



Position Paper FerCargo “ Interventi sull’ultimo miglio ferroviario ”

Giancarlo Laguzzi - Presidente FerCargo
Elvi D’Angela – Presidente FerCargo Manovra

Palazzo Giustiniani - Roma 21 novembre 2017

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO

La Svizzera e l'Egitto hanno eliminato le "strozzature,, marittima e ferroviaria ed ora per l'Italia (al centro dei corridoi Nord-Sud integrati con i flussi marittimi) si presenta una grande opportunità per importanti incrementi dell'intermodalità:



➤ **dal Far East per i ns Porti**

➤ **dai ns Porti e dalle ns
Industrie per i mercati del
centro Europa**

E' un'opportunità da non perdere anche perchè i porti hanno necessità per il loro sviluppo di servizi ferroviari efficienti

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO



La strategia è definita dalla CE con la liberalizzazione, l'interoperabilità e le reti Ten T.



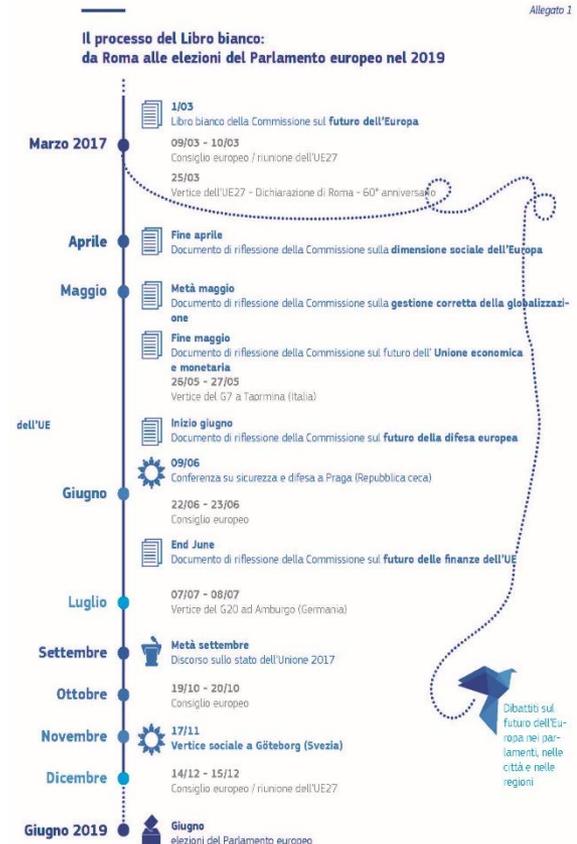
Gli obiettivi sono indicati dalla CE nel Libro Bianco le cui prossime tappe sono a fianco.



Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ne ha **implementato l'attuazione** con:

- importanti riforme (in primis Porti);
- nuove procedure doganali (pre clearing e fast corridor);
- con la cura del ferro a standard Europei delle reti Ten T.

recuperando un gap maturato in anni di inerzia.



A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO



Allineamento Standard Europei Rete Ten T:

Investimenti per treni più lunghi (750 mt),
più pesanti (2000 t.) che trasportano trailer
e container high cube (sagoma da 4 mt.)
= - 15/20% costo unitario merce trasportata;



Sconto pedaggio che anticipa in parte gli
effetti degli investimenti;



Ferrobonus e Marebonus per il cambio modale degli operatori logistici.



Crescita FerCargo

+ 10% FerCargo 2015 vs 2014

+ 20% FerCargo 2016 vs 2015

+ 2% Ferrovia 2015 vs 2014

+ 6% Ferrovia 2016 vs 2015

Confermato il trend di crescita nel 2017

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO



Il successo della cura del ferro è stata possibile **solo grazie alle Imprese di FerCargo**, uniche ad avere aumentato i volumi e le quote di mercato del ferro



45% di quota traffico nazionale
62% di quota traffico internazionale



?

Riusciremo a sfruttare l'incremento di traffico possibile sui valichi a partire dal 2020 su Chiasso con l'apertura della galleria delle Ceneri?

Da 115 treni merci attuali a 260 treni merci !!! Oltre il doppio di oggi !!!

... ed a seguire gli ulteriori incrementi resi possibili dalle nuove gallerie di genova del terzo valico (2022), del Brennero (2026) e di Modane (2026).

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO

COMPLETAMENTO
ALLINEAMENTO AGLI
STANDARD
DELLE FERROVIE
EUROPEE

CRITICITA' DELLA
FILIERA DEL
TRASPORTO
INTERMODALE

COERENZA
DEGLI INCENTIVI
CON LA CRESCITA
DEL TRAFFICO E GLI
INVESTIMENTI



A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO

OGGI CI OCCUPIAMO DELLE CRITICITA' DELLA FILIERA DEL TRASPORTO INTERMODALE RELATIVE ALL' ULTIMO MIGLIO.

➤ **Cos'è l'ultimo miglio?** Il treno arriva nella stazione merci più vicina al terminal o allo stabilimento con il suo locomotore elettrico che deve essere sostituito da uno diesel che poi traina i carri sotto la gru del terminal o dentro il capannone dello stabilimento.

➤ **Qual è il costo dell'ultimo miglio?** Il costo varia **dal 10 al 30%** di quello dell'intero treno, a seconda della lunghezza del percorso del treno stesso (30% se il treno è meno di 200 km, 10 % se è oltre 800 km).



!

L'ultimo miglio è strategico perché cerniera tra il treno ed il terminal/stabilimento



QUESTO POSITION PAPER E' IL PUNTO DI PARTENZA DI UN PROGETTO DEFINITIVO CHE UTILIZZA PARTE DELLE RISORSE PER L'ULTIMO MIGLIO DELLA «MANOVRINA»

Fatto, per un panel di soli 12 impianti

Pre confronto con gli operatori presenti sul territorio

Pre progetti con adeguamenti a minor costo

Pre progetti con incremento di potenzialità che consente più treni e quindi anche nuove Imprese Ferroviarie

Da fare, estendendo il numero di impianti

Tavoli tecnici di approfondimento

Progetti definitivi

Esecuzione degli interventi da parte di RFI





OBIETTIVI

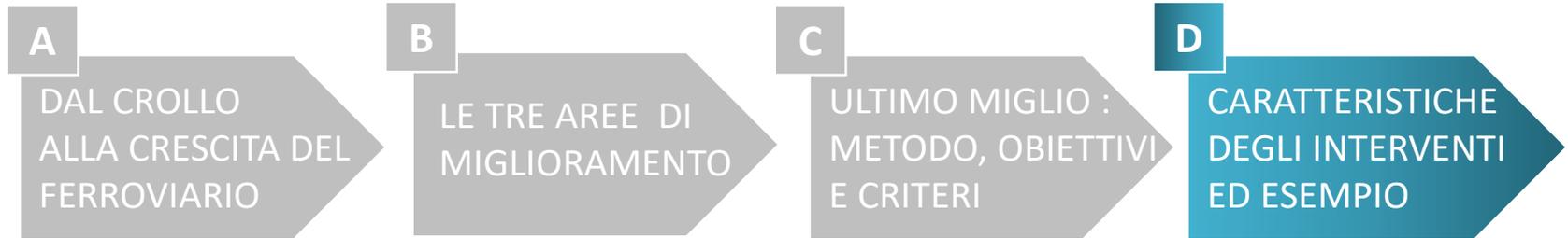
- **Aumento produttività medio per scalo: > 20%**
- **Riduzione dei costi della manovra dei treni: > 30%**
- **Aumento della sicurezza negli impianti**
- **Diminuzione del trasporto su gomma: circa 500.000 unità* anno (1800 camion in meno al giorno)**
- **Valore Ambientali: minor inquinamento**
- **Valore Sociale: minori potenziali incidenti**





- **Aumento della produttività**
Riduzione dei tempi accessori per doppie manovre
- **Aumento della sicurezza**
Utilizzo dei sistemi di sicurezza dei treni nelle aree prima dedicate alla manovra
- **Diminuzione dei costi**
Numero di movimenti inferiori
Minori risorse impegnate





IMPIANTI COINVOLTI NEL POSITION PAPER

Bari Lamasinata
Brescia Scalo
Castelguelfo
Cava Tigozzi
Domo II
Novara B.tto
Melzo Scalo
Monfalcone
Mortara
Piacenza
Trecate
Verona Q.Europa



CONSENTIRE L'ARRIVO E LA PARTENZA DEI TRENI, OVE POSSIBILE E CONVENIENTE, DIRETTAMENTE DAL TERMINAL ELIMINANDO LE SOSTE NELLE STAZIONI, AUMENTANDO LA POTENZIALITA' E LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO.

 **Telecomando punto/punto** (avvicinare la stazione al Terminal)

 **Sistemi di sicurezza dei Treni** (sul binario di collegamento dalla stazione al Terminal)



AUMENTO DELLA CAPACITA'

- **Aumento del numero dei binari di presa e consegna**
- **Aumento dei binari di circolazione**
per saturare le potenzialità degli impianti e delle linee afferenti
- **Adeguamento delle lunghezza dei binari e delle aree di manovra allo standard Europeo (treni da 750 m)**
negli impianti già predisposti, in attesa del potenziamento dell'intera rete.
- **Snellire le operazioni di manovra per ridurne i tempi**



MODIFICHE INFRASTRUTTURALI AD AMPIO SPETTRO (minimi costi per massimi benefici)

-  **Modifica ed ottimizzazione degli istradamenti**
tenendo conto delle aumentate lunghezze dei convogli con aste di manovra di adeguata lunghezza
-  **Elettificazione dei binari di presa e consegna**
manovra primaria a cura della Impresa Ferroviaria titolare del trasporto
-  **Binari tronchi adibiti a sosta locomotive, muniti di scarpe fermacarri**
aumentare il numero di punti di sosta per i locomotori delle Imprese, per evitare spostamenti di locomotori tra gli impianti
-  **Creazione di zone promiscue circolazione/manovra protette con sistemi di sicurezza attivabili sul terreno (TPM o unità bloccabili)**
per sfruttare la massima potenzialità dell'impianto eliminando i tempi morti

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

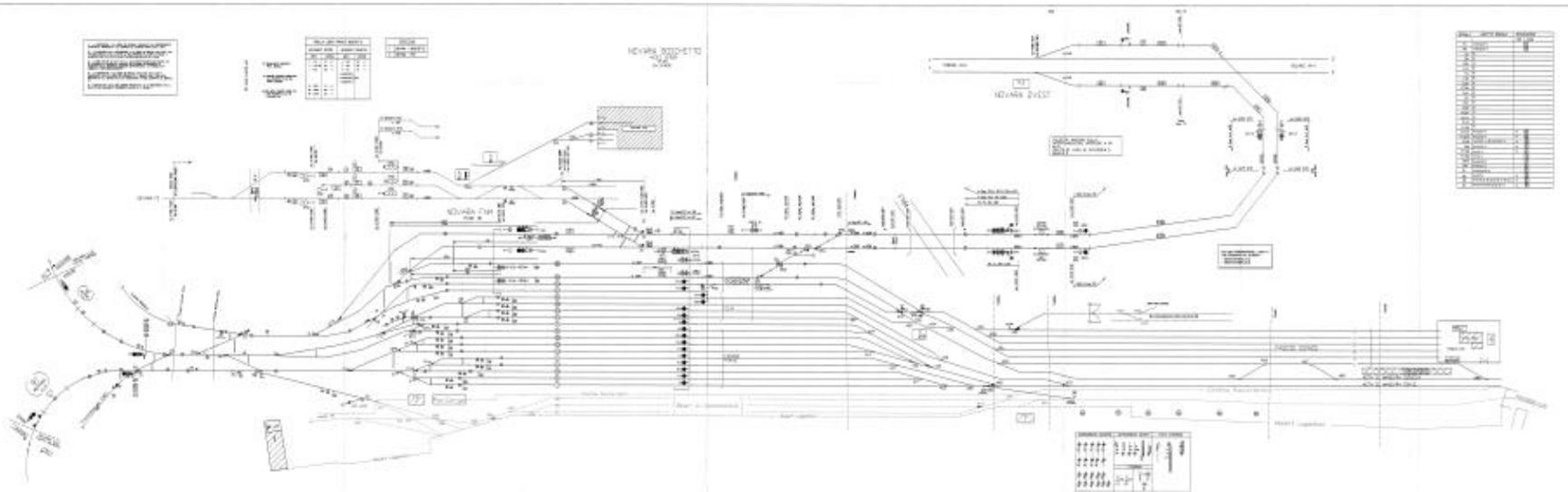
C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO

ESEMPIO DI UN IMPIANTO (Novara Boschetto)





ESEMPIO DI UN IMPIANTO (Novara Boschetto) - (SEGUE)

Criticità evidenziate : tempi lunghi di realizzazione manovre di introduzione / estrazione materiali nel Terminal CIM

Premesso che la velocità massima di un movimento di manovra sui binari di RFI avviene ed è di 30 km/h e che a valle dei deviatori manovrati a mano dal personale di RFI del Posto D1 (ex PD8) ed il binario di collegamento con i Terminal CIM lungo metri 500 è privato e su cui vige la norma di non superare la velocità di 6 Km/h, la criticità evidenziata dipende dalla impossibilità di far manovra mentre è in atto un itinerario di arrivo/partenza treno lato Milano o Torino.

Per condizioni impiantistiche con la chiave n. 39 (dev. Uscita Terminal CIM) inserita nella unità bloccabile del Posto D1 consente gli arrivi/partenze treni lato Milano/Torino e non consente i movimenti di manovra in uscita dal Terminal.

La chiave n. 39 estratta, consente l'uscita dal Terminal CIM delle manovre, ma non consente l'arrivo/partenza treni lato Milano/Torino.



ESEMPIO DI UN IMPIANTO (Novara Boschetto)

Proposte di efficienza e miglioramento

Poiché lato Milano/Torino i binari dal IX al XIV fanno capo a tronchini di sicurezza ed i segnali di arresto per i treni in arrivo da Milano/Torino si trovano ad una distanza di sicurezza superiore a 50 m. dalla confluenza, occorre modificare/integrare l'apparato per consentire la contemporaneità fra istradamenti ed itinerari.

Per avere maggiore flessibilità di esercizio si potrebbe:

- realizzare l'indipendenza anche con scarpe fermacarri per proteggere l'itinerario di arrivo del treno dal movimento di manovra;
- realizzare dei tronchini di sicurezza lato MI-TO dal I all'VIII binario;
- spostare la comunicazione 456 a/b verso il Raccordo CIM.

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LE TRE AREE DI
MIGLIORAMENTO

C

ULTIMO MIGLIO :
METODO, OBIETTIVI
E CRITERI

D

CARATTERISTICHE
DEGLI INTERVENTI
ED ESEMPIO

Grazie per l'attenzione