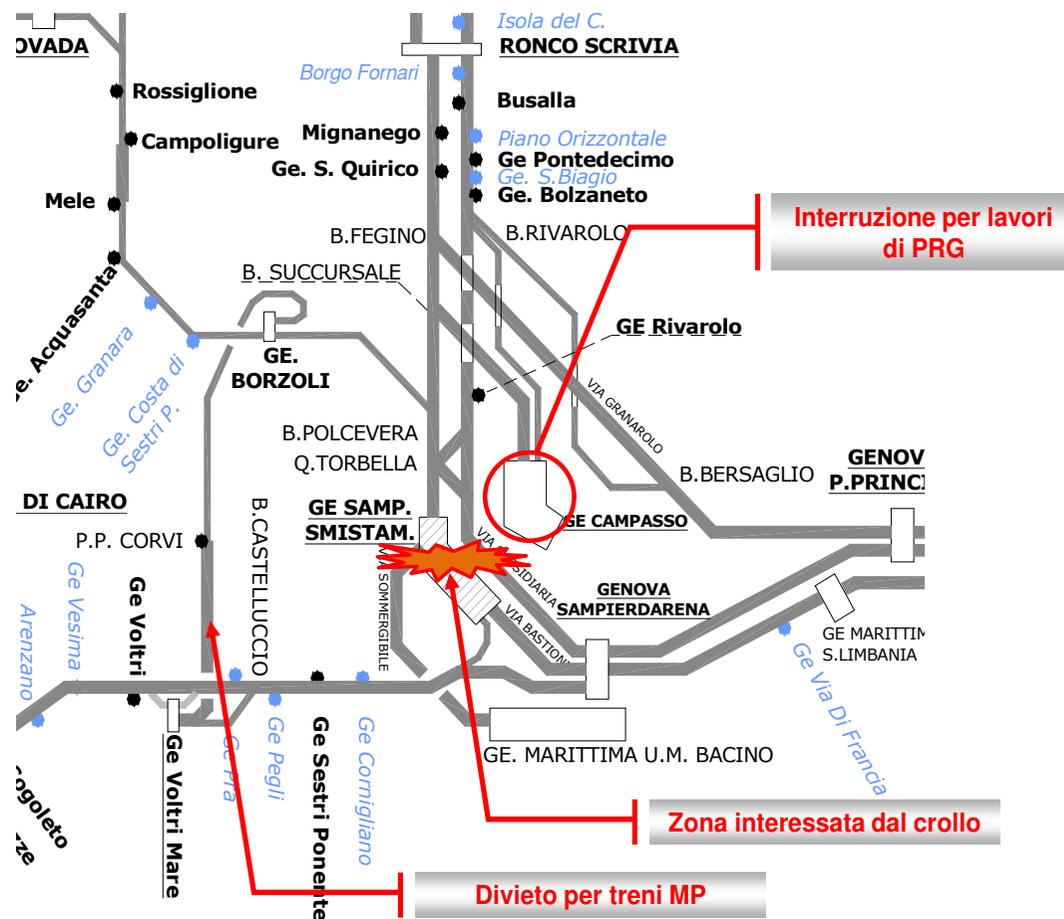
45 Impianti oggetto di intervento

116 Interventi richiesti

Le azioni organizzative di RFI a sostegno del traffico Merci : il caso Genova

L'evento

- A seguito del crollo del ponte Morandi del 14 agosto 2018 la circolazione ferroviaria è sospesa in tutta la località di Genova Sampierdarena Smistamento.
- Nel dettaglio la sede ferroviaria è stata interessata dal cedimento del ponte all'altezza della progressiva chilometrica 4+080 circa della linea Genova Sampierdarena Smistamento - Genova Marittima Bacino.
- Tutti i collegamenti nord-sud sono interrotti e risulta inaccessibile la stazione di Genova Marittima Bacino, impianto a servizio del porto storico di Genova
- La stazione di Genova Voltri Mare, che è direttamente collegata all'unico itinerario di valico rimasto agibile nell'area genovese (linea Alessandra – Ovada – Voltri Mare), risente ugualmente dell'interruzione in atto per il crollo, in quanto tutti i treni origine e destino da orario sono impostati pressoché integralmente via Genova Sampierdarena Smistamento.



110 treni/sett medi programmati 2018 su Genova Voltri
 60 treni/medi settimanali programmati 2018 su Genova Marittima

Le azioni organizzative di RFI a sostegno del traffico Merci : il caso Genova

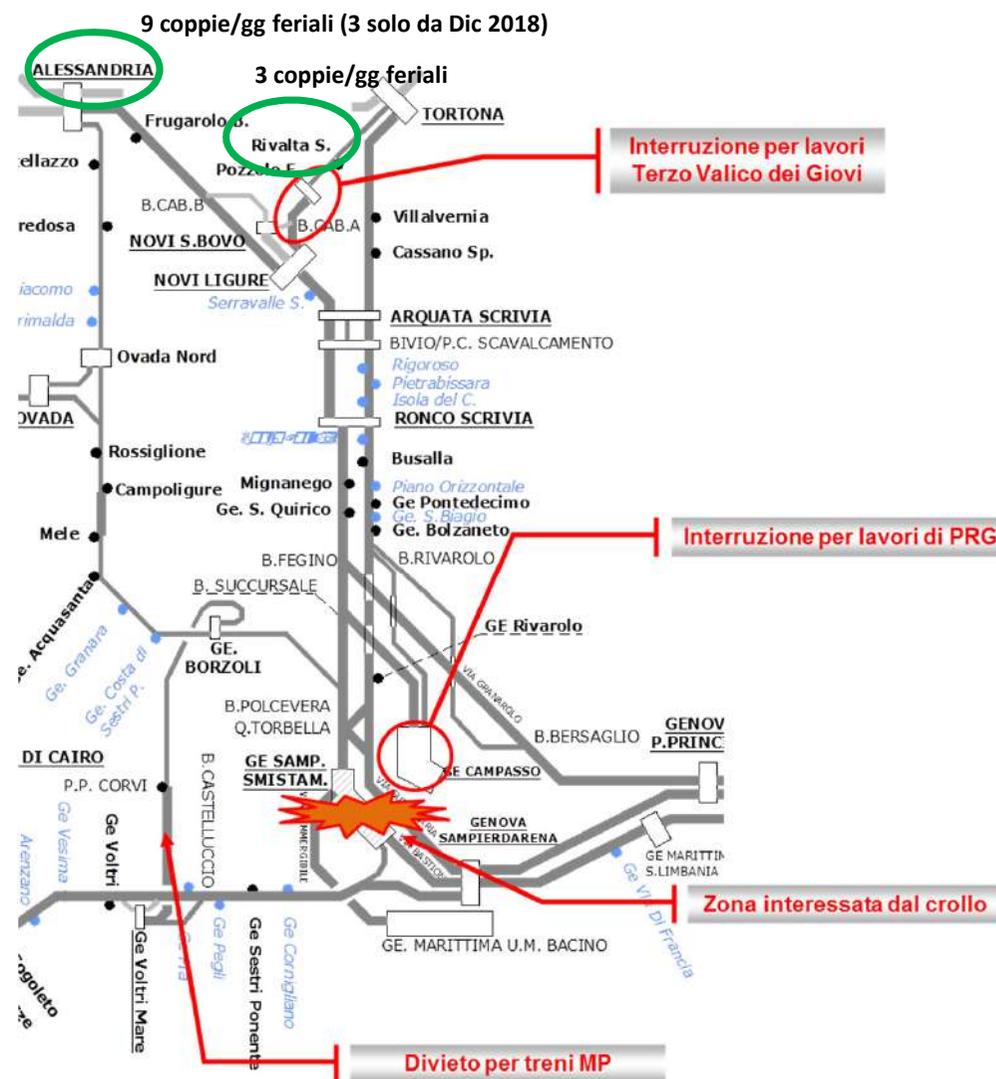
Le azioni

- Per mitigare le criticità assicurando la mobilità passeggeri e merci a seguito dell'evento RFI ha deciso di contrarre le indisponibilità legate ad interventi di potenziamento infrastrutturale e/o manutenzione straordinaria su linee non direttamente interessate dall'evento:
 - ✓ Linea Bivio Fegino –Ronco S.;
 - ✓ Linea Mignanego- Ronco S.
 - ✓ Galleria Borlasca tra Ronco S. e Arquata S.
 - ✓ Galleria S. Martino tra Genova Brignole e Genova Quarto

- Per dare nuovo impulso al Porto di Genova, dopo il blocco a seguito del crollo del ponte, RFI ha avviato uno studio di capacità aggiuntiva per poter realizzare un servizio di navettamento verso 2 impianti individuati come “retroporti” (Rivalta Scrivia ed Alessandria Sm). La capacità aggiuntiva studiata sarà messa a disposizione del mercato una volta ripristinata l'infrastruttura.

- Dal momento in cui saranno completate le operazioni di sgombero e autorizzato l'accesso alle aree ferroviarie (attualmente sotto sequestro), RFI si è dichiarata disponibile a riattivare linee ed impianti in 15 gg circa

- E' attualmente allo studio il possibile ripristino del tratto Campasso - Ex BS Limbonia per garantire il collegamento diretto tra Genova Campasso ed il Porto Di Genova



Grazie

