

## RELAZIONE TECNICA ECONOMICA MANOVRE IMPIANTI DI CONFINE

(Aggiornata rispetto Delibera 130/2019)

In relazione a quanto previsto dalla misura 12 punto 5 della Delibera ART. 130/2019 emanata in data 30 settembre 2019 per il servizio di manovra negli impianti di confine, si integra di seguito la documentazione già inviata con nota del 26 luglio 2019.

### a) Considerazioni di carattere generale.

Preliminarmente si ritiene opportuno evidenziare come RFI nel corso degli anni ha perseguito la volontà di uscire dalle attività di manovra (ad eccezione degli impianti portuali), visto anche quanto previsto dal quadro legislativo di riferimento che annovera il servizio di manovra tra i servizi complementari, privilegiando il regime di prestazione in proprio da parte delle IF o l'individuazione di un Gestore Unico da parte delle stesse.

Al fine di dare opportuna e preventiva informativa al mercato della volontà di uscire definitivamente dall'erogazione del servizio di manovra, RFI aveva predisposto il PIR 2018, la cui prima bozza era stata pubblicata a giugno 2016, prevedendo l'autoproduzione anche negli impianti di confine.

Della programmata dismissione del servizio in questione, RFI ne dava informazione anche nell'ambito del procedimento avviato con la Delibera ART 96/2015 per la definizione del nuovo sistema tariffario per i servizi compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso e in quelli diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da RFI, approvato poi con Delibera ART 80/2016, nel quale non si prevedeva nessuna nuova tariffa per il servizio di manovra in ragione della cessazione del servizio stesso a partire dal 2018.

In considerazione di tale decisione, RFI ha progressivamente ridotto le risorse di personale dedicate al servizio e non ha provveduto all'approvvigionamento di nuove locomotive di manovra in sostituzione di quelle in dotazione, non attrezzabili secondo gli standard imposti da ANSF e che, terminato il periodo di proroga concesso da quest'ultima della possibilità di utilizzare locomotive non attrezzate, sono state dismesse. A tal proposito si rammenta che, al fine di andare in contro alle richieste del mercato e secondo quanto previsto nella Delibera ART 18/17 alla misura 6.1, ha proceduto ad indire specifica procedura di gara per la vendita dei propri locomotori assegnati in comodato gratuito ai Gestori Unici.

Successivamente ART, con Delibera 140/2017 del 4 dicembre 2017, prescriveva a RFI di proseguire nell'erogazione del servizio di manovra negli impianti di confine.



Per poter ottemperare a tale prescrizione RFI, non potendo disporre delle necessarie risorse in termini di uomini e mezzi, ha bandito una gara pubblica per affidare il servizio di manovra negli impianti di confine al fine di individuare un operatore che erogasse il servizio per proprio conto. Tale bando, si precisa, non includeva l'impianto di Villa Opicina in ragione della nota ART del 18 giugno 2018 con cui si dichiarava meritevole di accoglimento l'inclusione di Villa Opicina nel comprensorio del Porto di Trieste. Successivamente, con Delibera ART 99/2018, veniva esteso il campo di applicazione della Delibera 18/2017 (Gestore Unico) al comprensorio del Porto di Trieste escludendo la stazione di Villa Opicina.

L'esito della gara pubblica è stato il seguente:

- Brennero NESSUNA offerta pervenuta
- Tarvisio pervenuta unica offerta valida
- DOMO II pervenuta unica offerta valida.

L'offerta presentata per DOMO II è risultata molto più alta dell'importo posto a base di gara (+51%) e, pertanto, non è stata aggiudicata.

Per Tarvisio è stato affidato il servizio ad InRail aggiudicataria del lotto.

In data 26 luglio 2019, con nota RFI-DCI\A0011\P\2019, è stata inviata la Relazione Tecnica ed economica sulla fattibilità della manovra in autoproduzione in tutti gli impianti di confine.

A seguito della pubblicazione della delibera ART 130/2019, avvenuta in data 30 settembre 2019, con nota 0012510/2019 del 15 ottobre ART ha richiesto l'adeguamento della documentazione ai criteri contenuti nella citata Delibera ART 130/2019.

## b) Regime attuale di erogazione del servizio di manovra.

Premesso quanto sopra, allo stato attuale, il servizio di manovra negli impianti di confine è erogato:

- **Domò II.** Regime di prestazione in proprio da parte delle IF (punto 12.5.c della Delibera ART 130/2019) in coesistenza alla fornitura da parte di RFI (erogata in collaborazione con DB CI) cui punto 12.5.a della Delibera ART 130/2019.
- **Brennero.** Regime di prestazione in proprio da parte delle IF (punto 12.5.c della Delibera ART 130/2019) in coesistenza alla fornitura da parte di RFI (punto 12.5.a della Delibera ART 130/2019).
- **Tarvisio BV.** Regime di prestazione in proprio da parte di alcune IF (punto 12.5.c della Delibera ART 130/2019) e, per le altre IF, manovra affidata ad InRail, soggetto terzo da procedura di gara ad evidenza pubblica (punto 12.5.b della Delibera ART 130/2019). Tale organizzazione NON è in linea con la Delibera ART



130/2019 che prevede, per il caso 12.5.b, l'affido in esclusiva delle operazioni di manovra.

- **Villa Opicina.** Regime di prestazione in proprio da parte delle IF (punto 12.5.c della Delibera ART 130/2019) in coesistenza alla fornitura da parte di RFI (punto 12.5.a della Delibera ART 130/2019).

### c) Erogazione servizio manovra RFI.

L'erogazione di servizi di manovra da parte di RFI, o alle IF prevede una serie di adempimenti reciproci che dilatano i tempi di erogazione del servizio. Per ogni manovra, infatti, è previsto lo scambio di documenti (richiesta di manovra, ordine di manovra, messa a disposizione del materiale dall'IF ad RFI e consegna del materiale da RFI all'IF al termine delle operazioni) come di seguito schematizzato.

Impresa Ferroviaria	Rete Ferroviaria Italiana	Squadra di manovra
<b>Richiesta di manovra</b> (per ogni treno)	<b>1</b> RFI prende in carico la richiesta e si organizza	
<b>Messa a disposizione del materiale a RFI</b>  (Dopo arrivo del treno e dopo aver terminato le operazioni di propria competenza)	<b>2</b> Ordine di Manovra specifico sulla base della Richiesta dell'IF	<b>3</b> Ricevuto Ordine di Manovra effettua le operazioni indicate
<b>Manovra conclusa.</b> IF può effettuare operazioni di propria competenza	<b>5</b> Compila documento <b>consegna materiale</b> da RFI a IF	<b>4</b> Terminata la manovra restituisce <b>Ordine di manovra</b> compilato

Lo scambio formale di tali documenti è necessario sia per tracciare l'effettuazione delle prestazioni che per definire i limiti di responsabilità nella gestione del materiale rotabile oggetto di manovra (benestare inizio attività, immobilizzazione, completamento della prestazione, ecc.).

Tale attività richiede **un tempo** che può variare da 10 a 15 minuti e che spesso è superiore alla durata effettiva dell'operazione tecnica da eseguire.



Negli impianti ove operano più IF che richiedono le manovre ad RFI si verificano anche tempi di attesa rispetto ad altre manovre in corso anche se in zone del piazzale fra loro indipendenti ed i tempi per le operazioni di manovra possono anche raddoppiarsi.

L'autoproduzione renderebbe molto più celere tutto il processo, in quanto riduce notevolmente i tempi accessori per lo scambio della documentazione e consentendo la movimentazione in contemporanea di materiale/locomotive su aree di piazzale fra loro indipendenti.

#### d) Funzionalità degli impianti di confine.

La necessità della manovra presso gli impianti di confine è dovuta, storicamente, all'esistenza di barriere (principalmente da diversi sistemi di alimentazione TE tra le reti ma anche la NON compatibilità dei SSB con quelli di terra delle due reti) che non consentivano la circolazione in continuità dei convogli transfrontalieri. Nel corso degli ultimi anni, al fine di garantire l'interoperabilità fra le reti, e quindi favorire le condizioni per intensificare i traffici transfrontalieri, gli impianti di confine sono stati attrezzati con un congruo numero di binari aventi un tratto alimentato con la medesima tensione della rete di provenienza e un tratto con la stessa tensione della rete di destinazione con interposto un tratto neutro da percorrere con pantografi abbassati.

Grazie a tali binari i treni equipaggiati con mezzi di trazione politensione, percorso il tratto neutro con pantografi abbassati, una volta giunti sul tratto alimentato come la rete verso cui si è diretti, devono, a treno fermo, sollevare il pantografo e configurare il sottosistema di bordo compatibile con la Rete da percorrere; tale operazione ha una durata complessiva di **circa 10 minuti**.

Per i treni non attrezzati con mezzi politensione, è necessario effettuare ancora la "tradizionale" manovra di cambio del mezzo di trazione. Tale operazione di manovra richiede un mezzo di trazione diesel o politensione. La durata complessiva media per lo sgancio, scarto del locomotore in arrivo, garaggio del locomotore in partenza e aggancio al materiale richiede mediamente un tempo di **circa un'ora**.

Il cambio del mezzo di trazione richiede poi anche l'effettuazione della prova del freno con un ulteriore perditempo di **circa 30 minuti**.

Le modalità organizzative necessarie per effettuare le manovre per ognuno degli impianti di confine è riportato in specifico documento allegato unitamente agli elaborati tecnici (PS e Piano di elettrificazione).

Inoltre, per i trasporti internazionali effettuati da due IF diverse, negli impianti di confine è prevista una visita tecnica al materiale salvo accordi fra le IF per lo scambio *"in fiducia"*. Quest'ultimo regime è oggi adottato dalla quasi totalità delle IF.

I tempi medi per le diverse operazioni tecniche di manovra sono di seguito sintetizzati.



Operazione	Autoproduzione (minuti)	Manovra RFI (minuti)
Sgancio/Aggancio locomotive	5+5	15+15
Posa/rimozione segnali di coda	15	15
Scarto locomotore	10	20
Garaggio locomotore	10	20
Traslazione materiale	20	30
Scarto veicolo	30	45
Prova Freno	30	30
Visita Tecnica	60	60

È di immediata evidenza come il regime di prestazione in proprio delle manovre spingerebbe le IF a trovare soluzioni organizzative e tecniche per la riduzione del ricorso alla manovra e quindi per la riduzione dei costi complessivi. Ciò creerebbe un circolo virtuoso che porterebbe alla riduzione dei tempi di trasporto, alla riduzione dell'impegno dell'infrastruttura e, quindi, all'aumento della capacità.

È utile considerare che, rispetto alle manovre, gli impianti di confine si differenziano dagli altri della Rete solo per quelle di continuità (operazioni derivanti dalla necessità di garantire il servizio anche in mancanza di locomotori non interoperabili). Rispetto alle altre operazioni che si possono svolgere in tali impianti (scarto veicoli, ricovero/piazzamento di materiali, verifica tecnica al materiale, ecc.), invece, sono impianti assolutamente analoghi agli altri della Rete, dove già da tempo è attivo il regime di prestazione in proprio.

Negli impianti di confine, a parte Villa Opicina ove la tensione di alimentazione delle due reti è la stessa, l'infrastruttura è stata adeguata, con notevoli investimenti, per garantire la continuità della marcia dei treni pur in presenza di discontinuità di alimentazione fra le due reti a condizione, ovviamente, che vengano utilizzati mezzi di trazione politensione e con attrezzaggio di bordo compatibile.

Esistendo quindi le condizioni tecniche per garantire l'interoperabilità fra le Reti, è possibile, a parere della Scrivente, introdurre il regime di prestazione in proprio anche negli impianti di confine, ottimizzando il processo con benefici sull'intero sistema ferroviario.

Ciò premesso si riportano alcuni dettagli per i singoli impianti di confine.



## Domo II

Per poter rilevare le caratteristiche impiantistiche di dettaglio di Domo II, utili ai fini del presente documento, si rimanda al Piano Schematico ed al Piano di Elettrificazione TE trasmesso unitamente al presente documento.

Attualmente, anche a seguito di copicui investimenti, l'impianto dispone di un fascio centralizzato di 12 binari, con alimentazione 15 kV lato Rete Svizzera e 3 kV lato Rete Italiana, utilizzabili per movimenti a via libera in entrambe le direzioni. Le due tratte alimentate, a tensione diversa, sono separate da un tratto neutro dell'estesa di 50 metri da percorrere con pantografi abbassati.

Inoltre, la stazione è attrezzata con:

- un fascio partenze nord, alimentato a 15 kV che consente, in autonomia, le operazioni di aggancio di locomotive 15 kV o politensione al materiale in sosta e dopo aver effettuato le eventuali operazioni accessorie, partire verso la rete svizzera;
- un fascio arrivi e un fascio partenze sud alimentato a 3 kV che consente, in autonomia, le operazioni di aggancio di locomotive 3 kV o politensione, di agganciarsi al materiale in sosta e dopo aver effettuato le eventuali operazioni accessorie, partire verso la rete italiana;
- ulteriori binari ausiliari utilizzati per altre eventuali esigenze (soste per mancata armonizzazione delle tracce, per i mancati proseguimenti, per le eventuali visite tecniche di scambio, per eventuali scarti di veicoli, ecc.) oltre che per lo scambio dei materiali da e per il raccordo HANGARTNER (DB Cargo Italia).

I treni provenienti dalla rete svizzera sono ricevuti in uno dei binari politensione e, a seconda dei casi, si possono presentare 3 scenari possibili:

a) Servizio di trazione in arrivo con locomotiva politensione e SSB interoperabile:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografi abbassati, deve alzare il pantografo 3Kv e proseguire regolarmente la corsa verso la rete italiana, salvo altre necessità delle IF di effettuare cambio personale o locomotiva.

b) Servizio di trazione in arrivo con locomotiva politensione e SSB NON compatibile con la rete di destinazione del treno:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografi abbassati, deve alzare il pantografo 3Kv e proseguire con le operazioni di manovra necessarie per lo scarto della locomotiva e per il successivo ricovero in opportuno binario o per rientrare verso la rete di provenienza, isolata o in servizio ad altro treno.



c) Servizio di trazione con locomotiva mono tensione non interoperabile:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografi abbassati, si arresterà nel punto di normale fermata e non è in grado di eseguire ulteriori movimenti in autonomia. Lo scarto del mezzo di trazione, dopo lo sgancio, deve avvenire utilizzando un locomotore a trazione diesel o a trazione elettrica 3 kV, per *lanciarlo* su uno dei binari politensione verso la zona TE a 15 kV per il suo ritorno verso la rete di provenienza o per il trasferimento in uno dei binari del fascio partenze nord per la sosta o per l'aggancio ad un materiale diretto verso la rete svizzera. Per il lancio del locomotore, in genere, le IF che già oggi effettuano autoproduzione si avvalgono dell'IF partner del trasporto.

Per i treni provenienti dalla rete italiana e diretti a quella svizzera sono previste modalità analoghe a quelle previste in senso inverso.

I treni che non hanno il proseguimento verso la rete di destinazione entro un arco temporale coerente (per esempio per mancata armonizzazione delle tracce) vengono traslati nel fascio partenze nord, se diretti verso la rete svizzera, o nel fascio partenze sud, se diretti verso la rete italiana. Ciò consente la piena autonomia per le operazioni di garaggio e partenza del treno di competenza.

Delle 14 IF attualmente operanti nell'impianto, solo 2 si avvalgono, per l'orario in corso, del servizio di manovra di RFI.

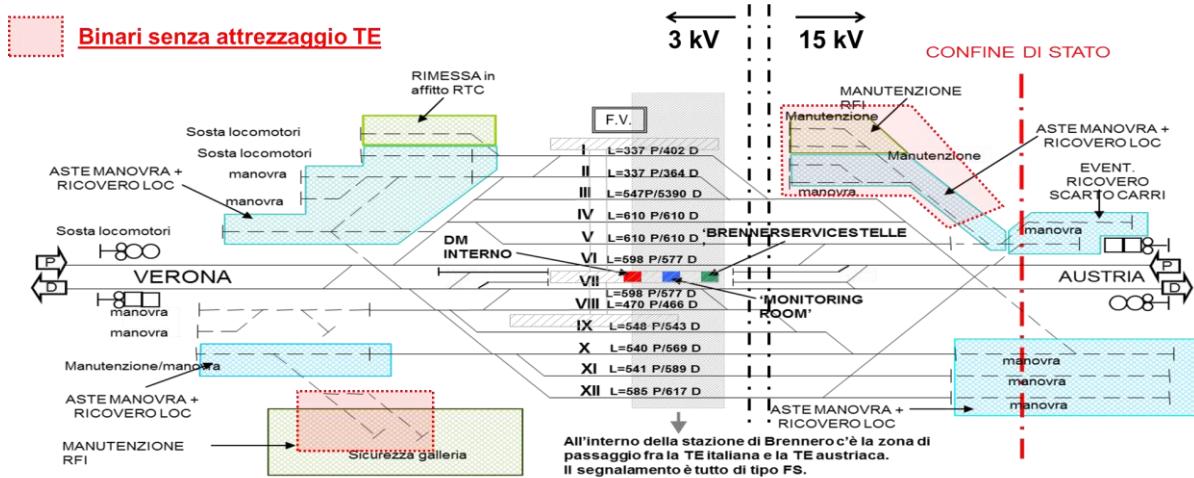
Nell'ambito di DOMO II opera con propri mezzi e uomini l'IF DB CI, che in virtù di accordi di collaborazione con RFI eroga il servizio anche alle altre IF, compreso quello richiesto tramite RFI dalle 2 IF sopra indicate.

Le operazioni di cambio locomotore nell'impianto di Domo II hanno subito negli ultimi anni un calo consistente e continuo. In particolare, per le tre IF che si avvalgono della manovra di RFI sono stati registrati 1102 cambi locomotive nei primi 10 mesi del 2019 con una media giornaliera di 3,7 (V. grafico).

### **Brennero**

Per le caratteristiche impiantistiche di dettaglio della stazione di Brennero si rimanda al Piano Schematico ed al Piano di Elettrificazione TE.

L'impianto è organizzato come da schema seguente



### Tutti i 12 binari di Circolazione sono Politensione

L'impianto è attrezzato con un fascio centralizzato di 12 binari con alimentazione 15 kV lato Rete Austriaca e 3 kV lato Rete Italiana, utilizzabili per movimenti a via libera in entrambe le direzioni. Le due tratte alimentate a tensione diversa sono separate da un tratto neutro da percorrere con pantografi abbassati.

Sia lato Austria (alimentati a 15 kV) che lato Italia (alimentati a 3 kV) sono presenti dei tronchini elettrificati per l'eventuale sosta dei locomotori.

Normalmente i treni dispari, provenienti dall'Austria, vengono ricevuti nei binari dal 7 al 12 mentre i pari vengono normalmente ricevuti dal 2 al 6. I binari 1 e 8 sono normalmente utilizzati per il lancio dei locomotori verso la rete di provenienza.

A seconda dei casi, per i treni in arrivo dall'Austria, si possono presentare 3 scenari possibili:

a) Servizio di trazione in arrivo con locomotiva politensione e SSB interoperabile:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografi abbassati, può alzare il pantografo 3Kv e proseguire regolarmente la corsa verso la rete italiana, salvo altre necessità delle IF di effettuare cambio personale o locomotiva.

b) Servizio di trazione in arrivo con locomotiva politensione e SSB NON compatibile con la rete di destinazione del treno:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro, percorso con pantografi abbassati, deve alzare il pantografo 3Kv e proseguire con le operazioni di manovra necessarie per lo scarto della locomotiva e per il successivo ricovero in opportuno binario o per rientrare verso la rete di provenienza, isolata o in servizio ad altro treno.

c) Servizio di trazione con locomotiva mono tensione non interoperabile:



Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografi abbassati, si arresterà nel punto di normale fermata da dove non può eseguire ulteriori movimenti in autonomia. Lo scarto del mezzo di trazione, dopo lo sgancio, deve avvenire utilizzando un locomotore a trazione diesel o a trazione elettrica 3 kV, per *lanciarlo* su uno dei binari politensione verso la zona TE a 15 kV per il suo ritorno verso la rete di provenienza, per la sosta o per l'aggancio ad un materiale diretto verso la rete austriaca.

Per i treni provenienti dalla rete italiana e diretti a quella austriaca sono previste modalità analoghe a quelle previste in senso inverso.

Delle 19 IF attualmente operanti nell'impianto, 11 effettuano traffico utilizzando locomotive politensione. Delle restanti 8, solo 4 IF hanno richiesto ad RFI il servizio di manovra all'atto della richiesta delle tracce.

Le restanti 4 lo fanno saltuariamente in gestione operativa.

Il calo dei volumi di manovre effettuate da RFI nel corso degli anni è stato molto consistente. Per le operazioni di manovra a Brennero sono presenti normalmente due macchine di manovra anche se ne opera solo una in quanto la seconda svolge solo funzione di scorta in caso di indisponibilità. Normalmente la squadra opera per tutte le 24 ore.

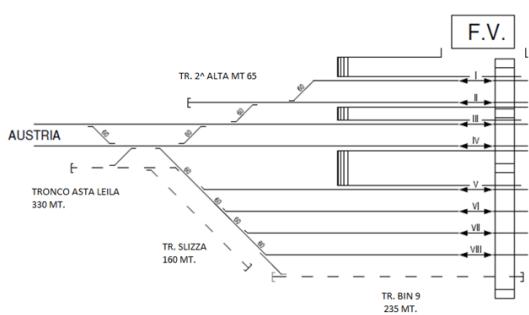
## Tarvisio BV

Le caratteristiche dettagliate dell'impianto di Tarvisio sono desumibili dal Piano Schematico e dal Piano di elettrificazione.

In particolare, l'impianto è attrezzato con un fascio centralizzato di 8 binari alimentato a 15 kV lato Austria e 3 kV lato Italia, con un tratto neutro all'altezza del Fabbricato Viaggiatori.

L'impianto è anche dotato di un binario attrezzato per l'eventuale sosta di emergenza di carri con merci pericolose, ancorchè l'impianto non sia individuato come SMT non avendo traffici origine o termine corsa.

Si riporta di seguito il dettaglio dei tronchini lato Austria, di cui 3 elettrificati a 15 kV di limitata lunghezza utilizzati per l'eventuale sosta dei locomotori e per la sosta occasionale di veicoli scartati dalla composizione dei treni.



#### TR. 2<sup>a</sup> ALTA mt. 65

Alimentato 15 kV

Adibito a ricovero locomotori imprese estere (anche locomotori italiani per mancanza spazio lato Italia)

#### TRONCO ASTA LEILA mt. 330

Alimentato 15 kV Asta di manovra lato Austria

Adibita inoltre a ricovero locomotori esteri ed a carri scartati

#### TRONCO SLIZZA mt. 160

Tronco normalmente disalimentato

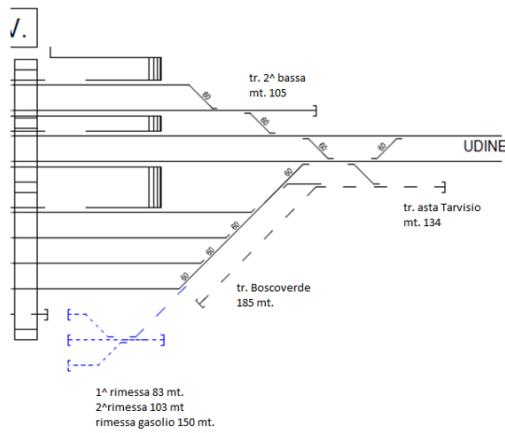
Destinato al parcheggio in emergenza di eventuali carri con merci pericolose con anomalie

#### TRONCO BINARIO 9 mt. 235

Senza linea TE

Adibita a ricovero carri scartati per necessità contingenti (riordino carico, teloni aperti, guasti tecnici, mancanza documenti)

Nello schema seguente, è invece riportato il dettaglio lato Italia.



#### TRONCO 2<sup>a</sup> BASSA mt 105

Alimentato 3 kV.

Adibito a ricovero notturno mat. Regionale ore 20.00 – 6.00 ricovero locomotori imprese Italiane

#### TRONCO ASTA TARVISIO mt. 134

Alimentato 3 kV.

Adibito a ricovero locomotori Pax

#### TRONCO BOSCOVERDE mt. 185

Alimentato 3 kV.

Adibito a ricovero locomotori MIR

#### Rimessa Carrelli

Non presente linea TE

Adibita a ricovero carrelli manutenzione + rolba neve+ diesel di manovra

I treni provenienti dalla rete austriaca sono ricevuti in uno dei binari politensione e, a seconda dei casi, si possono presentare 3 scenari possibili:

- a) Servizio di trazione in arrivo con locomotiva politensione e SSB interoperabile:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografo abbassato, deve alzare il pantografo 3kV e proseguire regolarmente la corsa verso la rete italiana, salvo altre necessità legate alle IF di effettuare cambio personale o locomotiva.

- b) Servizio di trazione in arrivo con locomotiva politensione e SSB NON compatibile con la rete di destinazione del treno:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografi abbassati, deve alzare il pantografo 3 kV e proseguire con le operazioni di manovra



necessarie per lo scarto della locomotiva, per il successivo ricovero in opportuno binario o per rientrare verso la rete di provenienza, isolata o in servizio ad altro treno.

c) Servizio di trazione con locomotiva mono tensione non interoperabile:

Il treno in arrivo, dopo il superamento del tratto neutro percorso con pantografi abbassati, si arresterà nel punto di normale fermata e non è in grado di eseguire ulteriori movimenti in autonomia. Lo scarto del mezzo di trazione, dopo lo sgancio, deve avvenire utilizzando un locomotore a trazione diesel o a trazione elettrica 3 kV per *lanciarlo* su uno dei binari politensione verso la zona TE a 15 kV per il suo ritorno verso la rete di provenienza. In genere, per le IF che già oggi effettuano autoproduzione, viene utilizzato il locomotore dell'IF partner del trasporto.

Per i treni provenienti dalla rete italiana e diretti a quella austriaca sono previste modalità analoghe a quelle previste in senso inverso.

Attualmente, nell'impianto la manovra è garantita, per conto di RFI, dalla società InRail in forza dell'aggiudicazione della procedura di gara di cui si è già detto nelle considerazioni di carattere generale.

Delle 13 IF nazionali attualmente operanti nell'impianto, 7 effettuano traffico utilizzando locomotive politensione e fanno in regime di prestazione in proprio le operazioni necessarie. Il totale delle prestazioni effettuate in proprio dalle IF ammonta a circa il 50 % del totale delle operazioni effettuate nell'impianto.

Molte delle IF hanno avanzato richiesta di effettuare in autoproduzione anche le operazioni di lancio delle locomotive. RFI, sino ad ora, non ha mai acconsentito in attesa della totale dismissione della manovra. Ciò spiega l'andamento piuttosto costante dei volumi delle manovre effettuate da RFI, contrariamente a quanto accade negli altri impianti.

Una IF, che effettua circa il 90% del traffico merci da Tarvisio verso la rete Austriaca e viceversa, ha avanzato ultimamente la richiesta di effettuare le manovre in regime di prestazione in proprio. Analoga richiesta pervenuta da altra IF nazionale.

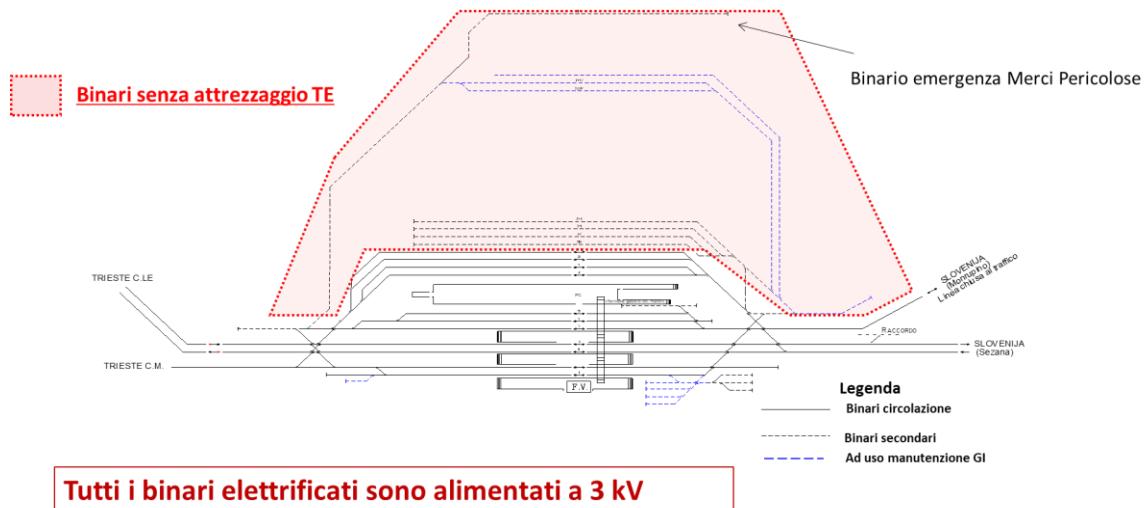
### Villa Opicina

L'impianto di Villa Opicina, al contrario degli altri impianti di confine, **non presenta limiti alla interoperabilità** essendo la rete estera delle medesime caratteristiche infrastrutturali dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Unico vincolo per la prosecuzione dei mezzi di trazione in servizio ai treni è l'incompatibilità del SSB.

Le caratteristiche della stazione sono desumibili dal Piano Schematico e dal Piano di Elettrificazione TE allegato.



La stazione è attrezzata con 11 binari centralizzati e 4 nella zona a terra.



All'impianto di Villa Opicina è allacciato il raccordo Interporto di Trieste il cui scambio dei materiali è eseguito in regime di prestazione in proprio dalle IF.

L'impianto è interessato spesso da soste più o meno lunghe di materiali che non trovano pronta prosecuzione sulla rete estera. Molto spinta, nell'impianto, la Gestione Operativa con scarsa armonizzazione dei flussi di collegamento dei trasporti.

Il servizio di manovra con l'ausilio di una locomotiva diesel è funzionale al ricovero nei 4 binari non centralizzati e non elettrificati dei materiali che non trovano prosecuzione in tempi ragionevoli.

Già oggi, le IF effettuano in autoproduzione:

- Aggancio e sgancio delle locomotive
- Immobilizzazione dei materiali in sosta
- Eventuale scarto di veicoli

Delle 12 IF che operano nell'impianto di Villa Opicina, 8 attuano il regime di prestazione in proprio.

Attualmente, a Villa Opicina opera una squadra di manovra di RFI con turno giornaliero e un manovratore h24. In caso di assenza della squadra o del mezzo di manovra, tutte le IF vi provvedono in autonomia adottando il regime di prestazione in proprio. Ovviamente



non possono essere effettuate manovre interessanti i binari non elettrificati. Nell'impianto è presente IF che adotta il regime delle prestazioni in proprio da anni ed opera anche per l'interporto di Trieste e che si configura come operatore di impianto ai sensi della Delibera ART 130/2019.

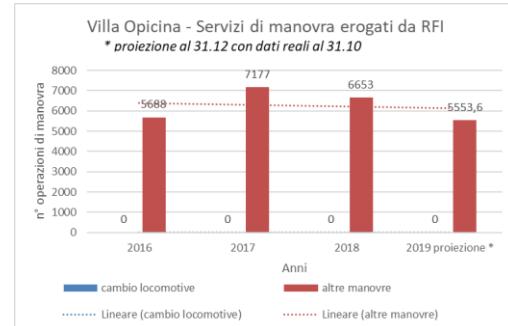
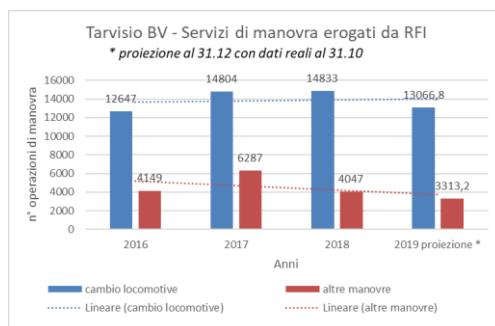
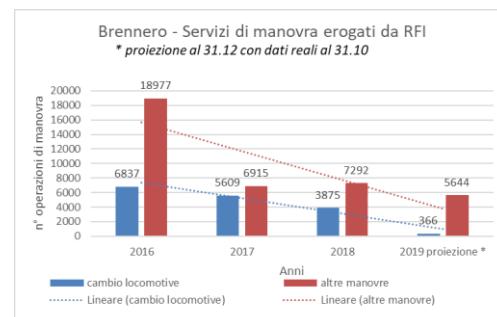
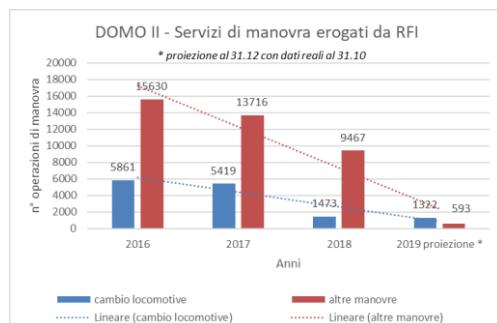
La stazione di Villa Opicina è interessata mediamente da 37 treni merci giornalieri, 7 locomotive isolate e 16 treni viaggiatori.

I treni in arrivo dalla Rete estera che non proseguono con il medesimo mezzo di trazione (per incompatibilità del SSB o per scelta delle IF) giunti a Villa Opicina in uno dei binari centralizzati devono effettuare le operazioni di sgancio della locomotiva e il trasferimento in altro binario per il ritorno verso la rete di provenienza isolate o con altro materiale. Alcune volte sostano nell'impianto per attesa materiale del treno che devono effettuare.

Analoghe procedure avvengono per i treni in arrivo dalla rete nazionale che non proseguono verso la rete slovena con lo stesso mezzo di trazione.

#### d) Volumi servizi di manovra erogati da RFI.

In questa sezione, RFI vuole fornire evidenza di come nel corso degli ultimi anni, il ricorso sempre maggiore alle locomotive politensione e l'incremento delle operazioni effettuate in regime di prestazione in proprio dalle IF ha fatto registrare un calo esponenziale dei servizi di manovra richiesti/erogati da RFI negli impianti di confine come di seguito evidenziato.



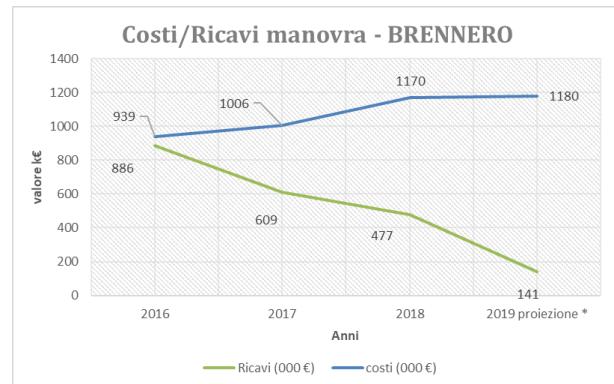


#### e) Sostenibilità finanziaria dei servizi di manovra erogati da RFI.

Il servizio di manovra si connota per la presenza di un'alta incidenza dei costi fissi. Tale caratterizzazione associata al calo delle operazioni di manovra effettuate da RFI, come riportate nella sezione precedente del presente documento, ha reso sempre più ampia la forbice fra costi e ricavi, determinando un disavanzo a carico di RFI.

Ad esempio, per il solo impianto del Brennero si sono registrati i seguenti dati economici.

Anche tale elemento costituisce motivo di ulteriore spinta verso una diversa organizzazione del servizio di manovra privilegiando l'autoproduzione o, qualora le IF lo ritengano opportuno, l'individuazione di un operatore comune a cui affidare il servizio con completa copertura dei costi.



#### f) Orario 2019/2020- Richieste pervenute da parte delle IF.

Per le finalità che si prefigge la presente relazione è utile evidenziare come alla data del 12.11.2019 (anche se ben oltre il termine utile per la presentazione da parte delle IF) risultano pervenute le sotto riportate richieste del servizio di manovra a RFI per l'orario 2019-2020:

IF\Impianto	DOMO II (N° treni)	BRENNERO (N° treni)	TARVISIO BV (N° treni)	VILLA O. (N° treni)
<b>IF 1</b>	16	0	19	0
<b>IF 2</b>	0	0	0	7
<b>IF 3</b>	32	39	66	49
<b>IF 4</b>	0	0	1	0

Pertanto, i treni per i quali hanno richiesto la manovra a RFI hanno periodicità a volte per limitati giorni a settimana.



## g) CONCLUSIONI

RFI, con il presente documento, ritiene di aver compiutamente illustrato che per l'espletamento del servizio di manovra in regime di prestazione in proprio da parte delle IF negli impianti di confine non esistono impedimenti tecnici o economici.

Anzi l'adozione di tale modello porta:

- vantaggi economici complessivi sul sistema del trasporto ferroviario sia sotto il profilo dell'ottimizzazione dei costi, sia sotto il profilo della riduzione dei tempi di effettuazione delle manovre
- forte spinta all'utilizzazione massiva di locomotive interoperabili e riduzione dei tempi complessivi dei trasporti
- massimizzazione della potenzialità del sistema nel suo complesso

Tutto ciò considerato e sulla base di quanto evidenziato nel presente documento RFI chiede di adottare i seguenti Regimi ai sensi della Delibera ART 130/2019:

### Domo II

Si propone, dal 14.12.2019, il regime di prestazione in proprio (punto 12.5.c) consolidando l'attuale stato di fatto che vede l'esecuzione delle manovre in regime di prestazione in proprio da parte di alcune IF con disponibilità di operatore di impianto in grado di soddisfare le richieste delle altre IF.

### Villa Opicina

Si propone, dal 14.12.2019, il **regime di prestazione in proprio** (punto 12.5.c) in virtù della uniforme alimentazione TE potendo rivolgersi per le manovre occasionali di scarto o trasferimento materiale in zone disalimentate all'IF presente che di fatto è già operatore di impianto.

### Brennero

Si propone, dal 1 luglio 2020, il **regime di prestazione in proprio** (punto 12.5.c) con presenza della squadra RFI fino al 30 settembre 2020 per garantire la regolarità dell'avvio del nuovo regime. In subordine, qualora codesta Autorità non intenda approvare il regime cui punto 12.5.c della delibera 130/2019, si chiede di poter attivare l'affido in esclusiva a terzi, tramite procedura di gara di evidenza pubblica (punto 12.5.b) a partire dal 1 luglio 2020.



## Tarvisio BV

Si propone, dal 14.12.2019, il **regime di prestazione in proprio** (punto 12.5.c) considerando dell'esistenza strutturata di un operatore di impianto che oggi opera nell'impianto per conto di RFI. In alternativa si chiede di poter attivare l'affido a terzi, tramite procedura di gara di evidenza pubblica (punto 12.5.b) a partire dal 1 luglio 2019. In quest'ultimo caso, le IF che effettuano o che hanno richiesto il regime della prestazione in proprio si vedrebbero negata tale possibilità a favore dell'esclusiva prevista dal regime cui punto 12.5.c) della Delibera 130/2019.

Ovviamente qualora non venisse accordata la suddetta organizzazione imponendo la prosecuzione del regime previsto al punto 12.5.a) sarebbe inevitabile la revisione delle tariffe per la copertura dei costi pertinenti ed efficienti.

L'adozione dei regimi sopra proposti, tenuto conto

- di quanto illustrato nel presente documento per ciascun impianto di confine;
- della valutazione in capo a RFI dell'accesso ai servizi di impianto con la relativa compatibilizzazione fra le diverse richieste all'atto della richiesta di capacità;
- dell'armonizzazione, in capo ad RFI, delle manovre e degli altri servizi di impianto, con la redazione del prospetto M.53 manovre integrato;
- dell'attività di coordinamento delle manovre in capo ad RFI

è coerente con i principi cui punto 4.1 della Delibera ART 130/2019.