



Interventi per accrescere l'interoperabilità e potenziare il trasporto ferroviario lungo l'asse del Brennero

1. Infrastruttura e investimenti (a medio termine)

- Rapido ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria del corridoio Scan-Med (comprese le tratte di accesso a nord e a sud)
- Ampliamento dell'interporto a Trento
- Costruzione di un nuovo interporto moderno, concepito per treni lunghi 750 m, nella regione di Verona (Isola della scala). Una ristrutturazione dell'interporto esistente non comporterebbe un aumento delle capacità, quindi occorre realizzarne uno nuovo.
- Disponibilità di aree idonee a Bronzolo (BZ) per un'eventuale stazione di carico in Alto Adige
- Costruzione di un terminal a Langkampfen/Schaftenau con collegamento al corridoio Scan-Med (Rola e trasporto combinato)
- Ampliamento del tratto esistente per la conduzione di treni merci lunghi 750 metri
- Elettrificazione dell'ultimo miglio nel Quadrante Europa tra terminale e stazione di smistamento
- Elettrificazione del binario di carico presso l'interporto di Trento e ampliamento per treni merci lunghi 750 m (con ultimazione entro il 2019)
- Introduzione del sistema di sicurezza standardizzato (ETCS livello 2.3.0 d, come già introdotto nell'Unterinntal; il livello 3.0 o 3.4 sarebbe eccessivo e superfluo lungo il corridoio del Brennero) su tutto il corridoio senza oneri specifici previsti dai singoli Stati.
- Garanzia delle manovre di smistamento al Brennero (a breve termine)
- Sviluppo di una piattaforma IT uniforme per rilevare tutti i dati ferroviari (orari, rapporti sullo stato attuale, dati tecnici e rilevanti per i carichi) sulla base dello standard TAF-TSI – misura particolarmente importante per un coordinamento transfrontaliero del cantiere
- Investimenti nella dotazione tecnica dei terminali merci lungo il corridoio del Brennero
- Maggiori investimenti in materiali per i vagoni con "tipizzazione 120 km/h" (la velocità massima dei treni deve attenersi al vagone "più lento"!)
- Investimenti in ulteriore materiale vagoni e scambio tra tutti i gestori di traffico ferroviario (imprese ferroviarie pubbliche e private)
- Impiego di strumenti di controllo moderni (ad es. videocamere termografiche) per il controllo di passaggi illegali alla frontiera
- Eliminazione delle tratte con limitazioni di velocità sull'asse del Brennero



2. Regole e normative (a medio termine)

- Separazione uniforme nel diritto europeo tra infrastruttura (rete) e gestione ferroviaria
- Più concorrenza su rotaia (sostegno finanziario a start up ferroviarie, rottura di oligopoli europei che governano il mercato, differenziazione delle imprese ferroviarie in società di trasporto persone e società di trasporto merci)
- Modifica della direttiva UE 92/106 aumentando il pre- e post-trasporto a 250 km in linea d'aria dal prossimo interporto tecnicamente idoneo ed esonerandolo dalle regole di cabotaggio
- Diritto ferroviario europeo uniforme e standardizzato (senza prescrizioni statali o regolamentazioni speciali) - a tal fine vanno modificate le attuali disposizioni UE, adattandole alle esigenze del trasporto merci su rotaia transfrontaliero
- Disposizioni di sicurezza uniformi e introduzione del sistema europeo di sicurezza ETCS (European Train Control System) sull'intero corridoio ferroviario Monaco – Verona (porta a norme uniformi in materia di segnaletica sulla linea, sui treni e nell'esercizio delle locomotive – ad esempio, è necessario un solo macchinista, la segnaletica uniforme della coda del treno non richiede più alcuna conversione dei treni al Brennero)
- Regolamentazioni armonizzate per i trasporti di rifiuti su binario
- Utilizzo dell'inglese come mezzo di comunicazione internazionale nel traffico ferroviario

3. Esercizio ferroviario (a breve termine)

- Tempi d'esercizio garantiti (tratte superiori a 700 km: 48 ore, tratte inferiori a 700 km: 24 ore - esercizio notturno) (a breve termine)
- Organizzazione di trasporti navetta intermodali scanditi tra grandi centri economici
- Disponibilità più rapida delle tratte
- Soluzione della mancanza attuale di macchinisti di treni. Abolizione della norma vigente in Italia che prescrive la presenza di due macchinisti per locomotiva. (a breve termine)
- Formazione standardizzata a livello europeo del personale ferroviario e possibilità di lavorare oltre frontiera (senza cambio macchinista al Brennero)
- Investimenti massicci per l'acquisto di locomotive a corrente continua e alternata (ad es. Taurus 1216)
- Sfruttamento del tonnellaggio (ovvero del peso di gancio di trazione tecnicamente ammesso per l'intero percorso)
- Aumento del numero di "treni misti" (treni con carichi diversi)
- Maggiore coordinamento, anche transfrontaliero, dei cantieri
- Consolidamento di una piattaforma per le spedizioni, analoga alla Timocom per il traffico merci su strada - per garantire un migliore occupazione dei treni
- Autorizzazione all'impiego di una locomotiva di spinta in coda al treno per treni pesanti sud-nord di oltre 1.500 ton (modifica dei rispettivi divieti di RFI).



- Ulteriori slots per il traffico merci su rotaia sul Brennero (attualmente esistono 22 slots continui buoni per direzione; 60 slots non continui, bottlenecks al Brennero e all'ingresso di Monaco)

4. Traffico ROLA - autostrada viaggiante (a breve termine)

- I traffici ROLA vanno considerati solo come offerte aggiuntive delle società di gestione, dato che coprono solo tratti brevi del trasporto su strada e non possono quindi contribuire in misura significativa allo spostamento del traffico. Rispetto al traffico combinato non accompagnato la gestione di traffici ROLA è molto più costosa e dispendiosa. I contributi finanziari dovranno pertanto confluire primariamente nel traffico combinato non accompagnato; sovvenzioni economiche per il traffico ROLA dovranno essere previste solamente per slots non utilizzati dal traffico intermodale non accompagnato. Al bisogno si dovranno liberare slots per traffici combinati non accompagnati.
- Miglioramenti agli accessi e alle uscite del terminale Rola a Wörgl (separazione del traffico Rola dal restante traffico merci; separazione più efficace del terminale legno dal terminale Rola etc.)
- Migliore sfruttamento grazie al sistema "first in first out" (eliminazione delle modalità di prenotazione, niente tasse di storno, etc.)
- Garanzia che partano tutti i treni (indipendentemente dal carico; soluzione della carenza di macchinisti)

5. Tariffe e diffusione (a breve termine)

- Revisione delle tariffe per l'accesso alla rete con una strutturazione dei prezzi conforme al mercato
- Nessun pedaggio ferroviario diverso in Austria (il pedaggio ferroviario nell'Unterinntal e sulla tratta del Brennero è molto più alto rispetto al rimanente territorio austriaco)
- Esenzione dal pedaggio (per TIR) nel pre- e posttrasporto
- Maggiore investimento delle ferrovie di Stato nella diffusione delle offerte di traffico merci

6. Legge sulla guida degli autoveicoli (a breve termine)

- Modifica della direttiva UE 92/106 ed esclusione generale dalle normative di cabotaggio, con aumento dei pesi massimi ammissibili per il pre-trasporto e il post-trasporto a 44 ton per 250 km in linea d'aria dal prossimo terminale merci tecnicamente idoneo e/o rilevanti per la destinazione

Trento, Bolzano, Innsbruck

3 ottobre 2018