



MERCINTreno edizione
Forum per il Trasporto Ferroviario delle Merci **2017**



Il ferroviario merci nelle brevi distanze

Francesco Filippi

Roma, 27 settembre 2017



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



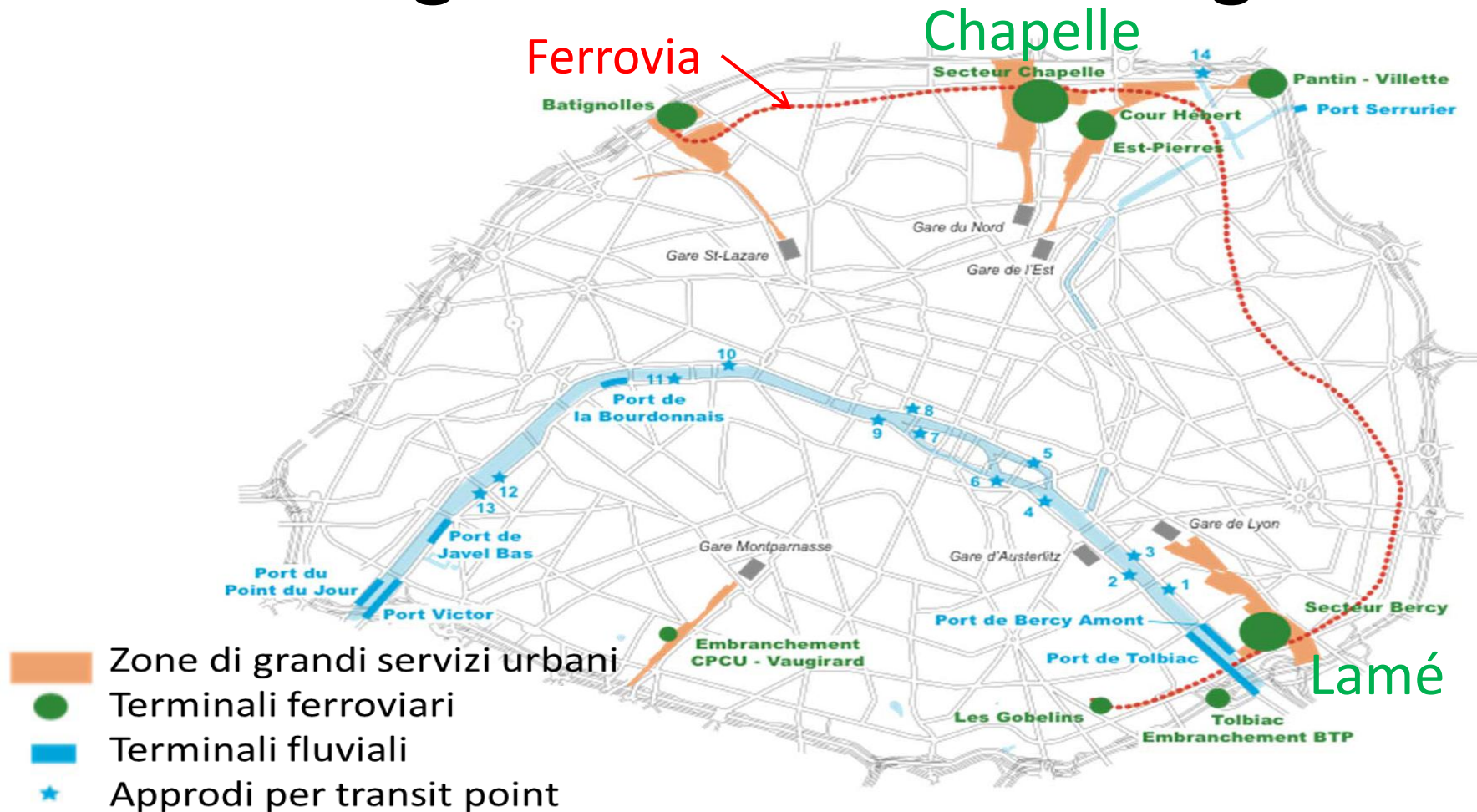
**CENTRO DI RICERCA
PER IL
TRASPORTO E LA LOGISTICA**

Parigi e la Logistica urbana

Priorità:

- Consolidare le spedizioni di merci e contenere e ridurre la dispersione delle attività logistiche
- Preferire il trasporto ferroviario per l'ingresso nell'area centrale e trasporti meno inquinanti per la distribuzione
- Realizzare strutture logistiche inserite in insediamenti con usi misti, con attenzione al rumore e all'impatto visivo

La logistica urbana a Parigi

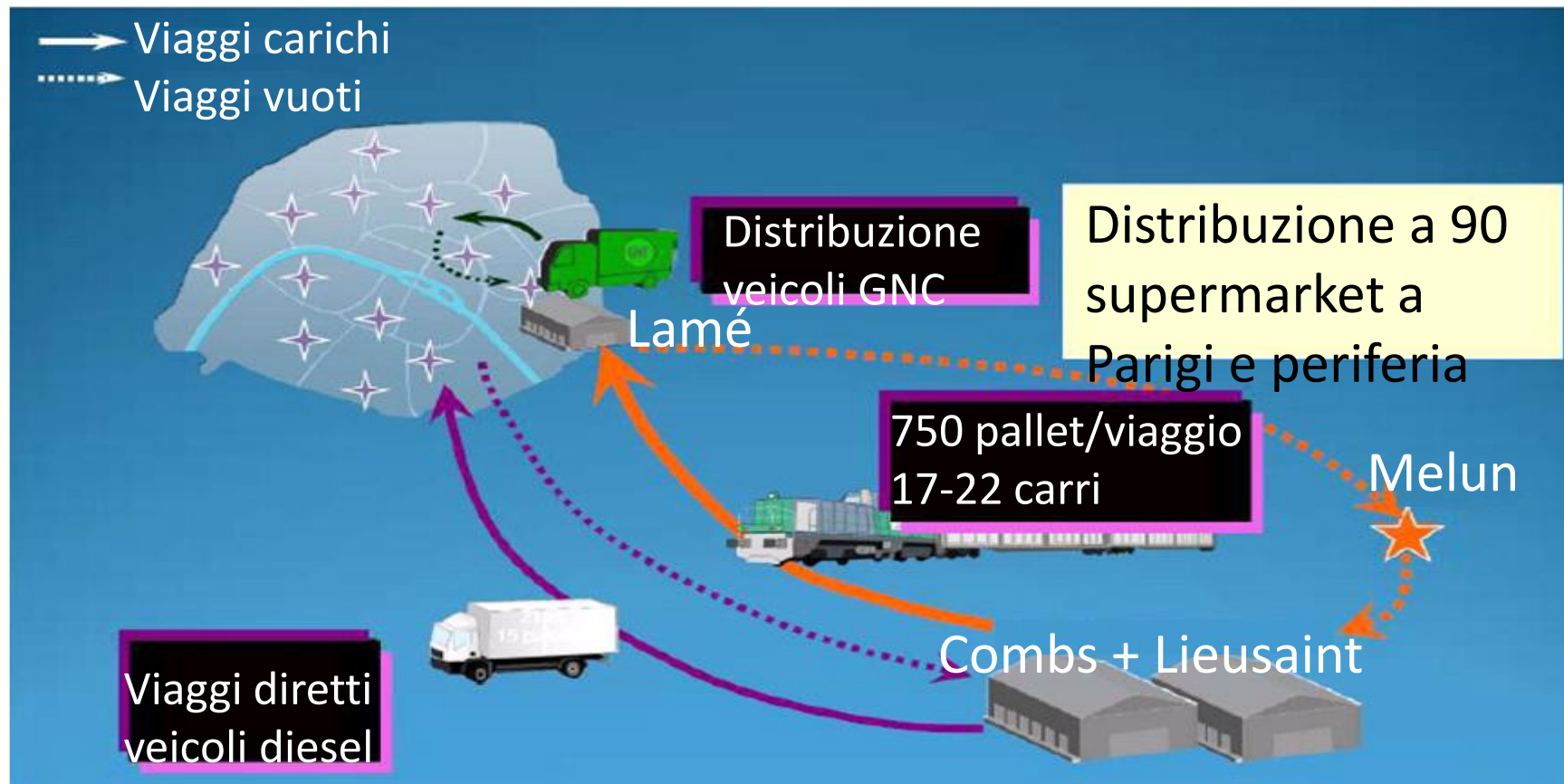


La distribuzione di Monoprix a Parigi

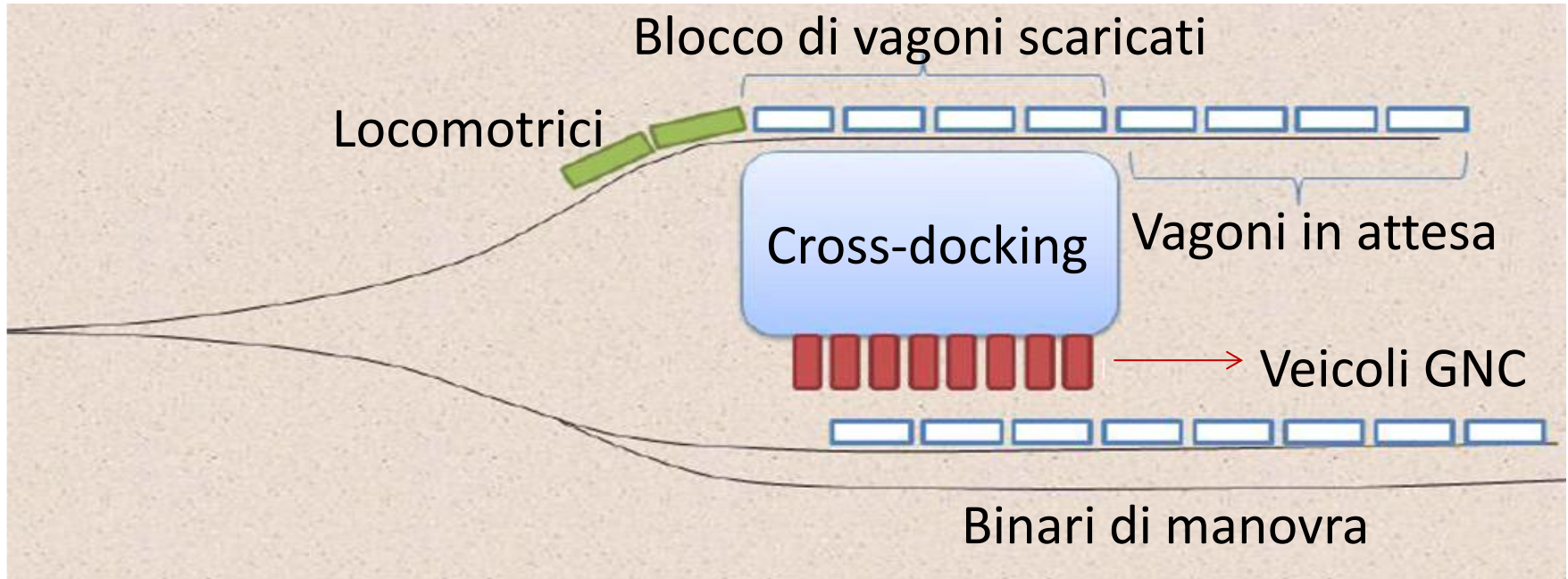
Caratteristiche:

- Monoprix è un operatore della GDO
- Rifornisce 90 punti vendita al giorno
- Pallet multiprodotto (peso medio: 400 Kg)
- Penetrazione nell'area urbana di Parigi con un treno al giorno
- Composizione media treni 17 vagoni; max 22
- Veicoli di distribuzione a GNC con 21 pallet

Monoprix – schema dei trasporti



Piattaforma di Lamé



I treni provenienti da Lieusaint entrano nella piattaforma entro le 21:30 della sera con i pallet per la consegna nel giorno successivo

Hotel Logistico di Chapelle International

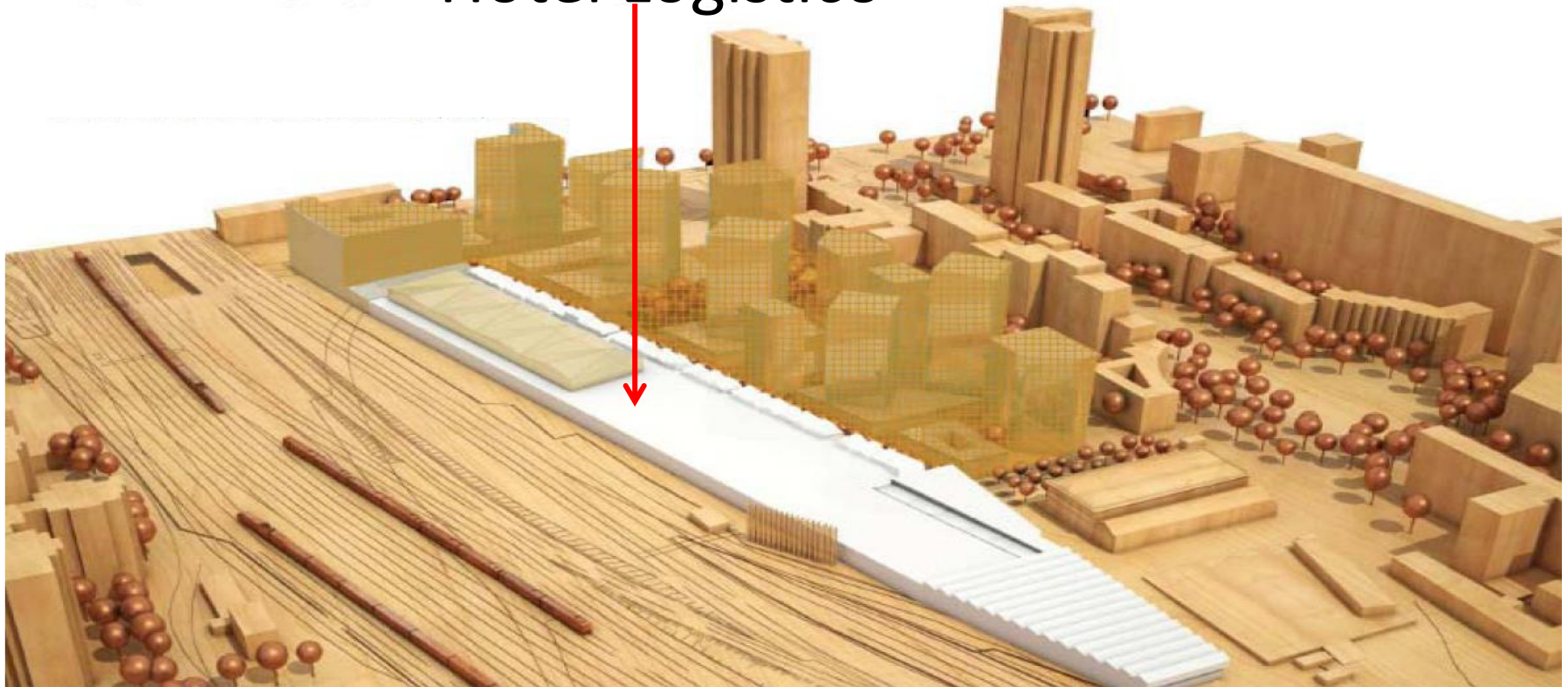
- Chapelle International ha un'area di 45,000 m²
- Avrà al suo interno un terminale ferroviario e un centro di distribuzione
- Altri usi oltre la logistica: uffici, scuole, orti urbani, centri data
- La entrata in funzione è prevista entro il 2017

Principali Partner del Progetto

- SOGARIS, il realizzatore e gestore (gli azionisti principali sono la città di Parigi e altri enti locali)
- Città di Parigi
- Gestore dell'infrastruttura ferroviaria francese (SNCF Reseaux)
- XPO e Eurorail: aziende 3PL
- Potenziali clienti: grossisti, GDO di Parigi, operatori logistici e corrieri

L'area in costruzione

Hotel Logistico



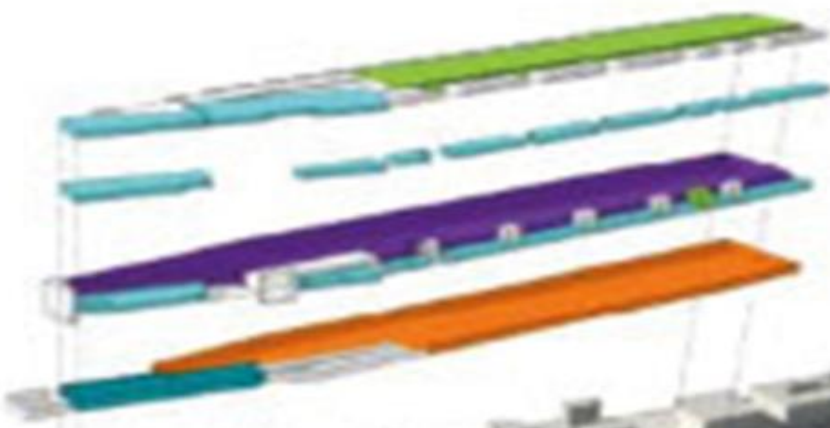
L'hotel Logistico

orti, campi di tennis

Uffici, centri dati

Terminale ferroviario

Centro di Distribuzione



Il terminale ferroviario in costruzione



Vista del terminale ferroviario



Il progetto logistico ferroviario a Roma

Il Piano Regionale della Mobilità, Trasporti e Logistica ha come obiettivo la sostenibilità e zero emissioni di CO2 entro il 2030 nella distribuzione urbana.

Il Piano ha indicato come misura strategica l'uso delle stazioni ferroviarie dentro Roma come *multimodal urban distribution centres* (MUDC) alimentate da treni.

Le merci viaggiano in treno fino ai MUDC, le consegne sono effettuate da veicoli con basse o zero emissioni.

La rete ferroviaria del Lazio



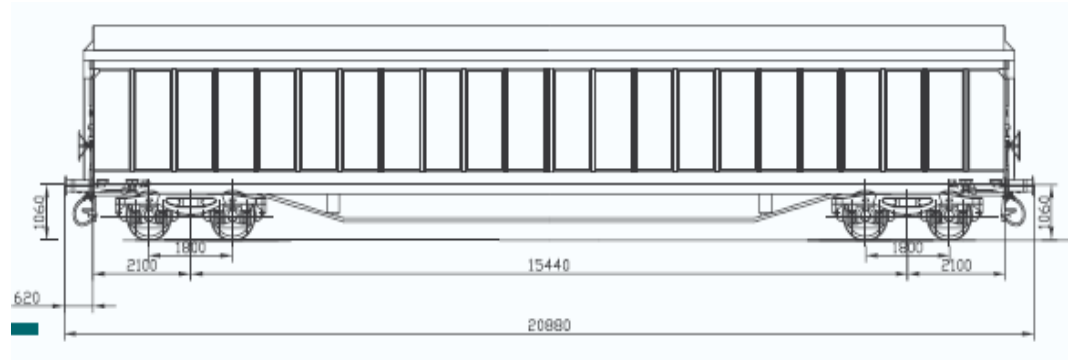
Un esempio: Roma Ostiense



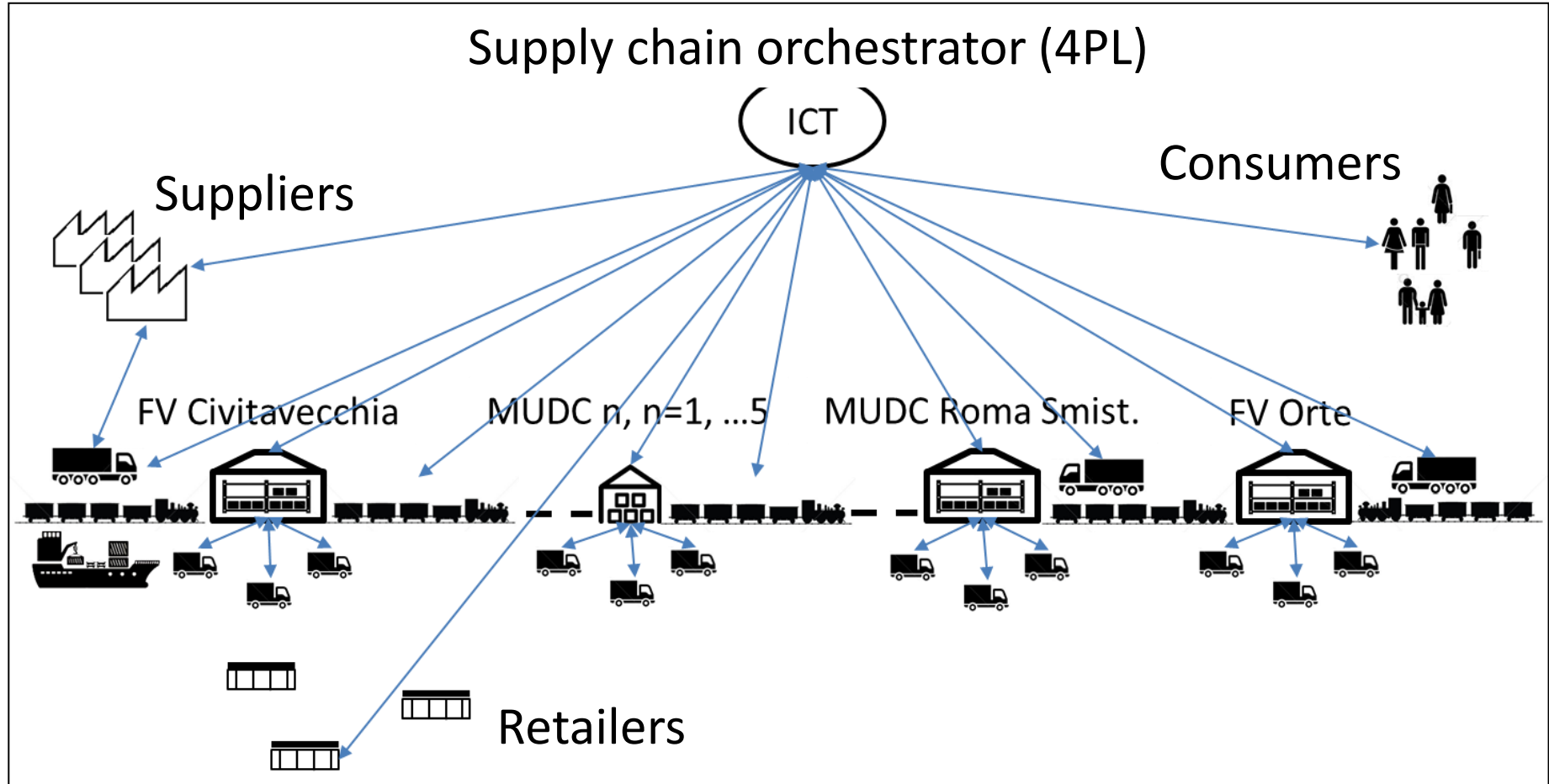
Ipotesi operativa di servizio ferroviario

Caratteristiche del convoglio ferroviario utilizzato per il servizio merci urbano:

- Locomotore diesel
- $V_{max} = 100 \text{ km/h}$
- carri chiusi tipo H (Lunghezza 22 m)



La gestione del sistema logistico



Costi Tuttostrada TS/Multimodale MM

UdC	Carri	Costo totale g. (€)		€/UdC	
		TS	MM	TS	MM
200	5	11.593	14.804	58	74
400	10	21.720	23.391	54	58
600	14	31.724	32.286	53	54
800	19	41.368	40.890	52	51
1000	23	51.370	49.887	51	50
1200	28	61.484	58.431	51	49

Costo emissioni inquinanti

UdC	Carri	Costi annuali (000 €)	
		Strada	Multimodale
200	5	3.321	5,8
400	10	6.167	10,1
600	14	9.014	13,4
800	19	11.861	17,2
1.000	23	14.707	19,8
1.200	28	17.554	22,6