



**Modalità di partecipazione alla Call for input sulle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria. Procedimento avviato con delibera n. 30/2016.**

**I soggetti interessati a partecipare alla Call for input di cui all'allegato A) sono pregati di far pervenire all'Autorità le loro osservazioni o proposte entro le ore 24:00 del 16 settembre p.v. Le suddette osservazioni, recanti il titolo "Input sulle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria" nonché l'indicazione del mittente, potranno essere inviate, esclusivamente in formato editabile, al seguente indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)**

**Le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità, all'indirizzo [www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it). I partecipanti alla Call for input possono avanzare motivata richiesta di mantenere riservata parte dei dati o delle informazioni trasmesse. In tal caso, le osservazioni dovranno essere fornite sia in versione "riservata", che in versione "pubblica"; diversamente il testo ricevuto sarà pubblicato integralmente.**



**Input sulle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.**

**Mittente:       AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO**

La gestione dei raccordi e dell'ultimo miglio ferroviario rappresenta un aspetto estremamente importante per l'intera catena logistica. Come recita infatti il "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", *l'esistenza e qualità dei collegamenti ultimo miglio dovrebbero essere tratti distintivi della qualità dell'offerta portuale*. Il modulo dei treni ricevibili ed operabili in porto, il layout, lo stato manutentivo e l'adeguamento tecnologico/infrastrutturale dei binari, le modalità di svolgimento delle manovre, determinano la competitività di uno scalo nel traffico merci su rotaia. Per quanto riguarda il porto di Livorno, sebbene siano stati compiuti passi in avanti dal punto di vista infrastrutturale come riportato dallo stesso PSNPL (persistono alcune criticità come ad esempio alla stazione di Livorno Calambrone il binario corto lato interporto e il binario singolo ACEI per le merci pericolose), le difficoltà che permangono nel favorire un incremento della quota modale ferroviaria testimoniano come l'intervento fisico sia condizione necessaria ma non sufficiente a migliorare la qualità del servizio di manovra. Inoltre con i lavori di elettrificazione dei binari fino al Terminal Darsena Toscana e la nuova stazione della Darsena, la manovra ferroviaria all'interno dello scalo labronico subirà a breve una piccola rivoluzione, in quanto i treni blocco potranno essere composti direttamente in banchina e inoltrati in linea bypassando Calambrone. Si tratta di uno scenario completamente nuovo per Livorno e l'incremento di traffico ferroviario atteso con il nuovo intervento comporta inevitabilmente una riorganizzazione del servizio ed una pianificazione delle attività da parte dell'organo di manovra in termini di risorse umane e mezzi. Il nuovo layout del porto avrà infatti ricadute sia sul modello di esercizio che sugli equilibri economici del sistema.

In questo senso, il confronto tra AdSP, Interporto Vespucci e organo di manovra, ha confermato l'esigenza che la nuova gara individui un unico soggetto addetto alla trazione ferroviaria per



l'intero impianto di Livorno (porto e interporto) e porto di Piombino, ponendo in essere tutte le attività amministrative necessarie a garantire l'avvio del servizio con decorrenza 1 gennaio 2018 ed eventualmente con durata superiore ai 3 anni per consentire un concreto investimento tecnico ed economico da parte del futuro vincitore. Le parti convengono la necessità di procedere ad un affidamento unitario del servizio di manovra (che deve essere unica senza la distinzione tra primaria e secondaria), indipendentemente dalla proprietà delle aree, per garantirne la gestione efficiente. Questi temi sono peraltro già stati discussi e condivisi da APL e dai vari raccordati dell'impianto di Livorno in occasione dell'incontro dell'8 febbraio scorso a Roma presso la sede del Gruppo FS, riunione avente come oggetto la delibera ART n°104/2015 prescrizione 5.2.1..

Un modello di gestione unitaria già previsto dall'Accordo interistituzionale del 18 dicembre 2013 (APL, Interporto Vespucci, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno, Comune di Collesalvetti), per un servizio di manovra ferroviaria esteso quindi ad aree periportuali contigue ed aree non in prossimità del perimetro portuale, e che, nel quadro più ampio di un'azione di sistema, sviluppi un modello di governance nell'ottica di un'integrazione logistica della piattaforma costiera toscana.

Un approccio metodologico che secondo il principio dell'Autorità di Sistema Portuale e del relativo ambito territoriale di area vasta coordini porti, retroporti, strutture interportuali e piattaforme logistiche, facendo "buon uso" degli strumenti normativi e istituzionali in vigore, costituendo un modello per il conseguimento di economie di scala, di scopo e di rete nei servizi ferroviari.

Risulta infatti evidente come, al fine di cogliere pienamente il potenziale delle nuove opere infrastrutturali in fase di ultimazione (innesto diretto sulla tirrenica) e programmate (scavalco della linea tirrenica e collegamenti con l'hinterland), la gestione operativa possa essere affrontata in maniera efficace solamente mediante un approccio di sistema che integri i vari impianti.

Dal punto di vista contrattuale risulta imprescindibile un collegamento organico e strutturato tra Contratto e Carta dei servizi, dove vengano definiti standard di qualità con incentivi in caso di raggiungimento degli obiettivi e penali in caso di disservizio. Per quanto riguarda l'elemento infrastrutturale e la dotazione di macchine e mezzi, un modello di gestione necessita di investimenti in collegamenti efficaci tra gli impianti, parco circolante efficiente, strutture di deposito carri-locomotori, officine, personale tecnico qualificato, il tutto monitorato e controllato da un software di gestione facente capo ad un'unica cabina di regia. Sarebbe opportuno avviare



un'attività tesa alla diffusione sensoristica in ambito ferroviario: ciò consentirebbe di monitorare l'occupazione dei binari, programmare campagne di manutenzione dell'armamento (anche per mezzo di treno diagnostico), aumentare la sicurezza per gli attraversamenti a raso (soprattutto nel caso di porti storici con viabilità promiscua), controllare per mezzo di sensori termici le merci pericolose in sosta/transito, monitorare il parco circolante fornendone la localizzazione real time. L'elemento innovativo/tecnologico si rivela dunque fondamentale nell'ottica di una gestione unitaria del servizio come Decision Support System utile alla programmazione delle risorse tecniche (macchine e mezzi) e umane (forza lavoro), per la gestione di emergenze o picchi di lavoro negli impianti facenti parte dell'Autorità di Sistema Portuale. Non va trascurata l'importanza che questo strumento rappresenta per agevolare il regime sanzionatorio del contratto di servizio e giustificare penali certe e realmente applicabili.

D'altra parte oltre alle infrastrutture, la competitività di un porto si misura oramai nella disponibilità di servizi amministrativi semplificati ed efficaci, nel livello di telematizzazione delle procedure che contribuisca a ridurre i tempi del ciclo portuale, mantenendo comunque elevati standard di sicurezza nonché trasparenza delle operazioni commerciali.

In questo contesto, l'AdSP sta assumendo un ruolo proattivo, di pari passo con l'evoluzione della normativa comunitaria di settore, per promuovere l'interoperabilità dei diversi sistemi operanti nei vari nodi logistici; è infatti in fase di sviluppo sul nodo livornese l'integrazione di processo "ferro-mare" (PIL RAIL - Piattaforma Telematica del Porto), per servizi sia a medio-lungo raggio che di ultimo miglio-manovra.

Livorno, 2 Settembre 2016

**Ing. Giorgio Mainardi**

**Ufficio Sistemi logistici portuali, intermodali, interportuali**

**Dott.ssa Antonella Querci**

**Dirigente Direzione Sviluppo Innovazione**