



Eni+Lorenzo è meglio di Eni.  
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA



www.portoravennanews.com

*mensile*  
**porto di  
ravenna**

*il porto dell'Emilia Romagna*

## Focus L'Hub ferroviario

Nuovi binari e scali merci  
Marzo 2021

tratto dal webinar di portoravennanews.com





di **MICHELE DE PASCALE**  
Sindaco di Ravenna

# Accanto all'hub portuale ecco quello ferroviario

2

Torniamo ad avere a disposizione il Ponte di Teodorico che, oltre a essere una nuova struttura, consentirà ora di far transitare sui sottostanti binari treni tecnologicamente più avanzati e di maggiori dimensioni.

È vero che famiglie e imprese hanno dovuto subire dei disagi per una modifica della viabilità, ma ora tutti possono goderne i benefici.

Siamo di fronte a un cambio radicale delle opportunità legate al nostro scalo e ai trasporti ferroviari.

La zona sud del porto, dove transitano meno treni, è quella che noi vorremmo avesse la maggiore crescita, soprattutto legata al traffico dei container, e non solo, perché sicuramente ci sono prospettive molto interessanti anche per l'automotive.

Ora la zona sud può dotarsi delle più moderne infrastrutture ferroviarie. Questa è una delle carte vincenti per lo sviluppo del traffico container, che resta una delle priorità del nostro porto, e con l'intervento sul Ponte di Teodorico è stata eliminata una strozzatura.

Questo è solo uno degli investimenti programmati. Stiamo lavorando alla progettazione del sottopasso di via Canale Molinetto. Questa volta le stime del cantiere vanno fatte con grande attenzione, per evitare gravi disagi alla cittadinanza.

Dobbiamo accelerare le varie fasi di realizzazione delle due stazioni merci.

In sinistra Candiano, per poter uscire dal porto verso Bologna, senza dover passare dalla stazione centrale, è completata la piccola bretella che consentirà l'accesso diretto all'area portuale. Qui, però, non si possono assemblare

treni particolarmente lunghi.

La realizzazione dei fasci di binari in sinistra è assolutamente prioritaria, l'AdSP ha acquisito aree attorno a fasci di binari per far nascere un hub molto interessante.

Stessa cosa, pur con qualche difficoltà infrastrutturale in più, in destra Candiano dove si devono anche elettrificare i binari e vanno svolti una serie di interventi importanti. Qui, Sapir ha in programma di sviluppare le aree.

Tutto questo si salda con l'altro intervento al quale abbiamo lavorato con il mondo delle ferrovie per la rigenerazione della stazione centrale.

C'è, infatti, anche il tema annoso dei passeggeri, che non riguarda il porto come merci, ma molto attinente con la competitività del nostro sistema economico. L'auspicio è che dal Recovery Plan e dagli investimenti che il nostro Paese ritiene di fare sul fronte infrastrutturale, ci possa essere sulla Ravenna-Castel Bolognese un investimento in grado di supportare sia maggiori traffici merci che passeggeri nei prossimi anni. Perché il porto di Ravenna, a differenza di tantissimi porti italiani, nasce con un legame inscindibile con i binari per l'adiacenza con la stazione e nella sua storia ha sempre prestato grande attenzione all'infrastrutturazione ferroviaria dei terminal.

Insieme all'approfondimento dei fondali, grazie al progetto hub portuale, l'hub ferroviario nel porto è il grande elemento di competitività che Ravenna deve avere e che ci renderà unici in termini di efficienza ed efficacia. Sappiamo che la crescita economica deve andare di pari passo con la sostenibilità ambientale, e il potenziamento del trasporto ferroviario va proprio in questa direzione.

# Finanziato anche lo scalo in destra Candiano, ora il via al Tavolo del Ferro



di **ANDREA CORSINI**

Assessore regionale Infrastrutture, Trasporti, Porto

Nelle prossime settimane diventerà operativo il potenziamento dello scalo merci in sinistra Candiano. È stata ripristinata la funzionalità della bretella di collegamento tra la linea Castel Bolognese/Faenza-Ravenna e lo scalo con un investimento di oltre 3 milioni di euro.

Una seconda fase prevede la realizzazione di 7 ulteriori binari, tali da garantire lo spostamento di tutto il traffico programmato per la dorsale sinistra e di adattare uno di questi binari, al modulo 750 metri. Con questo intervento circa 2mila treni annui non transiteranno più dalla stazione ferroviaria centrale, perché andranno direttamente in porto, favorendo anche la velocizzazione dei mezzi passeggeri. Contemporaneamente sono previsti altri interventi sui binari. Il costo complessivo è di 21 milioni, a carico di RFI.

Per quanto riguarda la destra Candiano è attualmente in elaborazione il progetto preliminare, mentre nelle settimane scorse sono stati messi a bilancio i finanziamenti per 26,7 milioni di euro. Si tratta di una notizia importante, perché ora tutta la procedura subisce un'accelerazione. È poi in fase di valutazione il prolungamento della dorsale ferroviaria del raccordo in destra Candiano, dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo Terminal Container, da realizzarsi nella penisola Trattaroli. Buone notizie per il terzo binario lungo la Ravenna-Castelbolognese. Rfi è disponibile a finanziare l'intervento con i residui di altre gare d'appalto. A fine mese è in programma un incontro con i vertici dell'azienda ferroviaria, dove ribadiremo che per noi è una priorità.

La Regione ha emesso un bando in attuazione dell'art. 10 della legge regionale n. 30/2019, che incentiva il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci. Tre milioni di euro in tre anni sono le risorse messe a disposizione per gli ope-

ratori del trasporto multimodale e le aziende logistiche che trasportano le merci su ferrovia in Emilia Romagna.

La risposta al bando è stata molto soddisfacente, infatti sono pervenute le domande di 18 imprese per la realizzazione di 37 servizi di trasporto ferroviario.

Nel bando si privilegiavano tra l'altro:

- le relazioni la cui percorrenza prevede un tragitto con origine e destinazione nelle banchine fluviali o marittime ubicate nel territorio della Regione o nel porto di Ravenna;
- i collegamenti ferroviari retroportuali, con particolare riferimento al porto di Ravenna.

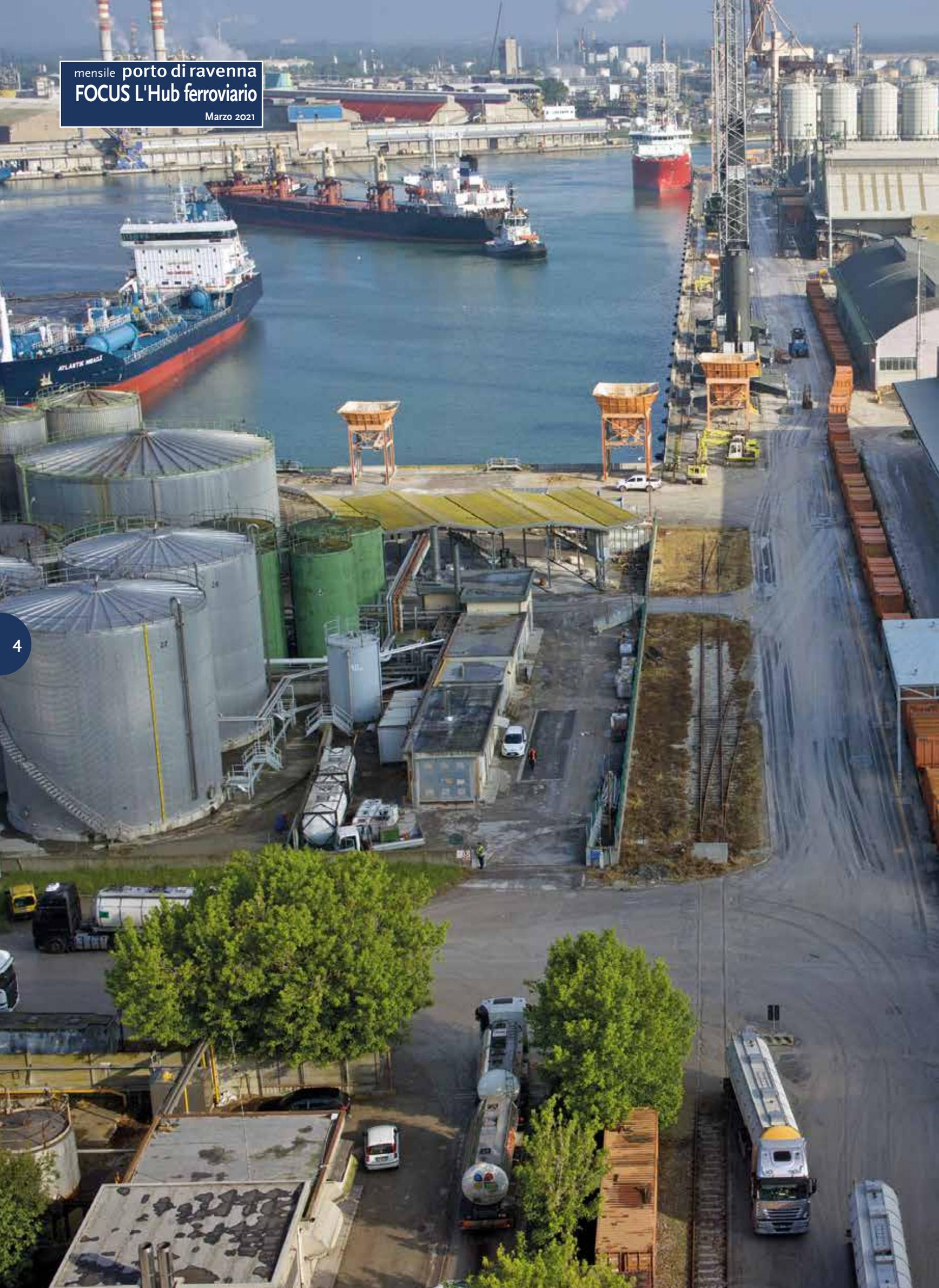
Purtroppo la situazione che stiamo vivendo ha comportato per il momento un risultato inferiore al previsto, ma si ipotizza per il futuro una ripresa.

Stiamo realizzando una serie di interventi importanti rispetto al traffico merci e come incrementare le merci su ferro piuttosto che su gomma. Penso al passante ferroviario di Ferrara in corso di realizzazione che collegherà fra di loro due linee - Rimini Ravenna Suzzara e la Suzzara Ferrara - questi interventi si svolgono in trincea, consentiranno di potenziare l'accessibilità al traffico merci da e per il porto di Ravenna, evitando manovre in stazione a Ferrara e bypassando Bologna. Questi interventi avranno ripercussioni positive rispetto anche agli obiettivi che ci siamo dati nel Prit 2025 di aumentare del 30% il trasporto merci ferroviario da e per il porto di Ravenna, portandolo al 15% rispetto al traffico su ferrovia. Oggi siamo poco sotto al 13%.

Tutti questi interventi hanno bisogno di essere accelerati perché altrimenti corriamo il rischio di essere superati in competitività rispetto ad altri sistemi logistici nazionali ma anche internazionali.

Siamo quasi pronti per approvare in Assemblea legislativa il progetto che istituisce la ZIs dell'Emilia Romagna, che ha come player il porto di Ravenna. È una novità per la nostra regione. Stiamo lavorando a una serie di opportunità di natura fiscale, di finanziamenti rispetto ai bandi che emaneremo per i Fondi strutturali europei, che daranno corpo e contenuti veri alla zona logistica semplificata dell'Emilia Romagna. E quindi abbiamo bisogno che, quando la ZIs prenderà corpo, il timing di realizzazione degli interventi sia programmato e realizzato nei tempi che ci siamo dati.

Credo, quindi, che sia opportuno dare vita a un tavolo permanente costante, che potremo chiamare il Tavolo del Ferro, dove Regione, Autorità di Sistema Portuale, Comune, Rfi, si aggiornino costantemente insieme alle associazioni della logistica e agli operatori portuali, per monitorare costantemente l'avanzamento dei lavori sul tema delle infrastrutture ferroviarie”.





di DANIELE ROSSI  
Presidente AdSP Mare  
Adriatico centro settentrionale

*In programma il trasferimento  
dei servizi amministrativi portuali  
in destra Candiano*

mensile porto di ravenna  
**FOCUS L'Hub ferroviario**  
Marzo 2021

# L'AdSP ha acquisito aree che verranno rialzate con gli escavi e destinate anche alla ferrovia

È chiaro che la competitività su cui si misureranno i porti nei prossimi anni sarà anche misurata sullo sviluppo dell'intermodalità ed in particolare sulla modalità ferroviaria.

Abbiamo investimenti in corso e di prossimo avvio per circa 800 milioni di euro. L'obiettivo è quello di realizzare un porto più efficiente, che sia capace di resistere alla sfida fortissima che ci sarà in termini competitivi nel Mediterraneo nei prossimi 10-15 anni e non possiamo raggiungere questo obiettivo senza un sistema ferroviario efficiente.

Per quanto ci riguarda, stiamo lavorando con RFI per l'implementazione di quanto contenute nei due protocolli di intesa sottoscritti da AdSP, Comune e Regione con la stessa RFI che prevedono la realizzazione di diverse opere che trasformeranno l'aspetto infrastrutturale e gestionale del trasporto ferroviario all'interno dell'ambito portuale.

I dirigenti di RFI con i quali ci confrontiamo continuamente, sanno quanto importante sia accelerare ogni progettazione per arrivare al più presto all'apertura dei cantieri. Mi permetto di ricordare a tutti noi che quanto più saremo coerenti con la programmazione che è stata fatta, tanto più saremo efficaci nei risultati che otterremo.

Nel 2020 il traffico ferroviario ha registrato un incremento del numero dei treni passati da 7.032 a 7.434 con un aumento pari al 5,7%, a fronte di una diminuzione del numero dei carri e quindi delle tonnellate trasportate che passa dalle 3.566.129 ton. a 3.109.805 ton. pari a un decremento del 12,8%. Il traffico ferroviario nel corso del 2020 ha rappresentato il 13,9% (3.109.000 tonnellate) del totale movimentato al porto (22.407.481 ton.). Nel 2019 la percentuale su treno era stata del 13,6%.

Non so se sia stato il Covid a determinare questi numeri o se sia piuttosto un trend, in corso già da qualche tempo e che ha resistito all'anno pandemico. E' un segnale che, oltre a fare di Ravenna il terzo porto italiano per movimentazione su ferro, dimostra in maniera inequivocabile che andremo sempre più in questa direzione.

Abbiamo poi un tema strategico che è quello delle aree che abbiamo acquisito per la realizzazione dell'HUB portuale.

Queste aree presto saranno rialzate con i sedimenti dragati dal Candiano e saranno disponibili per la realizzazione degli interventi di tipo stradale e di tipo ferroviario che le collegheranno in maniera strategica alle banchine ed alle grandi direttrici internazionali di traffico.

Le due nuove stazioni merci ferroviarie a cui sta lavorando RFI saranno proprio all'interno di queste aree dandone un valore aggiunto importantissimo.

Non ripercorro ora gli investimenti che sono attualmente in corso, segnalo solo, in termini di opportunità strategiche, il valore che rappresenta per Ravenna la crescita nel traffico automotive.

Un traffico di nicchia ma con potenziali volumi molto significativi e con alto tasso di occupazione necessaria. I lavori che si stanno facendo sul Ponte di Teodorico ci aprono uno scenario straordinario. Da quando abbiamo iniziato a fare interventi concreti si sono presentate opportunità concrete per muovere traffici altrettanto concreti, penso a quello crocieristico. Anche in questo caso, però, abbiamo bisogno di una efficiente tratta passeggeri Bologna-Ravenna.

Importante è il prolungamento della dorsale ferroviaria in Penisola Trattaroli. Dovremo qui trovare una sintesi tra l'investimento di RFI e quanto può fare l'Adsp, un tema da affrontare in fretta perché ci sono opportunità che stanno avanzando e che dobbiamo essere pronti a cogliere.

La gara per manovra ferroviaria che gestiremo come Adsp, permetterà di dare risposte ancora più efficienti ai terminali raccordati ed ai 9 operatori ferroviari che attualmente lavorano a Ravenna.

Altro grande impegno è quello della gestione dell'infrastruttura ferroviaria in capo all'Adsp. Ne abbiamo già parlato con Rfi e vedremo se è possibile andare a concordare una modalità operativa come questa. Tutto questo per dire che c'è una volontà fortissima di sviluppare il sistema ferroviario con la collaborazione sempre forte della Regione e dell'assessore Corsini con cui c'è assoluta sintonia su queste tematiche e che ci ha sempre supportato con costanza ed impegno.





di **MARCO TOCCAFONDI**  
Direttore Commerciale RFI  
Emilia-Romagna e Toscana

# Ultimo miglio, peso assiale, strozzatura di Castel Bolognese: RFI è al lavoro

Stiamo svolgendo un lavoro stimolante perché consente, con l'avanzamento delle attività che sono previste, di combinare la logica di sviluppo della logistica portuale e delle merci, con una valorizzazione delle aree occupate dalla ferrovia all'interno della città.

Si sta lavorando sia sulle linee di adduzione, ma anche sul comprensorio portuale, con la logica di delocalizzazione e di avvicinamento del servizio treni al mondo della terminalizzazione, che passa normalmente sotto il termine di miglioramento di ultimo miglio ferroviario.

Su Ravenna questa cosa è particolarmente caratterizzata, perché dalla situazione attuale, laddove oggi tutto l'oggetto-treno viene terminalizzato nella stazione centrale che somma alle funzioni di stazione viaggiatori anche quella di stazione merci, progressivamente, con la realizzazione dei due scali in destra e sinistra Candiano, si vedrà la differenziazione di queste due funzioni. Quindi diciamo che si va verso un concetto di specializzazione delle funzioni ferroviarie, che va a vantaggio sia del mondo merci che passeggeri.

Perché due stazioni? Perché le caratteristiche del porto di Ravenna sono particolari anche rispetto ad altri scali: qui abbiamo due dorsali distinte. Il progetto prevede i due impianti, la primissima fase avviata due anni fa, si è chiusa con l'avvio ormai prossimo del collegamento diretto verso il porto, senza passare dalla stazione centrale.

Fase successiva, per sinistra e destra Candiano, è finanziata sulla fase dell'aggiornamento del Contratto di programma 2018-2019. La rete, in questo momento, si sta potenziando soprattutto per quanto riguarda la logistica delle merci, si cerca di combinare interventi di penultimo-ultimo miglio nei terminali, soprattutto per quanto riguarda l'adeguamento al modulo 750 che è lo standard dei corridoi europei, di cui il porto di Ravenna fa parte. C'è un criterio importantissimo di adeguamento sagoma delle varie linee, in primis dei Corridoi.

Il Ponte di Teodorico era il principale collo di bottiglia per l'adeguamento a sagoma dc 80 della tratta che va da Castel Bolognese a Ravenna. La sua sostituzione, il suo rinnovamento consentono di riclassificare questa linea e di inserirsi su un corridoio sia verso Milano, che Verona e Padova, di linee che sono adeguate allo standard dc 80. Altro elemento importante è l'adeguamento del peso assiale, cioè quella caratteristica che permette il massimo carico dei carri. Si stanno facendo investimenti per risolvere alcune limitazioni di velocità che ci sono tra Castel Bolognese e Ravenna, che comportano aumento dei tempi di impegno della linee soprattutto per i treni merci e quindi una minore flessibilità anche nella programmazione e gestione del servizio.

Abbiamo già attivato un investimento con finanziamenti disponibili già sulla Castel Bolognese-Ravenna e faremo lo stesso per l'altro ramo che passa da Faenza, in quanto li consideriamo utilizzabili su entrambi i canali perché stiamo parlando di valutazioni e interventi su opere d'arte che possano sopportare il peso massimo alla massima velocità consentita dalla caratteristica della linea e dalla caratteristica dei rotabili. Sempre sui Corridoi e quindi sui bacini di adduzione della Romagna, si sta lavorando con fasi successive di intervento, proprio all'adeguamento del modulo per la velocizzazione delle linee. Il modulo 750 è quello più distribuito, perché non ha una sua fase di realizzazione a step predeterminati, richiede interventi diffusi in tanti impianti perché oltre che nei terminali di origine-destinazione del servizio sulla rete devono essere presenti impianti per armonizzare la circolazione dei treni più lunghi con gli altri servizi che sono programmati.

Tutto si inquadra in un'ottica di modernizzazione e caratteristiche prestazionali per il trasporto delle merci.

# “Occorre una forte pressione affinché tutte le linee ferroviarie che collegano Ravenna agli assi principali vengano adeguate alle future evoluzioni del traffico”



di GINO MAIOLI  
Presidente Dinazzano Po

*“La distanza del binario di partenza è inversamente proporzionale al tempo a disposizione per prendere il treno”.*  
(prima legge di Kauffman sulle stazioni di Arthur Bloch)

Nonostante tutto l'impegno profuso dalle nostre Istituzioni in questi ultimi anni (protocolli, inizio lavori, Prit 25, stanziamenti ecc.) ritengo la citazione iniziale identificabile con la situazione odierna del Porto di Ravenna in riferimento al trasporto ferroviario merci.

Possiamo correre, correre molto, ma siamo in ritardo. Leggendo il piano commerciale 2021/24 di RFI edizione di Febbraio 2021 si evidenziano questi aspetti che interessano le linee ferroviarie principali verso il nostro scalo portuale:

- adeguamento sagome PC/80 Castel bolognese-Ravenna oltre il 2024 (p. 651);
- adeguamento a modulo 750 mt oltre il 2024 (p. 653);
- adeguamento peso assiale D4 entro 2024 (p. 655);
- riduzione interferenze con traffico stradale entro il 2022 (sottopasso Canale Molinetto) (p. 676).

Nel piano sono citati solo questi interventi in quanto inseriti nei corridoi europei, mi auguro che tutti gli altri aspetti (Ferrara-Ravenna, Russi-Faenza, Ravenna - Rimini) siano comunque considerati da RFI in piani e documenti

diversi dal Piano commerciale a cui faccio riferimento. E, in particolare, che vi sia attenzione per qualificare anche la RA-FE visto che la Regione Emilia-Romagna sta investendo 60 milioni sulle linee FER che da Ferrara costituiscono una alternativa verso il Brennero al nodo di Bologna.

Tutti sappiamo, per conoscenze indirette, che entro il 2023 dovrebbe essere terminata la nuova stazione merci in Sinistra Canale con 12 binari a disposizione di cui 2 da 750 metri per un totale di 23,5 milioni di euro. Essendo già disponibili le risorse pari a 26,7 milioni di euro, dovrebbe partire anche la progettazione della nuova stazione in Destra Candiano.

Il nostro porto si trova oggi in una congiunzione abbastanza positiva, tutte le Istituzioni a noi vicine dimostrano forte interesse per lo sviluppo del nostro scalo e il fiorire di interventi di riqualificazione delle tratte ferroviarie a livello nazionale sulle dorsali che portano al Tirreno per i prossimi 4/5 anni, potrebbero favorire lo spostamento di volumi verso il nostro scalo. Oggi a Ravenna operano 7 imprese ferroviarie merci con merceologie molto diversificate e in alcuni casi non legate direttamente a traffici marittimi, bensì alla capacità degli insediati nelle aree portuali di evolversi anche in punti di scambio di prodotti provenienti da terra per le proprie lavorazioni (ferro, chimico)





o come punto di smistamento (ad esempio, cereali).  
È mio parere che questa evoluzione vada accompagnata con una accelerazione, se possibile, del percorso di riqualificazione del reticolo ferroviario al servizio del porto, ma anche con una forte pressione affinché tutte le linee ferroviarie che collegano Ravenna agli assi principali di traffico vengano adeguate alle future evoluzioni del traffico.  
Oltre a questi aspetti, a cui in positivo si collega l'iniziativa della Regione per l'istituzione della ZLS, ritengo che vadano affrontati altri due temi:

- se il porto entro qualche anno è pronto ad accogliere (in parte già accade) treni da 2000/2200 tonnellate con lunghezze dai 500 ai 750 metri, come si ristrutturano i vari terminal portuali per ridurre i tempi e i costi delle manovre ferroviarie ed eventualmente evitare stop legati alle sempre più stringenti norme di sicurezza relative alla condizione dei materiali rotabili, norme che possono limitare la circolazione dei convogli al momento delle verifiche obbligatorie prima della partenza;
- quali strategie e alleanze si possono percorrere, se si ritiene, per costruire accordi e sinergie con il reticolo di interporti e scali ferroviari regionali e non su cui, già ora, si attestano parte dei volumi provenienti dai corridoi europei e dal sud Italia.

Comprendo, che temi come quelli sopra esposti siano aspetti che vanno affrontati non solo come singole imprese o terminal, ma all'interno di un contesto d'insieme che cerchi di contrastare il dato di fatto che emerge anche dall'ultima ricerca commissionata da Contship Italia a SRM.

La ricerca analizza la logistica in Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Da essa si evince come le imprese emiliano-romagnole utilizzino per la spedizione della merce per il 93% il camion e per il 7% l'intermodale avendo, in partenza, come porto di riferimento principale Genova con il 93% della merce, a seguire Venezia 45%, Ravenna 22% e La Spezia 18%. Mentre per l'arrivo viene utilizzato per l'83% il camion e per il 17% l'intermodale con questa ripartizione rispetto ai porti di riferimento: Genova 79%, Venezia 45%, 27% Ravenna e La Spezia al 21%. Non sta al sottoscritto tirare le conclusioni, chi cura questa testata mi ha chiesto cosa si può ancora fare per sviluppare la ferrovia, in queste poche battute ho cercato di sintetizzare, ripeto a mio parere, i nodi infrastrutturali da sciogliere, nodi già individuati ma possibilmente da accelerare e una possibile strategia d'insieme, mi auguro che il tutto venga colto come uno stimolo positivo a proseguire sulla strada già intrapresa e buon vento a tutti.



# I dieci punti del position paper di Fercargo

Alcune proposte per lo sviluppo del settore. È giusto precisare che su diversi di questi punti è in corso un confronto con il ministero

## **TRASPORTO FERROVIARIO MERCI DI TRENI PESANTI, INTERVENTO A COSTO ZERO.**

Si chiede di effettuare su intera Rete Ferroviaria attrezzata, coerentemente con gli standard europei, treni con peso oltre le 2000 tonnellate. L'attuazione di questa misura permette di trasportare un volume maggiore di merce producendo efficienza nel sistema e maggiore competitività del trasporto ferroviario merci.

## **SOSTEGNO DEL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI PERICOLOSE, INTERVENTO A COSTO ZERO.**

Il trasporto delle merci pericolose richiede una particolare attenzione delle istituzioni perché è un segmento decisivo della catena logistica per coniugare l'obiettivo dello sviluppo delle filiere produttive servite dal sistema dei trasporti con gli standard di sicurezza che questo sistema deve perseguire e che, per le ferrovie, ha un preciso riferimento nell'armonizzazione delle regole applicabili allo spazio ferroviario unico europeo.

Occorre particolare attenzione politica e un chiaro sostegno delle istituzioni verso una modalità di trasporto, che nella fase di emergenza sanitaria, è stata fondamentale per servire il Paese dei prodotti e materie prime necessarie.

## **DIGITALIZZAZIONE DOCUMENTI DI TRASPORTO, INTERVENTO A COSTO ZERO**

Nella catena del trasporto ferroviario merci nazionale ed internazionale esistono ancora documenti di accompagnamento in formato cartaceo. Si chiede di digitalizzare tutti i procedimenti del settore.

## **FORMAZIONE DEL PERSONALE IN E-LEARNING, INTERVENTO A COSTO ZERO.**

In questa fase di emergenza, non poche sono state le difficoltà che tutte le imprese hanno affrontato con la formazione del personale operativo. In particolare è ancora limitato l'utilizzo della formazione in modalità elearning o FAD, ad esempio sono escluse le fasi conclusive per l'abilitazione dei macchinisti.

## **MODULO DI CONDOTTA AD AGENTE SOLO, INTERVENTO A COSTO ZERO.**

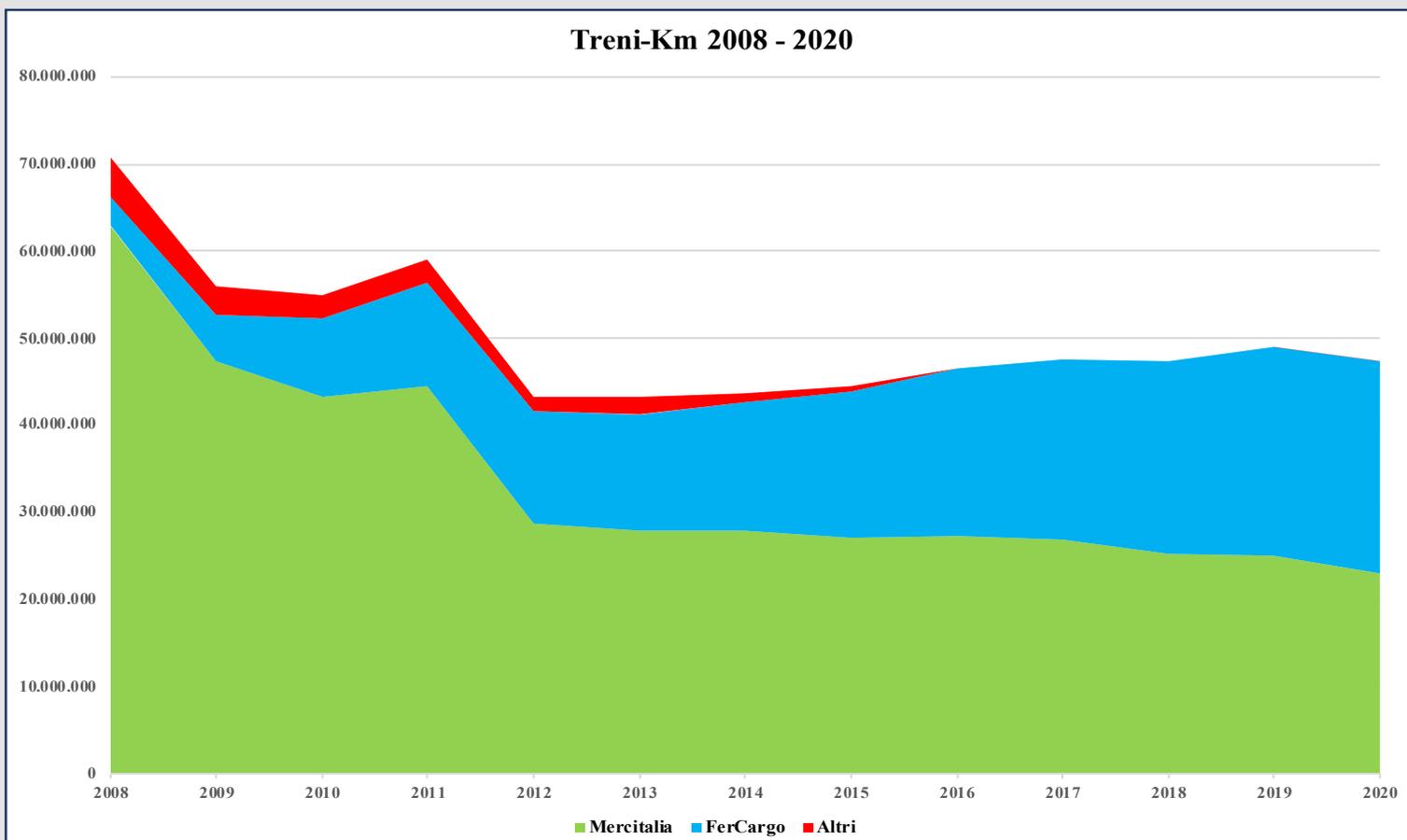
In tutti i Paesi dell'Unione Europea, la condotta del treno è svolta da un solo macchinista. In Italia i macchinisti sono due. Questo modulo non è previsto da una legge, ma da una consuetudine organizzativa.

Nel periodo dell'emergenza sanitaria, al fine di praticare il distanziamento degli agenti, gli stessi hanno viaggiato nelle due cabine disponibili nella locomotiva, praticando di fatto la guida ad Agente Solo.

Vista questa recente esperienza, si chiede un approfondimento del Ministero dei Trasporti.

## **INTERVENTI INFRASTRUTTURA STANDARD EUROPEI. INTERVENTI GIÀ FINANZIATI.**

Accelerare gli interventi su infrastruttura ferroviaria, già finanziati nei contratti di programma vigenti, che permettono un maggiore adeguamento agli standard di trasporto Europei, ovvero binari che permettono il modulo di trasporto di treni lunghi 750 metri con massa trainata oltre le 2000 tonnellate e profilo P/C 80/410.



**RIORDINO DELLA NORMATIVA RIGUARDO LE ATTIVITÀ DI ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO, INTERVENTO A COSTO ZERO.**

Accelerare le attività del tavolo fra gli stakeholders, riguardo il riordino della normativa sull'attività di manovra ferroviaria. Questo permetterebbe una semplificazione del quadro regolatorio utile per tutto sistema.

**INTERVENTI SU INFRASTRUTTURA PER ULTIMO MIGLIO.**

Si chiede il rifinanziamento della norma presente nella Legge 96/2017 che ha permesso al Gestore dell'infrastruttura, di intervenire su alcune parti di Rete Ferroviaria relative ad ultimo miglio. Questi interventi hanno un elevata redditività perché favoriscono il traffico aumentando l'efficienza dell'infrastruttura.

**INCENTIVI ATTIVITÀ ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO MERCI**

Al fine di sopportare i costi generati dai "colli di bottiglia" presenti sulla infrastruttura di ultimo miglio, è necessario previsione incentivi per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali.

**INCENTIVI PIANO ACCELERATO ERTMS**

L'Europa si sta dotando, con estrema lentezza, di un sistema di segnalamento unico, l'ERTMS/ETCS. L'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, porterà evidenti benefici in termini di competitività. La transizione a tale sistema, seppur processo irreversibile, sarà lunga e costosa. RFI ha predisposto un ambizioso piano "accelerato" di attrezzaggio per tutta l'infrastruttura Italiana tra il 2022 ed il 2035, questo permetterà a RFI un notevole risparmio nei costi di manutenzione in virtù della sua configurazione tecnica.

Il Forum FerCargo ha apprezzato tale iniziativa ma questo piano può essere implementato solo a fronte di supporto economico, mediante finanziamento a fondo perduto, ai possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza significativi miglioramenti delle prestazioni delle locomotive esistenti.

# BPER:

Banca

**Tu vuoi portare il tuo  
business all'estero.  
Noi ti aiutiamo a farlo.**

**BPER Banca aiuta la tua  
azienda a espandersi e a  
crescere sui mercati  
internazionali.**

**Visita [bperestero.it](http://bperestero.it) e contatta lo  
specialista imprese del territorio.**

A **Ravenna** Centro Imprese Romagna Nord  
in Piazza Arcivescovado 9  
tel 0544 210000 | [ci.romagnamarchenord@bper.it](mailto:ci.romagnamarchenord@bper.it)

**Vicina. Oltre le attese.**

[www.bper.it](http://www.bper.it) 800 22 77 88   

Messaggio pubblicitario istituzionale.