

**Relazione allegata a supporto della**  
**scheda A ( note - osservazioni - proposte) Delibera A.R.T. n. 42/2019 –**

**Relazione introduttiva a cura di U.I.R**

**Riferimento - Interporto Quadrante Europa di Verona**

**Premessa.**

La delibera n. 18 del Febbraio 2017 già pianificava molte risposte al tema “ accesso agli impianti servizi”. Delineava concetti, anche innovativi, e profili di modelli di gestione.

Oggi con l’ideazione della delibera 42-2019 si da corso ad un affondo che recependo il dire della 18/2017 aggiunge o meglio propone passi regolatori “**integrativi**” conformi soprattutto con riferimento al Regolamento n. 2177 del 22.11.2017 ed al Decreto 15.07.2015 n. 112 “ *attuazione delle direttiva UE 2012 n. 34 per la costituzione di uno spazio unico ferroviario europeo ( recast)* “.

**Milestone- A.R.T. - sintesi.**

“ impianto servizio”;

“ accesso equo e non discriminatorio”;

“ Gestore Unico”;

“ auto produzione”;

“ tutela della concorrenza e del mercato” anche da fenomeni di *incumbent* <1>.

**Milestone- di chi scrive questa nota ( U.I.R- Quadrante Servizi S.r.l) - sintesi.**

“ tutela degli investimenti ( pubblici e privati) in infrastrutture dedite allo sviluppo dell’intermodalità – ferro – gomma”;

“ tutela della domanda di trasporto del mercato ferroviario delle merci- della competitività”;

“ massimizzazione dell’efficienza di gestione della supply chain <A> che determina la filiera logistica associata al trasporto delle merci con diverse modalità – in particolare quella gomma – ferro a respiro europeo;

“ valorizzazione dei nodi italiani propri di una rete ferroviaria europea ( recast) dedita allo sviluppo europeo del traffico ferroviario delle merci ( i corridoi intermodali TENT – T).

Questi due gruppi di milestone, come è facile intuire, si integrano ed hanno trovato nella determinazione delle misure descritte nella 18-2017 molti punti a favore per una loro valorizzazione



con successo.

Ne sono esempio la definizione di comprensorio ferroviario, di Recomaf, di Gestore Unico sottesa alla definizione, gestione e realizzazione di specifiche **attività strategiche** quale è la cosiddetta “manovra ferroviaria di ultimo miglio”.

**Magari anche meglio definibile, per talune contesti strategici con “terminalizzazione integrata.”**

Si tratta ora di analizzare “ *il passo in più*” che introduce la Delibera ART n. 42/19 volta a cogliere gli obiettivi definiti, seppur in sintesi, dai milestone sopra specificati ed al contempo attivare un processo di integrazione con altri requisiti normativi e legislativi che la comunità italiana ed europea ha determinato utili allo scopo e definibile pertanto in “ *misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ferroviari, aggiungendo, efficientamento, economicità, armonizzazione, ottimizzazione*”.

Ossia lo sviluppo ed ottimizzazione di un fattore chiave e strategico per qualsiasi paese, quale è quello rappresentato dal trasporto delle merci con diverse modalità.

Uno su tutti il recast ( UE n. 34-2012).

A questo punto si ritiene determinate per l’analisi del quadro regolatorio proposto fare un focus sulle infrastrutture ( quelle presenti) utili allo scopo, molte delle quali rientranti nella definizione di “impianto/i servizio”.

Questo focus lo si ritiene utile per poter affermare che, quando si identificano nel nostro paese, la collezione di infrastrutture, rese nel tempo utili per dare forma e contenuto al trasporto ferroviario delle merci con diverse modalità, non si può nascondere che questo insieme di infrastrutture mantiene **gradi di priorità strategica distinte** ( per il paese stesso) e molto ben definite.

Ci si riferisce:

**A) ai porti**, asset strategico per definizione di un qualsiasi paese e porta di ingresso ed uscita naturale delle merci ( per l’Italia si conta oltre il 65% del flusso delle merci in arrivo o partenza afferenti al sistema dei porti) e quindi nodo naturale di interscambio modale.

**B) agli Interporti** ( strutture complesse ed articolate ) ed in particolare quelli che sono nodo strategico di una rete ferroviaria europea ai quali afferisce la quasi totalità dell’intermodalità transnazionale “ terrestre ferro - gomma” . Dal punto di vista storico e quindi della loro esistenza si può far riferimento alla Legge istitutiva nazionale di tali asset, la 240 del 04 agosto del 1990.

**C) alle restanti tipologie di infrastrutture raccordate** alla Rete Ferroviaria Nazionale, scali

merci ( molti in dismissione ) afferenti tipicamente a stazioni ferroviarie passeggeri, piazzali, stabilimenti, aree industriali.

Si tratta di ambiti, quest'ultimi ( anche in proprietà privata ) ove la tipologia di traffico che si identifica è prioritariamente del tipo “ *nazionale*”.

Prima di affrontare con dettaglio una analisi puntuale dei contenuti della delibera A.R.T n. 42 – 2019 con l'obbiettivo **ove possibile** di individuare Osservazioni, Quesiti, Note si ritiene opportuno e necessario fornire una quadro di cosa identifichi e significhi la gestione di un complesso di impianti servizio quale si realizza in un Interporto con particolare riferimento al Quadrante Europa di Verona.

Lo scopo è di identificare come il disegno regolatorio ideato da A.R.T già con la delibera n. 18-2017 e nel prossimo futuro con la delibera n. 42 possa interagire **nel garantire efficienza, economicità, equità e non discriminazione nell'accesso e fruizione di un complesso di servizi resi disponibili al mercato** ed in particolare a quello che identifica il trasporto delle merci con diverse modalità ( ferro – gomma nel caso in esame).

### **Il contesto infrastrutturale interportuale a Verona e i numeri della gestione.**

-) **Quadrante Europa di Verona** nodo strategico della rete ferroviaria europea collocato nel corridoio core TEN – T “ Scandinavo – Mediterraneo”.

**Condivide con Monaco di Baviera il ruolo di punto cardine a sostegno dei volumi di traffico ( ferro) dell'intero corridoio trans europeo Scandinavo – Mediterraneo.**

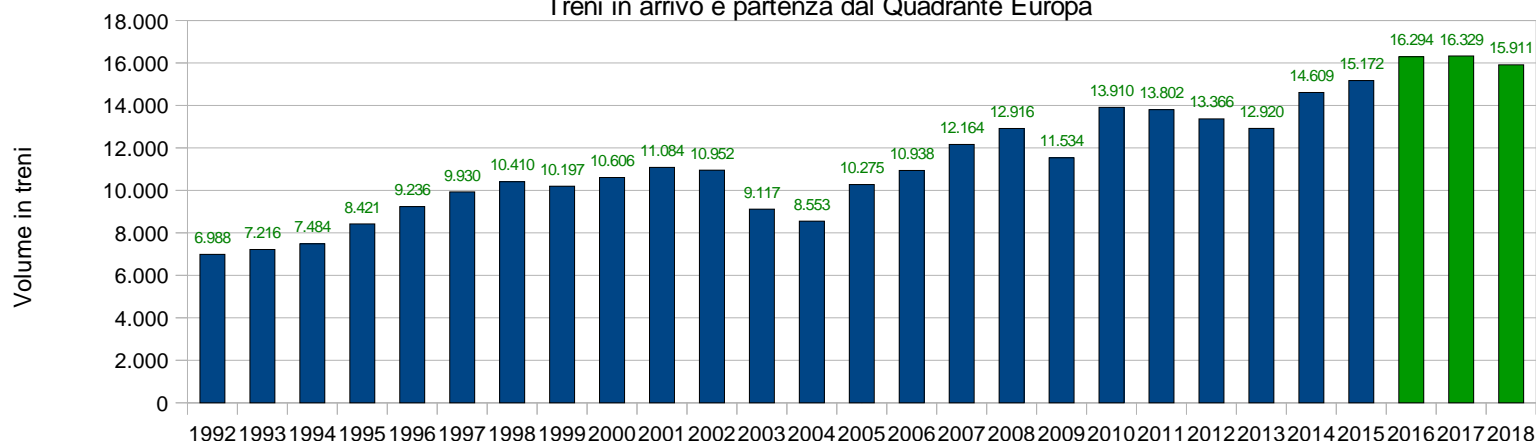
-) Gli Asset.



Fig.1

-) **La serie storica dei volumi di traffico. < Serie 1 >**

Treni in arrivo e partenza dal Quadrante Europa



### -) La tipologia merceologica.

	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Δ 18 -17
<b>Totale Coppie treno del Quadrante Europa</b>	<b>8114</b>	<b>8129</b>	<b>7938</b>	<b>-191</b>
<i>Totale coppie Combinato</i>	<i>6726</i>	<i>6754</i>	<i>6768</i>	<i>+14</i>
<i>Totale Coppie "automotive"</i>	<i>1213</i>	<i>1144</i>	<i>961</i>	<i>-183</i>
<i>Totale Coppie del Convenzionale – diffuso - groupage</i>	<i>176</i>	<i>231</i>	<i>209</i>	<i>-22</i>

-) **Il modello di gestione** . Gestore Unico identificato con l'acronimo **R.I.L.V.E ( Rete Intermodale Logistica Verona )** nel seno di un contratto di rete ( ex Legge n. 33/2009) che vede come partner i soggetti: Terminali Italia S.p.A ( soggetto a cui è affidato primariamente il servizio di handling) e Quadrante Servizi S.r.l.( soggetto a cui è affidato primariamente il servizio di manovra ferroviaria unica ). R.I.L.V.E realizza nella sua interezza il cosiddetto “ **servizio terminalistico integrato**”

	ANNO 2017	ANNO 2018
<b>R.I.L.V.E</b>		
<i>Traffico destinato agli impianti Terminal, funzione di handling in capo a Terminali Italia e di manovra in capo a Quadrante Servizi.</i>	68,5 %	68,4 %
<i>Traffico destinato al raccordo ferroviario, funzione di handling in capo ai raccordati e di manovra in capo a Quadrante Servizi</i>	31,5 %	31,6 %



-) **Le misure caratteristiche e di efficienza e rendimento del sistema di ferro – terminalistico.**

<#> N.° Imprese Ferroviarie operanti = 9 .

Efficienza  $\mathcal{E}$  ( terminalistica )<sup><D1></sup> = n.° coppie treno binario dedicato, in un giorno.

Coefficiente di rotazione treno  $\check{R}_t$  <sup><D2></sup>: il numero di ore di intercorrono fra l'arrivo di un treno merci su un impianto e la sua ripartenza, dopo la lavorazione, dal medesimo impianto.

Pari a T[h.] apertura impianto /  $\mathcal{E}$  ( impianto valutato).

In sintesi se adottiamo come **dato di efficienza di riferimento**, quello della **stazione del Quadrante Europa**, ambito in cui si **rivversa la totalità** del traffico ferroviario, e normalizziamo o meglio rapportiamo quindi i valori degli altri ambiti significativi al valore della stazione del Quadrante Europa, osserviamo:

<i>Ambito</i> (fig. 1)	$\mathcal{E}$ [ c.tr bin gg ]	$\mu_1$ <i>Rendimento</i>	$\check{R}_t$ [h.]	$\mu_2$ <i>Rendimento</i>
<i>Stazione Quadrante QE</i>	1,46	100 %	16 h. 43'	100 %
<i>Interterminal</i>	2,20	+50,7 %	9 h. 03'	+45,5 %
<i>Impianti automotive</i>	1,06	-27,4 %	18 h. 32'	- 12,5 %
<i>Terminal QE</i>	1,05	- 28,1 %	23 h. 25'	- 43,7 %

Completiamo con i dati puramente terminalistici associati ai Tiri Gru.

<i>Ambito</i>	<i>Tiri Gru U.T.I.</i>	<i>Teu<sub>eq</sub></i> <sup>&lt;*&gt;</sup>	<i>Totali</i>	
<i>Terminal QE</i>	337.185	603.561	<i>U.T.I.</i>	<i>Teu<sub>eq</sub></i>
<i>Interterminal</i>	90.291	161.621	<b>427.476</b>	<b>765.182</b> <sup>&lt;***&gt;</sup>

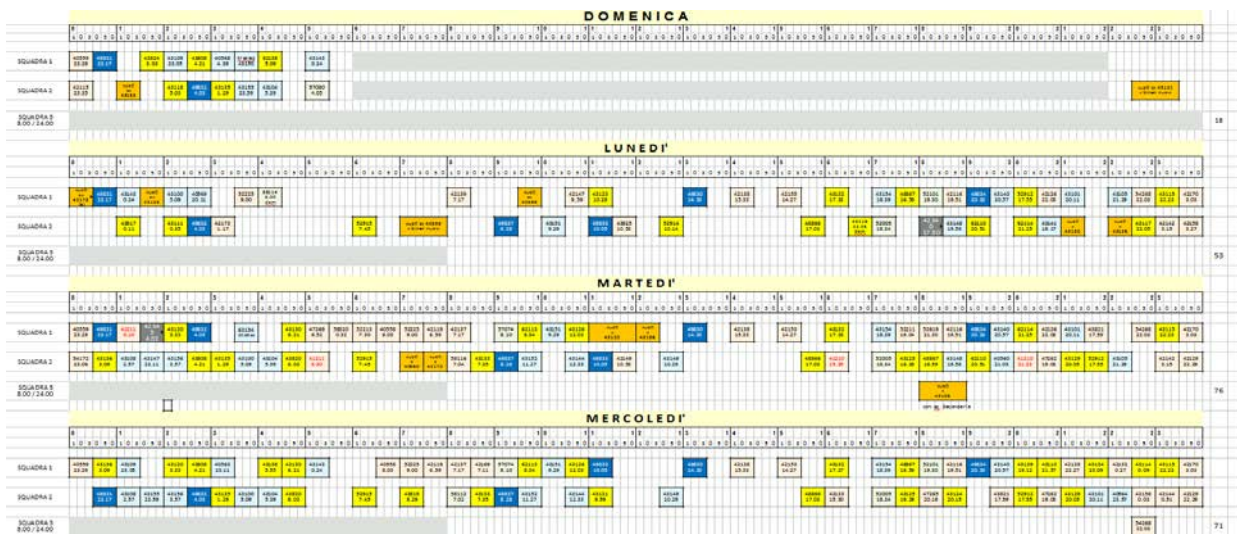
Non dimenticando, nel seguito anche di rappresentare una pianificazione della capacità “ferroviaria”

dell'impianto del Quadrante Europa, dedotta graficando l'insieme della totalità delle traccie ferroviarie rese possibili.

Lo schema dimostra che l'attuale configurazione , **modello di gestione a G.U con operatore Unico incaricato del servizio di manovra ferroviaria di ultimo miglio** sia in grado di dar soddisfazione alla lavorazione di 20.000 treni garantendo tempi di manovra, qualità e sicurezza dell'esercizio ferroviario seppur di ultimo miglio.

E' presto facile verificare per confronto dello **Schema 1** ( *Schema 1 – Ogni quadretto colorato indica una convoglio arrivato o partito* ) con la serie storica mostrata in < **Serie 1** > come la capacità ferroviaria del Quadrante Europa è utilizzata dalle Imprese Ferroviarie al 75% della sua potenzialità.

**In estrema sintesi il mercato( lo dimostra lo Schema 1 sotto riportato) ha margini di crescita a Verona di oltre il 25 %.**



## Appendice

<\*> T.E.U. : ( twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 40 m<sup>3</sup> totali, ovvero ad una lunghezza di 20 piedi. - 1 T.E.U. = 1,79 U.T.I.- rapporto U.I.R -Ed. Dic. 2012.

<\*> Per inciso: un volume di Teu seppur equivalenti pari a quasi 800.000 unità anno, colloca Verona Quadrante Europa come il quarto porto nella galassia del traffico totale misurato nei porti italiani ( non contando Goia Tauro, porto di Transshipment).

<1> Il termine incumbent viene utilizzato per designare genericamente un'impresa ex-monopolista che opera all'interno di un mercato recentemente liberalizzato.

<A> Supply Chain del sistema intermodale del Trasporto delle merci, transnazionale, ferro – gomma.

L'esperienza dimostra, in contesti strategici a livello paese e nei quali si realizza con intensità ( volumi oltre in 12.000 treni - anno) e successo ( efficienza terminalistica superiore ad uno, indice rotazione treno inferiore a 16 h) <D1-D2> il trasporto di merci intermodale, come l' erogazione e gestione di servizi sia da intendersi **“integrata”**.

**“Servizi integrati”** come sintesi della struttura della supply chain che realizza, nella sua interezza, il sistema: trasporto intermodale delle merci ( gomma/ferro – nave/ ferro/ gomma).

Solo analizzando nel dettaglio la specificità della supply chain è possibile identificare parametri di



efficientamento, economicità del sistema, abbattimento dei colli di bottiglia.

Questo perché, per abbattere gli eventuali colli di bottiglia, è necessario conoscerli.

Solo così sarà possibile dar corso ad eventuali ed opportune azioni correttive **ad uso della garanzia di una sempre maggiore efficienza di sistema, competitività e sviluppo.**

### *Analisi delle inefficienze - Azioni*

Cosa si nota in termini generali quando si affronta il tema del trasporto ferroviario delle merci.?

Di fatto due realtà trasportistiche, quella ferro e quella strada, chiamate come detto a confrontarsi e cooperare in un contesto operativo caratterizzato da :

- dinamiche industriali diverse,
- mercati di sbocco con esigenze diverse,
- elementi di competizione e di economicità diversi,
- parametri di efficienza e di qualità dei servizi resi, ancora diversi.

**E' il terminal, ( ed in talune circostanze un raccordo ed in talaltre entrambi- terminal e raccordo) insieme alle risorse che mette in campo che, dovrebbe fare da cabina di compensazione fra questi due insiemi di caratteristiche diverse e che sopra abbiamo elencato.**

Ma un terminal, se inteso come spazio di compensazione, non può disporre di spazi a parcheggio U.T.I infiniti, strumenti di gruaggio infiniti, gate di ingresso ed uscita infiniti, binari di appoggio infiniti, binari di presa e consegna infiniti. Si tratta infatti di tutte risorse, quest'ultime, **molto costose che ogni Terminal dispone e gestisce con ovvi limiti.**

Se pertanto la disponibilità delle infrastrutture presenta limiti fisici ( questo vale anche per il numero dei binari di arrivo e partenza di una stazione o di presa e consegna afferenti ai terminal o raccordi) l'elemento che deve intervenire o sul quale è necessario applicarsi per cercare di ottimizzare parametri di efficienza così tanto depressi **è la gestione delle risorse e del tempo che viene impiegato per il loro utilizzo.**

Evidente, crediamo, nessuno abbia una ricetta magica che magari col semplice schioccar delle dita trasformi indici di prestazione da negativi a positivi, ma alcuni suggerimenti di gestione ci sentiamo di proporli tenendo conto che a Verona **si è cercato di passare dalla proposta alla attuazione.**



### **Il primo.**

Il ruolo delle informazioni.

E' determinante conoscere in ogni momento lo stato di avanzamento delle merci da e per un terminal. Ancor di più in un contesto transnazionale dove un convoglio impiega circa 30 ore per raggiungere il destino dalla sua generica provenienza. Esiste un vantaggio quindi, per un gestore, di quasi 30 ore sul determinarsi dell' evento " *l'arrivo di un treno*".

Evento che rappresenta il calcio d'inizio di una catena di processi operativi che porteranno, come abbiamo visto prima, Coefficiente di rotazione treno,  $\check{R}_t$  ore dopo, ad osservare il medesimo convoglio partire alla volta della destinazione di provenienza.

Un arco temporale importante per un generico gestore delle risorse di ultimo miglio e di terminal per poterle organizzare e programmare, integrandole, al meglio, anche nei confronti dei fruitori dei servizi con interfaccia la strada (autotrasportatori, spedizionieri).

### **Il secondo.**

E' necessario poter agire su una ottimizzazione della distribuzione degli orari che distingue ogni fase della catena del trasporto. Per quanto un Terminal abbia risorse importanti e utili per la compensazione di dinamiche diverse che governano alcune attività che le compongono ( es. la fase ferroviaria e la fase di prelievo e consegna delle merci da e per un Terminal - la produzione e la distribuzione ) è del tutto impossibile compensare la necessità di far circolare i treni merci di notte ed al contempo avere fasce orarie di apertura dei magazzini di produzione o di distribuzione ( G.D.O ) limitate a poche ore del mattino e pomeriggio. **Il Just in Time chi lo realizza?**

### **Il terzo.**

Siamo nel campo della gestione e dell'ottimizzazione, quindi in una parola dinamicità e flessibilità delle risorse. Si deve fare uno sforzo nel condividere il concetto di una gestione flessibile del binario ferroviario ( non rigidamente legato ad un programma preconfezionato ) così come il concetto di banalizzazione delle navette ferroviarie. La composizione di un treno merci trova nel semirimorchio ( contesto terrestre) , la Unità Trasporto Intermodale di riferimento. Se così è allora anche i carri ferroviari debbono disporre di caratteristiche di flessibilità importanti ( i carri tasca). Bisogna convincere di questo gli M.T.O. E' necessario, inoltre, individuare **politiche condivise con**

**le Imprese Ferroviarie per la gestione delle code ferroviarie.** In un ambiente come è il trasporto delle merci per ferrovia, il ritardo del treno lungo la linea è evento frequente, inutile nascondere, specialmente in un contesto transnazionale ( lunghezza media della tratta ca. 1.000 km). Ma se tale frequente evento si misura in un contesto come può essere un impianto ove si contano magari stabilmente ca. 16.000 treni merci in un anno, la gestione delle politiche delle code ferroviarie dovute ai ritardi d'arrivo **diventa elemento determinante per una misura di produzione e di efficienza.**

Una politica non solo gestionale, tipo quella propria dei magazzini della logistica e della loro gestione : F.I.F.O. - L.I.F.O etc..., ma anche strumentale come quella che vede la disponibilità di navette “vuote, utili per la gestione dei ritardi “ ovviamente pensate per composizioni banalizzate.

*( Si trasformano catene di sistemi da gestire da serie ( sequenza ) a parallelo ( operazioni simultanee).*

Nel senso che possono essere utilizzate per calmierare ogni tipo di convoglio in ritardo indipendentemente dalla Impresa Ferroviaria trazionista e della tipologia di unità di carico utilizzate, in un ambito dove il semirimorchio, come detto è comunque il riferimento.

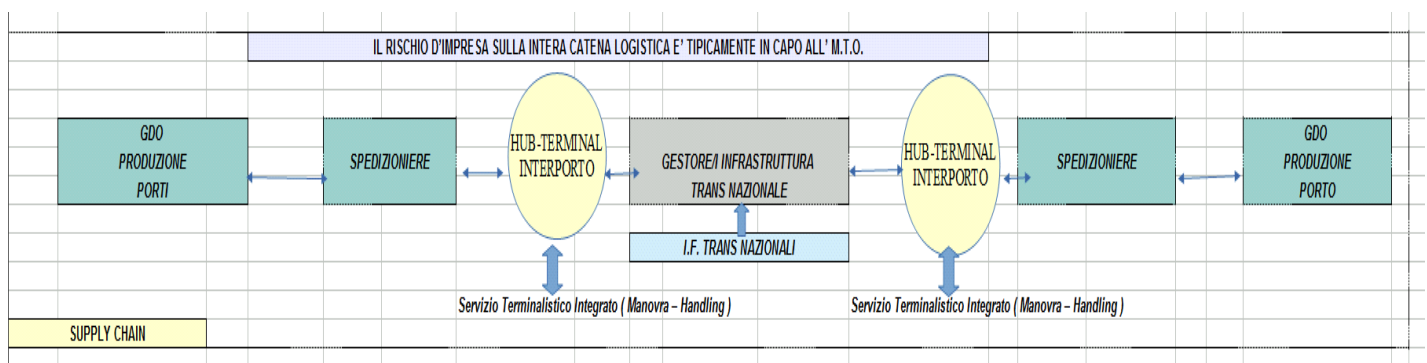
Abbiamo quindi presentato tre macro aree di intervento, a supporto di un sistema efficiente, certamente non le uniche.

**Magari nei parametri di scelta di un G.U neutro ed efficiente e dotato della necessaria esclusività nella gestione realizzazione dei servizi strategici propri di un impianto complesso dovrebbero anche intervenire le riflessioni che hanno preceduto e che sono richiamabili nel seguito in una tavola delle azioni e degli obbiettivi:**

Obbiettivo	Stake Holder	Azioni conseguenza	Obbiettivi di prima istanza
Programmazione dei treni con ciclo di 12 ore <a>	R.F.I, ricalibrazione delle traccie ( catalogo)	Rimodulazione piano occupazione binari	ciclo medio ca. 12,0 h.
Uso banalizzato dei carri	Detentori dei carri	Accordi quadro	
Riprogrammazione treni straordinari	M.T.O. - I.F. - R.F.I.	Bilanciamento	
Prestazioni equilibrate nelle direzioni	R.F.I. - I.F.	Equilibrio dei pesi	

Riprogrammazione delle cosiddette navette vuote	I.F. - R.F.I.	Trasformazione delle navette vuote in convogli a reddito	
Specializzazione di binari ferroviari di appoggio	R.F.I. Raccordati	Valorizzazione della capacità di sviluppo del traffico a reddito	Binari ad uso manutenzione, scarti – reintegri, stoccaggio.
Programmazione attività ferroviaria terminalistica “in avanti”	L'universo dei protagonisti <*>	Ottimizzazione delle risorse e leva di sviluppo <*>	Attivazione di strumenti informatici
Riprogettazione offerta terminalistica	M.T.O. Terminalisti G.U.	Elemento chiave slot sotto gru – az. integrata	Attivazione di strumenti informatici
Nuovo approccio alla fase di check in – out delle merci via strada	Terminalista - M.T.O. Aziende di autotrasporto	Maggior sincronizzazione degli eventi ferroviari e terminalistici <*>	Identificazione di nuove aree per la fase di check in e out.
<*> Ruolo determinate della gestione delle informazioni, viaggiano più veloci delle merci. <*> I. F. – R.F.I. - Autotrasporto – M.T.O ( Multimodal Transport Operator ) - G.D.O. - Detentore dei Carri.			

### SUPPLY CHAIN



#### -) Sintesi – obiettivo della relazione introduttiva.

Queste poche righe dense di numeri e tabelle e grafici consentono, da un lato di rendere



inequivocabilmente il significato **di nodo strategico ( a livello paese) di un Interporto transazionale dedito allo sviluppo dell'intermodalità ferro – gomma**, da un lato far emergere come il modello di gestione adottato a Verona, recependo nel pieno la potenza regolatoria del disposto della delibera A.R.T n. 18 / 2017 abbia consentito in termini oggettivi e misurabili: **efficienza- economicità – sviluppo, sicurezza e tutela del mercato e della sua competizione**, per altro non solo con riferimento ad una singola fase ( la manovra ferroviaria) ma addirittura con riferimento all'intera **supply chain** che descrive e supporta il trasporto transazionale delle merci per ferrovia e il suo interscambio con la gomma.

E' possibile pertanto proseguire nell'analisi del disegno regolatorio ideato da A.R.T con la delibera n. 42-19 valutandone la ricaduta in termini di mantenimento della garanzia di efficienza, economicità, equità e non discriminazione nell'accesso e fruizione ad un complesso di servizi resi disponibili al mercato ed in particolare a quello che identifica il trasporto delle merci con diverse modalità ( ferro – gomma - nave) evidenziano nel caso, dall'esame puntuale del disposto delle misure di cui alla delibera n. 42-19, la possibilità di individuare Osservazioni, Quesiti, Note, Tutte riepilogate nella Scheda **ALLEGATA A**.

### **DELIBERA ART n. 42/2019**

#### **Osservazioni – quesiti – note - Proposte.**

**A cura di U.I.R e di Quadrante Servizi s.r.l. - la sintesi in Scheda allegata A**

#### **Approccio metodologico:**

ove necessario, nel seguito ed a chiarimento di eventuali proposte, osservazioni – note- quesiti si fa riferimento al caso concreto validato ed adottato in Quadrante Europa di Verona a supporto di una gestione e dell'esercizio del trasporto ferroviario intermodale delle merci, transazionale, in armonia con il disposto della delibera A.R.T. n. 17- 2018. L'insieme delle osservazioni – proposte e note trovano successiva nella **Scheda Allegata A**.

#### **1. Quadro normativo. Alcune considerazioni di carattere generale**



**Key word: introdotte dalla Delibera A.R.t. n. 42-19:**

-) *efficienza produttiva delle gestioni.*



Nota - Osservazione <a> Uno sguardo d'insieme

Come la si misura – ci sono in letteratura degli indici di performance K.P.I utili allo scopo?

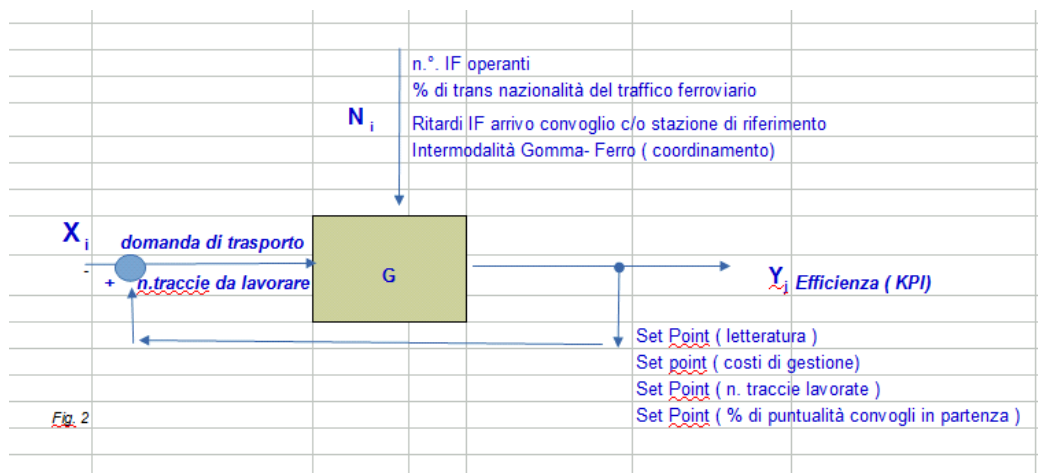
Sono elementi di input per una sorta di calcolo dell'efficienza elementi quali:

( n. traccie ferroviarie su cui operare ).

Ma come si valutano il peso, sulla misura di efficienza, di altri elementi quali:

- pluralità delle I.F operanti presso l'impianto servizio o quanto meno richiedenti servizi,
- % trans nazionalità del traffico ferroviario,
- volume in treni totali ( in + out) misurati in un mese o in un anno- soglie di qualificazione.
- dato medio di puntualità all'arrivo delle IF,
- l'intermodalità come sistema integrato ferro/ gomma ( coordinamento),
- la fase gomma elementi di regolazione in un quadro d'insieme a servizio delle gestioni integrate,
- dotazione infrastrutturali ed impiantistiche, ( volume degli investimenti ).

La nostra idea di sintesi **nel contesto locale**, tralasciando per il momento la visione d'insieme dell'intera catena ( supply chain ) <A> che identifica un trasporto intermodale delle merci ferro – gomma), si può così sintetizzare:



Il gruppo “ N i” rappresenta una collezione, sicuramente non tutti, di elementi determinati ai fini della misura di efficienza.

Non solo, sono anche determinati per la determinazione dei costi di gestione dei servizi erogati presso un impianto servizio.

In Quadrante Europa cogliendo la forza regolatoria espressa dalla Delibera n. 17 del 2018 si è

valutato di fissare un obiettivo ( con riferimento alla Fig. 2 Pag.13); un set point identificato dalla misura di **efficienza terminalistica pari a 2**. Riuscendo già nel 2018 a raggiungerlo in un ambito ( Interterminal) e continuando comunque a monitorare l'andamento nella totalità delle infrastrutture



-) .. sui criteri di assegnazione delle traccie e della capacità e vigilare sulla loro corretta applicazione da parte di GI.

Nota - Osservazione <b>

Solo vigilare ?. E se le IF non riescono a mantenere gli appuntamenti pianificati previsti ( M53 integrato – prenotazione da catalogo traccie), cosa accade?.

E' del tutto evidente che la misura di una efficienza terminalistica, sia essa pianificata che misurata dipenda in termini determinati dalla entità dei ritardi dei convogli che afferiscono ad un impianto di interfaccia ( stazione ) di un impianto servizio chiamato a svolgere la funzione di interscambio ferro – gomma.

Quindi per impianti complessi non solo è necessario e doveroso pianificare la lavorazione delle traccie che il mercato richiede, ma è altrettanto necessario e doveroso identificare, in termini condivisi, **delle politiche di gestione dei ritardi di ingresso** ( Ritardi IF lato arrivo convoglio ). Le inefficienze delle imprese ferroviarie si misurano inevitabilmente in inefficienze di un intero sistema ferro - terminalistico e debbono pertanto anch' esse trovare “regolazione”.

< Proposta a.1> **Precisare la misura o il peso dei ritardi IF lato arrivo convoglio in funzione dei volumi dei convogli arrivati e partiti / anno da un impianto anche complesso e la correlazione con le misure di efficienza del sistema ferro – terminalistico del medesimo impianto.**

-) Servizio ferroviario definito. Base – ausiliario – complementare.

Nota - Osservazione <c>

Proprio degli impianti di servizio complessi.

< Proposta a .2> **Precisare la definizione delle diverse tipologie di servizi ferroviari.**

**Key word introdotte dalla Delibera A.R.t. n. 42-19:**

-) ART non interviene con misure regolatorie dentro i magazzini raccordati privati, nonché presso i piazzali raccordati privati.

Nota - Osservazione <d>

< Proposta b > definire o meglio chiarire nel caso quest'ultimi siano propri di un ambito infrastrutturale complesso ( Interporto transnazionale – AdSP). Chiarendo altresì i concetti espressi in termini di completamento dotazione di infrastrutture di un comprensorio in ambiti complessi e loro gestione.

Completamento di un comprensorio con la considerazione che in ambiti complessi esistono scali – raccordi base, raccordi particolari terminal che fanno parte insieme ad una stazione ferroviaria merci ad uso esclusivo del comprensorio integrato stesso.

Cementare il modello di gestione di ambiti siffatti considerando che il necessario coordinamento con il ruolo del Gestore Comprensoriale Unico, previsto dal GI ( contratto di raccordo – fascicolo di raccordo etc..) si formalizza nel concetto di Gestore Unico – Operatore Unico di Manovra.

-) L'atto di regolazione previsto dalla 42/19 ingloberà il dire della 18/2017.

**2. Con riferimento alle misure poste in consultazione. Generalità.**

-) servizi non ricompresi nel “ pacchetto minimo di accesso “ ( PmdA).



Nota - Osservazione <e>

Il Regolamento UE ( 22.11.17) identifica il termine “ service facilities “.

Forse una sorta di elenco di tali service facilities è declinabile nel contesto di impianti complessi ( Interporti – AdSP).

< Proposta c > chiarire cosa si identifica con il termine “ service facilities “ magari con riferimento a tre macro strutture:

A) PORTI, asset strategico per definizione di un qualsiasi paese e porta di ingresso ed uscita naturale delle merci ( per l'Italia si conta oltre il 65% del flusso delle merci in arrivo o partenza afferenti al sistema dei porti) e quindi nodo naturale di interscambio modale.

B) INTERPORTI ( strutture complesse ed articolate ) ed in particolare quelli che sono nodo strategico di una rete ferroviaria europea ai quali afferisce la quasi totalità dell'intermodalità transnazionale “ terrestre ferro - gomma” . Dal punto di vista storico e quindi della loro esistenza si può far riferimento alla Legge istitutiva nazionale di tali asset, la 240 del 04 agosto del 1990.

C) RESTANTI TIPOLOGIE di infrastrutture raccordate alla Rete Ferroviaria Nazionale, scali merci afferenti tipicamente a stazioni ferroviarie passeggeri, piazzali, stabilimenti, aree industriali.

Si tratta di ambiti, quest'ultimi ( anche in proprietà privata ) ove la tipologia di traffico che si identifica è prioritariamente del tipo “ nazionale”.

E' del tutto evidente che l'ipotesi di dotare, un impianto servizio/i posto a favore del mercato, di un pacchetto di servizi esteso, una sorta di catalogo dei servizi resi disponibili potrebbe aiutare, con forza, a definire e meglio qualificare la cifra “ *impianto strategico a livello paese*”. Cementando una volta di più il tipo la scelta sul tipo di modello di gestione adottato per la gestione di tale “catalogo dei servizi”.

Esempio in impianti complessi, strategici a livello paese, il modello naturale è quello che prevede il Gestore Unico dotato di esclusività nella gestione, realizzazione e programmazione dei servizi, fruibili dal mercato stesso.

**DEFINIZIONI MISURA 2 A.R.T. N. 42 - 19**

-) auto produzione ( cfr. L.10.10.90. n. 287).

Nota - Osservazione <f>

Doveroso mantenere nella struttura regolatoria il concetto di “ diritto di esclusiva “ in capo al Gestore Unico pur non vietando, nel rispetto della L. 10.10.90 n. 287, l’autoproduzione.

Auto produzione che necessariamente dovrà, per tutte le osservazioni e note precedenti essere qualificata come “*condizionata*” e specifica a carico di alcuni del/i servizi resi fruibili.

E’ rimarcabile, specie con riferimento ad impianti complessi - Interporti strategici a livello paese caratterizzati da:

- volumi di traffico anche superiori ad oltre 12.000 treni ( in + out) annui ( 1.000 treni mese),
- pluralità di IF operanti,
- pluralità di servizi erogati,
- pluralità di infrastrutture ( pubbliche o private ) anche utilizzate allo scopo di rendere efficaci ( cfr. Fig. 2 pag. 13 oltreché Appendice <A>) il trasporto combinato ed intermodale delle merci ( il livello transnazionale del traffico delle merci qualifica il livello strategico del contesto),

**la necessità di una esclusività in capo al G.U dei servizi “ ferroviari e terminalistici “ di ultimo miglio.**

Bene sottolineare la specificazione di “*servizi ferroviari di ultimo miglio e terminalistici* “.

Perché in tali contesti quello che viene implementato ai fini della realizzazione del processo di interscambio delle merci ferro – gomma è **un processo ferroviario e terminalistico integrato.**

Ovviamente se tale processo di interscambio lo si vuol realizzare con un grado di efficienza sostenibile dal mercato e da chi è stato chiamato agli investimenti in infrastrutture e strumenti operativi utili allo scopo.

**Aggiungiamo che il modello a G.U in tali contesti complessi,organizzato per erogare un servizio ferroviario di ultimo miglio e terminalistico integrato dovrà mantenere esclusività nella realizzazione non solo del servizio di manovra ma anche di handling.**

**Pena la demolizione dell'efficienza ( e dei connessi volumi di traffico) e l’esaltazione dei costi dell’intero sistema di interscambio delle merci ferro – gomma.**

Infine, nei medesimi contesti complessi il rischio che, l’esistenza di un raccordo ( base e particolare/i) e di un Gestore Comprensoriale Unico, in genere incaricato all’uopo dei servizi di manovra dai medesimi responsabili ( proprietari, concessionari o altro ) dei raccordi particolari ( stabilimenti, piazzali etc..),

**faccia emergere la contraddizione della possibilità che nell’ambito del medesimo contesto complesso si identifichino due “ Gestori Unici”<sup>18</sup>.**



-) Compensorio Ferroviario ( cfr. Art n. 18 febbraio 2017),

Nota - Osservazione <g>

< Proposta e> E' auspicabile predisporre una più incisiva specificazione degli impianti di interfaccia non meglio identificati.

< Proposta f> Impianto collegato è un raccordo:

particolare, ?

stab.to raccordato, ?

piazzale raccordato alla struttura nazionale, magari attraverso un raccordo base.?

-) Gestore Unico ( cfr. A.R.T n. 18 febbraio 2017).

Nota - Osservazione <h>

Oltre al richiamo di quanto espresso nella Nota f, si ribadisce come il comprensorio ferroviario, nella circostanza di impianti complessi, è esso stesso una infrastruttura complessa, nel quale si dà corso ad una gestione e organizzazione di una pluralità di servizi di impianto.

In altre parole se è **il servizio intermodale ferro – gomma, qualificante un impianto complesso, non è possibile scompattare** questo servizio nelle sue componenti atomiche riservando **magari a ciascuna componente azioni regolatorie**.

**E' il servizio integrato, nella sua generalità che dovrebbe rispondere a misure e parametri di efficienza, economicità pur nella consapevolezza che il servizio integrato consiste in più sotto-servizi componenti.**

Ovvero, l'esperienza lo dimostra, in contesti strategici a livello paese e nei quali si realizza con intensità ( volumi oltre in 12.000 treni - anno) e successo ( efficienza terminalistica superiore ad uno, indice rotazione treno inferiore a 16 h) **l'interscambio modale delle merci si identifica il concetto di erogazione e gestione di servizi "integrati"**.

"Servizi integrati" come sintesi della struttura della supply chain che realizza, nella sua interezza, il sistema: trasporto intermodale delle merci ( gomma/ferro – nave/ ferro/ gomma) anche e soprattutto trans nazionale.

Solo analizzando nel dettaglio la specificità della supply chain <sup><A></sup> è possibile identificare parametri di efficientamento, economicità del sistema, abbattimento dei colli di bottiglia.

Solo così sarà possibile dar corso ad eventuali ed opportune azioni correttive con obiettivo economicità – efficientamento – competitività. <sup><A></sup>

**Ma della supply chain, non di una sola sua parte.**

<sup><A></sup> si rimanda alla appendice della relazione introduttiva per la specificazione di alcuni chiarimenti.

< Proposta f> Si richiama l'opportunità di poter definire dei indici di performance ( efficienza terminalistica – indice rotazione treno – volume di traffico - numero delle imprese ferroviarie operanti) a livello comprensorio ferroviario, come elementi qualificanti un impianto complesso e strategico a livello paese, ove sia giustificato il modello di gestione che si basa sul soggetto Gestore Unico dotato del necessario diritto di esclusiva nella realizzazione dei servizi.

< Proposta f> Si richiama l'opportunità di definire gli elementi al contorno ( % volume di traffico transnazionale - % ritardi dei convogli in arrivo – livello del coordinamento con fase Gomma – indici N<sup>i</sup> Fig. 2 Pag.13 ) che, in impianti complessi e strategici possono cooperare al raggiungimento degli obiettivi di efficienza che il Gestore Unico ha delineato valutando come tali elementi possono anche ( se non gestiti, non qualificati - ) cooperare a deprimere la misura degli obiettivi citati.

< Proposta g> Si richiama la possibilità di definire misure di valutazione degli elementi al contorno individuati nella <Proposta f> introducendo concetti quali la misura del loro contributo ad una eventuale penalizzazione della collezione degli obiettivi di efficienza fissati dal G.U.



-) *Gestore di stazione.*

-) *Terminale merci.*

*Nota - Osservazione <i>*

*< Proposta h> Si richiama l'opportunità, anche in funzione di quanto già illustrato che le strutture " Stazione e Terminale merci" siano definiti come elementi, parti - integranti un comprensorio o se non il comprensorio comunque un ambito infrastrutturale dedito all'intermodalità, comunque complesso e strategico a livello paese.*

*< Proposta i> Si richiama l'opportunità di identificare ( o chiarire ) se esiste un gestore di una stazione ferroviaria diverso dal Gestore Nazionale ( GI) nonché se sia implicito che il " gestore di una stazione" è operatore comprensoriale e la stazione ed il terminal identifichino "impianti servizio".*

*Cfr. " ambito di applicazione Delibera n. 42-19".*

**MISURA 4 A.R.T. N. 42 - 19**

*Nota - Osservazione <l>*

*< Proposta l> Si richiama l'evidenza che in impianti complessi – Interporti – per volumi di traffico e dotazione infrastrutturale, numero di Imprese Ferroviarie operanti, % di traffico transnazionale , la comunicazione dei livelli di qualità, delle penali sia espressa con cadenza almeno semestrale.*

*<Proposta m> si richiama l'evidenza che in impianti complessi – Interporti – per volumi di traffico e dotazione infrastrutturale, numero di Imprese Ferroviarie operanti, % di traffico transnazionale , la comunicazione nei confronti del mercato, in virtù di quanto espresso dalle <Nota – Osservazione precedenti > sia integrata da:*

*% dei ritardi dei convogli in arrivo trazionati dalle I.F. operanti,*

*% della non applicazione delle procedure di interfaccia ( interoperabilità) da parte delle I.F operanti.*

**MISURA 5 A.R.T. N. 42 - 19**



Nota - Osservazione <m>

Nel contesto dell'applicazione della misura 5 è **coerente** la definizione di impianti complessi e strategici nei termini distintivi quali:

- ) stazioni passeggeri,
- ) impianti collegati ( nodi) della rete dei corridoi europei ferroviari merci ( TEN-T)
- ) ambiti portuali.

E' anche coerente che in tali contesti non sia ammessa alcuna esenzione al rispetto del regolamento UE n. 2177/17 cui il nuovo impianto regolatorio fa anche riferimento.

<Proposta n> Si richiama che anche nella espressione della misura 5 sia opportuno ribadire che in tali contesti, il modello organizzativo dei servizi resi al mercato sia quello interpretato dal Gestore Unico dotato di diritto di esclusiva, nonché il medesimo soggetto mantenga un necessario grado di indipendenza con le figure che sono i fruitori dei servizi resi, pronto a dar evidenza di misure di efficienza sui servizi resi.

<Proposta o> Si richiama che nella espressione della misura 5, il complesso " penali" identificato per l'operatore del servizio di manovra ferroviaria possa essere esteso anche ad altri operatori che si pongono nella filiera "supply chain <sup><A></sup>" del trasporto ferroviario delle merci e che per i motivi più diversi interferiscono nel raggiungimento degli obiettivi stessi ( Fig. 2 Pag 13 indici N<sub>i</sub> ), non fosse altro perché non rispettano ad esempio piani operativi ( M53 integrato ) condivisi.

**MISURA 8 A.R.T. N. 42 - 19**

Nota - Osservazione <n>

<Proposta p> Si richiama che nella espressione delle misure 7 ed 8 , in impianti complessi – Interporti – per volumi di traffico e dotazione infrastrutturale, è opportuno evidenziare come la gestione dei tempi alle richieste di accesso nonché della allocazione della capacità sono azioni e decisioni che debbono necessariamente essere legate agli obiettivi di qualità e di efficienza che si sono identificati.

Nel senso che non si tratta di banali valutazioni del tipo si- no, ma debbono essere il frutto di concertazioni di sistema, nel rispetto degli interessi di tutti ( obbligo del gestore G.U.) ma nel rispetto anche delle azioni "interferenti" alle decisioni che si intendono implementare. Es. utilizzo, da parte del mercato, di sistemi informatici di pianificazione delle risorse. ( cfr. procedura RFI 8492/11 - progetto P.I.L. elaborato da R.F.I.).

**MISURA 12 A.R.T. N. 42 - 19**



Nota - Osservazione <o>

<Proposta q> Si richiama che nella espressione della misura 12 , quando i volumi superano i mille convogli medi mese ossia i 40 convogli medi giorno siano definite delle diverse tempistiche in termini di monitoraggio rispetto ad impianti interessati da 2 o 5 o anche fossero 10 treni giorno?.

Ciò in quanto, altrimenti, nel caso di volumi” importanti” diventa necessario, per rispettare dei tempi contingentati allestire un ufficio “ monitoraggio” ad uso esclusivo e quindi introducendo costi di gestione che nessuno riconosce.

**MISURA 13 A.R.T. N. 42 - 19**

Nota - Osservazione <p>

<Proposta r> Si richiama che nella espressione della misura 13, con riferimento ad impianti complessi “ a Gestore Unico” la misura dell'efficienza e dell'economicità nei confronti del mercato sia evidenziata collegata ad operatori dei servizio“ neutri” rispetto alle attività che il mercato “ acquista a condizioni eque e non discriminatorie” dai medesimi operatori.

<Proposta s> Si richiama che nella espressione della misura 13, con riferimento ad impianti complessi “ a Gestore Unico” sia esteso l'obbligo di “interoperabilità delle piattaforme informatiche, ma non limitata al solo interscambio di dati” ferroviari” tipiche di chi richiede i servizi ferroviari di ultimo miglio ( IF) : es. monitoraggio della marcia treno in avvicinamento ad un impianto servizio, ma anche a dati “intermodali- terminalistici” diversi dal ferroviario. Esempio i dati del mondo dell'autotrasporto i dati di stato UTI ( treno – piazzale – bilico ). Allo scopo dovrà essere previsto un costo verso il mercato a garanzia dell'allestimento della“interoperabilità informatica”

<Proposta t> Si richiama che nella espressione della misura 13 sia valutata la opportunità di non limitare a 5 gli anni previsti per la durata dell'affidamento del servizio di manovra proprio nel contesto territoriale governato da un G.U. ( quindi impianti complessi).

**MISURA 14 A.R.T. N. 42 - 19**

Nota - Osservazione <q>

Si osserva la coerenza delle definizioni ( con il contenuto del contratto di raccordo in genere stipulato fra GI ed il G.C.U del raccordo stesso) delle attività legate alla gestione di un raccordo, ovvero sia:

- (i) movimentazione,
- (ii) manutenzione infrastruttura esterna al recinto,
- (iii) vigilanza sull'esercizio e sulla manutenzione... porzione esterna al recinto,
- (iv) manutenzione porzione di infrastruttura sebbene interna la recinto ma ad uso esclusivo del raccordo,
- (v) presenziamento della stazione cui afferisce il raccordo da parte di personale di GI., pur richiedendo maggiore chiarezza sul concetto di vigilanza di cui al punto ( iii).

<Proposta u> Si richiama che nella espressione della misura 14 sia indicato il soggetto che determina le procedure tecniche (STI) da utilizzare come linea guida per la realizzazione del complesso delle manutenzioni sulla porzione esterna al recinto.

<Proposta v> Si richiama che nella espressione della misura 14 ed in particolare a quanto evidenziato

Per le infrastrutture ferroviarie rientranti nel campo di applicazione del d.lgs. 112/2015, è da ricordare come l'articolo 13, comma 1, lettera c), dello stesso decreto evidenzi che il canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura comprenda anche l'uso dei raccordi. Appare pertanto desumibile che le attività di manutenzione ordinaria relativa ai deviatori, agli impianti di sicurezza ed ai binari appartenenti al raccordo e ricadenti all'interno del recinto ferroviario, nonché le attività relative al personale di esercizio, in dipendenza del programma di esercizio del raccordo, debbano rientrare nel novero dei costi legati alla fornitura del PMdA.

sia con determinazione chiarito che i costi li citati siano a carico del GI.

**MISURA 16 A.R.T. N. 42 – 19**



Nota - Osservazione <r>

Si ritiene di osservare che quanto descritto con riferimento alle infrastrutture portuali abbia molteplici punti di contatto con riferimento a quegli impianti “terrestri” complessi, che trovano origine quasi trent’anni fa ( L. 240 -1990) e sviluppo, nel tempo, per effetto di potenziamento, investimenti, miglorie tanto da diventare strategici , a livello paese, per effetto dei volumi di merci oggetto di interscambio modale transnazionale lì realizzati. Ambiti dotati di fattori chiave determinanti per il rilancio e la competitività di un paese proprio sotto l’aspetto del trasporto delle merci per ferrovia.

Nel dire della misura 16, infatti se sostituiamo o meglio aggiungiamo la parola mare con gomma, i concetti espressi rimangono inalterati.

Non solo, emerge come per questi impianti “terrestri” complessi l’insieme della gestione operativa dei plurimi servizi offerti ( dai vari impianti servizi che ne delineano l’intera dotazione infrastrutturale) e che sono alla base di una efficiente funzione intermodale non può che basarsi ( come per altro la delibera n. 17-2018 ART ne rappresentava il disegno) sul concetto di Gestore Unico dotato di esclusività nella gestione ed implementazione dei servizi.

**Chiamato ad integrare e far da collante di un coordinamento operativo efficiente, sostenibile ambientalmente ed economicamente e sicuro ( in termini anche di esercizio sicuro della fase di ultimo miglio ferroviario) di un insieme di attività che in talune circostanze mostrano dinamiche diverse, mercati diversi, business diversi.**

E’ il caso, nel contesto del servizio intermodale transnazionale delle merci per ferrovia di ciò che viene espresso da una fase ferroviaria e da una fase terrestre ( gomma), chiamate a trovare sintesi comune in un Interporto – Terminal magari complesso come lo è uno transnazionale.

<Proposta z> Si richiama come nella espressione della misura 14 sia opportuno aggiungere la parola gomma alla parola nave.