

Spett.le

Autorità di Regolazione
dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Bolzano 22 maggio 2014

Email: pec@pec.autorita-trasporti.it

N. Rif: 14.12.0016U.001

Oggetto: Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014

Rail Traction Company S.p.a. (RTC) è una società di trazione ferroviaria privata fondata nel febbraio 2000 in seguito alla liberalizzazione dei trasporti ferroviari in Italia e in Europa. RTC è stata la prima impresa ferroviaria privata ad effettuare un servizio di treni merci lungo l'asse del Brennero, assicurando servizi di trazione ferroviaria agli operatori logistici del trasporto merci che operano sia in ambito intermodale che tradizionale.

Lo spirito della liberalizzazione del mercato ferroviario è stato il motore che ha sempre spinto RTC ad agire in tutti gli ambiti al fine di rendere la propria offerta di mercato sempre più concorrenziale nell'ottica di perseguire la propria Mission aziendale: *“Trasferire su rotaia il trasporto su gomma garantendo elevati standard di sicurezza, ambiente e qualità”*.

Per quanto sopra RTC giudica molto positivo l'approccio alle problematiche descritte nel documento di consultazione allegato come documento A alla Delibera AdT del 17 aprile 2014, n. 24 che codesta On.le Autorità sta portando avanti.

A tal fine RTC vuole fornire il proprio personale contributo, oltre a quelli già inseriti nel documento dell'associazione Fercargo, in merito al quesito 11.1 *“Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità che si ritiene siano attualmente presenti nelle aree ove i servizi di manovra vengono forniti da un gestore unico”*.

Nel corso del 2012 il GI ha reso nota la sua volontà di volersi ritirare dai servizi di manovra che svolgeva negli impianti ferroviari e di voler concedere l'autoproduzione alle Imprese Ferroviarie. Successivamente il GI ha rivisto la propria posizione andando a definire nel PIR una lista di

Direzione – via Brennero 7/A, 39100 Bolzano – tel: +39 0471 1885060; fax: +39 0471 058951 – email: direzione@rattraction.it

Rail Traction Company S.p.A. – von der STR AG kontrollierte Gesellschaft
Rechtsitz: Brennerstrasse 7/A, 39100 Bozen
tel: +39 0471 1885060, fax: +39 0471 058951
MwSt. 02244220212 – St. 05960801008 – HR Bozen Nr. 165136
Gesellschaftskapital € 7.150.000

Rail Traction Company AG – Società controllata da STR S.p.A.
Tel: +39 0471 1885060, Fax: +39 0471 058951
Sede legale: Via Brennero 7/A, 39100 Bolzano
P. IVA 02244220212 – C.F. 05960801008 – REA di Bolzano n. 165136
Capitale Sociale € 7.150.000

impianti, di norma quelli con maggior volume di traffico, dove la manovra doveva essere affidata a un GU al fine di ottimizzare la potenzialità dell'impianto stesso. Lo stesso GI ha poi provveduto ad individuare, per i suddetti impianti, l'operatore più idoneo allo svolgimento dell'incarico di Gestore Unico che nella maggioranza dei casi è risultato essere un'impresa del Gruppo FS (Terminalitalia per Verona, Serfer per Milano Segrate, ecc.) nonostante altre IF si fossero candidate ripetutamente a ricoprire tale incarico.

Con riferimento a quanto sopra, RTC ha presentato sia al GI che ad URSF un documento contenente, per ciascun impianto di proprio interesse, una serie di modifiche tecniche/organizzative da mettere in atto per l'espletamento del suddetto servizio (per il dettaglio si rimanda al documento allegato) a cui però non è mai stato dato seguito. Tali modifiche oltre a voler perseguire la modernizzazione degli scali garantirebbero anche una razionalizzazione delle attività con conseguente riduzione dei costi per l'IF al fine di rendere il mercato ferroviario più competitivo nei confronti del trasporto su strada.

Certi di un vostro interessamento per quanto da noi esposto si porgono

Cordiali Saluti.



Dott. Harald Schmittner

Rail Traction Company	Manovra in autoproduzione Rail Traction Company	
Area Operativa		
Dossier Impianti RFI		PAGINA 1 di 4

MANOVRA IN AUTOPRODUZIONE RAIL TRACTION COMPANY

INDICE

1.	Premessa.....	2
2.	Riferimenti normativi.....	2
3.	Definizioni e acronimi.....	2
4.	Situazione Verona Quadrante Europa.....	2
4.1.	Modifiche strutturali all'impianto di Verona QE	3
5.	Proposta RTC per la gestione delle manovre del nodo di Verona	3
5.1.	Modifiche organizzative al servizio di estrazione/introduzione treni con manovre in autoproduzione da parte di RTC	3
6.	Situazione Trieste Campo Marzio	4
6.1.	Modifiche strutturali all'impianto di Trieste Campo Marzio	4
7.	Proposta RTC per la gestione delle manovre a Trieste Campo Marzio.....	4

Rail Traction Company	Manovra in autoproduzione Rail Traction Company
Area Operativa	
Dossier Impianti RFI	PAGINA 2 di 4

1. Premessa

Il presente documento ha la finalità di riepilogare le proposte di modifiche tecniche e gestionali inoltrate da Rail Traction Company ad RFI nel corso del 2012 atte ad ottimizzare le attività di presa e consegna dei treni negli scali ferroviari dove la manovra è attualmente gestita da RFI o da un soggetto terzo da essa individuato. Il documento, rispetto alla versione precedente, è stato integrato con le proposte di RTC in merito alle manovre da svolgersi nel nodo di Verona (autoproduzione) e nella stazione di Trieste Campo Marzio (gestore unico/autoproduzione).

2. Riferimenti normativi

Decreto ANSF n° 04/2012 "Emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la circolazione ferroviari" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria.

3. Definizioni e acronimi

IF	Impresa Ferroviaria
IFN	Infrastruttura ferroviaria nazionale
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RTC	Rail Traction Company S.p.A.

4. Situazione Verona Quadrante Europa

Verona Quadrante Europa è suddivisa in due aree: terminal carico/scarico merci e stazione partenza/arrivi treni.

Il terminal è composto da un fascio binari così configurato:

- 5 binari serviti da gru a portale per un lunghezza complessiva di circa 600 metri;
- 6 binari serviti da gru a portale per un lunghezza complessiva di circa 500 metri;
- 4 binari serviti da gru gommate;
- 2 aste di manovra/sosta veicoli.

La stazione di Verona QE è costituita da un fascio binari arrivi/partenze composto da 18 binari e da 6 binari di manovra/sosta veicoli.

I movimenti di manovra tra i fasci binari della stazione e quelli del terminal sono gestiti direttamente dal Dirigente Movimento di RFI tramite scambi telecomandati protetti da segnali bassi che garantiscono il rispetto del principio n° 19.20 del Decreto ANSF n° 04/2012. "Un movimento di manovra può avvenire contemporaneamente al movimento di un treno quando:

- ✓ L'istradamento e l'itinerario sono indipendenti per disposizione d'impianto;
- ✓ I collegamenti di sicurezza garantiscono, con la concessione dell'autorizzazione al movimento al treno, la completa indipendenza tra l'itinerario e l'istradamento"

e del principio n° 19.21: "Può essere ammesso un movimento di manovra contemporaneamente ad un movimento di treno pur essendo convergenti l'istradamento e l'itinerario, purché il movimento di manovra sia regolato mediante segnali di terra specifici per le manovre e siano messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad evitare che il movimento di manovra oltrepassi il punto di convergenza con l'itinerario del treno, tenendo conto delle caratteristiche del binario, delle caratteristiche del materiale rotabile e delle condizioni ambientali".

In base a quanto sopra l'esecuzione delle manovre in autoproduzione presso l'impianto di Verona QE non comporta né rischi per la sicurezza dell'esercizio né un calo della produttività.

In particolare si sottolineano i seguenti vantaggi:

- l'esecuzione della manovra di estrazione del materiale del treno direttamente dall'IF titolare del trasporto consente un'ottimizzazione delle attività propedeutiche alla partenza (verifica tecnica, prova del freno) che garantirebbero una riduzione dei tempi di occupazione dei binari di arrivo/partenza della stazione,
- l'impegno di squadre manovra dell'IF stessa comporta una riduzione dei tempi di attesa di intervento dell'operatore di manovra e la riduzione di possibili sovrapposizioni con movimenti di manovra richiesti per materiali di altre IF consentendo un più rapido sgombero dei binari di carico/scarico del terminal.

Rail Traction Company	Manovra in autoproduzione Rail Traction Company
Area Operativa	
Dossier Impianti RFI	PAGINA 3 di 4

4.1. Modifiche strutturali all'impianto di Verona QE

In data 09/05/2012 RTC ha proposto con lettera 12.12.024U.001 il prolungamento di circa 100 metri della linea aerea elettrificata proveniente dai binari di stazione fino alla traversa limite dei binari di carico/scarico del terminal. Tale modifica consentirebbe:

- l'introduzione/estrazione dei materiali dei treni direttamente con la locomotiva elettrica titolare del treno riducendo ulteriormente i tempi di occupazione dei binari di stazione per la sostituzione della locomotiva diesel con quella elettrica;
- riduzione dei costi di manovra per l'eliminazione dell'impiego di un mezzo diesel (elevato costo carburante e costo di manutenzione molto oneroso);
- riduzione dell'impatto ambientale per l'eliminazione di emissione di fumi di scarico.

5. Proposta RTC per la gestione delle manovre del nodo di Verona

A seguito delle analisi organizzative svolte e degli incontri tenutesi con RFI e URSF, per quanto concerne il nodo di Verona, RTC propone di svolgere a suo carico le seguenti attività:

- Verona QE (sperimentazione di un anno):
 - estrazione/introduzione di tutti i treni di propria competenza da e per i binari del terminal (Terminalitalia e Teminalgate) a/da quelli della stazione di Verona QE;
 - estrazione/introduzione di tutti i treni di propria competenza da e per i binari di presa e consegna del consorzio ZAI a/da quelli della stazione di Verona QE;
- Verona Porta Vescovo: gestione delle manovre in qualità di Gestore Unico.

5.1. Modifiche organizzative al servizio di estrazione/introduzione treni con manovre in autoproduzione da parte di RTC

Nell'ambito dell'analisi dell'organizzazione delle manovre di estrazione ed introduzione dei treni da e per il terminal di Verona QE, RTC ha individuato una serie di interventi organizzativi atti a migliorare sensibilmente le tempistiche di predisposizione del treno, a valle dell'attività di handling, alla partenza dalla stazione di Verona QE. In particolare il posizionamento in testa al treno della nostra locomotiva di manovra subito dopo la messa a disposizione del materiale da parte di Terminalitalia. Tale attività comporta i seguenti vantaggi:

- miglioramento delle gestione della sicurezza del personale nell'ambito dell'attività di estrazione/verifica e formazione treno in quanto il coordinamento dell'attività viene svolto esclusivamente tra personale di RTC (IF certificata OHSAS18001);
- eliminazione del perditempo dovuto alla messa in atto delle azioni mitigative ai rischi connessi con la sicurezza del lavoro richieste da Terminalitalia (applicazione/rimozione bandiera rossa in testa al treno);
- eliminazione dei tempi tecnici necessari al passaggio di consegna del treno da IF a gestore manovra e viceversa connessi all'applicazione della nota RFI 7590;
- riduzione dei tempi di occupazione del binario di partenza della stazione di Verona QE a seguito dello svolgimento della prova del freno che viene eseguita all'interno del terminal in parallelo alle attività di verifica tecnica e formazione;
- razionalizzazione della dislocazione logistica del personale di formazione e verifica con conseguente eliminazione dei tempi di spostamento interni tra terminal e stazione di Verona QE a seguito dell'applicazione di quanto esposto al punto precedente;

Rail Traction Company	Manovra in autoproduzione Rail Traction Company
Area Operativa	
Dossier Impianti RFI	PAGINA 4 di 4

- riduzione dell'occupazione dei binari del terminal a seguito dell'eliminazione del tempo necessario al posizionamento della locomotiva del gestore di manovra e al carico dell'aria del treno che attualmente avviene solo al termine delle nostre attività di verifica e formazione.

6. Situazione Trieste Campo Marzio

La manovra nello scalo terminale raccordato di Trieste Campo Marzio è attualmente gestita da RFI e da Serfer (autoproduzione Trenitalia), per quanto concerne lo spostamento dei materiali dei treni dai binari di arrivo/partenza al varco portuale, e da Adriafer per quanto concerne la movimentazione all'interno del porto da e per i moli di carico e scarico. Quest'ultima impresa risulta essere l'unica autorizzata ad eseguire attività di manovra all'interno del porto e costituisce di fatto un monopolio.

Complessivamente il costo delle manovre eseguite da RFI e da Adriafer incide per il 50% sul costo complessivo del trasporto da Trieste Campo Marzio a Tarvisio Bosco Verde. Alla luce di quanto sopra RTC ha avanzato richiesta di autoproduzione a RFI in data 09/05/2012 con lettera 12.12.024U.001. Tale attività consentirebbe di:

- Ottimizzare il servizio con conseguente riduzione dei costi per la manovra che si rifletterebbero sul costo finale del trasporto venduto al cliente;
- A fronte di prezzi più convenienti si otterebbe un aumento della competitività nei confronti del trasporto su gomma con un probabile incremento della produttività del porto di Trieste.

L'autorizzazione alla manovra anche all'interno del porto costituirebbe un ulteriore miglioramento dei suddetti aspetti con l'aggiunta di una riduzione dei tempi di manovra dovuta all'eliminazione del passaggio di consegne tra i due soggetti che ad oggi eseguono le manovre.

6.1. Modifiche strutturali all'impianto di Trieste Campo Marzio

In data 09/05/2012 RTC ha proposto con lettera 12.12.024U.001 l'elettrificazione fino ai binari di presa e consegna che nel caso di concessione della manovra in autoproduzione da parte di RFI consentirebbe:

- l'introduzione/estrazione dei materiali dei treni al varco del porto direttamente con la locomotiva elettrica titolare del treno riducendo i tempi di occupazione dei binari di stazione per la sostituzione della locomotiva diesel con quella elettrica;
- riduzione dei costi di manovra per l'eliminazione dell'impiego di un mezzo diesel (elevato costo carburante e costo di manutenzione molto oneroso);
- riduzione dell'impatto ambientale per l'eliminazione di emissione di fumi di scarico.

7. Proposta RTC per la gestione delle manovre a Trieste Campo Marzio

A seguito delle analisi organizzative svolte e degli incontri tenutesi con RFI e URSF, per quanto concerne l'impianto di Trieste Campo Marzio, RTC si propone di ricoprire il ruolo di gestore unico della manovra. Nel caso in cui non sia possibile dar seguito a questa richiesta RTC richiede l'autoproduzione della manovra dei treni da e per il porto di Trieste sottolineando che allo stato attuale sono già attivi due operatori di manovra (RFI e Serfer). Lo svolgimento delle attività di manovra da parte di RTC comporterebbe inoltre la riduzione dei tempi tecnici necessari al passaggio di consegna del treno da IF a gestore manovra e viceversa connessi all'applicazione della nota RFI 7590 riducendo conseguentemente l'occupazione dei binari di stazione.