

NOTA SCHEMA ATTO DI REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI MANOVRA

Premessa

Riteniamo che negli impianti situati lungo il reticolo logistico nazionale taluni dei quali strategici nel collegamento con il confine estero, il servizio di manovra - appannaggio del primo e dell'ultimo miglio ferroviario – sia la variabile determinante in grado di attestare o, diversamente, compromettere la qualità del servizio di trazione e allo stesso tempo variabile che condiziona fortemente la performance complessiva dell'offerta dell'intero sistema ferroviario (puntualità ed efficacia qualitativa del servizio) sia nazionale che internazionale, dovendo i treni diretti in Europa presentarsi all'appuntamento destinato e dedicato al cambio di trazione.

Nella identificazione dei KPI (Key Performance Index) andrebbero previsti indicatori della qualità del servizio di manovra che non possono e non devono prescindere da diversi fattori:

1. capacità produttiva e di uso effettivi dell'impianto stesso, funzione della lunghezza e del numero di binari a disposizione per la composizione dei treni, aree di manovra ferroviaria da un lato e dal modello di esercizio scelto nella gestione dei traffici in ingresso/uscita e delle attività di lavorazione dei carichi e degli scarichi;
2. dotazione di risorse umane e di locomotori di manovra funzionanti, in uno stato d'uso e di obsolescenza adeguati al livello di produzione effettivo dichiarato come erogabile, con una scorta sempre disponibile al service se necessario; possibilità di condivisione dei locomotori di manovra con altri impianti;

Un indicatore che può concretamente esprimere la qualità e l'efficacia del servizio erogato che il gestore del servizio deve preventivamente dimostrare di potersi impegnare ad erogare:

Numero di treni consegnabili/consegnati all'Impresa Ferroviaria nell'unità di tempo dell'analisi (settimana/mese/trimestre) con un ritardo di max 15 minuti rispetto alla HLR contrattualizzata sul numero di treni complessivi effettuabili/effettuati nell'unità di tempo dell'analisi;

Riteniamo infatti che la puntualità e il rispetto delle MAD e delle HLR in tale operatività abbia un peso preponderante sul *transit time* del treno e dunque sul rispetto della MAD commerciale venduta al cliente che ha determinate e stringenti esigenze di consegna e quindi di carico.

Nelle pianificazioni preventive della stima della capacità produttiva che un impianto può garantire si deve tenere conto in via predittiva delle criticità che sopraggiungono nella gestione operativa, via via che il livello di saturazione dell'impianto raggiunge il suo culmine.

Questo spesso e sistematicamente genera disfunzioni nelle manovre, ritardi in partenza fortemente condizionanti la performance dei treni, in alcuni casi addirittura soppressione del treno messo a disposizione del trazionista con un ritardo tale da impedirne la partenza. Possibili cause: intasamento/sovraccarico della struttura, avarie a locomotori obsoleti e in numero insufficiente, intasamento della capacità d'uso dell'impianto.

Ciò detto, qualunque decisione organizzativa relativa al modello di esercizio di cui un impianto intende dotarsi può variare nel corso dell'anno in funzione della domanda crescente di treni da attestare. Se in un terminal di minori dimensioni (sotto le 100.000,00 UTI movimentate annualmente) si stima un numero minimo di 3 treni al giorno per binario e negli impianti di

maggiori dimensioni fino a un massimo di 6 treni al giorno, un incremento della produttività non può che realizzarsi attraverso operazioni che liberano i binari dai rotabili scaricati (manovra fuori i vuoti) per introdurre i treni da lavorare.

Dovrebbe tuttavia essere escluso dagli accordi contrattuali il potenziale ribaltamento all'operatore dei costi incrementali per aumentare la produttività del Terminal e la sua capacità di uso.

E d'altra parte, nell'accordo commerciale proposto che contiene la quotazione economica dei servizi terminalistici nessuna menzione viene fatta in relazione a tali manovre configurandosi per loro natura come operatività necessaria e funzionale al Terminal per garantire al cliente gli slot venduti con i servizi annessi.

Per quanto attiene i servizi, all'interno dei Terminal e legato comunque alle manovre a nostro avviso sarebbe di interesse strategico se venisse chiaramente identificata l'area della manutenzioni, siano esse predittive, preventive o correttive per le criticità nella funzionalità e conformità dei rotabili.

E' assolutamente opportuno infine allineare la durata minima del contratto di manovra agli effettivi investimenti fatti da parte dei diversi soggetti interessati.

Al fine di definire al meglio il range di applicazione delle misure ART, riteniamo che i terminali con già un unico gestore (funzionante ed efficace) dovrebbero essere stralciati dalla lista.

Osservazioni sulle Misure

Misura 5.4 c)

l'individuazione del soggetto che rappresenta gli operatori comprensoriali deve essere fatta con incarico gratuito.

Misura 5.4 d)

È auspicabile che l'affidamento possa avvenire *ad uno o più degli operatori comprensoriali (anche raggruppati con contratto di Rete)* e che il «Gestore Unico», al quale sono attribuite unitariamente le funzioni relative alla commercializzazione possa operare relativamente all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria attraverso modelli di contratti di rete in cui le attività siano operate da operatore comprensoriale facente parte la rete.

Misura 5.4 h)

Risulta essere elemento di competitività il fatto che l'operatore comprensoriale, o il soggetto terzo dovrà essere scelto in funzione della capacità di garantire e favorire una sinergia operativa nella gestione degli impianti di servizio o raccordato, anche nell'ottica di soddisfare il nuovo approccio del regolamento europeo "[REGULATION \(EU\) No 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight](#)" che stabilisce lo sviluppo di corridoi ferroviari secondo i quali è possibile prenotare e gestire una traccia del servizio ferroviario coinvolgendo il gestore del

terminal che sarà attore attivo nella definizione dei servizi e della capacità (es. Rail Freight Corridor 3 <http://scanmedfreight.eu/>).

Deve inoltre essere garantito un quantitativo minimo annuo di traffico / manovre da parte degli operatori comprensoriali, con relative penali in caso di non raggiungimento.

Misura 5.4 i)

Il Gestore Unico deve dare idonea garanzia di affidabilità economica / garanzia finanziaria.

Misura 6.1

Aggiungere la possibilità di assegnare le locomotive di manovra di RFI anche in noleggio (a prezzi concorrenziali) con eventuale patto di riacquisto.

Misure 8 e 10

Al fine di garantire l'efficienza economica ed operativa come enunciato in queste misure si rende necessario un approccio omogeneo nell'utilizzo di strumenti informatici utili a perseguire tali obiettivi. In tale contesto è fondamentale la messa a disposizione del sistema PICMOVE da parte di RFI, sistema già oggi utilizzato in alcuni impianti della rete nazionale. Il PICMOVE potrebbe essere anello di giunzione tra le informazioni in tempo reale della circolazione dei treni nella rete (fornendo partenza dall'impianto di origine, posizionamento in tempo reale, ETA, ecc.) e il contesto operativo del comprensorio, in cui tutte le imprese ferroviarie si obbligano a interfacciarsi con i sistemi propri di gestione di circolazione e comunque fornendo tutti i dati relativi al treno (n° carri, tipologia, stato, ecc.)
