



WEBINAR

INNOVAZIONE IN AMBITO RAIL E MTO

LA METROPOLITANA DELLE MERCI METROCARGO,
SOLUZIONE GREEN PER LA LOGISTICA PRIMARIA

ING. GUIDO PORTA

metrocargo
Italia s.r.l.



LIMITI ATTUALI ALL'INTERMODALITÀ



COME FAVORIRE IL MODAL SHIFT VERSO IL TRENO?

• Uno shift modale che riporti l'utilizzo del treno a percentuali affini agli obiettivi europei è attuabile solo attraverso un incremento significativo del trasporto multimodale, oggi limitato da due fattori di ordine tecnico che ne ostacolano la competitività:

- la necessità di saturare il treno aggregando volumi spesso non omogenei
- tempi (e costi) della manovra ferroviaria



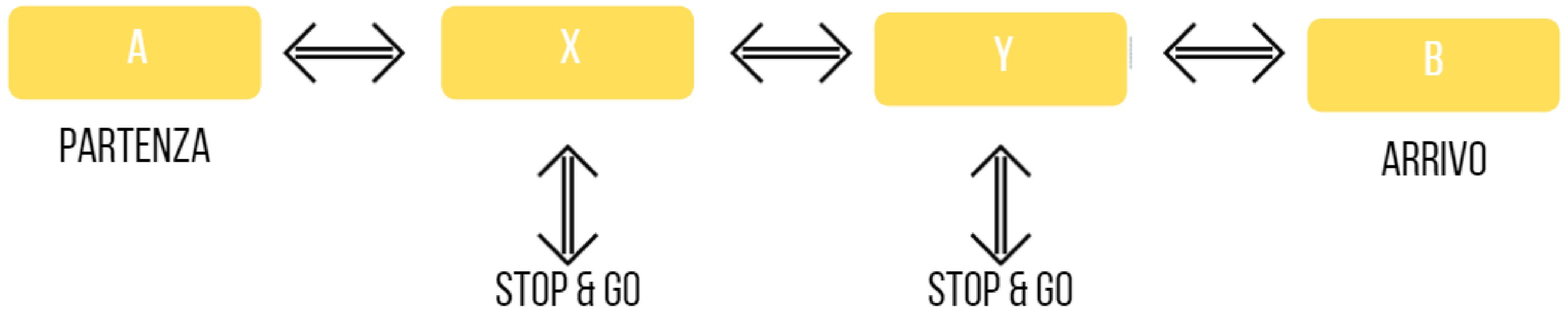
IL POTENZIALE DI SVILUPPO DEL TRASPORTO INTERMODALE

L'intermodale può essere una soluzione per tutte le merci:

- destinate alla GDO con relativi vincoli di tempo e di costo
- che utilizzano l'intermodalità solo per le tratte internazionali
- destinate a/con origine da/ i porti nazionali, ma che necessitano di una distribuzione più capillare



CON LE FERMATE INTERMEDIE CAMBIA PARADIGMA



DALLA LOGICA 'POINT TO POINT' ALLA FILOSOFIA 'STOP AND GO'

La nostra proposta intende assimilare il trasporto merci a quello dei passeggeri - in cui le fermate intermedie rappresentano un'occasione per incrementare la saturazione del treno - e in grado di fornire un servizio capillare sul territorio diversamente non economicamente sostenibile.



METRO CARGO



Prototipo dell'attrezzatura Metrocargo,
realizzato grazie al co-finanziamento dei progetti europei VIT e MIT

MOVIMENTAZIONE ORIZZONTALE SOTTO ALLA LINEA ELETTRICA

Quando il treno è fermo, le unità di carico sono scaricate/caricate su vagoni ferroviari attraverso un movimento orizzontale che avviene direttamente sotto la linea elettrica di contatto. A questo punto le unità di carico scaricate vengono immagazzinate sulle baie di stoccaggio prima di essere trasferite sul treno successivo o sul camion che le porterà a destino.



40 MINUTI PER IL CARICO DI UN TRENO COMPLETO

Metrocarga permette di effettuare le procedure di carico e scarico direttamente sotto alla linea ferroviaria in tempi molto rapidi (40 minuti per un treno completo) e senza la necessità di terminalizzazione con locomotiva diesel in quanto l'area di carico/scarico si trova in asola rispetto alla linea elettrica.



CARATTERISTICHE DELL'ATTREZZATURA

Metrocarga è modulare e ogni modulo si compone di:

- quattro torrette di sollevamento
- un carro trasferitore
- baie di stoccaggio

Inoltre, Metrocarga prevede alcuni sistemi ausiliari:

- portale riconoscimento treno
- sala di controllo e sistema di sicurezza
- sistema di schedulazione.



PERCHÉ METRO CARGO



Con Metrocarga la movimentazione è:



RAPIDA E PARALLELA
ALLA LINEA
FERROVIARIA



SICURA E RISPETTOSA
DELL'AMBIENTE



IDONEA A QUALSIASI
TIPO DI TRENO E
DIMENSIONE DI UTI

PERFORMANCE

Le due tabelle seguenti illustrano le **eccellenti performance** che Metrocargo garantisce in termini di **risparmio di tempo** e di **elevata capacità** rispetto ai tradizionali sistemi intermodali.

Moduli Metrocargo	Performance
2 moduli	30 movimenti/ora
3 moduli	45 movimenti/ora
4 moduli	60-80* movimenti/ora
5 moduli	75-100* movimenti/ora

*Le performance più elevate si riferiscono a terminal in cui il sistema opera su entrambi i lati della linea ferroviaria.

Metrocargo vs. altri sistemi intermodali**	Sistemi tradizionali	Metrocargo
Durata operazioni di carico/scarico del treno (ore)	4-8	1/2-1
Treni caricati/scaricati al giorno	2	8
Durata operazioni di manovra (ore)	2	0
Capacità giornaliera di carico del Terminal (TEU)	200	800

**Valori medi per un treno lungo 500 metri di capacità 70 TEU

CONTATTI



INDIRIZZO POSTALE

Via Operai 8
16149 - Genova



INDIRIZZO E-MAIL

guido.porta@ilog.it



NUMERO DI TELEFONO

010 6520502