



Servizi di manovra ferroviaria.

Verona 21.12.2016

Prot. n. 933 - 2016

Delibera A.R.T. n. 133-2016 (19.11.16)

Avvio consultazione pubblica sulle “ misure di regolazione volte a stabilire le modalità più idonee per garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.

Procedimento avviato con delibera n. 30-2016.

Lo scenario in esame - evidenza degli obiettivi.

Si ritiene che A.R.T con il provvedimento del 19 novembre scorso intenda:

- come primo obiettivo,

*prorogare i termini di una precedente delibera, la n.30-2016 del 23.03.16, attraverso la quale la stessa A.R.T aveva dato avvio ad un procedimento per stabilire **le misure più idonee per garantire economicità ed efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria** con riferimento ad alcuni impianti, (n.14) sparsi sul territorio ove si è identificata la necessità di elevare un soggetto, a Gestore Unico della manovra ferroviaria. Il nuovo termine per la conclusione del procedimento prima indicato al 30 novembre 2016 è spostato al **10.02.2017**.*

Interessante osservare, già in premessa alla citata delibera del 19.11.16, alcune sottolineature poste da A.R.T, che richiamano una ben nota precedente delibera pubblicata da A.R.T stessa, la n. 70 dell’ottobre 2014 ed in particolare la misura 11.6.2.

Tavola (a) - Rif. 133-16 Misura 4.2

Commento.

Il requisito d’indipendenza del Gestore Unico.

E’ la Comunità Europea con il famoso provvedimento Recast del luglio 2012 (recepito da Governo Italiano con provvedimento n. 112 del Luglio 2015) a prevederlo.



Servizi di manovra ferroviaria.

Quesito 1):

Il potere di mercato deve essere valutato anche localmente (non solo a livello paese), ossia nell'ambito del comprensorio ferroviario ove si condivide la scelta di un Gestore Unico, magari estendendo questa neutralità anche nei confronti del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale stesso?.

Commento.

Nel lontano 2003 era stata promulgato il D.Lgs 188-03 che recepiva alcune direttive europee del 2001 in materia ferroviaria. Una sorta di **pietra miliare** che tracciava un primo percorso di disciplina dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dei servizi con chiari obiettivi di regolamentazione e rilancio del trasporto ferroviario delle merci.

La prima stesura la cui validità si è mantenuta fino al 2007, poi sono intervenute delle modificazioni ed addirittura una totale abrogazione con l'intervento del 112-15, indicava all' art. 20 comma 4 fra le altre cose che il servizio di manovra ferroviaria fosse affidato a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie.

Quesito 2):

Era un concetto sbagliato il disposto della 188-2003 ? Avrebbe un senso riprenderlo elevando a dignità **di ruolo quello di un operatore di manovra indipendente dalle Imprese Ferroviarie**, per il quale comunque sia identificabile un percorso ad hoc di certificazione e di licenza di esercizio ferroviario? Anche se limitato ad uno scalo, un raccordo un Interporto un retro porto? L'operatore di manovra ferroviaria non va in linea.

- come secondo obiettivo:

fissare al 22 dicembre prossimo il termine per i soggetti interessati dal provvedimento del 19.11.16 per formulare osservazioni in merito allo schema di regolazione allegato al provvedimento citato.

- come terzo obiettivo:

chiarire che il regime di Gestore Unico costituisce una modalità particolare di gestione del servizio di manovra ferroviaria e che detto regime di Gestore Unico è compatibile con la possibilità per



Servizi di manovra ferroviaria.

*altri soggetti di effettuare manovre ferroviarie in auto produzione **soltanto** nel caso in cui sia assicurato il pieno coordinamento dei servizi in maniera da garantire livelli ottimali di efficienza gestionale.*

Tavola (b) Rif. 133- 16 note di lettura

Commento.

Forse andrebbe aggiunto anche il caso di “ non penalizzazione nei confronti della comunità dei fruitori dei servizi di manovra ferroviaria” .

La manovra ferroviaria si può, forse, definire un **servizio di interesse economico generale** specialmente in Interporti complessi ed articolati, dove operano una pluralità di I.F.

Quindi è condivisibile l’efficienza, l’economicità, l’ottimizzazione, la sicurezza d’esercizio ma anche il rispetto degli interessi di tutti i fruitori. **Tutti quindi obiettivi primari per un G.U. che voglia definirsi tale.**

Lo schema di regolazione.

*Anche qui partiamo dagli obiettivi, non prima aver ricordato che A.R.T. dal maggio 2016 al novembre 2016 ha visitato, con propri funzionari, alcuni **dei 14 impianti** oggetto di Gestore Unico in selezione, ottenendo certamente un quadro molto eterogeneo sia dal punto di vista delle infrastrutture che della gestione delle stesse.*

Tavola (c) - Rif. 133- 16 Misura 3.1

Commento.

A Verona Quadrante Europa, A.R.T. ha fatto visita il 04.05.2016.

L’esito dell’incontro è stato condiviso con le parti interessate in un verbale i cui termini generali sono stati recepiti in successive provvedimenti di A.R.T. (agosto 2016).



Servizi di manovra ferroviaria.

Si diceva obiettivi, la sintesi:

Obbiettivo 1a) Nel corso del 2017 dar corso al processo di **selezione dei gestori unici** della manovra ferroviaria garantendo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione, nonché l'ottimizzazione dei processi allocativi della capacità, l'economicità e l'efficienza nella gestione dei servizi di manovra;

Obbiettivo 2a) Nel corso del 2017, così come negli anni a venire, questa Autorità, considerato il ruolo sempre più strategico del sistema logistico che si interfaccia con la rete ferroviaria nazionale è destinato ad assumere, si riserva di monitorarne gli effetti, **anche in termini di integrazione efficiente della filiera logistica**, assicurandone inoltre la coerenza con l'evoluzione del quadro normativo nazionale ed europeo.

Tavola (d)- Rif. 133- 16. Note di lettura

Commento.

E' una sottolineatura importante se si pensa al caso Verona (sicuramente non il solo), nel senso che uno scalo ferroviario integrato in un Interporto (comprensivo quindi di impianti quali gli stab.ti raccordati ed i terminal) non può prescindere, per il raggiungimento di un adeguato livello di produzione (elemento fondamentale per dar redditività agli ingenti investimenti posti in campo), **da una integrazione** di tutti i processi legati al **prodotto treno merci**:

1. piano di occupazione dei binari di arrivo e partenza (in molte realtà coincide o comunque si può far coincidere con i binari di presa e consegna per altro in molte realtà elettrificati);
2. piano di attività della manovra di ultimo miglio;
3. programmazione oraria delle attività di handling;
4. accettazione delle merci booking, stoccaggio;

Servizi di manovra ferroviaria.

5. attività di manovre ferroviarie accessorie e funzionali alla produzione del “prodotto treno”;
6. attività terminalistiche accessorie e funzionali alla produzione del “prodotto treno”.

Quesito 3):

Nell’obiettivo 2 a) si parla di rete ferroviaria nazionale, ma cosa si intende con questa definizione?

- quella di proprietà del Gestore dell’Infrastruttura Nazionale o anche quella non di proprietà del gestore dell’Infrastruttura Nazionale ma comunque ovviamente collocata entro i perimetri geografici del nostro paese?

Lo strumento.

Prima di tutto sono importanti le definizioni che A.R.T introduce:

-) *compressoio ferroviario: insieme di impianti di servizio, e raccordati;*

Tavola (e) – Rif. 133- 16 Misura 2

Quesito 4):

Perché non si considera parte del compresoio ferroviario l’eventuale stazione ferroviaria di riferimento per il compresoio stesso, **quando tale infrastruttura** è ad esempio ad uso esclusivo per il compresoio ed addirittura ove la stessa è pensabile parte del perimetro d’azione del compresoio stesso ?.

-) *impianto di servizio : ossia un impianto ove sia possibile espletare tutta una serie di servizi, fra i quali la manovra ferroviaria;*



Servizi di manovra ferroviaria.

Tavola (f) – Rif. 133- 16 Misura 2

Commento.

E' definizione ferro-centrica, se ci riferisce al D.lgs112-15.

Quesito 5):

Un terminal allacciato alla I.F.N cosa è? Un impianto di servizio o no?

-) impianto raccordato: tutto quanto sia raccordato e **non nella proprietà di R.F.I.**; ossia un Interporto, un retro porto, un'area industriale etc..

Tavola (g) – Rif. 133- 16 Misura 2

Quesito 6):

Un terminal, di proprietà di R.F.I., allacciato ad una stazione ferroviaria “esclusiva e propria“ a servizio del medesimo terminal cosa è? Un raccordo adatto per eseguire operazioni intermodali?

Quesito 7):

Un impianto esclusivamente utilizzato per eseguire operazioni intermodali (ferro - gomma). Cosa rappresenta in un sistema comprensoriale?. Un impianto intermodale raccordato. Corretto?.

-) operatore comprensoriale : un soggetto pubblico o privato che esercita la propria attività su una porzione di comprensorio ferroviario, utilizzando le infrastrutture del medesimo **per movimentare il materiale rotabile**;



SISTEMI DI GESTIONE
CERTIFICATI
CERTIFICATI N. 3802-7786



Servizi di manovra ferroviaria.

Tavola (h) – Rif. 133 – 16 Misura 2

Quesito 8):

quindi binari, scambi, segnalamento?. I locomotori ferroviari come si qualificano, infrastrutture o mezzi operativi strumentali all'esecuzione dell'attività.? l'S.g.S ?.

Quesito 9):

L'operatore comprensoriale deve “movimentare o far movimentare”

Quesito 10):

R.F.I è operatore comprensoriale?

Quesito 11):

Il gestore di un Terminal è Operatore Comprensoriale?

Quesito 12):

Se il Terminal è di proprietà di R.F.I. Allora R.F.I è operatore comprensoriale?.

Quesito 13) :

E' qualificato operatore comprensoriale, qualsiasi soggetto proprietario di un'infrastruttura ferroviaria allacciata o raccordata con la I.F.N.?

-) il servizio di manovra che contempla sia la primaria che la secondaria;

Tavola (i) – Rif. 133 – 166 Misura 2

Commento.



Servizi di manovra ferroviaria.

Si tratta di un concetto innovativo. Implica un preciso accordo fra operatori comprensoriali propri di un comprensorio.

Affermazione.

E' un obbiettivo che andrà raccolto nel regolamento comprensoriale. Corretto?.

-) il Gestore Unico: il soggetto **qualora** individuato **dagli operatori comprensoriali**, al quale sono attribuite **unitariamente** le funzioni relative **alla commercializzazione ed all'esercizio** del servizio di manovra ferroviaria **in tutto il comprensorio**.

Tavola (1) – Rif. 133 – 16 Misura 2

Quesito 14):

Gli operatori comprensoriali potrebbero anche non individuare un Gestore Unico?

Quesito 15):

Presso una stazione ferroviaria di riferimento o addirittura in uso esclusivo al comprensorio il G.U esercita, ovviamente, l'attività di manovra. Corretto?.

Quesito 16):

Si sottolinea **unitariamente**, quindi il Gestore Unico è anche Operatore Unico?

Quesito 17):

Per esercizio si intende, esecuzione diretta?



Servizi di manovra ferroviaria.

Inquadrato il tema, veniamo quindi al titolo del capitolo. Lo strumento.

Tale è definito regolamento comprensoriale che i vari e diversi operatori comprensoriali debbono realizzare e sottoscrivere e che rappresenterà il documento guida per il Gestore Unico per dar corso sia alla attività di manovra ferroviaria che per la sua gestione e commercializzazione nei confronti di tutti i fruitori richiedenti della stessa (I.F. , M.T.O. etc..).

Questo documento deve essere completato e trasmesso all'A.R.T ed a R.F.I. entro il 31.03.2017.

*In questo documento troverà posto tutto il complesso gestionale organizzativo, tariffario, normativo, nonché le modalità o i criteri messi in campo per selezionare **anche fra** i sottoscrittori il documento stesso, il Gestore Unico.(cfr. misura 5 p.to 5.4 lettere da a) a i).*

Tavola (m) Rif. 133 - 16 Misura 5

Quesito 18):

Il regolamento va sottoscritto anche dalle I.F operanti nel comprensorio?.

Il regolamento va sottoscritto anche dagli M.T.O. operanti nel comprensorio?.

Quesito 19):

Lo strumento, ad esempio Contratto di Rete (supporto giuridico Legge n. 33 del 09.04.2009) **può essere la chiave** per soddisfare non solo le misure regolatorie ma anche per definire perimetro d'azione del comprensorio ferroviario, nonché l'identificazione degli operatori comprensoriali?.

Commento.

A Verona Quadrante Europa ed in coerenza del contratto di rete vigente.

Lo schema di atto di regolazione predisposto dalla 133 -2016 di A.R.T, dovrebbe integrare in un



Servizi di manovra ferroviaria.

eventuale contratto di rete (o accordo simile) :

-) accordo quadro per la commercializzazione delle attività di manovra, quello pubblicato a P.I.R.;
-) il nominato Protocollo Operativo (anche definito D.O.M.) il documento che detta le regole operative,
-) il nominato documento M47 dello scalo,
-) il fascicolo di raccordo,
-) le procedure di interfaccia (anche informatiche i.e la 8493 di R.F.I. del 20.11.13) per lo scambio di dati e responsabilità sul materiale oggetto dell'attività di manovra,
-) M53 integrato,
-) la nomina a gestore comprensoriale unico di raccordo ed quello di organo unico di gestione di raccordo,
-) il riferimento all'S.g.S della manovra, fatto proprio **anche attraverso l'istituto dell'avvalimento**, anche se sul tema S.g.S si apre uno scenario determinante. Nel senso se si andasse verso l'indicazione che un G.U. deve avere un suo S.g.S. tale non può essere che specifico per manovra. **Diventerebbe imbarazzante un G.U. con un S.g.s tale che lo ponga nell'essere riconosciuto come I.F. Che fine fa la neutralità?** Anche qui il confronto con A.n.s.f diventa fondamentale, nel senso che A.n.s.f si deve decidere nell'ideare un percorso di certificazione per operatori di manovra che vogliono rimanere tali e non essere una I.F. C'è il tema della formazione, sia di base per avviare un addetto all'attività di manovra e conduzione di un carrello di manovra e del mantenimento competenze. Non poca cosa.
-) contratti per uso locomotori.

Importante approfondire la misura 5. Essa recita:

5.1 Nei comprensori ferroviari di cui alla Misura n. 4.1, l'individuazione del Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria è effettuata in modo trasparente tra gli operatori comprensoriali.

Servizi di manovra ferroviaria.

Tavola (n) Rif. 133 - 16 Misura 5

Quesito 20):

Quindi il G.U. è scelto dagli Operatori Comprensoriali e esso stesso un Operatore Comprensoriale ? Corretto ? <a>

5.2 Gli operatori comprensoriali, con procedure trasparenti e non discriminatorie, definiscono e sottoscrivono uno specifico documento qualificabile come “Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria” e lo rendono noto agli interessati.

5.4 Il Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria disciplina almeno:

- a) le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria;*
 - b) la revisione obbligatoria del regolamento stesso in caso di ingresso, uscita o variazioni della rappresentatività di operatori comprensoriali, nonché le relative modalità;*
 - c) l'individuazione del soggetto che, a nome di tutti gli operatori comprensoriali, **rappresenta** gli stessi nelle attività concernenti la manovra ferroviaria, ed in particolare nei rapporti con il Gestore Unico, il GI e l'Autorità;*

Tavola (o) Rif. 133 – 16 Misura 5

Quesito 21):

Quindi non potendo pensare all'introduzione di un ulteriore soggetto diverso dal G.U., si pensa possa essere il G.U. stesso? Corretto?.

- d) la modalità di individuazione del Gestore Unico, che, garantendo il rispetto dei criteri misurabili di cui alla Misura 5.1, è effettuata mediante l'affidamento del servizio, alternativamente:**


 SISTEMI DI GESTIONE
 CERTIFICATI
 CERTIFICATI N. 3802-7786

 CERTIGUALITY
 E MIGRATO DELLA
 FEDERAZIONE CPO


Servizi di manovra ferroviaria.

1) ad uno o più degli operatori comprensoriali;

< OR >

2) a soggetto terzo, scelto con procedure selettive.

Tavola (p) Rif. 133 - 16 Misura 5

Quesito 22):

Quindi si identifica uno scenario con due Gestori Unici ? Forse contraddizione in termini?

Affermazione.

Le procedure selettive sono definite nel regolamento e i soggetti selezionatori sono gli operatori comprensoriali ? Corretto?.

Commento.

L'operatore comprensoriale o gli operatori comprensoriali quindi attiva/no una selezione

Si conferma quindi che la risposta alla nota <a> Tavola (o) è: **si.**

Un operatore comprensoriale può essere scelto come GU.

e) le modalità con le quali ciascun operatore comprensoriale è tenuto a garantire l'accesso ai propri impianti al Gestore Unico;

Tavola (q) Rif. 133 - 16- Misura 5

Quesito 23):

Chi sono gli operatori comprensoriali? O meglio gli operatori comprensoriali solo i proprietari delle infrastrutture?. **No.** In quanto analizzando le definizioni di cui alla misura 2 lettera d) si indica: ... *che esercita la propria attività, in quanto titolare di diritti su porzioni del comprensorio* . Significa quindi che **anche** i proprietari delle infrastrutture di comprensorio

Servizi di manovra ferroviaria.

sono operatori comprensoriali?. Corretto?.

Commento.

Il dubbio che aleggia ricorrente è: R.F.I. è o non è operatore comprensoriale?. Ovvero in certi comprensori SI ed in altri NO?

In più, se l'operatore comprensoriale si identifica anche nell'operatore di impianto di servizio (D.lgs 112-2015) può non garantire accesso ai propri impianti? **NO ovviamente.** Non serve la regola serve rispettare la legge.

Quesito 24):

Può una I.F. operante su uno scalo ferroviario, nel senso che i convogli dalla stessa vengono trazionati e arrivano presso una stazione di riferimento di un comprensorio ferroviario essere considerata operatore comprensoriale ?

Solo per il fatto che tale soggetto I.F. diventa, eventualmente, firmatario di un accordo contratto per servizi di manovra ferroviaria, parte integrante del regolamento comprensoriale, la qualifica come operatore comprensoriale?.

f) l'individuazione dei beni essenziali per l'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio, con particolare riferimento al materiale rotabile di trazione, nonché le relative modalità di messa a disposizione del Gestore Unico;

[Tavola \(r\) Rif. 133 - 16 Misura 5](#)

Quesito 25):

Come si pone questa determinazione nei confronti della direttiva Ansf n. 01-2015 e l'indirizzo di



Servizi di manovra ferroviaria.

R.F.I di non dar corso ad alcuna attività di manutenzione - adeguamento sui propri locomotori.?

g) l'obbligo di sottoscrizione, da parte di tutti gli operatori comprensoriali, del documento di programmazione dei servizi ferroviari di cui alla Misura n. 8;

Tavola (s) Rif. 133 - 16 Misura 5

Commento.

Si fa riferimento all'M 53 integrato.

h) i livelli minimi garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali a carico del Gestore Unico;

i) l'obbligo, in capo al Gestore Unico:

- 1) di adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria;
- 2) di praticare ai clienti dei servizi di manovra ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un **profitto ragionevole**, in conformità a quanto stabilito dalla Misura n. 43 dell'Allegato 1 alla delibera dell'Autorità n. 96/2015;

Tavola (t) Rif. 133 - 16 Misura 5

Commento.

In termini **di corrispettivi** diventa determinante l'analisi dei costi per l' allestimento del servizio, valutando non solo il peso di uno schema di penali, ma anche quello di approvvigionamento delle



SISTEMI DI GESTIONE
CERTIFICATI

CERTIFICATI N. 3802-7786



CERTIGUALITY
E MIGRATO DALLA
FEDERAZIONE CPO



Servizi di manovra ferroviaria.

locomotive adeguate nel rispetto delle direttive A.n.s.f, della formazione del personale, sempre nel rispetto delle Direttive A.n.s.f. nonché, forse, per la gestione anche di parte dell'infrastruttura del comprensorio.(es. se esiste nel comprensorio un raccordo base).

Merita una osservazione, parlando di infrastruttura, il D.lgs 5 agosto 2016 senza dimenticare i riferimenti al D.lgs n. 162 10 agosto 2007 .

Può far esplodere i costi, in considerazione che **anche i raccordi** potrebbero avere la necessità di identificare un gestore dell'infrastruttura di raccordo, dotato di una sorta di licenza per la gestione tecnica dello stesso. **Una R.F.I. di raccordo.**

Tavola (u) Rif. 133 -16 Misura 6

Quesito 26):

Merita la richiesta di un chiarimento il punto c) della misura 6. Cosa si intende per clausola di subentro?

Tavola (v) Rif. 133 - 16 Misura 7

Quesito 27):

Definire in massimo 5 anni la durata del contratto di affidamento della manovra, è adeguato in considerazione del volume dei costi e degli investimenti che si sono delineati a carico del GU.?

Tavola (z) Rif. 133 - 16 Misura 9

Commento

Sarà interessante valutare bene nella griglia delle S.L.A i tempi di punta e di morbida (molto eterogenei da impianto ad impianto) avendo cura di sottolineare cosa debba accadere in termini di penali quando un convoglio arriva presso uno scalo con già 15' o 30' o oltre minuti di ritardo.

Quesito 28):

La politica di lavorazione che si valuta di delineare nel contesto di un ambiente molto degradato da

SISTEMI DI GESTIONE
CERTIFICATI
CERTIFICATI N. 3802-7786

Servizi di manovra ferroviaria.

ritardi di linea (caso molto frequente in un contesto di traffico transnazionale con tratte ferroviarie di circa 1.000 Km, caratterizzate quindi da molteplicità di gestori Nazionali di Infrastruttura e da I.F. operanti sulla medesima tratta). F.I.F.O., L.I.F.O. Altro (se ci sono merci in A.D.R. - R.I.D)?

Quesito 29):

Il servizio di manovra primaria e /o secondaria può essere venduto dal G.U. ad un M.T.O.?

L'analisi della misura 10, valuta che le attività di manovra primaria e secondaria saranno erogate dallo stesso G.U.

Tavola (v) Rif - Misura 10

Quesito 30):

In molti ambiti si identificano anche le cosiddette manovre ferroviarie accessorie (è il caso del Quadrante Europa), si tratta di attività di riordino di un terminal, di attività di spostamento di convogli per esigenze dell'impianto di gruaggio, per allestire composizioni di navette ferroviarie coerenti con le richieste dei clienti spedizionieri, per garantire efficienze ferro terminalistiche migliori (es. n.° di coppie treno giorno binari).

In tantissime circostanze tali attività sono commissionate dagli M.T.O. o dai titolari di stab.ti raccordati. Chi sarà chiamato a realizzare queste tipo di manovre ferroviarie ? Il G.U.? **Corretto?**

Commento.

Le tariffe di riferimento per la primaria primaria nonché le tipologie delle stesse sono quelle richiamate a PIR nel 2012. Quindi ferme da ben 5 anni e soprattutto calibrate con G.U. = R.F.I.

Quesito 31):

Che costi utilizzava R.F.I. nel 2011 – 12 per calibrare le tariffe per l'attività di manovra ?

SISTEMI DI GESTIONE
CERTIFICATI
CERTIFICATI N. 3802-7786

Servizi di manovra ferroviaria.

Erano stati pesati i costi per la realizzazione e mantenimento di un S.g.S ?

Per la gestione dei locomotori che tipologia di costi e loro valorizzazione ?.

L'approvvigionamento di gasolio per le locomotive di manovra avveniva ad accisa agevolata?.

Il livello dei ricavi messi a confronto nella calibrazione di un conto economico da parte di R.F.I. come distingueva il fatto che la stessa R.F.I. era ed è anche la protagonista dell'allestimento e vendita delle tracce ferroviarie? Del famoso nolo ferroviario?.