



Dossier

Raccolta focus sulla logistica 2016

S.I.TO S.P.A.

1 dicembre 2016

Danilo Marigo – Ufficio Logistica

Dossier

Raccolta focus sulla logistica 2016

Sommario

1. RELAZIONE SUGLI STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD-OVEST, TENUTOSI A NOVARA NEI GIORNI 8 E 9 APRILE 2016, PRESSO L'AULA MAGNA DELL'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DEL PIEMONTE ORIENTALE (pag.2)
2. RELAZIONE SULL'INCONTRO PRESSO IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI(pag.5)
3. RESOCONTO DEL "DECRETO LEGISLATIVO 4 AGOSTO 2016 N.169 – RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITÀ PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N.84, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 8, COMMA 1, LETTERA F), DELLA LEGGE 7 AGOSTO 2015, N.124"(PAG.6)
4. RELAZIONE SUL CONVEGNO DAL TEMA "DEFINIRE IL FUTURO DEI CORRIDOI DELLA RETE PRIORITARIA EUROPEA DI TRASPORTO – MIGLIORARE IL DIALOGO PER TRASPORTI INTELLIGENTI E SOSTENIBILI" SVOLTOSI A MILANO NEI GIORNI 24-25/10/2016 (pag.9)
5. RELAZIONE SULLA VISITA AL TERMINALE FERROVIARIO SCHENKER DI DOMODOSSOLA E DEL CARRO SPECIALE "CARGOBEAMER" DEL 21/10/2016 (pag.13)

Con lo scopo di rendere più fluido e fruibile il documento, ogni relazione verrà brevemente introdotta da una illustrazione del progetto a cui si lega.

1) RELAZIONE SUGLI STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST, TENUTOSI A NOVARA NEI GIORNI 8 E 9 APRILE 2016, PRESSO L'AULA MAGNA DELL'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DEL PIEMONTE ORIENTALE

La manifestazione si sviluppa in due giornate di lavori.

8 Aprile 2016

La prima giornata prevede, dopo i saluti di benvenuto del Magnifico Rettore Cesare Emanuel, un ricco panel di contributi da parte di rappresentanti istituzionali, di associazioni di categoria e sindacali oltre che di operatori del trasporto.

Tra i più significativi sono da segnalare i seguenti tre di cui si riporta più sotto un succinto estratto.

L'ing. **Maurizio Gentile**, Amministratore Delegato di R.F.I, prima di passare alla illustrazione dei lavori previsti nel redigendo contratto di programma con il Ministero, traccia una veloce sintesi relativa alla ripartizione geografica del traffico, altro da quello stradale. Il 10% di esso è rappresentato da quello di tipo ferroviario. Di questo il 64% interessa il Nord Italia, il restante (36%) il resto del Paese. Del primo, il 58% si svolge nel Nord-Ovest, mentre il 42% nel Nord-Est.

I lavori di cui al contratto summenzionato prevedono un tempestivo restyling di tutte quelle linee di adduzione al sistema dei tunnel svizzeri, con un potenziamento della capacità delle linee di Luino e Chiasso di 100 tracce totali, entro il 2020 e, in pari tempo, l'adeguamento degli standard tecnici della linea di Chiasso fino al Corridoio Mediterraneo (PC 80, 4 m allo spigolo).

Il programma lavori del Gestore Infrastruttura prevede comunque di velocizzare anche quelle tratte che, pur non innestandosi direttamente sul corridoio Nord-Sud, rappresentano ramificazioni importanti su significativi bacini industriali, come la Torino-Novi Ligure e la Milano-Tortona.

Anche sullo specifico tema riguardante i raccordi agli interporti, lamenta la presenza di infrastrutture talvolta inadeguate che devono, proprio alla luce degli ammodernamenti in corso, essere anch'esse in grado di garantire le stesse performance che in futuro potranno garantire le nuove linee.

Il Prof. **Ennio Cascetta**, Coordinatore della Struttura tecnica di missione del Ministero dei Trasporti espone un'ampia panoramica sugli aspetti del quadro normativo di riferimento che concerne gli investimenti futuri sulle infrastrutture del trasporto, ad iniziare dal nuovo codice degli appalti introdotto. Illustra come l'indirizzo generale del Governo sia quello del superamento della Legge Obiettivo, con il ritorno ad una logica omogenea (Codice degli Appalti), all'interno della quale tutti gli interventi che beneficiano di aiuti dello Stato debbano rientrare.

Elenca quali obiettivi prioritari generali verso cui convergere i seguenti: infrastrutture utili, snelle e condivise; intermodalità; sviluppo urbano sostenibile; riqualificazione dell'esistente (infrastrutture).

Accorda molta importanza alla "Spending review" quale utile strumento per rimettere in discussione i progetti iniziali e apportare ad essi modifiche migliorative, sia di carattere tecnico che economico. Cita a tal proposito il caso del tunnel del "Lötschberg" che, nato da progetto con doppia canna, è stato modificato successivamente con canna singola.

Conferma la volontà della sua struttura di ristabilire misure incentivanti allo shift modale quali il “ferrobonus” e il “marebonus”, fondando tale approccio sul fatto che, tanto più le infrastrutture siano lontane dagli standard europei, tanto più sia necessario, onde ristabilire una parità delle condizioni di contesto, l’utilizzo di misure incentivanti.

Il Dott. **Paolo Emilio Signorini**, già Capo Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, condivide al Consesso il punto di vista del sistema portuale, evidenziando che il sistema portuale ligure da solo movimentata il 50% dei volumi di merce containerizzata in import ed export a livello nazionale e la sola Genova il 38%.

Annovera tra i punti di necessaria implementazione il rafforzamento a livello centrale e periferico della pianificazione strategica, l’utilizzo delle tecnologie ICT, l’accelerazione delle opere in corso, la programmazione degli interventi ferroviari, oltre allo snellimento delle procedure doganali (preclearing, sportello unico, ecc...)

9 Aprile 2016

In linea con la programmazione nazionale contenuta nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, l’evento ha inteso suggellare il comune intendimento di promuovere la macro area logistica del Nord Ovest, lungo l’asse multimodale di interconnessione Est-Ovest (Corridoio Mediterraneo) e quelli Nord-Sud (Corridoio Reno-Alpi e Scandinavo-Mediterraneo), perseguendo i seguenti obiettivi:

- Adozione di misure volte a garantire un’adeguata governance degli investimenti previsti nei tre Corridoi, in un contesto favorevole all’ottimizzazione dell’utilizzo delle infrastrutture esistenti;
- Completamento delle nuove grandi infrastrutture ferroviarie lungo i Corridoi TEN-T;
- Anticipazione degli interventi necessari per l’adeguamento agli standard operativi necessari per l’efficiente sviluppo dell’intermodalità fra i porti, i retroporti e i mercati;
- Sviluppo di sistemi ICT finalizzati alla velocizzazione del flusso delle merci, all’integrazione fra i vari attori della catena di trasporto e logistica.

Al fine di concorrere al raggiungimento degli obiettivi succitati, anche in esito agli approfondimenti istruttori condotti nell’ambito dei 3 workshop tematici svoltisi a Milano il 10 marzo 2016, a Genova il 16 marzo 2016 e a Torino il 22 marzo 2016 e del confronto con gli operatori durante la prima giornata degli Stati Generali i Presidenti delle Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte si impegnano, attraverso la sottoscrizione di un “PROTOCOLLO DI INTESA PER L’ATTUAZIONE DELLE INIZIATIVE LOGISTICHE DEL SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST” a coinvolgere il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella Cabina di Regia, istituita tra le Regioni stesse e di dare seguito in ogni sede agli esiti degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, espressione delle proposte emerse dall’insieme degli operatori della filiera logistica del trasporto merci, quello ferroviario in particolare, per migliorare la competitività del sistema produttivo regionale e nazionale.

Nel corso della manifestazione, per dare corpo anche sul territorio a quanto condiviso dalle Amministrazioni Regionali, viene inoltre firmato un “MEMORANDUM D’INTESA” tra la Regione Piemonte e gli interporti di Novara (CIM SPA), di Rivalta (per la sola parte che concerne la Società RTE) e di Torino (SITO SPA).

Il “MEMORANDUM” prevede un nutrito elenco di azioni, tra le quali, per citarne alcune: la retroportualità, la gestione dei terminali ferroviari, il sostegno agli incentivi all’intermodalità e i servizi telematici alla logistica.

Chiude i lavori il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**, il quale, chiosando gli interventi che l'hanno preceduto, conferma come la cooperazione tra le strutture competenti in materia trasportistica sia da ritenere il migliore degli elementi per la competizione, anche alla luce di una globalizzazione che non lascia scampo a sistemi parcellizzati e poco integrati tra loro.

Riportando una stima che fa ammontare a 50 miliardi di Euro il costo per le imprese dell'inefficienza logistica del Paese Italia, rammenta come nel 2015 siano raddoppiate le pratiche doganali di preclearing e come siano già funzionanti 14 "Fast Corridor".

Precisa che i "corridoi" devono essere vissuti come una risorsa e non come un problema e che nel disegno generale di rivitalizzazione del trasporto ferroviario non debbano assolutamente essere dimenticate le linee regionali, pur se scremate in base a principi selettivi chiari.

Annuncia come imminente la ristrutturazione del comparto ferroviario "cargo" che porterà alla creazione di una sola società dalle nove attualmente esistenti. Ipotizza la possibilità di utilizzare, nei limiti delle capacità e delle tracce, i corridoi dell'Alta Velocità per i convogli merci e una futura razionalizzazione delle piattaforme interportuali attualmente esistenti.

2) BREVE RELAZIONE SULL'INCONTRO PRESSO IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

La partecipazione alla riunione in oggetto è cagionata dall'importante tema all'ordine del giorno, relativo al piano di deployment di R.F.I. e alla contingenza che vedeva per la prima volta riuniti in sessione plenaria i tre tavoli tematici, istituiti dalla Struttura Tecnica di Missione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Peraltro la Vostra Società era stata rappresentata fino ad allora dall'Associazione UIR, a tutti i diversi incontri, tenutisi in sessioni separate.

In data 25 u.s. è stata organizzato a Roma un incontro, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Struttura Tecnica di Missione, a cui è stato delegato dal Ministero lo sviluppo di tre importanti tavoli di lavoro, relativi a "Infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci", "Interventi sul sistema interportuale nazionale" e "Connessioni di ultimo miglio al trasporto ferroviario". Tavoli che, assieme al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica di recente redazione, sono tesi a riverberare i loro effetti sulle scelte strategiche del Nostro Paese, in tema di trasporto delle merci nei prossimi anni.

Tale riunione scaturiva dall'esigenza di un momento di sintesi dei tre tavoli, riunitisi ciascuno un paio di volte nel corso del 2016, e dalla volontà di analizzare in maniera congiunta lo stato dell'arte.

All'incontro partecipavano tutte le più importanti associazioni di categoria del settore e non, dall'Anita alla Confitarma, dalla Confindustria alla Federchimica, non escluse le primarie Società di ambito ferroviario quali FS Logistica, Trenitalia ed RFI.

E' da rimarcare a tal proposito che l'Interporto di Torino, rappresentato fin qui dal Presidente della Nostra Società e, nella specifica occasione, dal sottoscritto, fosse l'unico tra gli interporti a vantare una presenza a livello di singola Società presso questo importante consesso.

Il tema centrale dell'incontro e del successivo dibattito è stata la presentazione del piano di *deployment* del contratto di programma siglato tra RFI e il Ministero, in base al quale quest'ultimo, grazie alla Legge di stabilità, ha stanziato per la rete ferroviaria del Paese, ingenti risorse finanziarie fino al 2018, con l'illustrazione da parte di RFI di tutti i più importanti investimenti di implementazione e rinnovo dell'attuale rete ferroviaria italiana.

Il programma in menzione che ha l'ambizione di mettere l'Italia in condizioni di competere con gli altri Paesi Europei nel trasporto ferroviario, prevede un massiccio pacchetto di investimenti che vanno ben oltre il medesimo contratto (con scadenza 2018), traguardando il 2030 e che quindi comprendendo anche la realizzazione della linea AV/AC Torino-Lione e la trasformazione della piattaforma logistica di Orbassano,

Sono contemplati interventi sugli attuali limiti di sagoma, sui pesi assiali consentiti e sui moduli, soprattutto in corrispondenza degli innesti al sistema dei nuovi tunnel di base in corso di ultimazione in Svizzera e sulle dorsali interessate dai corridoi europei, senza trascurare il rafforzamento delle connessioni di linea con i porti (oggi Autorità Portuali di Sistema) e con gli interporti.

Le considerazioni scaturite dall'incontro, offriranno temi di ragionamento nei successivi incontri dei tre tavoli che la Struttura Tecnica di Missione riaprirà in Settembre.

3) Resoconto del “DECRETO LEGISLATIVO 4 agosto 2016 n.169 – Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n.124”.

Il testo del decreto legislativo pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 agosto 2016, interviene a parziale modifica della legge 28 gennaio n. 84, fino ad oggi considerato il testo principe in tema di portualità. Vengono dunque introdotte importanti modifiche al suddetto testo normativo, in alcuni casi, mediante una parziale modifica degli articoli, in altri, con l’inserimento di articoli *ex novo*.

Le attuali 24 Autorità Portuali si trasformano in 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), che governano un totale di 57 porti. Le Autorità di Sistema Portuale sono:

1. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: porti di Genova, Savona e Vado Ligure
2. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: porti di La Spezia e Marina di Carrara
3. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo
4. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

5. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
6. Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto: porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria
7. Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna: porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
8. Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani
9. Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: porti di Augusta e Catania
10. Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli
11. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: porto di Taranto
12. Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona
13. Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale: porto di Ravenna
14. Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: porti di Venezia e Chioggia
15. Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: porto di Trieste

Alle quindici Autorità di Sistema Portuale viene **affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento** del sistema dei porti della propria area, con funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. L'Autorità di Sistema Portuale avrà al suo interno due sportelli unici, di cui si dirà più sotto.

Stretta sarà inoltre la relazione di questo nuovo Organo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

Le Regioni potranno chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale. Il decreto conferma che il governo delle Autorità di Sistema sarà nelle mani di poche persone, ossia un Comitato di gestione che comprende da tre a cinque persone. Tale Comitato è guidato da un presidente "di comprovata esperienza nell'economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali", che è scelto dal ministro dei Trasporti, d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di Sistema. I rappresentanti degli operatori e delle imprese, che finora hanno fatto parte del Comitato Portuale, resteranno fuori dalla stanza dei bottoni ed entreranno in un comitato consultivo denominato **Organismo di partenariato della Risorsa Mare (Art. 14)**. In pratica, potranno partecipare al processo decisionale, non potranno più votare atti amministrativi.

A Roma sarà istituita una **Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale Art. 14**), che dovrebbe garantire coerenza con la strategia nazionale. Il suo scopo è stabilire una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

Un altro capitolo importante del decreto approvato riguarda come anzi accennato la **semplificazione amministrativa**. Oggi, una spedizione in arrivo o in partenza dai porti italiani può sottostare a 113 procedimenti amministrativi attuati da 23 soggetti. La riforma prevede due sportelli per ciascun porto: lo “**Sportello Unico Doganale e dei controlli**” (Art. 20) per il Controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall’Agenzia delle Dogane, e lo “**Sportello Unico Amministrativo**” (Art. 18) per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali. Il provvedimento contiene anche semplificazioni sulle modalità di imbarco e sbarco passeggeri e misure di snellimento delle procedure e innovazione amministrativa per l’adozione dei Piani Regolatori Portuali.

Note:

Art. 4 legge 28 gennaio 1994, n.84

Classificazione dei porti

I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

- a) Categoria I porti o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato.
- b) Categoria II classe I porti o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale
- c) Categoria II classe II porti o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale.
- d) Categoria II classe III porti o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

Comma 3) I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) Commerciale;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

Art.4 “Modifiche all’articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n.84, apportate dal nuovo decreto.

- c) al comma 3, alla lettera a), dopo la parola: “commerciale” inserire le seguenti: “**e logistica**”...

4) RELAZIONE SUL CONVEGNO DAL TEMA “DEFINIRE IL FUTURO DEI CORRIDOI DELLA RETE PRIORITARIA EUROPEA DI TRASPORTO – MIGLIORARE IL DIALOGO PER TRASPORTI INTELLIGENTI E SOSTENIBILI” SVOLTOSI A MILANO NEI GIORNI 24-25/10/2016

Il Convegno, organizzato dal Comitato economico e sociale europeo (CESE)¹, insieme alla Regione Lombardia e ad alcuni enti e imprese italiane, in stretta collaborazione con la DG MOVE² della Commissione Europea, aveva quale obiettivo quello di fare il punto della situazione sulla mappa dei corridoi della rete prioritaria europea TEN-T³.

L'incontro ha voluto in particolare modo approfondire tutti quegli aspetti di carattere socio-economico, legati in qualche modo alle suddette opere e ad un loro migliore sviluppo, pertinenti il dialogo tra autorità e società civile.

Il Consesso si è aperto con alcuni interventi introduttivi da parte di responsabili politici e si è poi sviluppato nella giornata successiva in tre sessioni parallele, aventi differenti tematiche. Viene proposta di seguito breve sintesi della parte generale e della sessione n.1 dal titolo “Dialogo migliore per soluzioni migliori”.

Le preoccupazioni che emergono fin dalle prime battute, sono cagionate sia dalla constatazione della cospicuità delle risorse finanziarie, ancora necessarie per completare quanto si è ad oggi avviato, sia la ristrettezza economica in cui si dibattono molti degli Stati interessati dalle opere. Orientativamente occorrono ancora circa 600 miliardi di € per completare quella che viene definita come “rete prioritaria”.

Il Coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo⁴(PAT COX), nel corso del suo intervento, dopo aver precisato che per ciò che attiene alle reti di trasporto europee si è in presenza di una delle più importanti contribuzioni mai messe in atto dalla comunità degli Stati europei, evidenzia che i fondi attualmente disponibili ammontano a 24 miliardi di € e che, gran parte di questi, sono stati già spesi. Quelli eventualmente non utilizzati dovranno essere restituiti ed eventualmente riassegnati *secondo il principio “use it or lose it!”*. Si dichiara preoccupato per le conseguenze dell'uscita dalla UE di un grande contributore netto come la Gran Bretagna, prevedendo nei prossimi anni a venire un flusso di finanziamenti necessariamente più esiguo.

A suo avviso è dunque necessario il coinvolgimento, oltre che naturalmente dei cittadini dei territori coinvolti, per ragioni di carattere sociale, anche quello di partner privati per la provvista finanziaria necessaria.

HERBERT DORFMANN, membro del parlamento europeo, dopo aver brevemente accennato al progetto che riguarda la galleria di base del Brennero (previsione di ultimazione: 2027), rende noto che a Bruxelles è stato accolto con molto entusiasmo il Piano Junker⁵, ma che questo rappresenta solo una piccola quota delle risorse necessarie.

SUSANNA CAMUSSO, Segretaria Generale della CGIL, conviene con i relatori precedentemente intervenuti che i corridoi europei rappresentino una straordinaria opportunità ma, allo stesso tempo, invita ad un approccio più integrato al tema dei lavori, auspicando che gli standard europei che riguardano le medesime opere, vengano estesi anche alle condizioni di lavoro presso i cantieri. La Segretaria Invoca infine una significativa revisione del bilancio comunitario, con una manovra che abbia come scopo, da una parte, l'abbattimento delle spese correnti, dall'altra, l'aumento degli investimenti, oltre a invocare un piano europeo per l'occupazione, altrettanto prioritario.

L'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane (RENATO MAZZONCINI), illustra come, in tutto il mondo, i più grandi investimenti in corso, riguardino opere di carattere ferroviario: dalla Cina, all'Africa, dall'America del Sud alla stessa Europa. Ciononostante, lamenta come, in Europa, ancora oggi, dopo l'approvazione del QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO⁶ (che prevede dal 2020 l'apertura completa dello spazio ferroviario

europeo) l'interoperabilità delle reti dei vari stati membri sia ancora inesistente e come, nonostante il grande sforzo finanziario a cui sono sottoposte le Società ferroviarie, ad oggi, la modalità stradale (per merci e passeggeri), abbia molti meno vincoli politico-geografici.

Il CEO Si dichiara inoltre fermo assertore di una sempre più forte integrazione orizzontale, promossa dalla Sua Società anche dal Piano Industriale che prevede l'acquisizione di ANAS, per realizzare con ciò quel trasporto "door to door" difficilmente raggiungibile con la sola modalità ferroviaria.

Il rappresentante del Governo (PIER LUIGI COPPOLA), intervenuto a nome del Ministro DELRIO, conferma l'impegno dell'Esecutivo e del proprio Ministero di dare seguito, a livello nazionale, agli orientamenti e alle politiche espresse a livello europeo. Cita come esempio di questa sintonia l'Allegato del DEF 2016⁷, intitolato "Connettere l'Italia", dove viene recuperato il ruolo sociale rivestito dalle stesse infrastrutture e il loro "valore" collettivo di connessione.

Ribadisce che tale impegno s'incardina anche nell'articolo 23 del Codice degli Appalti⁸ che a breve vedrà un apposito decreto attuativo.

Afferma in fine come oltre al tema dei corridoi, si debba affrontare con pari diligenza, attenzione e lungimiranza quello relativo alle città, alle stazioni ed in generale ai nodi, essenziali al buon funzionamento dei corridoi stessi.

Il dibattito segue con due casi di studio, relativi al tunnel del Gottardo e al ponte dell'Øresund. Quest'ultimo collega le aree metropolitane di Copenaghen e Malmö.

Per quanto attiene il primo, consta di 57 km di galleria, attualmente la più lunga al mondo, con oltre 152 km di scavi. Sono occorsi 17 anni di lavoro ed è stata interamente finanziata attraverso i pedaggi stradali. S'inquadra nel Corridoio Reno-Alpi che collega Genova a Rotterdam e sarà aperta il giorno 11 dicembre prossimo.

Il collegamento tra Copenaghen e Malmö si compone di 8 km di ponte e 4 km di galleria, sotto la superficie marina del Baltico. Inaugurato nel 2000, è stato voluto dai Governi Danese e Svedese per unire due aree separate politicamente ma contigue commercialmente ed economicamente. Pensato per sopperire a tariffe molto esose dei ferries, la previsione di rientro prevista all'inizio nel 2033, sarà anticipata, in quanto il volume di traffico che attualmente lo utilizza è molto più alto di quello atteso e ha permesso l'abbassamento delle relative tariffe.

Sintesi della sessione specialistica dal titolo "Dialogo migliore per soluzioni migliori"

Il Commissario di Governo per il tunnel del Brennero (EZIO FACCHIN) evidenzia come anche per il Brennero, sin dall'inizio, si fossero mobilitati dei gruppi antagonisti. Le critiche in merito ad alcune soluzioni progettuali poco opportune ed impattanti per l'ambiente, sono servite da stimolo e riflessione sulla progettazione e hanno concorso a una seria project review.

Anche per il Brennero, sin dal 2007 è stato istituito un "Osservatorio", per rendere possibile un confronto con i rappresentanti delle comunità locali, integrato da un "Infopoint" e da giornate di apertura al pubblico dei cantieri.

L'ex Commissario di Governo della Torino-Lione (MARIO VIRANO), nel corso del suo intervento, racconta le fasi salienti delle vicende di protesta che hanno riguardato il progetto. Ricorda come il medesimo, attorno agli anni 2004-2005 fosse stato presentato al territorio con una modalità, dal Commissario definita "gladiatoria" e come da ciò ne fossero comunque derivate critiche con fondate ragioni sui criteri e sui metodi del progetto.

Dall'esperienza dell'Osservatorio, istituito dal 2006, il Commissario ne ricava la convinzione che la rappresentazione che spesso si vuol dare delle grandi opere è piuttosto edulcorata. In realtà si tratta di un tema assai complesso che neanche la teoria "Nimby"⁹ riesce completamente a spiegare.

Palesa comunque che vi è un'incapacità del territorio di darsi una prospettiva politica praticabile, soprattutto oggi, tempo in cui si dovrebbe accettare, esaurito un lungo e travagliato processo decisionale istituzionale e democratico, di prendere atto che l'opera è irreversibile.

La sfida del futuro, non essendo la Torino-Lione un'opera che cerca di rispondere ad una immediata esigenza della domanda, e che peraltro replica le condizioni del 1840 quando Cavour decise di estendere la rete ferroviaria del Piemonte anche oltre le Alpi, è quella di riuscire ad intercettare con la ferrovia una parte di quei 70-80 miliardi oggi costituenti l'interscambio tra la Francia e l'Italia.

C'è un impegnativo lavoro di conquista da portare avanti, su entrambi i versanti, cercando di illustrare e narrare meglio l'opera alle popolazioni.

Le affermazioni dell'ex Commissario vengono riprese nell'intervento dell'attuale Commissario (PAOLO FOIETTA) il quale conferma come la Torino-Lione rappresenti un esempio di errore di approccio ad una grande opera e concorda sul fatto che ormai l'opera abbia superato il punto di non ritorno (a Chiomonte si sono scavati già 7 dei 12 km della discenderia¹⁰) e come tutte le ingiustificate paure circa la salubrità dei cantieri siano confermate dalla VIS (Valutazione Impatto Sanitario), confutando dunque qualsiasi minima presenza di amianto o altre sostanze nocive, risultanti dagli scavi.

Il sindaco di Susa (SANDRO PLANO) ricorda come fin dalla storia, la Valle di Susa sia stata interessata da attraversamenti e poi da infrastrutture che ne hanno segnato pesantemente il territorio. Il primo cittadino marca una posizione, assai divergente rispetto a quella dei precedenti relatori, dicendosi preoccupato del fatto che la Valle di Susa sia attualmente una zona depressa, con tante aziende abbandonate e non sposando la tesi che i cantieri apporteranno alcun sviluppo, se non come soluzione temporanea. Oltre a ciò ritiene che la linea storica sia evidentemente sotto utilizzata e come la quota ferroviaria si possa considerare irrimediabilmente persa a vantaggio della strada.

Dal suo punto di vista dunque la Valle non riesce a cogliere elementi di vantaggio ma solo problematiche circa l'opera del tunnel di base.

LEPINE FRANCOIS, Vice Presidente del *Comité pour la Liaison Européenne Transalpine Lyon – Turin*, asserisce come le parole del sindaco possano risultare vere, qualora l'Italia non adotti anche serie politiche di *shift* modale atte ad accompagnare l'opera fino alla sua conclusione.

BACCELLI OLIVIERO, professore presso l'Università Bocconi, conferma che il trasferimento modale costituisca oggi l'unica opzione per la mitigazione degli impatti ambientali provocati dal trasporto su strada.

Parla di "sostenibilità sociale" delle opere, allorquando un nuovo e più evoluto sistema di trasporto ferroviario possa offrire ai giovani delle prospettive nuove che invece non può offrire il trasporto stradale.

Sulle direttrici Italia-Francia oggi sono 70.000 le imprese italiane e 50.000 quelle francesi che beneficiano dei collegamenti tra i due Paesi, quindi risulta esserci una forte potenzialità di utilizzo delle future opere, oltre all'opportunità di contribuire a riempire molti di quei capannoni vuoti in Valle di Susa e a recuperare aree logistiche di grande interesse quali ad esempio la piattaforma di Orbassano.

Transpadana, per voce di IDA CAPPELLETTI, illustra brevemente l'impegno che l'associazione porta avanti da anni nell'informazione ai cittadini, anche grazie a materiale audio video e documentale.

¹ - Il CESE non è un organo dell'Unione europea come gli altri: è un forum, unico nel suo genere, di consultazione, dialogo e consenso fra i rappresentanti della "Società civile organizzata", che include datori di lavoro, sindacalisti, organizzazioni di categoria, organizzazioni giovanili, associazioni delle donne, rappresentanti dei consumatori, organizzazioni per la tutela dell'ambiente.

E' sempre stato parte integrante dell'UE ed è stato istituito dal Trattato di Roma nel 1957.

² - Direzione generale della Mobilità e dei trasporti.

³ - Trans-European Networks – Transport.

⁴ - Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è uno dei quattro corridoi della rete prioritaria TEN-T che interessa il Nostro Paese. Gli altri sono:

- Corridoio Mediterraneo (di cui la Torino-Lione rappresenta un segmento);
- Corridoio Reno-Alpi;
- Corridoio Adriatico-Baltico.

⁵ - Il suddetto piano prevede 500 miliardi di nuovi investimenti entro il 2020. Si tratta del raddoppio della durata e della capacità finanziaria. Questa è la proposta fatta dal presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker sul potenziamento del nuovo fondo europeo per gli investimenti. Il fondo è previsto mobilitare 315 miliardi entro il 2017 e già ne ha mobilitati 160. Trasporti ed energia sono tra i settori strategici finanziati dal Piano.

⁶ - Il quarto pacchetto ferroviario è alla base della nuova politica TEN-T dell'UE, lanciata il 1° gennaio 2014. Stabilisce nove corridoi della rete centrale di trasporto in tutta l'UE aventi lo scopo di:

- eliminare le strozzature
- realizzare i collegamenti transfrontalieri mancanti
- promuovere l'integrazione e l'interoperabilità tra i diversi modi di trasporto

Succede a tre precedenti provvedimenti anch'essi tesi all'affermazione dell'interoperabilità ferroviaria a livello europeo.

⁷ - DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2016 – Allegato "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" Deliberato dal Consiglio dei Ministri nell'Aprile 2016

⁸ - Art. 23. Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi.

⁹ - L'acronimo "Not In My Back Yard" (Non nel mio cortile), denota un atteggiamento che si ritrova nelle proteste contro opere di interesse pubblico e attività che hanno, o si teme possa avere, effetti negativi sul territorio in cui verranno realizzate, come ad esempio grandi vie di comunicazione, insediamenti industriali, inceneritori e centrali termoelettriche, termovalorizzatori, discariche, depositi di sostanze pericolose, centrali nucleari e simili.

¹⁰ - Cunicolo esplorativo non facente parte della galleria di base, con finalità geognostiche, costituente, a conclusione dell'opera, via di accesso per eventuali soccorsi ed emergenze.

5) RELAZIONE SULLA VISITA AL TERMINALE FERROVIARIO SCHENKER DI DOMODOSSOLA E DEL CARRO SPECIALE "CARGOBEAMER" DEL 21/10/2016

Dal 2003, data di apertura del terminale AFA, la S.I.TO S.p.A., dopo averne ottenuto l'affidamento della gestione operativa, a favore di Sito Logistica, si è sempre distinta per la particolare attenzione alle tecnologie emergenti e/o sperimentali in tema di trasporto in genere (logistica urbana, veicoli a bassa emissione) e di quello ferroviario in particolare. Alcune visite, effettuate nel corso degli anni, tra le quali, presso l'Eurotunnel nel 2006 e presso l'impianto "Metrocargo" nel 2011, comprovano tale tipo di approccio.

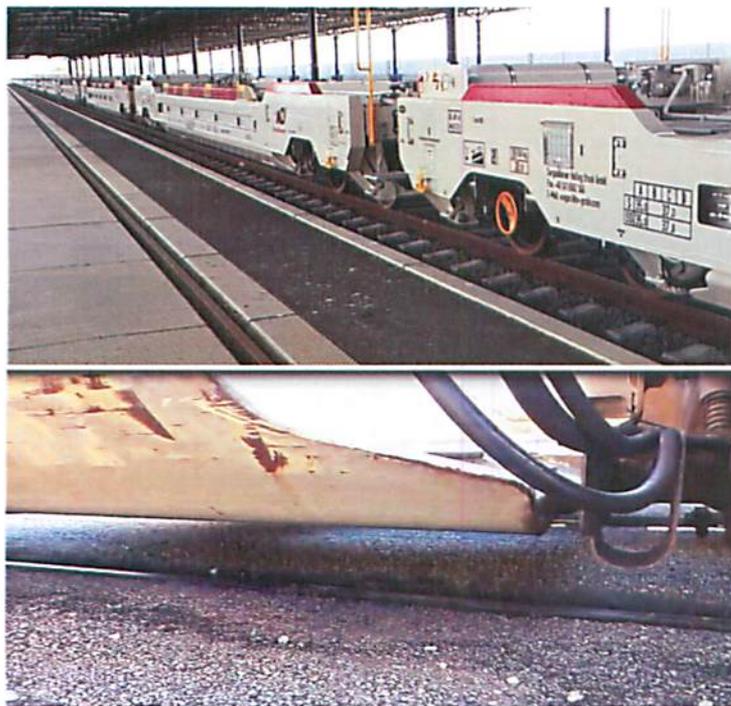
La volontà di poter continuare a giocare un ruolo di primario attore nella gestione delle aree che in futuro, nel nuovo assetto del futuro Scalo di Orbassano, saranno destinate ad una ancor non ben

identificata forma di “Autostrada viaggiante” e non solo, inducono la Società a un continuo aggiornamento sulle diverse pratiche interessanti lo specifico trasporto intermodale.

Collocato presso lo scalo Domo II di RFI, il raccordo della Schenker (ex-Hangartner) ospita uno dei sistemi di carico semirimorchi più innovativi oggi esistenti. Dal 2015 infatti viene movimentato un treno composto da un particolare tipo di carri, prodotti dalla CargoBeamer AG, azienda tedesca con sede a Lipsia. Si tratta di carri tasca con profilo particolarmente basso, in grado di trasportare semirimorchi anche di 4 metri di altezza.

Il vagone

Il vagone CargoBeamer, facente parte del tipo “Sdkmss” dunque della famiglia dei carri “poche”, ha una lunghezza complessiva di 19,3 metri e una tara di 31 tonnellate. E’ composto da un telaio a forma di tasca che poggia su due carrelli standard Y25 e da una vasca estraibile con presa per pinze. Sulla vasca, estratta e posizionata dalla gru a bordo convoglio viene caricato, mediante l’ausilio di un’apposita motrice stradale, il semirimorchio. La vasca una volta caricata viene ricollocata dentro la tasca del carro. L’operazione richiede pochi minuti.



Dall’alto: Carri CargoBeamer; altezza del carro dal piano del ferro.

Gli assi possono sostenere ciascuno un peso di 20 t. e possono essere caricate fino a 37 tonnellate per vasca, a seconda della categoria della linea. I carri possono essere accoppiati ad altri carri merci e a qualsiasi locomotiva, avendo organi di aggancio e respingenti tradizionali. E’ comunque vincolante la capacità della gru semovente utilizzata che, nel caso in menzione, ha un limite di 30 t. Detto limite è comunque dovuto essenzialmente ad una questione di mantenimento dell’equilibrio della vasca durante la fase di sollevamento del semirimorchio all’interno della stessa con la gru.

I carri rispettano un profilo UIC 505-1 (H: mm 4280; L: mm 3150) che quindi consente il carico dei trailer da 4 metri di altezza. Montano evidenti apparati meccanici e idraulici per l’apertura delle sponde, nel caso di movimentazione su terminale automatizzato “CargoBeamer Gate” e “GateModules” come più oltre descritto.

L'altezza del carro dal piano del ferro è pari a 102 millimetri.

Al carro può accedere tutta quell'ampia platea (85%) di semirimorchi non predisposti al piggyback, poiché la sollevabilità è effettuata tramite la predisposizione della stessa vasca o mediante gru a portale o mediante reach stackers. Sono compresi anche i cosiddetti "megatrailer" che eccedono l'altezza di 4 m e che trovano alloggio in alcuni carri del convoglio, predisposti con false ralle all'uopo predisposte più basse.

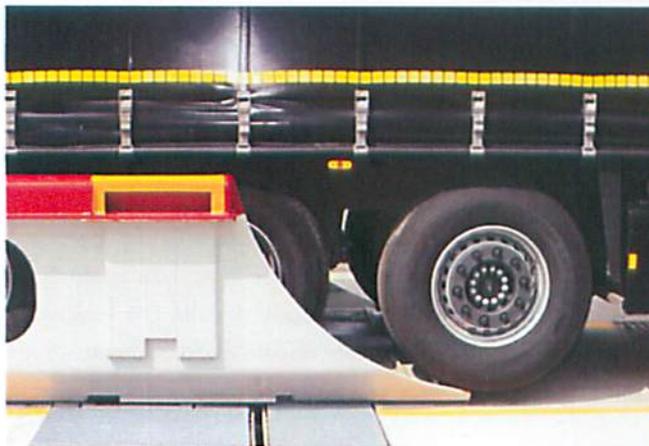
Le operazioni di carico

Si osserva una vasca particolarmente stretta che richiede una specifica abilità per il corretto posizionamento del mezzo ed infatti il semirimorchio, viene normalmente caricato mediante un servizio di motrice dedicato. Agganciando dunque i semirimorchi già in attesa e posteggiati ad una trentina di metri dal binario.

Lo stesso autista di servizio viene coadiuvato dalle indicazioni di un operatore, di fronte a lui sull'altro lato della vasca. Il semirimorchio deve essere condizionato con le sospensioni abbassate.



Le fasi di carico del semirimorchio nella vasca



Le operazioni di carico effettuate tramite gru semovente sono quelle tradizionali effettuate su materiale con presa per pinze. Esistono dei marker sulle sponde del carro in cui viene inserita la vasca carica, in grado di segnalare la corretta posizione all'operatore della gru.

Una volta inserita la vasca, nulla più deve essere assicurato sul carro, in quanto il perno del semirimorchio trova sede su una falsa ralla che, tramite una molla a scatto, lo blocca definitivamente.



Da destra in alto in senso orario: terminale di Colonia; Terminale di Domodossola; telaio del carro privo della vasca; falsa ralla del carro.

Una volta eseguiti tutti i carichi, un operatore di piazzale, munito di asta simulante la sagoma ammessa, verifica l'altezza dei mezzi sulle vasche. Il personale della BLS, prima di prendere in carico il convoglio, ripete con un proprio operatore di verifica il suddetto controllo.

La versione automatizzata (CargoBeamer GateModule)

Nel formato prototipale un CargoBeamer Gate è costituito da postazioni di trasbordo che lavorano parallelamente: i "Gate Modules" (installazione per la movimentazione della singola vasca). Esiste come detto un prototipo di tale tipo di impianto nello stabilimento di Lipsia della CargoBeamer e presso lo stabilimento Wolksvaghen di Volksburg. Si prevede che lo scarico avvenga con lo spostamento orizzontale sincrono di tutte le vasche dal treno al piazzale e viceversa per il carico, con lo spostamento orizzontale delle vasche dal piazzale al treno.

A prescindere da una più attenta valutazione tecnico-economica, di primo acchito, la versione automatizzata in menzione sembra piuttosto impattante, implicando un utilizzo dedicato della superficie ed impedendo qualsiasi altra diversa tecnica di carico (gru a portale o semoventi) o impiego del binario stesso. Altra più o meno rilevante rigidità è poi conferita dal tipo di "meccanizzazione" che si voglia attribuire al sistema di carico e scarico. Se il carico deve risultare sequenziale allo scarico ciò può significare un carico già disponibile, nel momento di arrivo sul terminale

del treno. Come anche nel caso in osservazione, i mezzi debbono essere già predisposti in un apposito posteggio e pronti comunque al carico effettuato dal servizio di piazzale.



Il terminal prototipo di Lipsia

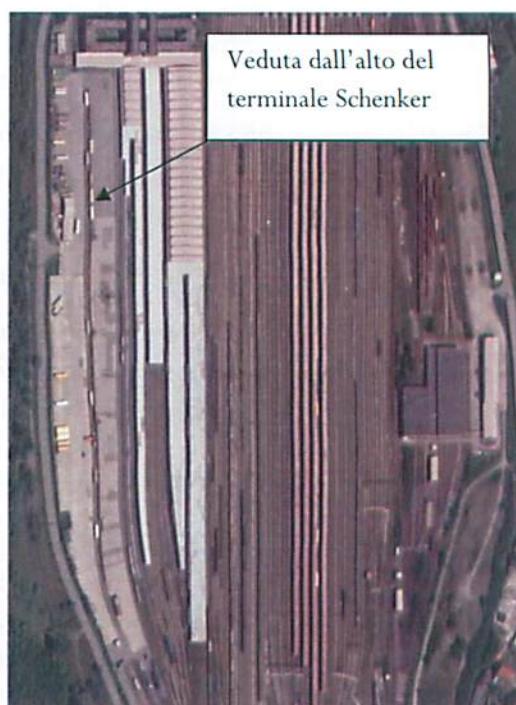
Il Terminal

Il terminale di Domodossola dedica un binario di circa 500 metri al treno CargoBeamer, all'interno di un raccordo preso in concessione da R.F.I. dalla Società Schenker. Si tratta di un binario di testa, a raso su cemento, a cui sono dedicate due reach-stackers di servizio, più un'altra da impiegarsi in caso di bisogno. Il treno dunque è pronto allo scarico/carico, dopo essere stato manovrato da Trenitalia, tramite apposita asta di manovra.

Il binario fa parte di un modulo di due binari e, nel caso specifico, avendo a fianco un altro convoglio, viene lavorato solo su un fianco. L'area di manovra per le gru è di circa venti metri, a lato della quale vi è un'area (circa 30 m dal binario), per lo stallo dei semirimorchi che aspettano di essere imbarcati.

La tratta e il servizio

Dal 15 dicembre 2015, la CargoBeamer, insieme all'Impresa Ferroviaria svizzera BLS "Berna-Lötschberg-Sempione" Cargo, utilizza per il suo treno "ALPIN", composto da una muta di 28 carri, una nuova traccia che, anziché Melzo,



collega Domodossola (Terminal ex-Hangartner) e Colonia (Terminal CTS Niel-Hafen), via Sempione (profilo P400) con un transit time di circa 20 ore per un totale di 820 km, passata da pochi giorni con cadenza giornaliera.

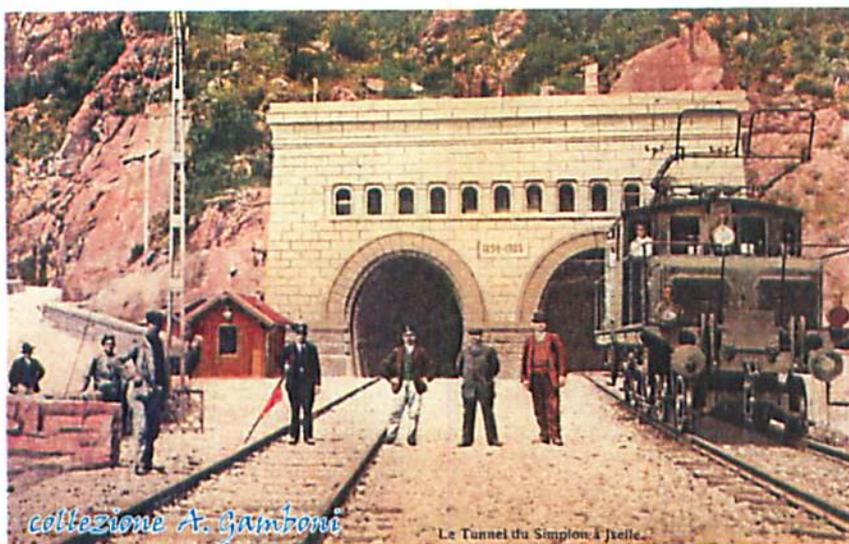
Più sotto lo schema operativo che prevedeva, prima dell'attuale giornaliero, due treni settimanali:

A Domodossola, si poteva lasciare il semirimorchio nei giorni di Lunedì, Mercoledì e Venerdì entro le 20, e farlo ritirare a Colonia rispettivamente il Martedì dalle 18.30 e Venerdì e Domenica dalle 7.00

A Colonia, il termine per la partenza era il Martedì alle 20, Giovedì alle 22, e Sabato alle 12, con ritiro a Domodossola rispettivamente Giovedì dalle 6, Sabato dalle 8 e Lunedì dalle 7.30.

La tariffa base si attesta attorno ai 580 €.

Le caratteristiche della tratta lungo l'asse del Sempione e Lotschberg prevedono l'utilizzo di due locomotive accoppiate in tiro, oltre ad una di spinta sui tratti maggiormente acclivi.



L'imbocco del traforo del Sempione (1909) ad Iselle, versante italiano e locomotore elettrico trifase

I tempi di carico/scarico di un treno completo si attestano a circa 2 ore.

Il servizio di trazione è erogato dalle BLS con locomotori politensione Re 486.

Nel caso in osservazione il treno carica soltanto sei dei ventidue carri disponibili.



Convoglio CargoBeamer e coppia di locomotive BLS

La quota di mercato della BLS Cargo nel trasporto di transito svizzero su rotaia ammonta a circa il 30%. La BLS Cargo è pertanto uno dei pilastri portanti del panorama ferroviario svizzero e contribuisce in modo determinante al raggiungimento degli obiettivi della Confederazione per quanto riguarda il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia.

Conclusioni

La tipologia di trasporto su descritta, senza le eventuali attrezzature di piazzale, previste nella forma "automatizzata" del CargoBeamer, risulta essere assolutamente non impattante dal punto di vista infrastrutturale. Lo stesso carro, risulta però appesantito da organi meccanici e dotazioni (Sponde mobili) che non vengono così utilizzati. Una volta optato per la soluzione di movimentazione verticale, gli stessi potrebbero essere alleggeriti definitivamente e consentire così un maggior peso trasportato.

Il treno CargoBeamer apre al mercato nuove opportunità su due fronti molto importanti:

- da un lato permette di accostarsi al trasporto combinato non accompagnato anche a chi non ha la dimensione aziendale, o semplicemente la voglia, per attrezzarsi con veicoli dedicati, ma che crede utile provare "prima" per verificare se può davvero essere conveniente impegnarsi in questo campo.
- dall'altro lato, i trasportatori già esperti nel combinato possono aumentare la flessibilità della propria gestione inviando con il treno anche unità della loro flotta non dedicata all'intermodale nei picchi di traffico o in situazioni impreviste.
- Constate le condizioni di linea, qualsiasi terminale provvisto di binari a raso e mezzi di sollevamento adeguati e di un'area dedicata alla sosta dei semirimorchi, può ospitare il sistema CargoBeamer.

Dal punto di vista economico, non disponendo di una opportuna analisi dei costi, di informazioni relative alla costruzione finanziaria della tariffa del servizio in menzione, né di eventuali provvidenze sotto forma di finanziamenti nazionali o comunitari, ci si può limitare alla semplice osservazione sul campo.

Dati tali limiti, ne deriva una stima dei costi, risultanti dal costo della traccia, della doppia (in alcuni tratti tripla) trazione, di gestione del piazzale, di noleggio dei carri che in alcun modo può venire coperta dalla tariffa sopra citata, seppure in condizioni di carico completo (100%) (28 carri x 580,00 €/semirimorchio = 16.240,00 €), viepiù nel viaggio in preparazione, durante la visita, con una saturazione al di sotto del 30% (6 semirimorchi su 22 vasche disponibili).

Brevetto

A seguito di breve ricerca, effettuata sul web, è stata reperita la registrazione del brevetto, allegata più sotto, che copre il sistema oggetto della relazione. Sul disegno che illustra nel dettaglio le componenti del carro insieme a quelle del piazzale facenti parte delle invenzioni protette, è possibile apprezzare ancora una volta la complessità generale degli apparati a corollario del binario.

Risalta, fin da subito, la bipartizione, anche sotto l'aspetto del profilo delle altezze, dell'area ospitante il Cargo Beamer: la prima, dove trovano sede il binario e le fiancate del carro in posizione di apertura, la seconda, interessata dai meccanismi di trascinamento orizzontale delle vasche.

Rimane inoltre da verificare quale sia il PLC che consenta il comando e monitoraggio in periferica dell'impianto e se le palificazioni, visibili nelle fotografie che ritraggono l'impianto di Lipsia, svolgano in parte dette funzioni.

Finito di redigere il 07.11.2016