

Primo Incontro con il Partenariato Economico  
Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata  
Sistema Pugliese e Lucano

Le Infrastrutture

Bari 06/02/2017

# Il Piano Commerciale di RFI

- Il Piano Commerciale di RFI nasce in ottemperanza all'art. 15 del Decreto legislativo 112/2015, recependo la Direttiva Europea 2012/34/UE del 21/11/2012

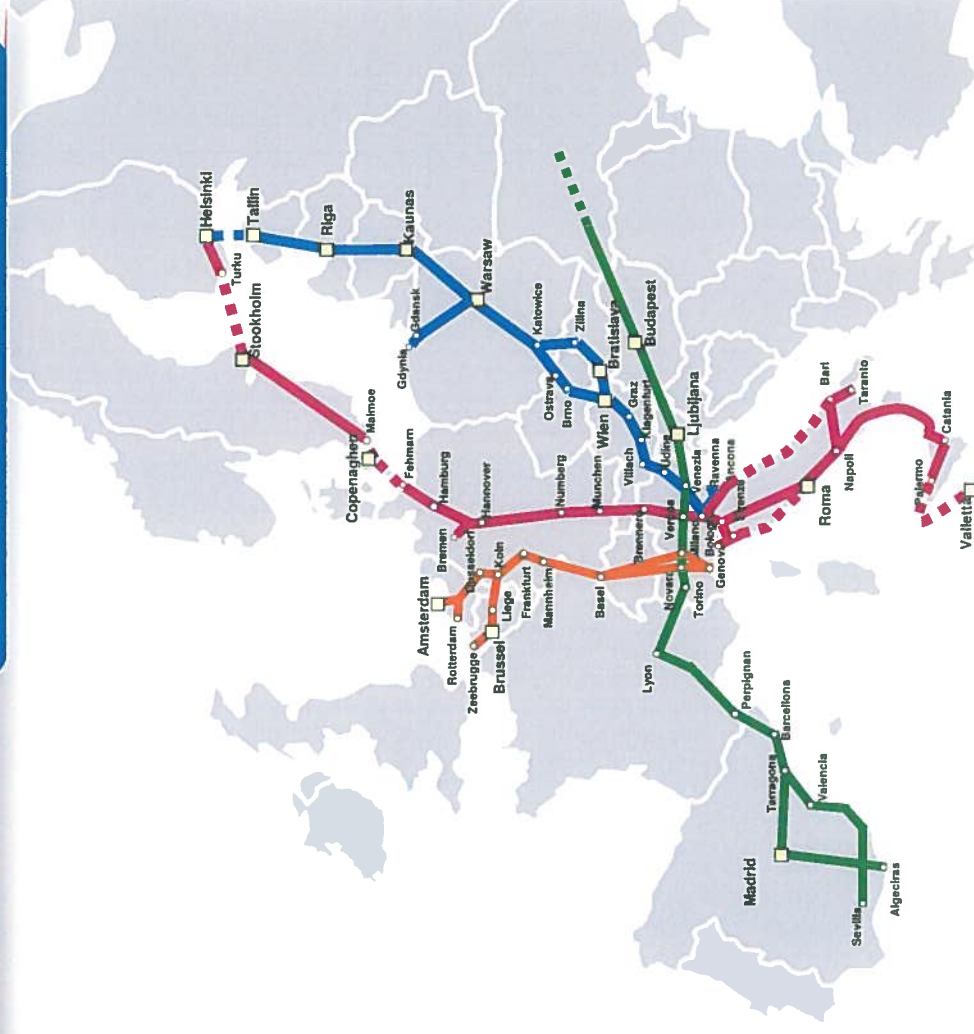
## La Rete TEN-T

- La Commissione UE, a fine 2013, ha pubblicato la carta della **nuova rete centrale TEN-T** (rete transeuropea dei trasporti) e dei **9 corridoi principali** che formeranno le arterie dei trasporti nel mercato unico europeo e che rivoluzioneranno le connessioni tra est e ovest e tra nord e sud, eliminando le strozzature, ammodernando le infrastrutture e snellendo le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e merci in tutta l'Unione europea.
- L'obiettivo finale della nuova rete centrale TEN-T è fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la maggior parte dei cittadini e delle imprese europee **non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale**.
- La nuova rete centrale:
  - Collegherà 94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali;
  - Collegherà 38 grandi aeroporti con linee ferroviarie che portano alle città principali;
  - Sarà costituita da 15 000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità.

- Il programma "Rete Transeuropea di Trasporti (TEN-T)" per il periodo 2007-2013 e il "Meccanismo per collegare l'Europa" per il periodo 2014-2020, sono le linee di finanziamento che la Commissione Europea ha messo a disposizione per lo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto. La Commissione Europea ha così stanziato per il settore trasporti oltre 34 miliardi di euro.

34 miliardi di  
Euro di  
finanziamenti

## I Corridoi merci in Europa

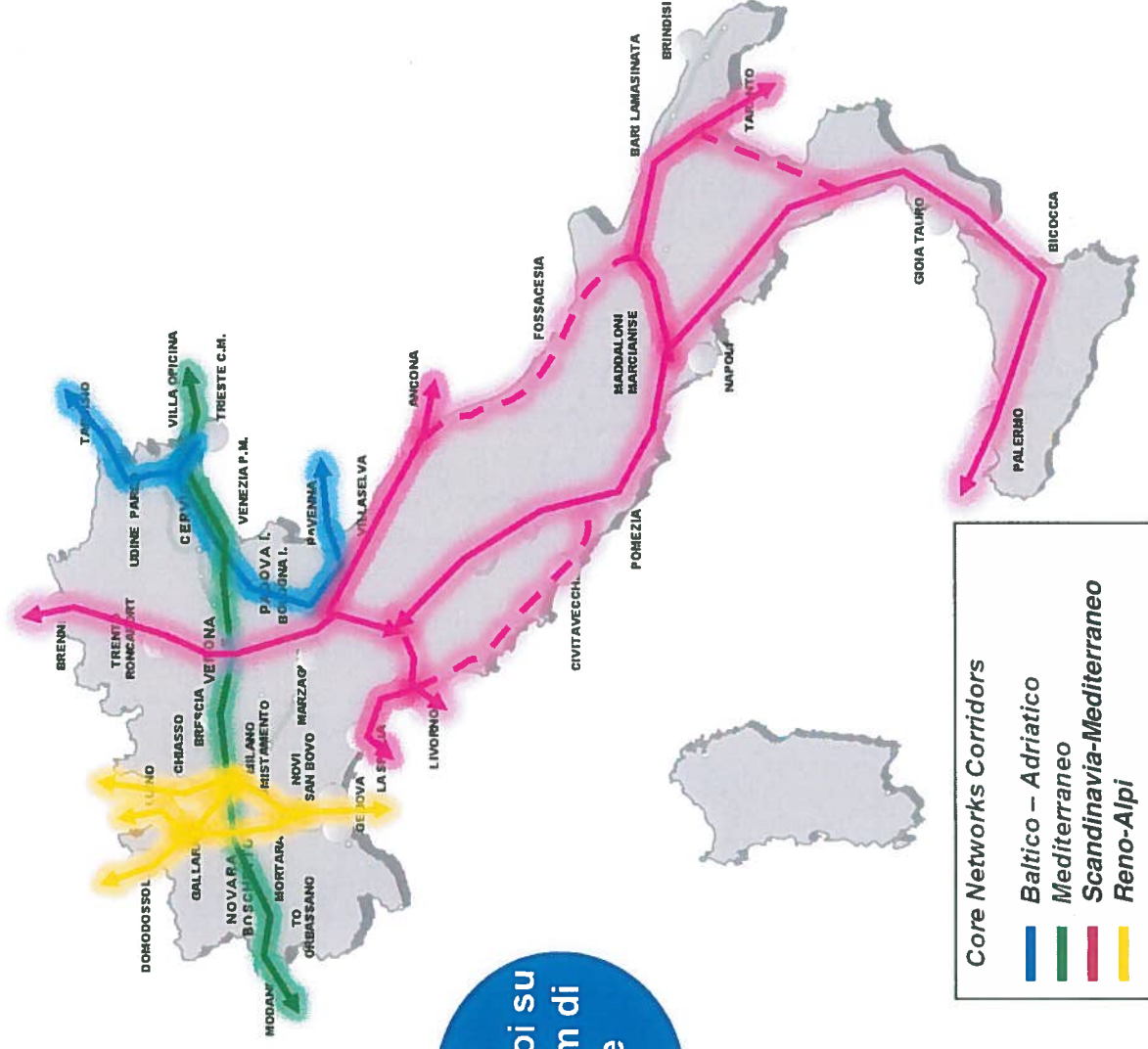


### Core Networks Corridors of Interest for Italy

- Baltico – Adriatico
- Mediterraneo
- Scandinavia-Mediterraneo
- Reno-Alpi

- Il **corridoio Baltico-Adriatico** presenta un'estensione ferroviaria di circa 4200 km di cui circa 584 in Italia e collega il Mar Baltico al Mare Adriatico. Interessa il valico di Tarvisio, i terminali di Cervignano, Padova Interporto, Bologna Interporto, Faenza e Udine Parco e i porti di Venezia Marghera e Ravenna.
- Il **corridoio Mediterraneo** ha un'estensione a livello di rete ferroviaria di circa 8,611 km di cui circa 1,026 km in Italia (12%) e collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Norditalia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario.
- Il **corridoio Reno-Alpi** presenta un'estesa di circa 3225 km, a livello di rete ferroviaria, di cui 409 km in Italia (circa il 13%). Costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova.
- Il **corridoio Scandinavia-Mediterraneo** è un asse nord-sud cruciale per l'economia europea e soprattutto italiana. Attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, il corridoio è lungo 9.374 km, di cui quasi il 33% (3.053 km) ricade in territorio italiano. Il progetto più importante di questo corridoio è la Galleria di base del Brennero. Interessa il valico del Brennero fino ai porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Taranto e Gioia Tauro. I terminali sono Trento Roncatort, Verona Q.E., Maddaloni Marcianise e Bari Lamasinata.

**4 Corridoi su  
5.100 km di  
Rete**





## Corridoio Scandinavia – Mediterraneo

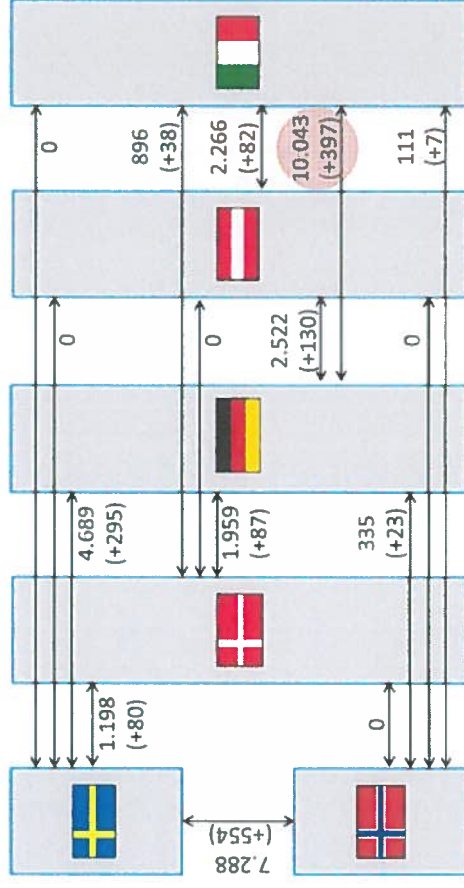
- Le proiezioni per il 2017 prevedono un incremento sensibile del traffico Germania – Italia e Austria-Italia e l'upgrade della sagoma a sud di Bologna viene considerata un'opportunità per attrarre nuovo traffico. L'**80% degli stakeholders** individua nell'aumento prestazionale l'elemento fondamentale per abbattere il costo del trasporto e per uno shift modale.
- La relazione Germania-Italia via Brennero ha evidenziato un trend di crescita del 20% negli ultimi 10 anni e rileva uno tra i valori più elevati in Europa nel traffico di container su ferro.
- I Terminal del sud Italia sono in lieve crescita, ma le prestazioni delle linee li rendono incapaci di attrarre compiutamente la domanda di trasporto internazionale che si attesta nei Terminal del nord Italia per essere successivamente smistata al sud.
- L'attuale domanda di trasporto sul corridoio Scandinavia – Mediterraneo, a sud di Bologna sfrutta al 100% le prestazioni della linea esprimendo necessità di upgrade verso i Terminal di Ancona, Bari, Brindisi e Taranto.

- Attualmente risulta insoddisfatta la richiesta delle IF di modulo almeno  $\geq 550$  metri a sud di Bologna.

- In generale investimenti infrastrutturali e ulteriore armonizzazione di servizi e procedure riducono il costo ed il tempo del trasporto su ferro, rendendolo più economico della gomma anche laddove, storicamente, gli operatori hanno utilizzato questa modalità di trasporto.

- Si rileva inoltre come il trasporto su ferro offra pochi prodotti per richieste «ad hoc» ed ancora un diverso «time to market» dei diversi paesi appartenenti al corridoio conferendo eccessiva rigidità al servizio nel suo complesso

Le relazioni commerciali del corridoio (treni/anno) e l'incremento rispetto al 2014



I criteri di scelta modale e le necessità di interventi infrastrutturali/organizzativi

Criteri di scelta modale	Gomma	Ferrovia	Nave
Costo del trasporto	+	0	++
Tempi del trasporto	+	0	-
Qualità (puntualità)		+	-
Qualità (flessibilità)			0

+ : servizio vantaggioso

0 : servizio medio

- : servizio non vantaggioso

+20% del traffico merci via Brennero

### Reticolo logistico

- Il corridoio Scandinavia-Mediterraneo** è l'unico corridoio ad attraversare interamente la Penisola costituendo un importante collegamento tra tutte le realtà industriali del Paese fino ad arrivare a Palermo.
 

Serve importanti impianti terminali della rete: Verona Q.E., Livorno (250 tr/mese), Maddaloni Marcianise (250 tr/mese), Bari Lamasinata (315 tr/mese) e Bicocca (200 tr/mese). E' il corridoio di collegamento delle realtà industriali del Nord con quelle del Sud del Paese.

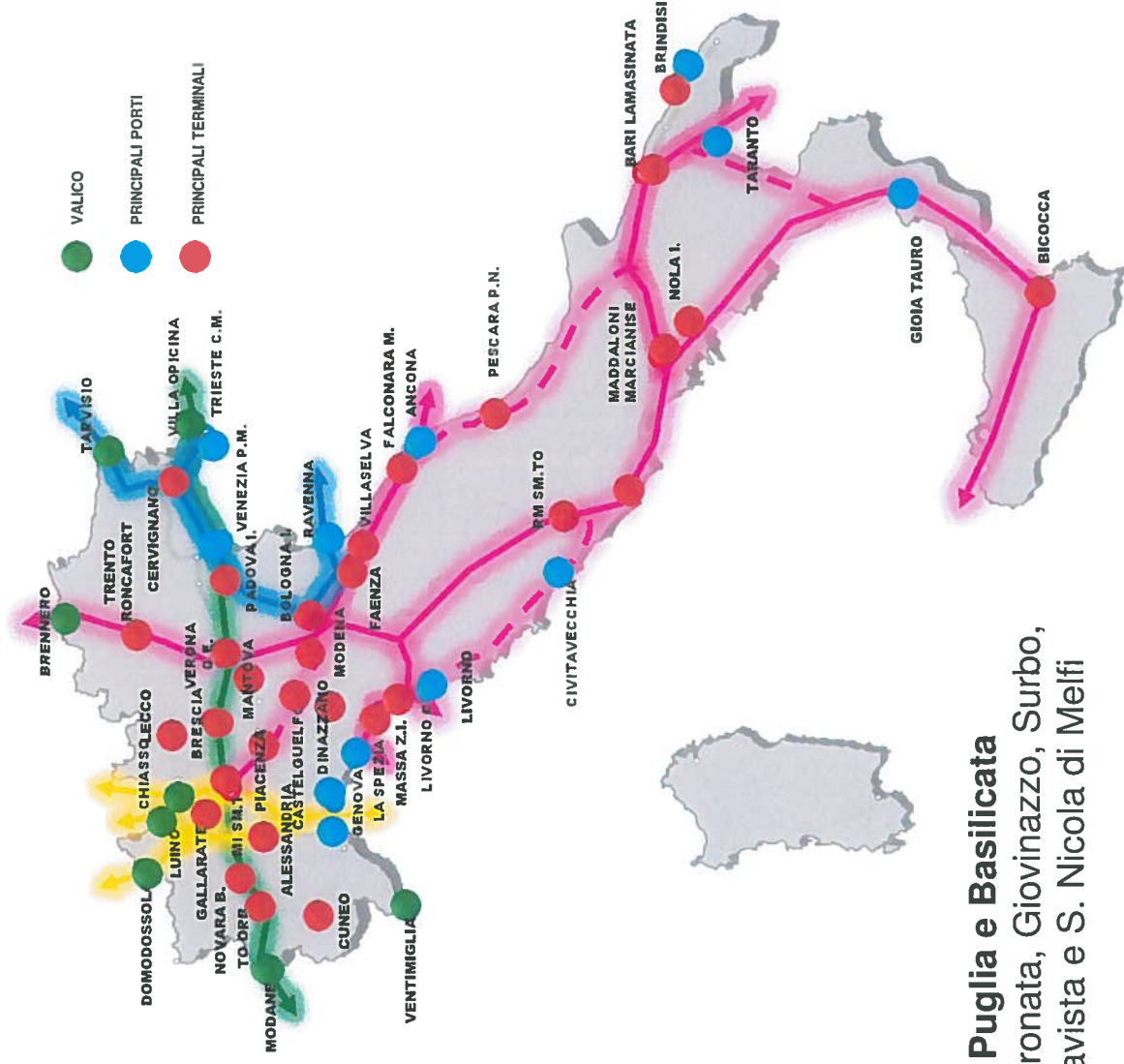
Il corridoio serve anche importanti realtà portuali quali il porto di Livorno, di Ancona, di Civitavecchia e di Gioia Tauro.

**27 principali impianti logistici sulla rete**

**3 in Puglia:**  
Bari, Brindisi e Taranto

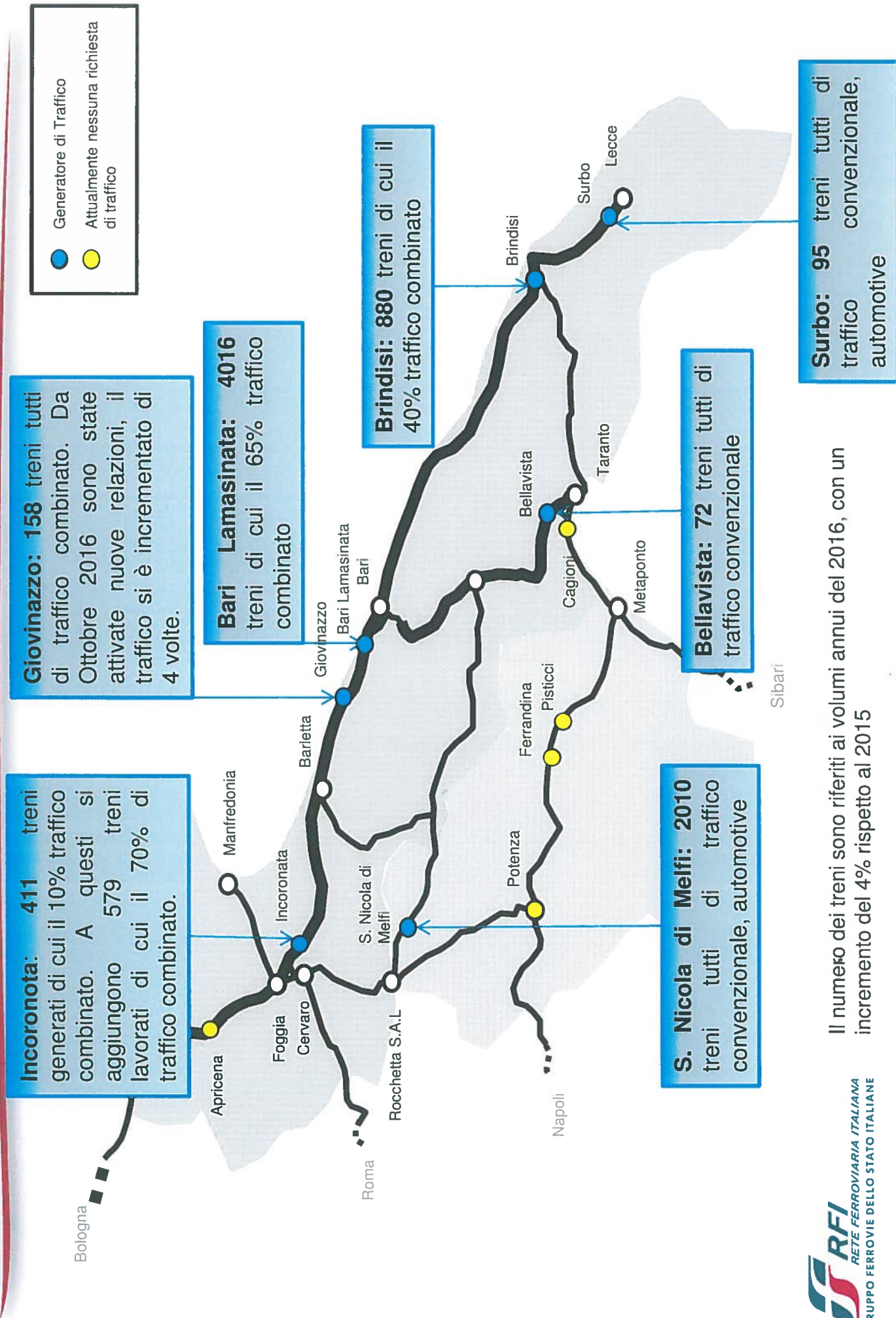
**300 raccordi su intera rete**

**5 in Puglia e Basilicata:**  
Incoronata, Giovinazzo, Surbo, Bellavista e S. Nicola di Melfi





# Poli Generatori di Traffico di Puglia e Basilicata



Il numero dei treni sono riferiti ai volumi annui del 2016, con un incremento del 4% rispetto al 2015

# Il Piano Commerciale di RFI

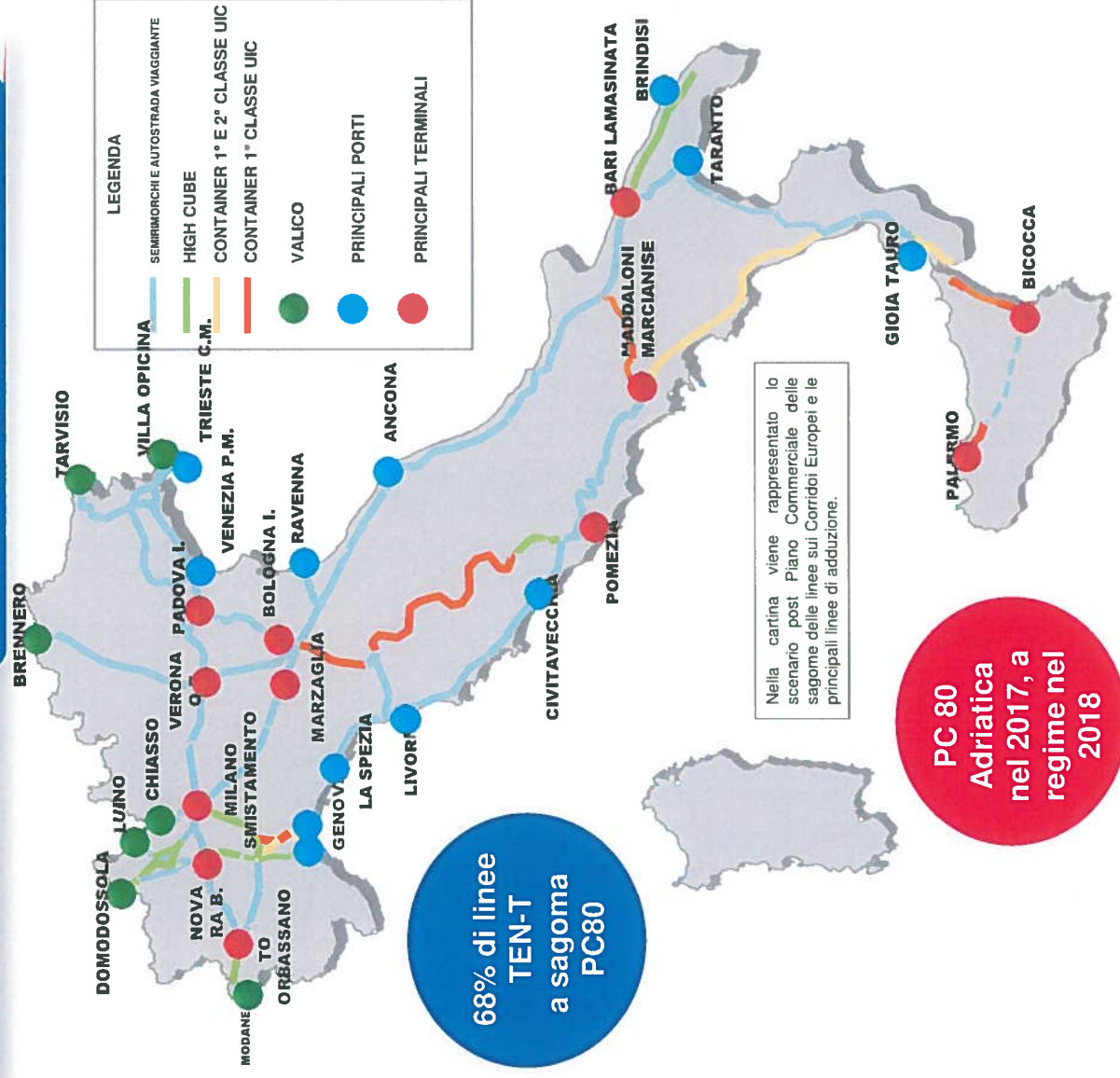
## Adeguamento a sagoma

Il Corridoio Scandinavia - Mediterraneo, che per oltre 3.000 km copre il nostro Paese, ha invece molte tratte ancora con sagome non adeguate agli standard europei.

Nel quinquennio 2016-2020 gli interventi previsti sono:

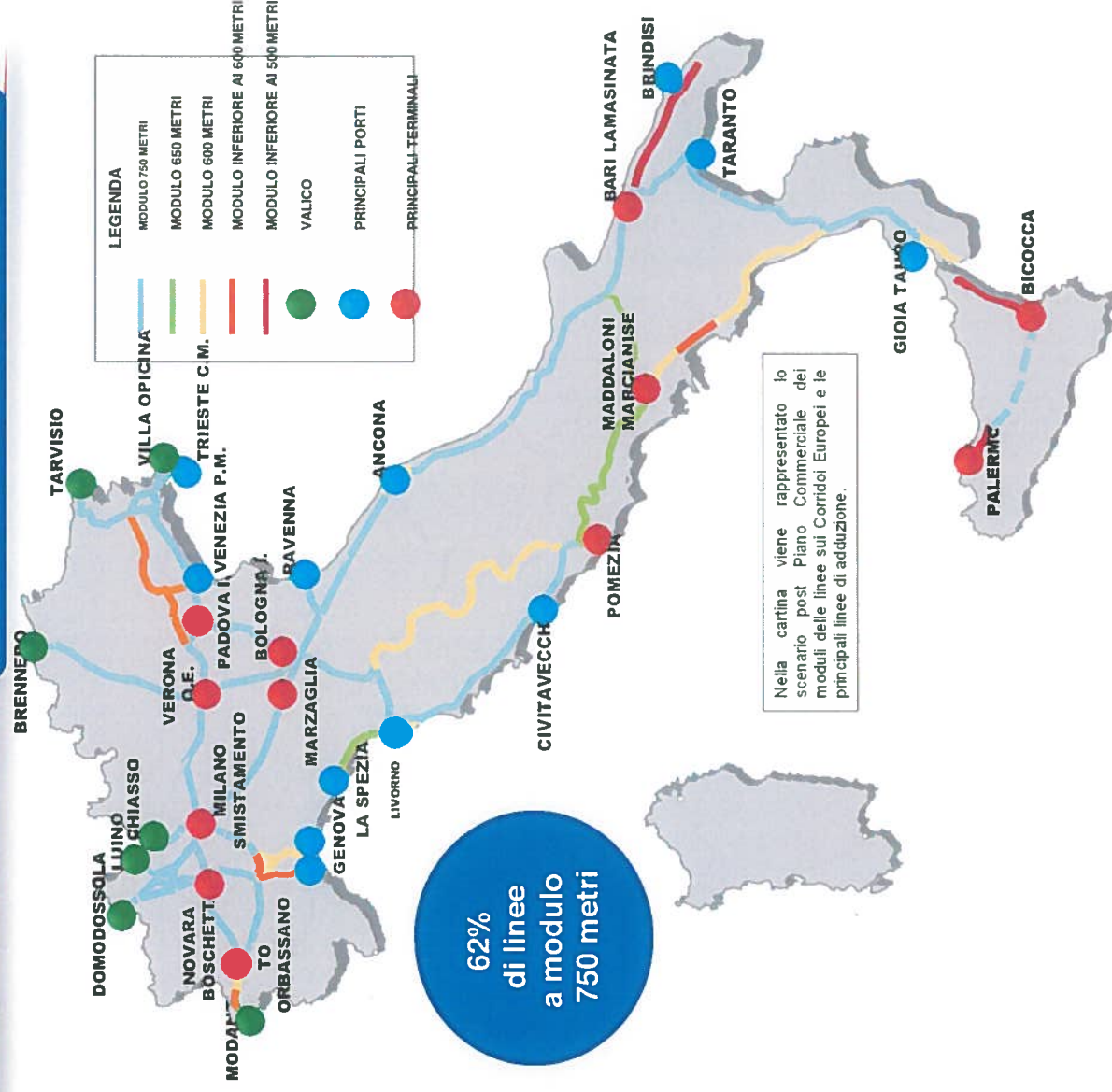
- Adeguamento a P/C 80 della tratta Pescara – Bari Lamasinata;
- Adeguamento a P/C 80 della tratta Milano – Piacenza;
- Adeguamento a P/C 80 della tratta Livorno – La Spezia;
- Adeguamento a P/C 80 della tratta Vada – Civitavecchia – Roma e Roma - Maddaloni Marcianise via Cassino;
- Adeguamento a PC/80 della tratta Bari – Taranto – Gioia Tauro.

## Azioni di Piano



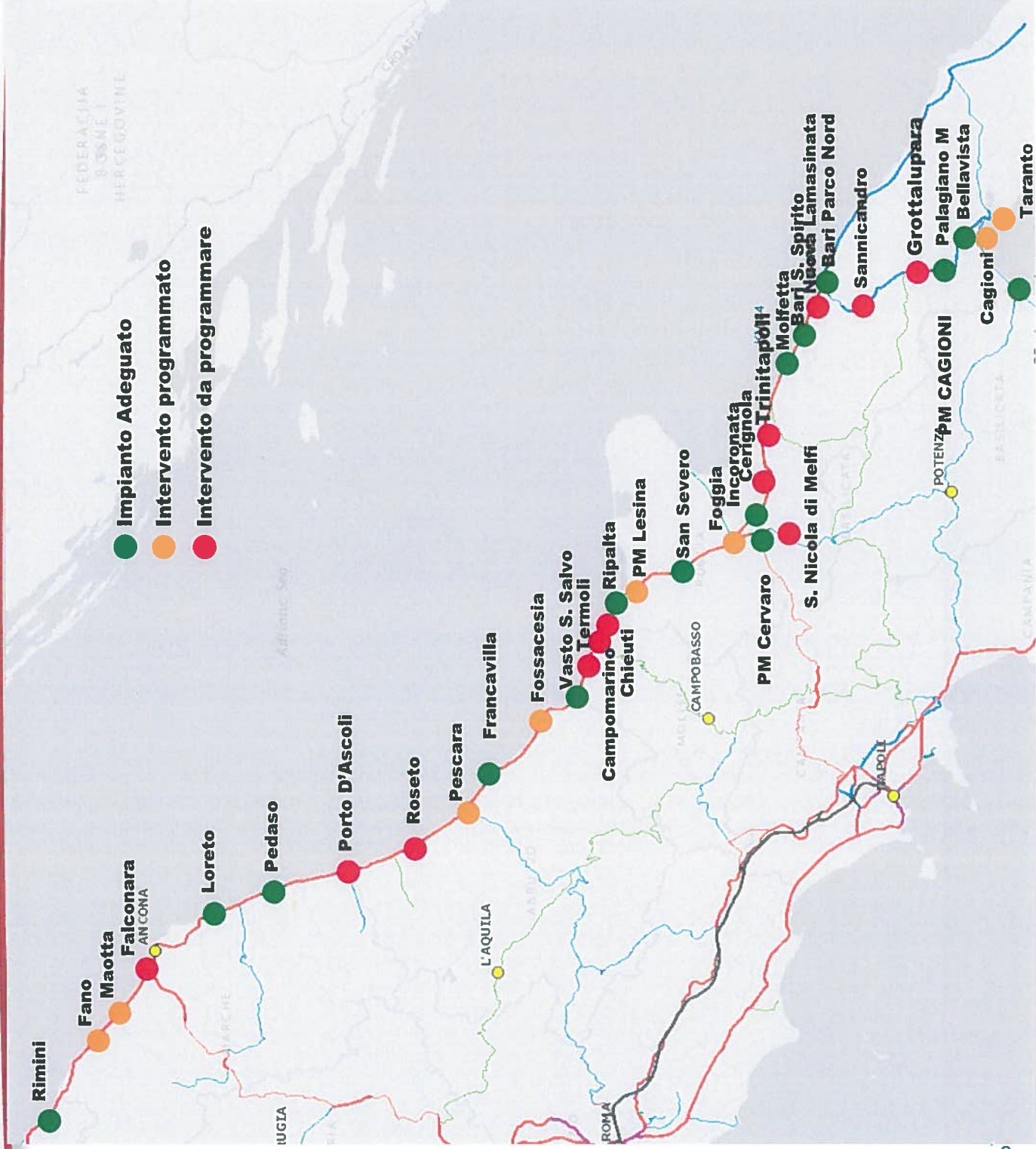
### Adeguamento a modulo

- Anche il corridoio Scandinavia – Mediterraneo ha oggi quasi l'intero percorso con linee a modulo uguale o inferiore a 600m. Al sud si registrano le carenze maggiori, soprattutto nei collegamenti ai porti di Taranto e Brindisi, dove il modulo è inferiore ai 500m.



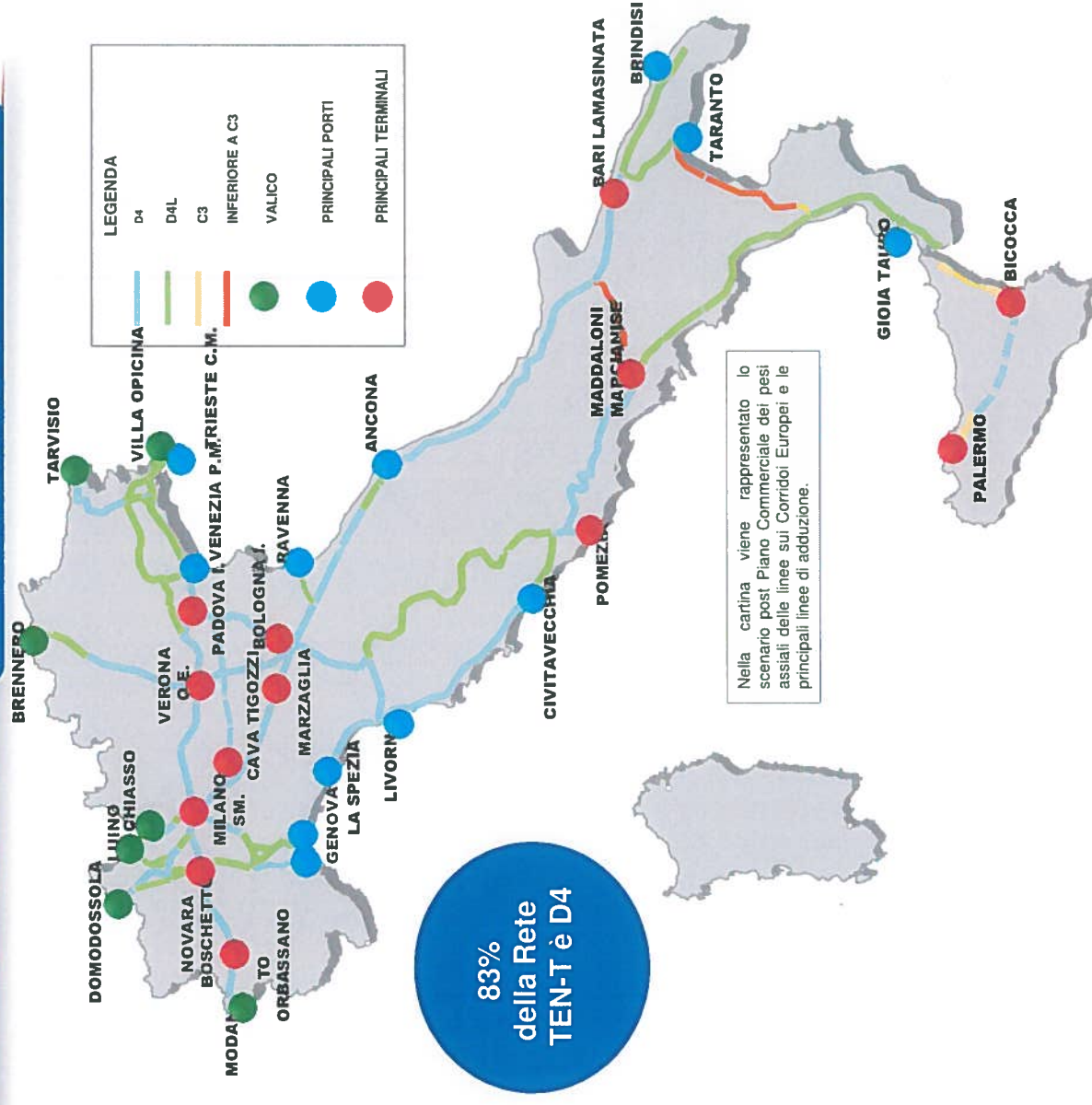


# Dettaglio Adeguamento a modulo linea Adriatica



### Peso Assiale

- La Rete Ferroviaria Italiana è storicamente molto ben strutturata riguardo alla prestazione per il peso assiale. Oltre il 90% delle linee ricadenti nei Corridoi Mercè sono infatti classificate D4. In alcuni casi le linee vengono classificate D4 con limitazioni a causa di problemi puntuali alle opere d'arte.
- L'aumento del peso assiale a D4 risulta strategico anche per l'apertura del mercato alla concorrenza, visto che molte Imprese Ferroviarie merci non hanno la circolabilità su linee con limitazioni.



### Le gestione integrata per soddisfare le esigenze del cliente

Nell'ambito delle azioni di piano dedicate al traffico merci, le modalità di gestione del traffico merci sono state riorganizzate in modo tale da superare la visione territoriale fino ad oggi garantita attraverso le Sale Operative dislocate nei punti nevralgici della rete.

Al fine di adeguare maggiormente le esigenze proprie del mercato del settore merci con la capacità di regolare il traffico sull'intera rete, è nata una nuova postazione di regolazione dedicata al traffico merci all'interno della Sala Operativa Nazionale di RFI.

L'obiettivo principale è garantire un ruolo di regia centrale alla gestione del traffico merci che, superando i limiti delle singole realtà territoriali, garantisce una visione a livello rete traguardando all'intera relazione commerciale.

Grazie a tale postazione è garantita una maggior proattività e tempestività nell'affrontare le criticità di gestione non solo durante la marcia del treno ma anche durante le fasi di first e last mile.

Gli obiettivi della suddetta scelta, fortemente orientata al cliente, sono:

- Ottimizzare le performance del traffico merci
- Velocizzare i tempi di risposta al cliente
- Anticipare la gestione di talune criticità
- Gestire il traffico considerando le fasi di primo ed ultimo miglio integrate alla marcia del treno
- Migliorare e garantire il flusso comunicativo con i clienti merci rendendolo tempestivo e continuo

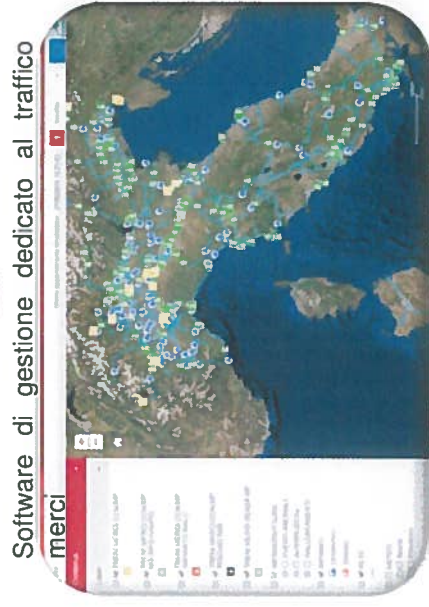
Tale postazione è stata dotata di un software innovativo studiato per fronteggiare le criticità tipiche del business merci durante la gestione.

Tale software è dotato di un sistema grazie al quale è possibile geolocalizzare i singoli treni merci in tempo reale, anche trasportanti merci pericolose, garantendo così scelte di gestione del traffico immediate anche per problemi che potrebbero verificarsi dopo diverse ore di marcia (interferenze con interruzioni programmate, impossibilità di ricevimento dello scalo di destino, ecc...)



- Sala Operativa Territoriale
- Sala Operativa Nazionale

Regolazione centralizzata ed integrata del traffico merci



Software di gestione dedicato al traffico merci



# Investimenti in corso in Puglia e Basilicata

- Raddoppio Orsara – Cervaro, 563M€, completamento Foggia – Ceserta

- PRG ACC Foggia 65M€, modulo 750 m

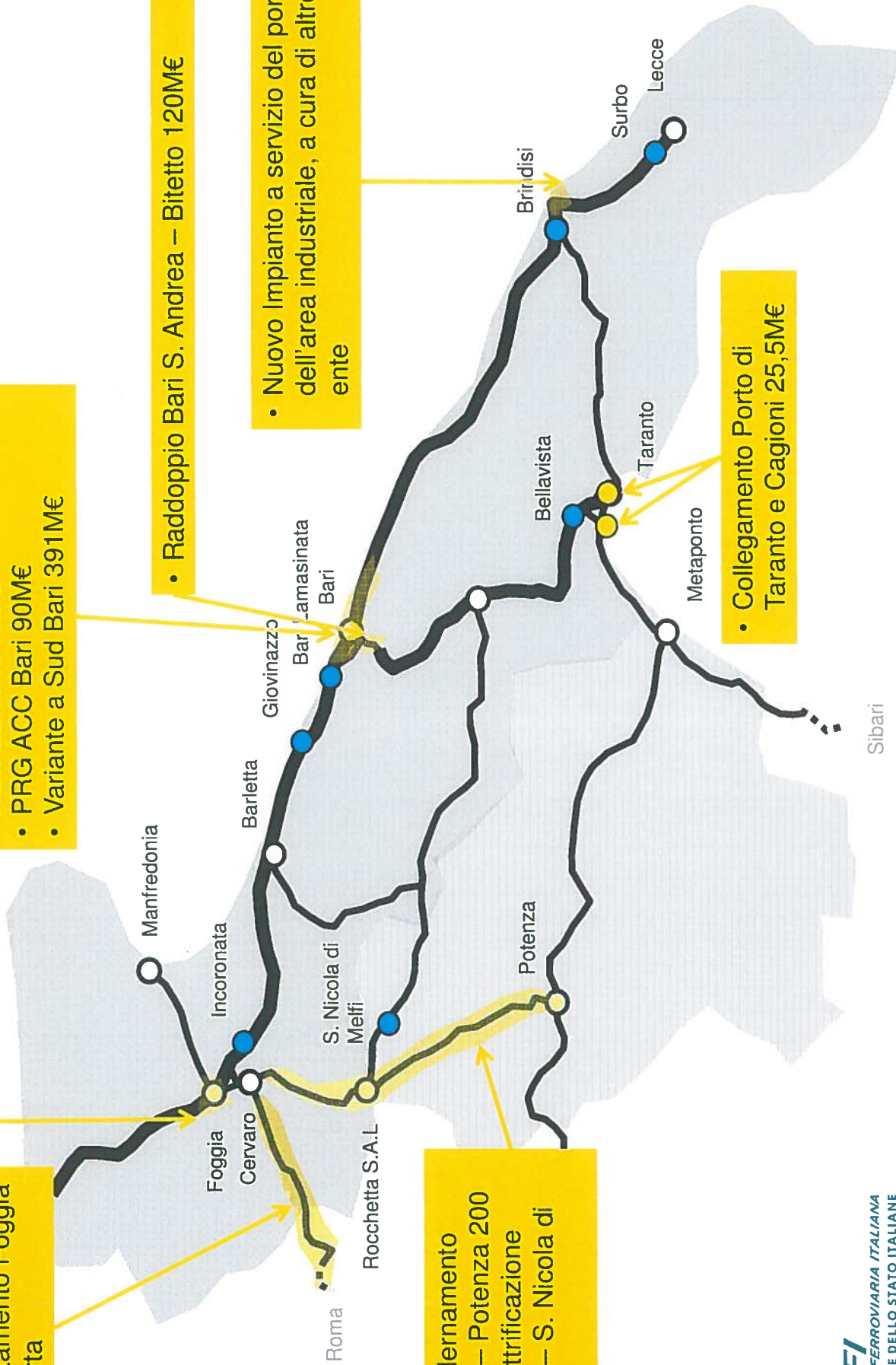
- ACC Bari PN 41M€
- PRG ACC Bari 90M€
- Variante a Sud Bari 391M€

- Raddoppio Bari S. Andrea – Bitetto 120M€

- Nuovo Impianto a servizio del porto e dell'area industriale, a cura di altro ente

- Ammodernamento Foggia – Potenza 200 M€, elettrificazione Foggia – S. Nicola di Melfi

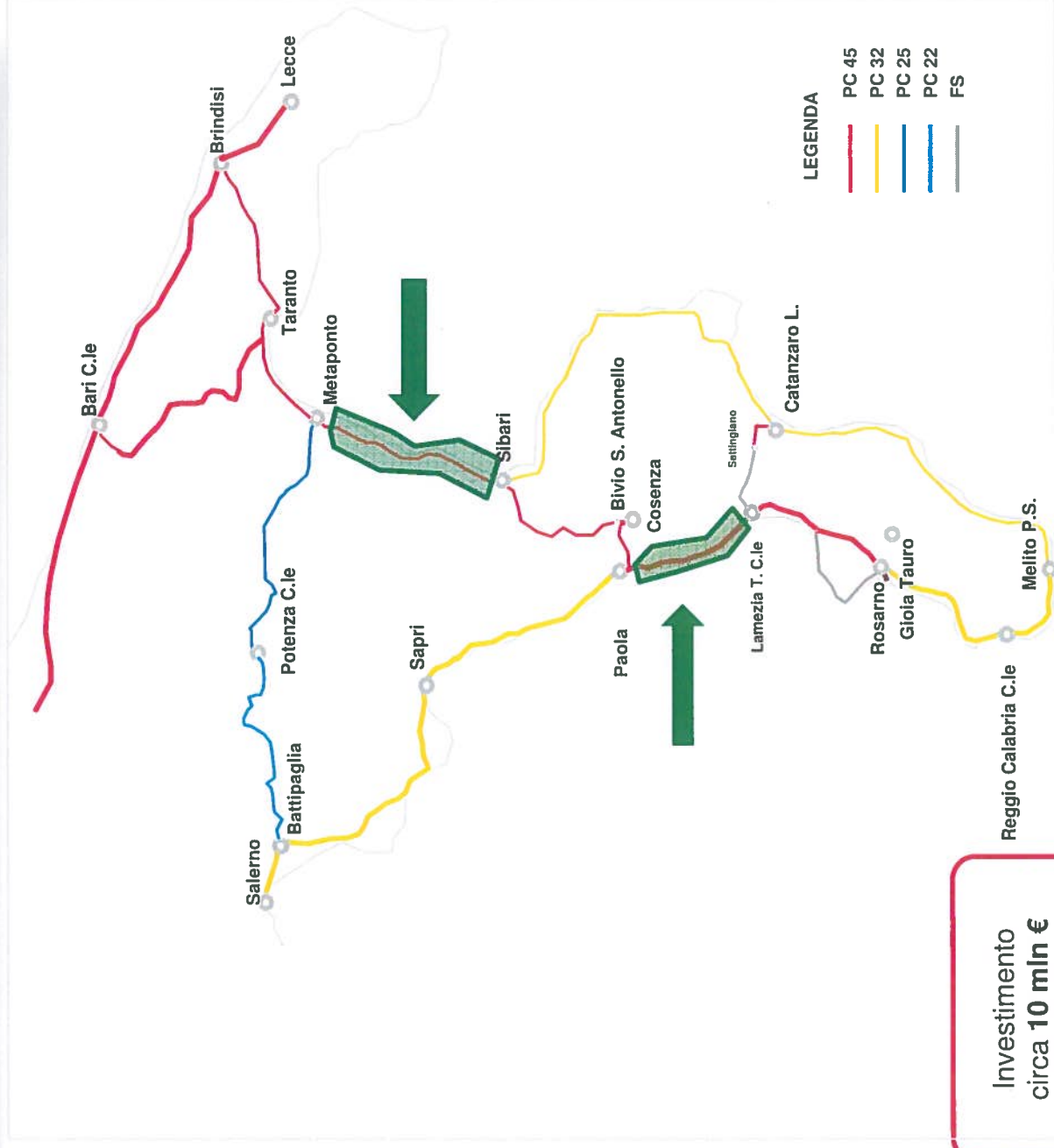
- Collegamento Porto di Taranto e Cagioni 25,5M€



# Itinerario Taranto – Gioia Tauro

In relazione alle opportunità di sviluppo del network merci nazionale e internazionale, l'itinerario Metaponto – Sibari – S. Lucido – S. Ferdinando è inserito nei piani di rilevanza strategica di RFI per il trasporto combinato con tipologia codificata P/C 80. In tale ambito occorre realizzare interventi finalizzati all'adeguamento prestazionale a sagoma P/C 80 del suddetto itinerario.

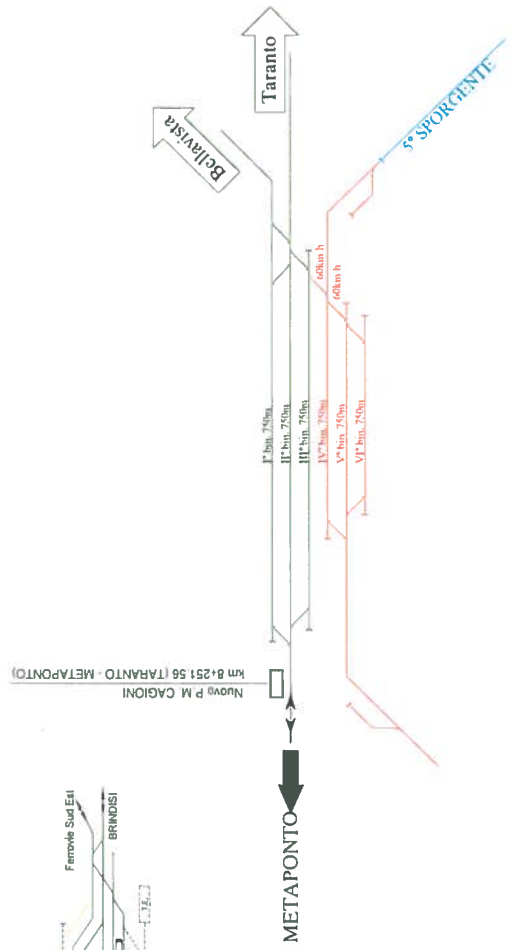
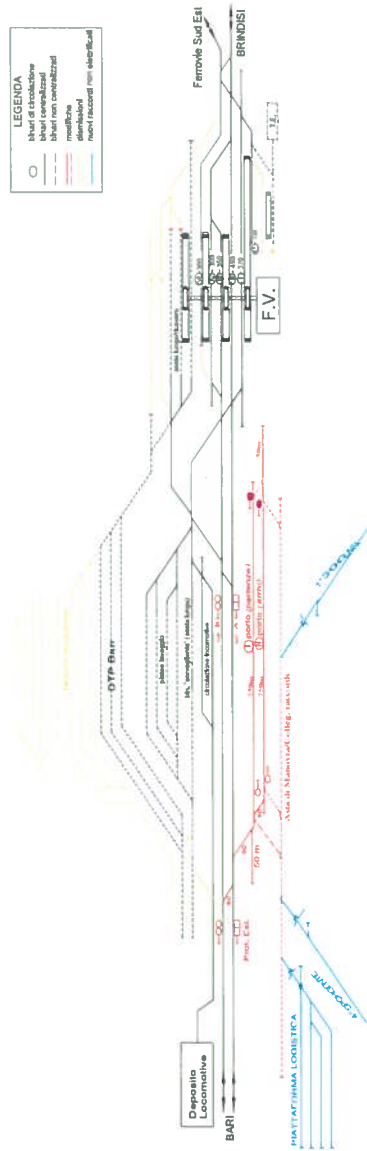
Le risultanze dei primi rilievi hanno individuato la necessità di adeguamento del profilo di due gallerie situate nelle tratte Amantea – Longobardi e Amendolara – Montegiordano.



# Focus Porto di Taranto

## Potenziamento scalo retro portuale di Taranto

Il progetto prevede due interventi distinti: il primo di potenziamento della stazione di Cagioni e il secondo di potenziamento della stazione di Taranto, a servizio del terminal portuale. Per la stazione di Cagioni, che rappresenta lo scalo ferroviario a servizio del Terminal Container Taranto (TCT), è prevista la centralizzazione dei binari di presa e consegna e l'adeguamento del modulo ai 750 metri. Nella stazione di Taranto è prevista la realizzazione di un nuovo scalo di 3 binari di modulo 750 metri a completo servizio del porto per l'arrivo e la partenza dei treni merci. Questi interventi sono tesi a potenziare l'offerta per il trasporto merci su ferrovia e per minimizzare i costi di manovra legati alla terminalizzazione.





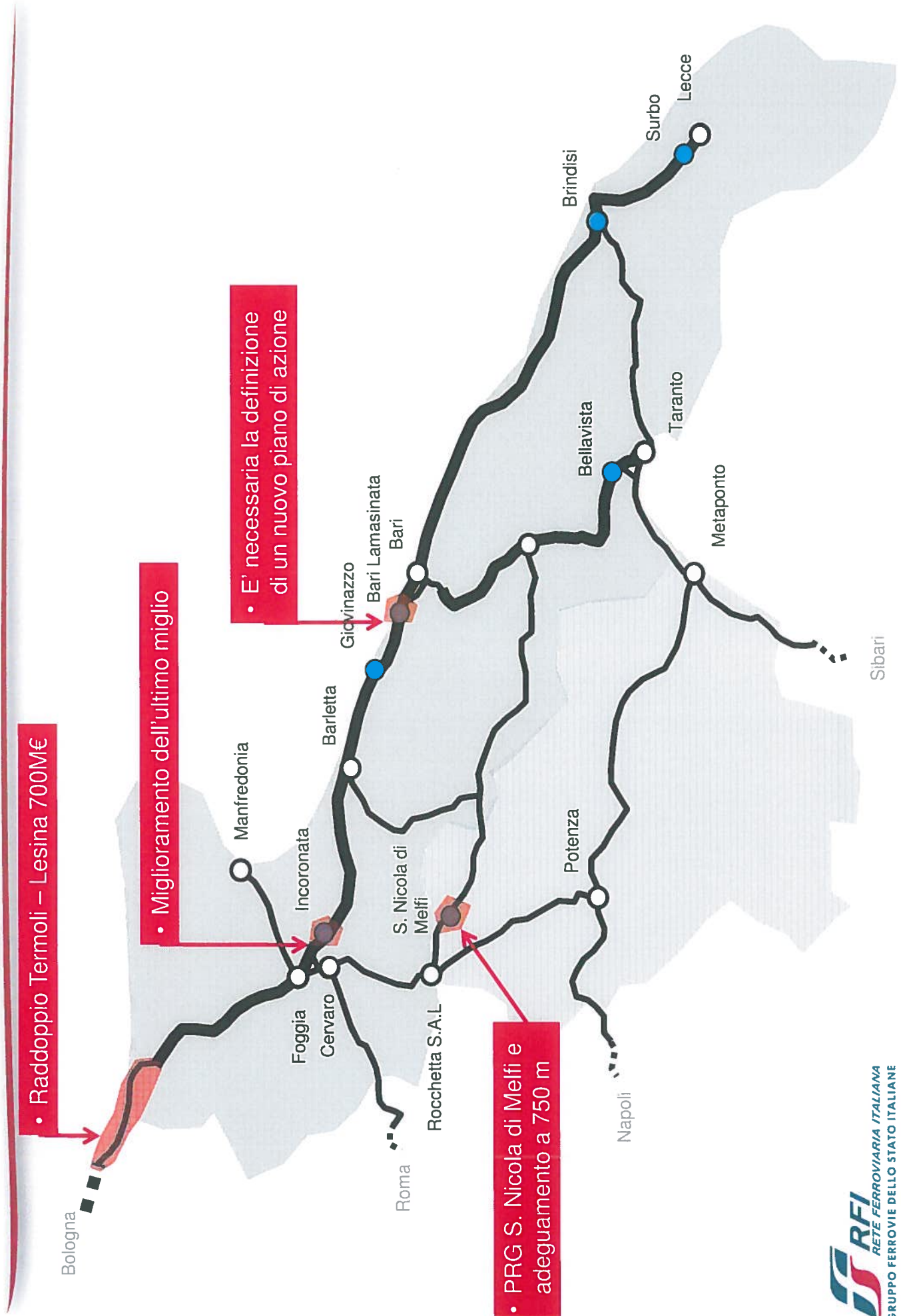
# Gap Infrastrutturale

• Raddoppio Termoli – Lesina 700M€

• Miglioramento dell'ultimo miglio

• E' necessaria la definizione di un nuovo piano di azione

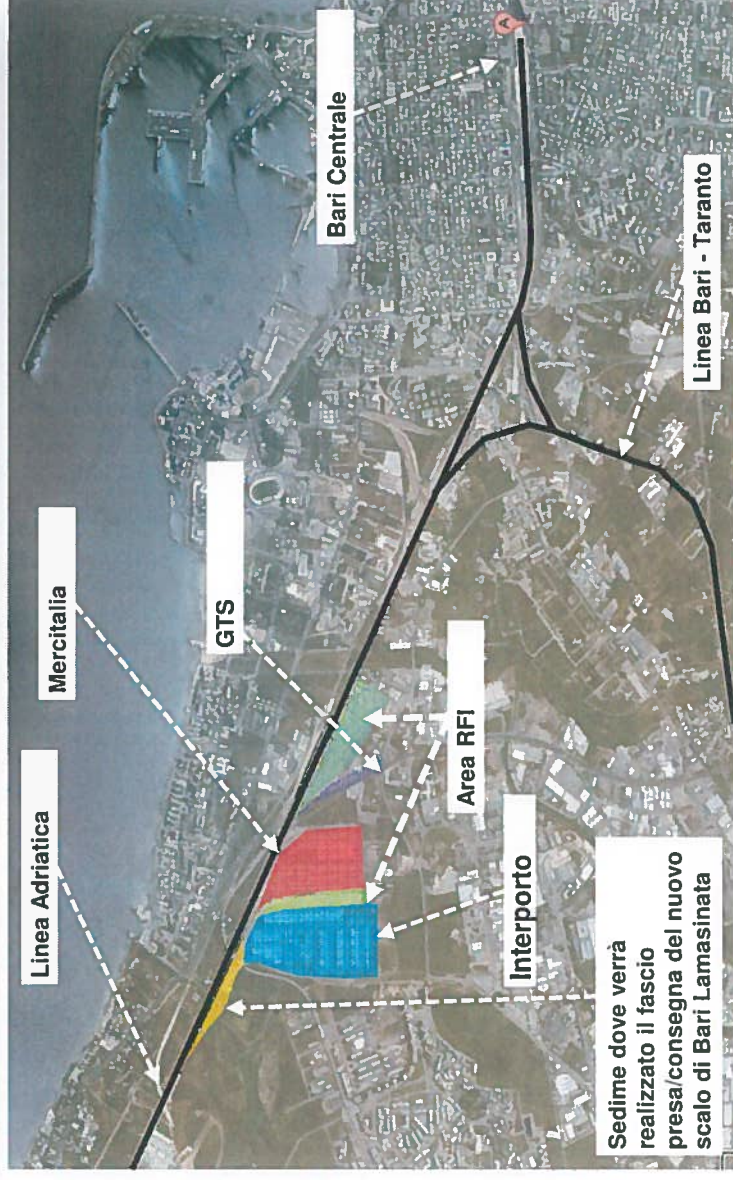
• PRG S. Nicola di Melfi e adeguamento a 750 m



# Focus Bari Lamasinata e S. Nicola di Melfi

Il progetto che prevede: la realizzazione di un nuovo fascio di arrivo/partenza e presa/consegna di 6 binari centralizzati a nord dei binari di scalo; nuovi binari di attestamento per l'accesso all'interporto; nuovo scalo pubblico di RFI al momento è in attesa di nuove determinazioni.

La realizzazione del nuovo fascio di binari a servizio dello scalo risulta comunque strategica indipendentemente dagli effetti futuri dello scalo stesso.



## PRG di s. Nicola di Melfi

Il progetto di ammodernamento della linea Foggia – Potenza prevede la messa a modulo della linea a 750 m nel tratto Foggia – Rocchetta SAL. Al fine di poter effettuare traffici con treni di 750 m da S. Nicola di Melfi è necessario effettuare un nuovo PRG dell'impianto.



### LEGENDA

-  ASCOLI SATRIANO = impianti a modulo 750 m e passo
-  S. NICOLA M. = terminali merci