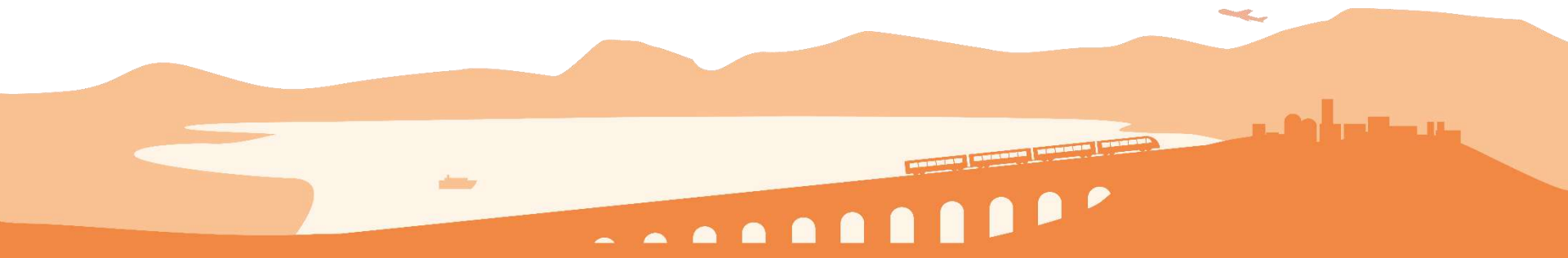


Rail4Regions

PROVINCIA DI NOVARA FINAL STAKEHOLDERS' MEETING

26.01.2026 H. 9.30 - ONLINE



LE RAGIONI DEL PROGETTO

Rail4Regions è un progetto **Interreg**, che nasce con l'obiettivo di promuovere interventi mirati a **favorire la transizione del trasporto merci da gomma a rotaia** nelle zone interne e/o rurali, scarsamente collegate alle principali reti ferroviarie.

Il consorzio conta 11 partner dell'area centro-orientale, quella cioè dove il trasporto su gomma pone maggiori problemi proprio per via della **carenza di infrastrutture ferroviarie e di impianti utili per il trasbordo strada/rotaia**.



IL PROGETTO IN CIFRE

Duration

Start date **02.2023**

End date **01.2026**

Project progress



IL PROGETTO IN CIFRE



€ 100.000



OBIETTIVI E STRATEGIE PROGETTUALI

L'attività progettuale si è concentrata inizialmente sulla stesura di un

libro bianco del trasporto merci

<https://www.interreg-central.eu/wp-content/uploads/2024/09/D1.3.3.-Whitepaper.pdf>

- i «colli di bottiglia» che impediscono lo sviluppo del traffico merci su rotaia
- una analisi comparativa degli effetti esterni del sistema di trasporto merci strada/ferrovia

COSTI ESTERNI DEL TRASPORTO MERCI: STRADA VS ROTAIA

Externalities	Mode	€ per tkm
Noise	HGV (Heavy Goods Vehicle)	0.007
	Freight train electric	0.006 (8)
	Freight train diesel	0.004
Air pollution	HGV	0.0076
	Freight train electric	0.00004
	Freight train diesel	0.0068
Climate change	HGV	0.0053
	Freight train diesel	0.0025
Accidents	HGV	0.013
	Freight train diesel	0.001
Congestion	HGV	0.008

COSTI ESTERNI DEL TRASPORTO MERCI: STRADA VS ROTAIA

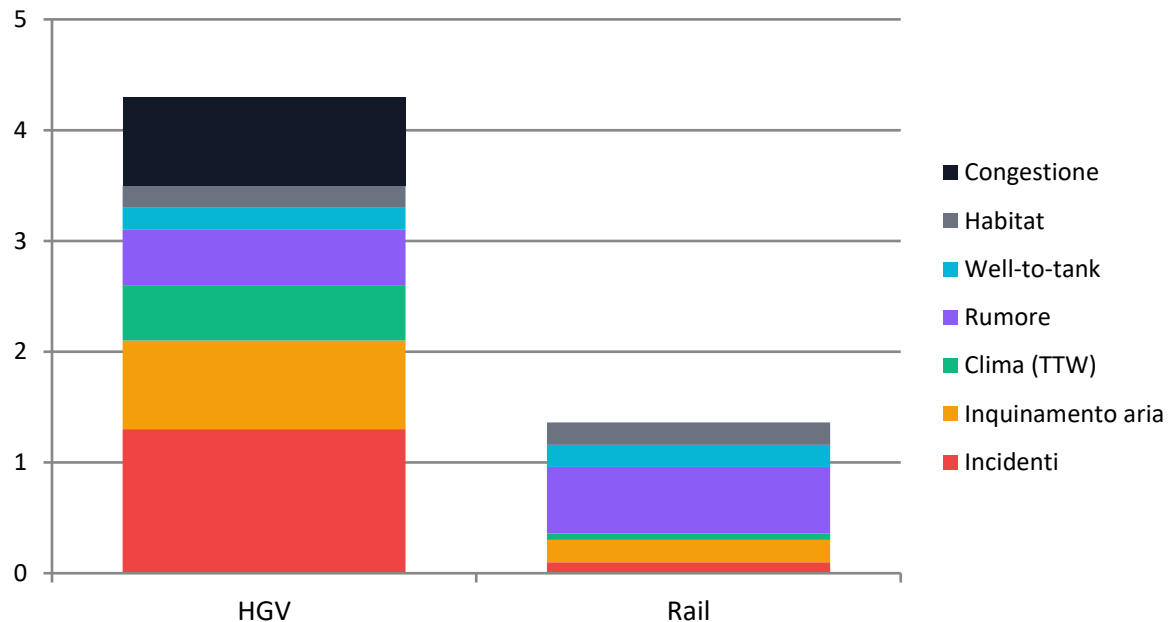
Handbook on the External Costs of Transport (Commissione Europea / DG MOVE) – (valori in €-cent per tkm)



Strada (HGV)



Rotaia (Rail)



HGV: 4,2 €-cent/tkm
Rail: 1,3 €-cent/tkm
Δ: 2,9 €-cent/tkm

OBIETTIVI E STRATEGIE PROGETTUALI

Successivamente, l'attenzione si è spostata sulla individuazione di **possibili soluzioni per superare le strozzature** che impediscono la crescita in Europa della quota merci trasportata via treno sulle medio-lunghe distanze.

Sono stati approfonditi quattro filoni di ricerca



SOLUZIONI O FILONI DI RICERCA

- ☼ Terminali di carico/scarico
- ☼ Linee ferroviarie secondarie
- ☼ Raccordi industriali
- ☼ Trasporto a carro singolo



Foto: (c) Ante Klečina



TERMINALI DI CARICO/SCARICO

Partner di progetto sul tema

Provincia di Novara

Alta disponibilità terminali, alcune merci adatte viaggiano comunque via strada. Ferrovie sospese (una con traffico merci limitato)

Turingia (DE)

Carenza di terminali nelle zone rurali, politiche territoriali, riattivazioni per pax e merci

UniNord Croazia e Contea Varaždin (HR)

Traffico verso porti Adriatico, piccoli terminali nelle stazioni lungo linee a binario semplice non elettrificate. Municipi intendono sviluppare traffico merci.

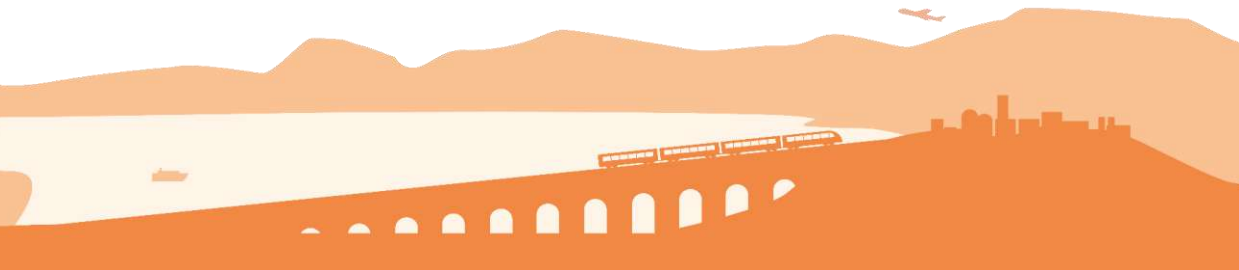


Foto: (c) Frank von Meissner

TERMINALI DI CARICO/SCARICO

Questioni aperte

- ❑ Riduzione terminali pubblici di carico/scarico merci
- ❑ Abbandono servizi merci stazioni secondarie/traffico diffuso



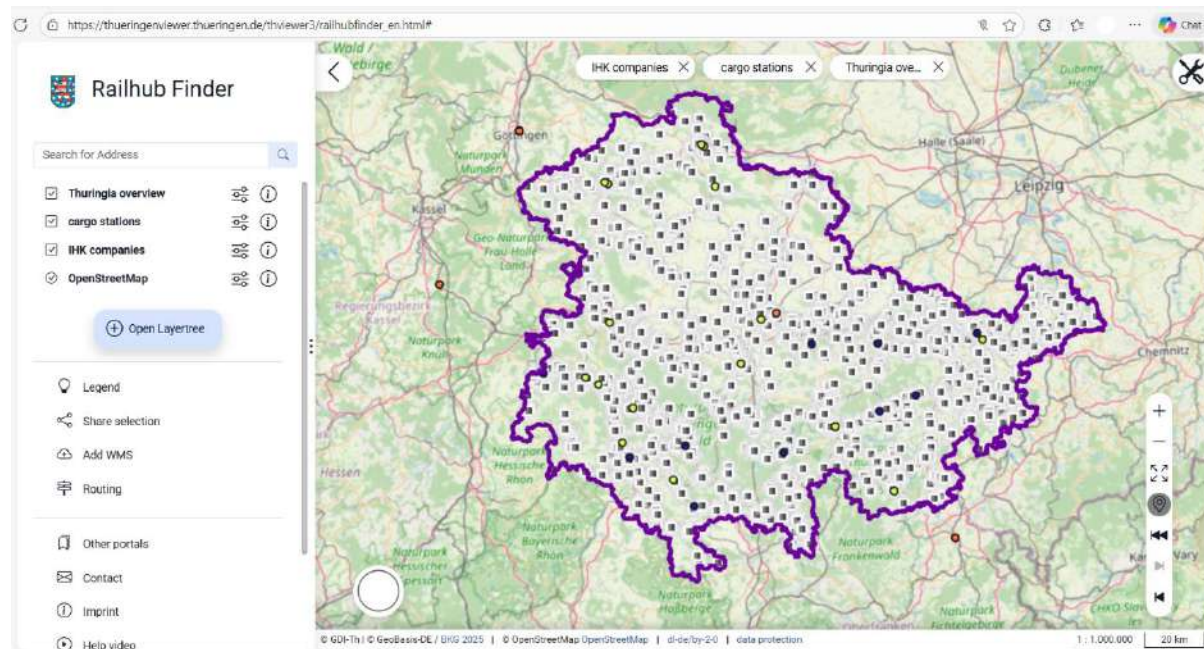
TERMINALI DI CARICO/SCARICO

Azione

di conoscenza

Piattaforma web per

- caricatori/trasportatori
 - pianificatori pubblici
- con informazioni su
- punti di carico attivi, sospesi, potenziali
 - Localizzazione caricatori



<https://www.railhubfinder.eu/en/map-module.html>

TERMINALI DI CARICO/SCARICO

https://thuingenvier.thueringen.de/thviewer3/railhubfinder_en.html

Menu

Routing

Route Planning

Reachability

Startpoint

Find a place or add a point by clicking on the map

452557.0958832416, 5053402.781656903

Optimization

Reachability by time

Maximum travel time

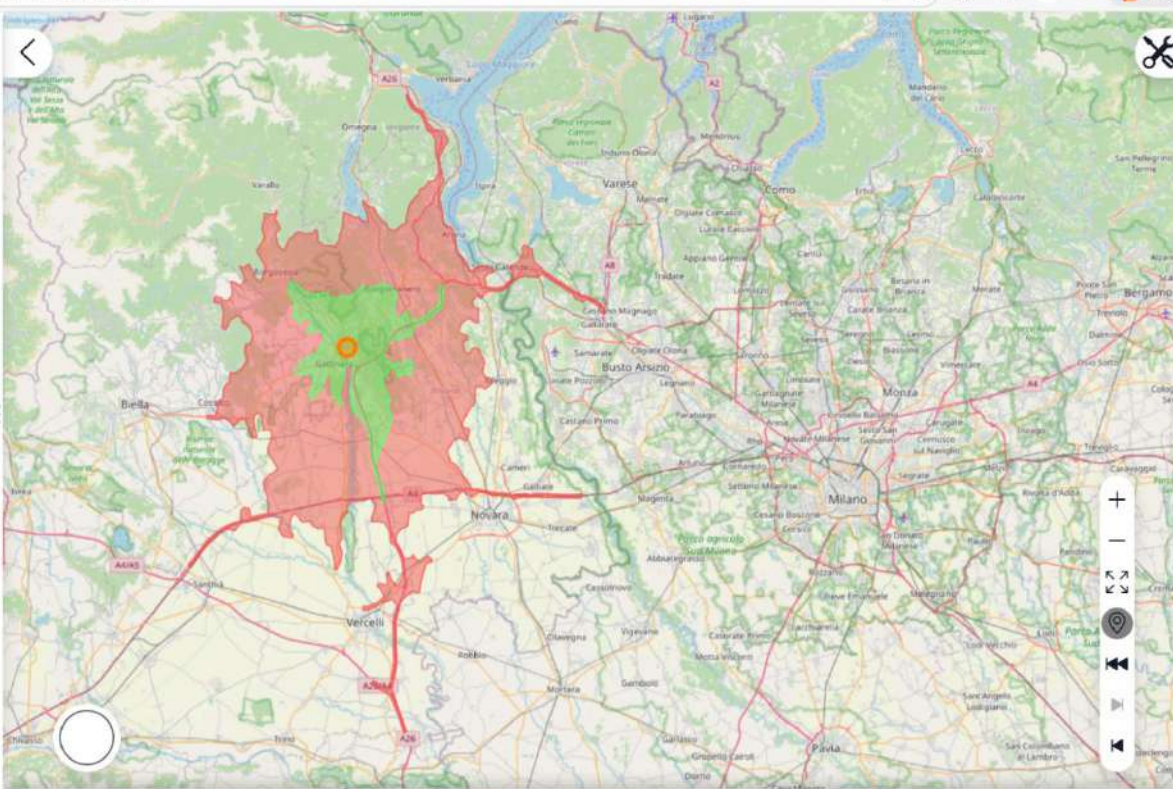
1 min 30 min 180 min

Interval

3 min 15 min 30 min

Avoid traffic routes

Calculate



© GDI-Th | © GeoBasis-DE / BKG 2025 | © OpenStreetMap OpenStreetMap | dl-de/by-2-0 | data protection

1: 500.000 10 km

LINEE FERROVIARIE SECONDARIE

Partner di progetto sul tema

Turingia (DE)

Piano territoriale



Kordis, Moravia del Sud (CZ)

Investimenti nella
elettrificazione di linee secondarie

Małopolska, ente sviluppo regionale (PL)

Investimenti in linee secondarie



Foto: (c) Ante Klečina

LINEE FERROVIARIE SECONDARIE

Questioni aperte

- ❑ Carenza di linee secondarie (in aree rurali) da cui far partire ed arrivare le merci che viaggiano sui corridoi europei
- ❑ Necessità di ricorrere a primo/ultimo miglio stradale per avere trasporto ferroviario su lunga distanza
- ❑ Richiesta di connettività ferroviaria nelle zone rurali/poco dense



Foto: (c) Ante Klečina

LINEE FERROVIARIE SECONDARIE

Azione in tre passi per la riattivazione ferrovie secondarie sospese/di scarso impiego

1. Interventi minimi
 - obiettivo percorribilità a 30 km/h solo treni merci
 - Ispezione infrastruttura e interventi minimi necessari
2. Rinnovo armamento e sistemi di circolazione e sicurezza
 - Obiettivo percorribilità a 50 km/h solo treni merci
3. Riattivazione completa con traffico passeggeri e merci

LINEE FERROVIARIE SECONDARIE

Applicazione: progetto pilota in Repubblica Ceca, con trasformazione di un raccordo in linea con traffico passeggeri

Raccordo a cementificio (Mokrá) con 2-5 treni/settimana



RACCORDI INDUSTRIALI

Partner di progetto sul tema

Istituto Trasporti Ljubljana (SI)

Circa 200 raccordi in tutta la Slovenia (56% attivi),
la maggior parte connessi a stazioni viciniori

Università di Žilina (SK)

Traffico raccordi stabile o in crescita ma numero
di raccordi attivi diminuisce

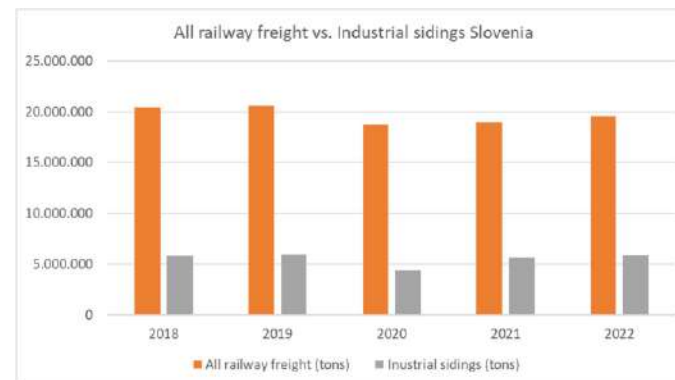
57 raccordi attivi regione Žilina

Rail Cargo Hungary (HU)

189 raccordi in regione Dél-Alföld



Fonte: Prometni Institut Ljubljana



Fonte: SŽ-
Tovorni
promet
(Slovenia)

RACCORDI INDUSTRIALI

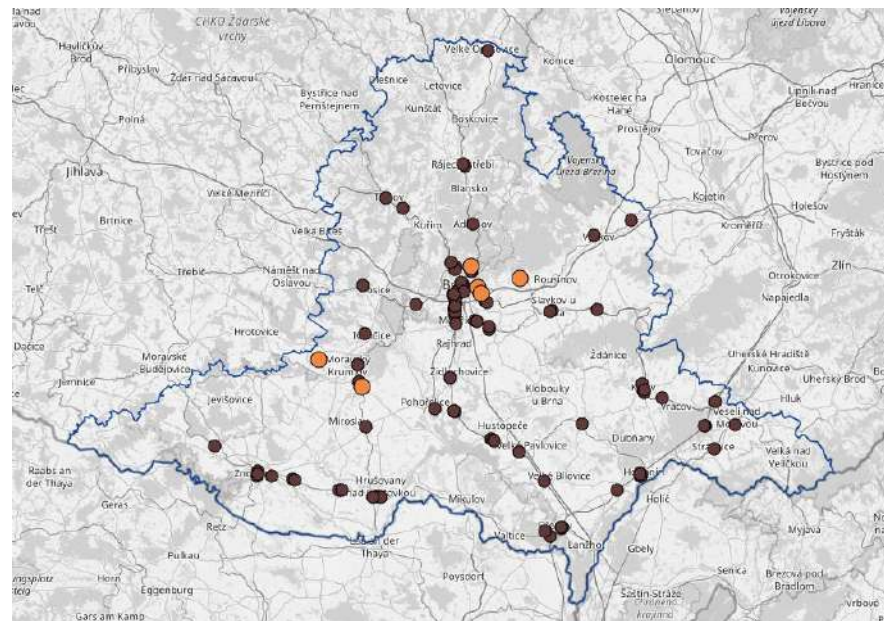
Partner di progetto sul tema

Kordis Sud Moravia (CZ)

Circa 100 raccordi, soprattutto materie prime come rinfuse

Turingia (DE)

Circa 80 raccordi, soprattutto materie prime come rinfuse, alcuni attivati recentemente ma nel complesso in declino



Fonte: Regione sud Moravia

RACCORDI INDUSTRIALI

Questioni aperte

- ❑ Efficienza logistica per grandi quantità di merci
- ❑ Impianti speciali per tipo di merce
- ❑ Trasporto multimodale (es. via porti)

Ma...

elevati costi e sistema autorizzativo e operativo impegnativo



Foto: Acroni Jesenice

RACCORDI INDUSTRIALI

Azione

Punto di vista ente pubblico

Sistema multicriteri di supporto alla scelta dei raccordi

- di cui supportare l'apertura/la realizzazione (nelle figure)
- di cui supportare il mantenimento

Main and Sub parameters	Weight	1 Novo Mesto	2 Črnomelj	3 Ribnica	4 Mirna Peč	5 Grosuplje	6 Ivančna Gorica
Potential Volume of the wagons per year	9						
Over 5000	9						
5000-2500	8						
2500-1000	7						
1000-500	4	36				36	
500-250	2		18	18			
250-0	1				9		9
Distance between area and railway station	9						
0-500 m	9					81	
500-1000 m	7			63			63
1000-2000 m	5	45	45		45		
Over 2000 m	3						
Line electrification	7						
Line electrification	7						
Without electrification	3	21	21	21	21	21	21
Direct connection to rail freight corridor	7						
Yes	7						
No	4	28	28	28	28	28	28
Required infrastructure investments	10						
Up to 250.000 EUR	10						
250.000-500.000 EUR	8				80	80	80
500.000-100.000 EUR	6		60	60			
Over 1.000.000 EUR	4	40					
Total possible weights (points)	360	170	172	190	183	246	201
%	100	47%	48%	53%	51%	68%	56%
Order	1	6	5	3	4	1	2



Applicazione in Slovenia

TRASPORTO A CARRO SINGOLO

Partner di progetto sul tema

RCA HU

Sistema sussidi per carro singolo (esercitato da operatore di Stato) - circa 1/3 t trasp

Małopolska, ente sviluppo regionale (PL)

Slovacchia

TCS solo operatore di Stato, riduzione TCS

Slovenia

Rete TCS esistente sp. per particolari merci (legname)

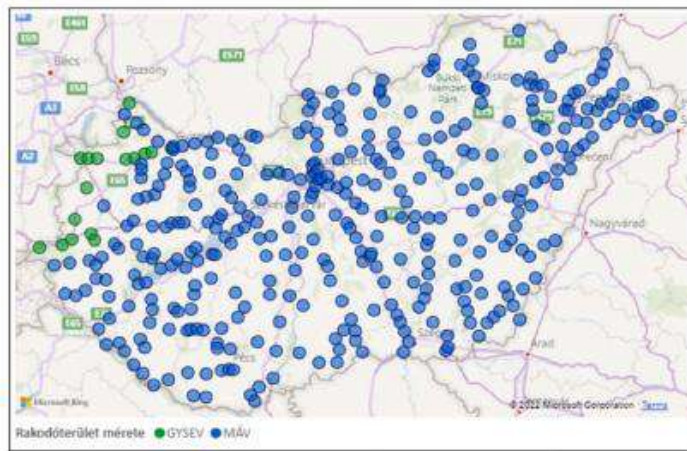


Locomotiva RCH
con 'ultimo
miglio' BE
Fonte: RCH

TRASPORTO A CARRO SINGOLO (TCS)

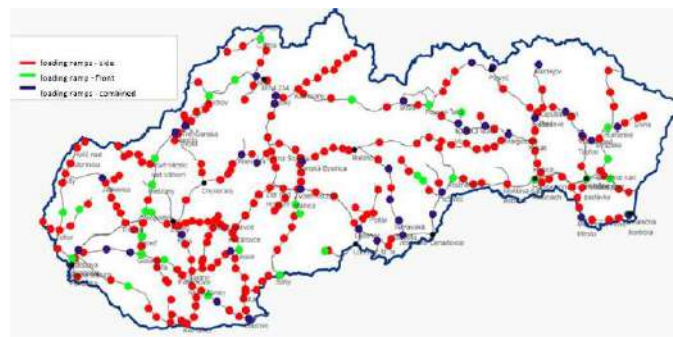
Questioni aperte

- ❑ Alti costi, mancanza di profitto, qualità dei servizi insufficiente, centri merci non raccordati, chiusi i punti di carico/scarico diffusi, cambio di paradigma di trasporto
- ❑ Possibili migliori tempi di resa e migliori prezzi?
- ❑ DAC (Digital Automatic Coupling)
- ❑ Chiusure per lavori e affidabilità, disponibilità impianti smistamento



Piani caricatori
con lunghezza
binari < 200 m in
Ungheria

Fonte: MÁV Zrt.



Piani caricatori in
Slovacchia

Fonte: ZSR

TRASPORTO A CARRO SINGOLO (TCS)

Azione

Workshop di discussione in ogni regione che ha lavorato sul progetto

Discussione tra stakeholders sulle prospettive del TCS

‘Libro verde’ su prospettive del TCS, particolarmente nelle regioni di Ungheria, Slovenia, Slovacchia, Polonia che hanno preso parte al gruppo di lavoro sul tema specifico.



Foto: (c) Ante Klečina

OBIETTIVI E STRATEGIE PROGETTUALI

Si è giunti infine alla elaborazione nei vari territori di **Regional Action Plan** per dare seguito pratico ai risultati del progetto.

Per la Provincia di Novara sono stati recepiti due argomenti:

- Il Rail Hub Finder (tematica «punti di carico»)
- Riorganizzazione del nodo ferroviario di Novara (tematica «Linee ferroviarie secondarie»)

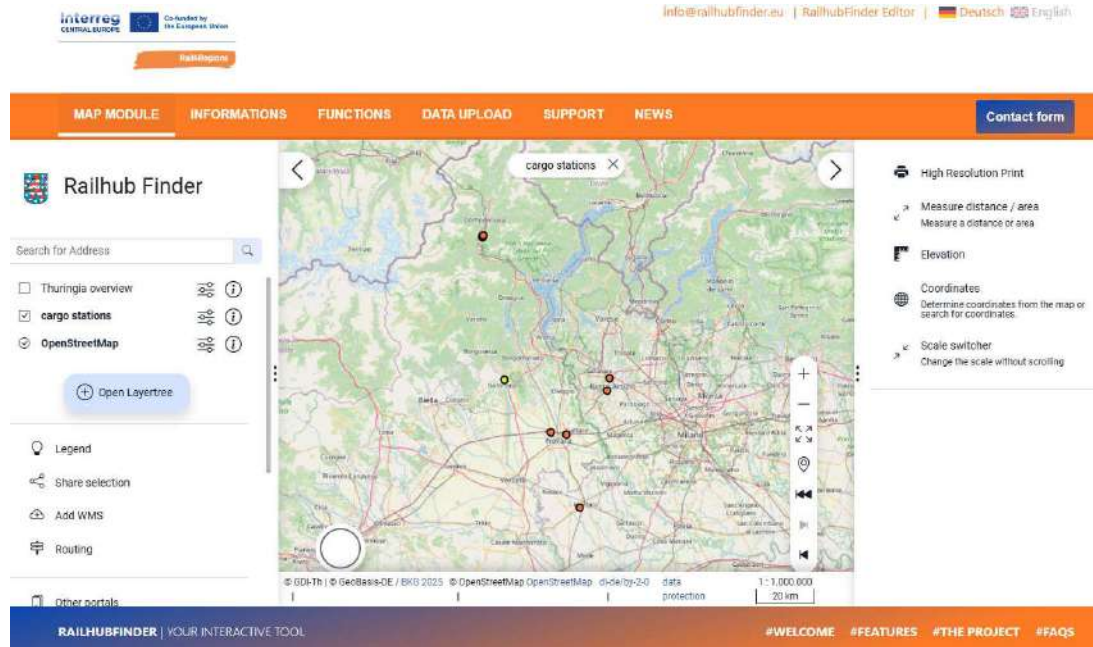
L'Action Plan della Provincia di Novara è accessibile sin d'ora tramite il sito ufficiale dell'ente:

<https://www.provincia.novara.it/it/page/progetto-rail4regions>

ACTION PLAN: RAILHUB FINDER

L'Azione mira a supportare la diffusione e l'utilizzo dello strumento RailHub Finder. Si auspica che questo strumento diventi uno **standard per i pianificatori territoriali e dei trasporti** della regione. Ciò fornirà dati per analisi di pianificazione più vicine al reale contesto operativo dei trasporti, consentendo di soddisfare le richieste di ubicazione per la **costruzione o il potenziamento di punti di accesso al sistema di trasporto ferroviario merci**.

Questo potrebbe essere utile anche per futuri aggiornamenti del **Piano Logistico della Regione Piemonte**.



<https://www.railhubfinder.eu/en/map-module.html>

ACTION PLAN: NODO FERROVARIO DI NOVARA

L'azione mira a **supportare a livello locale RFI**, il gestore della rete ferroviaria italiana, nelle attività di interfaccia con il territorio relativamente all'**ammodernamento del nodo** ferroviario di Novara.

Si tratta del primo passo di **una serie di interventi** necessari per raggiungere i livelli prestazionali previsti.

Si prevede che l'ammodernamento **aumenterà la capacità del traffico ferroviario**, in particolare per le merci in transito e destinate ai terminal strada-rotaia locali.



Rail4Regions

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!!

Andrea Rosa - Fulvio Quattrocchio - Giancarlo Bertalero - Valerio Cipolli
(consulenti della Provincia di Novara)



www.interreg-central.eu/projects/rail4regions/
www.provincia.novara.it/PoliticheComunitarie/Rail4Regions/index.php



rail4regions@provincia.novara.it



www.linkedin.com/company/rail4regions/posts/?feedView=all