

Delibera n. 91/2020

**Misura 12, punto 5, della delibera n. 130/2019. Approvazione della relazione presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in merito all'organizzazione del servizio di manovra nelle stazioni di confine di Brennero, Domo II, Tarvisio Boscoverde, Villa Opicina.**

L'Autorità, nella sua riunione del 7 maggio 2020

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare:
- la lett. a) del comma 2, ai sensi della quale l'Autorità provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali”*;
  - la lett. b) del comma 2, che prevede che l'Autorità provvede *“a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori”*;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (di seguito: Regolamento), che definisce nei dettagli - in esecuzione di quanto previsto dall'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico - la procedura ed i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati negli impianti di servizio di cui all'allegato II, punti da 2 a 4, della medesima direttiva;
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*, ed in particolare gli articoli 13 e 37;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 140/2017 del 30 novembre 2017, recante *«Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2019”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2018”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2020”»*, ed in particolare la prescrizione 5.3.1 in materia di stazioni di

confine, con cui l’Autorità, a seguito della comunicazione di R.F.I. S.p.A (di seguito: RFI) dell’intenzione di dismettere il servizio di manovra a propria cura negli impianti di confine a partire dall’entrata in vigore del Prospetto informativo della rete (di seguito: PIR) 2018, ha prescritto a RFI di reinserire, alla sottosezione 5.4.5 del PIR 2018 e 2019, *“la previsione di offerta del servizio di manovra, a propria cura, nelle stazioni di confine, adottando tariffe correlate a costi pertinenti ed efficienti”*, ed ha stabilito che l’Autorità stessa avrebbe concesso *“il nulla osta alla sospensione definitiva del servizio, per ogni stazione di confine interessata, solo a seguito di opportune relazioni tecniche presentate dal GI, e validate dall’Autorità, dalle quali si evinca che nell’impianto di confine interessato il servizio di manovra, eventualmente in autoproduzione a cura delle IF, sia possibile e rispetti i criteri di efficienza, economicità, contenimento dei costi come previsto in forma generale dalla delibera ART n. 18/2017”*;

**VISTA**

la delibera dell’Autorità n. 130/2019 del 30 settembre 2019, recante *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*, ed in particolare il punto 4, con cui viene soppressa la citata prescrizione 5.3.1;

**VISTO**

l’atto di regolazione allegato alla citata delibera n. 130/2019, ed in particolare:

- il punto 4.1, che prevede: *“L’accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all’efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti. Il d.lgs. 112/2015 individua all’articolo 13, commi 9 e 11, tra tutti i servizi ferroviari, i servizi complementari e ausiliari per i quali valgono specifiche previsioni normative e regolamentari. L’Autorità, ai sensi dell’articolo 6, paragrafo 1, del Regolamento, può richiedere le motivazioni per cui un servizio ferroviario è designato come servizio di base, complementare o ausiliario”*;
- il punto 12.5, che prevede: *“Nelle stazioni di confine il servizio di manovra è organizzato, nel rispetto dei principi definiti al punto 4.1, secondo una delle seguenti modalità alternative:*
  - a) *fornito direttamente dal gestore dell’infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, o, nei limiti di quanto consentito dalla normativa vigente in materia di affidamento in house, da società da esso controllata, con proprie risorse, adottando tariffe correlate a costi pertinenti ed efficienti; i suddetti soggetti, in qualità di operatori di impianto di servizio, possono autorizzare su richiesta la prestazione in proprio del servizio ai sensi del Regolamento;*

- b) affidato in esclusiva a terzi, tramite procedura di gara di evidenza pubblica conforme a quanto stabilito dal d.lgs. 50/2016, da effettuarsi a cura del gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, nel rispetto delle tempistiche e modalità previste ai punti da 13.12 a 13.14; l'affidatario, in qualità di operatore di impianto di servizio, può autorizzare su richiesta la prestazione in proprio del servizio ai sensi del Regolamento;*
- c) regime di prestazione in proprio, in cui tutte le IF che prestano in proprio il servizio sono identificate come operatori del servizio di manovra e garantiscono la fornitura dello stesso anche a tutti gli altri eventuali richiedenti, ad un prezzo pari al costo di fornitura più un ragionevole margine di profitto; è inoltre consentita l'offerta del servizio di manovra da parte di ogni altra impresa in possesso delle necessarie competenze tecniche e requisiti di sicurezza previsti da ANSF. La presente disposizione non obbliga le IF interessate ad investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste. In caso di rifiuto di fornitura del servizio, il richiedente ne informa senza indugio l'Autorità;*
- d) il gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, o, nei limiti di quanto consentito dalla normativa vigente in materia di affidamento in house, una società da esso controllata, fornisce esclusivamente, adottando tariffe correlate a costi pertinenti ed efficienti, il servizio di manovra consistente nella movimentazione di rotabili necessaria a consentire ad un treno proveniente da una rete straniera di proseguire il proprio percorso nella rete italiana, e viceversa; le restanti operazioni di manovra vengono erogate in regime di prestazione in proprio di cui alla lettera c).*

*Nei casi di cui alle lettere b), c) e d), il coordinamento dei movimenti di manovra rimane sotto la responsabilità esclusiva del gestore dell'infrastruttura.*

*Nei casi di cui alle lettere b), c) e d), il GI sottopone preventivamente all'approvazione dell'Autorità una relazione, comprensiva di idonea documentazione allegata, sulla fattibilità e sulle modalità attuative della soluzione organizzativa scelta, nonché sulla coerenza della stessa con i principi del punto 4.1. L'Autorità si esprime entro un termine di 45 giorni dalla trasmissione della documentazione completa da parte del GI";*

## **VISTA**

la nota del 14 novembre 2019, prot. ART 14729/2019, con cui RFI, con riferimento alle stazioni di confine di Brennero, Domo II, Tarvisio Boscoverde (di seguito: Tarvisio) e Villa Opicina, ha trasmesso una relazione tecnica ed economica sulla fattibilità della manovra in regime di prestazione in proprio da parte delle imprese ferroviarie richiedendone l'approvazione, ai sensi del citato punto 12.5, per l'adozione dei seguenti regimi:

- Brennero: "regime di prestazione in proprio" di cui al punto 12.5, lettera c), della delibera n. 130/2019 a partire dal 1° luglio 2020, con presenza della

squadra di manovra RFI fino al 30 settembre 2020 per garantire la regolarità dell'avvio del nuovo regime; in subordine, regime di affidamento in esclusiva a terzi, di cui al citato punto 12.5, lettera b) a partire dal 1° luglio 2020;

- Domo II: "regime di prestazione in proprio" a partire dal 14 dicembre 2019;
- Villa Opicina: "regime di prestazione in proprio" a partire dal 14 dicembre 2019;
- Tarvisio: "regime di prestazione in proprio" a partire dal 14 dicembre 2019; in subordine, regime di affidamento in esclusiva a terzi a partire dal 1° luglio 2020;

**VISTA**

la nota del 28 novembre 2019, prot. 15476/2019, con cui gli Uffici dell'Autorità hanno richiesto a RFI documentazione tecnica di dettaglio sulla programmazione della circolazione dei treni e delle manovre relativa ad ognuna delle stazioni di confine interessate, comunicando l'intenzione di porre in consultazione quanto proposto dal gestore, ed ha evidenziato la necessità di garantire - in considerazione delle tempistiche istruttorie necessarie e tenendo conto che l'avvio di un diverso modello organizzativo del servizio di manovra comporterebbe la necessità di una significativa riorganizzazione industriale a carico delle imprese ferroviarie fruitrici, o potenzialmente fruitrici, del servizio stesso - il mantenimento del vigente modello organizzativo del servizio di manovra in tutte le stazioni di confine oggetto della proposta fino all'avvio dell'orario di servizio 2020/2021, fatte salve ulteriori eventuali proroghe o eventuali anticipazioni di tale termine, da individuarsi caso per caso alla luce di quanto sarebbe emerso dall'istruttoria in corso;

**VISTA**

la nota del 3 dicembre 2019, prot. ART 15661/2019, con cui RFI, evidenziando la presenza di informazioni riservate nella relazione trasmessa con la citata nota prot. ART 14729/2019, ne ha inviato copia ostensibile ai fini della messa in consultazione da parte dell'Autorità;

**VISTE**

le note del 6 dicembre 2019, prot. ART 15899/2019, del 23 dicembre 2019, prot. ART 16727/2019, e del 17 gennaio 2020, prot. ART 613/2020, con cui RFI ha trasmesso la documentazione tecnica richiesta dagli Uffici dell'Autorità con la citata nota prot. 15476/2019;

**VISTA**

la nota del 13 dicembre 2019, prot. 16232/2019, con cui gli Uffici dell'Autorità hanno informato le imprese ferroviarie nazionali che nel corso del 2019 hanno effettuato traffico nelle stazioni di Brennero, Domo II, Tarvisio e Villa Opicina, dell'apertura della consultazione - tramite pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità stessa - sulle proposte formulate da RFI con la citata nota prot. ART 15661/2019, invitando le imprese stesse a fornire le proprie osservazioni corredate di dettagliate informazioni, per ciascuna stazione di interesse, sul servizio di manovra fruito nel corso del 2019;

- VISTI** i contributi pervenuti, in esito alla indetta consultazione sulle proposte formulate da RFI con la citata nota prot. ART 15661/2019, da Adriafer S.r.l. (prot. ART 403/2020), Arriva Italia S.r.l. (prot. ART 339/2020), BLS Cargo S.r.l. (prot. 1320/2019), Captrain Italia S.r.l. (prot. ART 507/2020), DB Cargo Italia S.r.l. (prot. ART 490/2020), Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (prot. ART 501/2020), Hupac S.p.A. (prot. ART 447/2020), Inrail S.p.A. (prot. ART 499/2020), Mercitalia Rail S.p.A. (prot. ART 454/2020), Rail Traction Company S.p.A. (prot. ART 428/2020), SBB Cargo Italy S.r.l. (prot. ART 504/2020), Trenord S.r.l. (prot. ART 427/2020), TX Logistik Italia (prot. ART 485/2020), nonché dai portavoce del Gruppo Consultivo delle Imprese Ferroviarie dei Corridoi ferroviari merci Reno-Alpi, Baltico-Adriatico e ScanMed (prot. ART 1249/2020);
- VISTA** la nota del 6 marzo 2020, prot. 3817/2020, con cui gli Uffici dell’Autorità hanno trasmesso a RFI le osservazioni pervenute in esito alla suddetta consultazione, onde consentire l’effettuazione delle autonome valutazioni tecnico-economiche di competenza e l’eventuale conseguente revisione delle proposte originariamente formulate con la citata nota prot. ART 14729/2019, richiedendo inoltre di integrare la relazione accompagnatoria con i dati economici (andamento costi/ricavi, periodo 2016-2019) relativi alle stazioni di Domo II, Tarvisio, e Villa Opicina;
- VISTA** la nota del 31 marzo 2020, prot. ART 4995/2020, con cui RFI, nel riscontrare la richiesta degli Uffici dell’Autorità, ha inviato una relazione contenente le proprie valutazioni sulle osservazioni pervenute in esito alla consultazione, oltre a precisazioni relative alle proposte originariamente formulate dalla medesima, nonché i dati economici relativi alle stazioni in questione;
- VISTA** la relazione istruttoria predisposta in merito dai competenti Uffici dell’Autorità;
- CONSIDERATO** che la caratteristica principale delle stazioni di confine consiste nella necessità di garantire il regolare proseguimento dei treni transfrontalieri, e che tale proseguimento, ove necessario per incompatibilità del locomotore con la tensione di alimentazione e/o con il sistema di segnalamento adottato da RFI sull’infrastruttura nazionale, è realizzato previa effettuazione di operazioni di manovra di cambio locomotore, mentre le tipologie di manovra riconducibili ad esigenze diverse si svolgono in tutti i restanti impianti della rete ferroviaria gestita da RFI senza che questi sia coinvolto nella relativa fornitura;
- CONSIDERATO** che le stazioni di Brennero, Domo II e Tarvisio collegano la rete nazionale gestita da RFI con reti estere ove la tensione di alimentazione è differente da quella italiana, mentre la stazione di Villa Opicina collega la rete nazionale di RFI con la rete nazionale slovena, ove la tensione di alimentazione è la medesima di quella italiana;

- CONSIDERATO** che le stazioni di Brennero, Domo II, e Tarvisio risultano essere attrezzate con binari di circolazione politensione - ossia alimentati con tensione rete estera lato estero, con tensione rete italiana lato Italia - e caratterizzati dall'interposizione di un tratto neutro, ossia non alimentato, dove il materiale rotabile lanciato transita per inerzia, e che il proseguimento dei treni da/per l'estero in altre stazioni di confine gestite da RFI ed aventi analoga configurazione della trazione elettrica avviene senza la fornitura di un servizio di manovra a cura della stessa RFI;
- CONSIDERATO** che le operazioni di cambio locomotore possono essere effettuate anche tramite utilizzo di locomotori a trazione elettrica che provvedano al "lancio" del locomotore monotensione arrestatosi in zone della stazione alimentate con tensione con esso incompatibile;
- CONSIDERATO** che l'interoperabilità, con particolare riferimento all'applicazione degli Standard Tecnici di Interoperabilità (STI) nella rete ferroviaria TEN-T, rappresenta un obiettivo dell'Unione Europea, come anche la progressiva adozione di un solo sistema di segnalamento ERTMS-ETCS - ferma restando l'insostenibilità economica dell'adozione di un'unica tensione di alimentazione per le reti ferroviarie dell'Unione Europea - e che il mancato utilizzo, nei trasporti lungo itinerari internazionali, di locomotori politensione dotati di sottosistemi di bordo compatibili con il sistema ERTMS-ETCS vanifica, di fatto, l'impegno degli Stati membri e dei gestori di infrastruttura europei di adottare un sistema di segnalamento comune per consentire il libero transito dei treni nello spazio ferroviario europeo senza l'effettuazione di manovre di cambio locomotore;
- RILEVATO** che, attualmente il servizio di manovra:
- nella stazione di Brennero è garantito da RFI, e gli interventi di elettrificazione dei tronchini di stazione funzionali alla prestazione in proprio sono stati dichiarati completati da RFI nel corso del 2019;
  - nella stazione di Domo II è garantito da RFI per il tramite di un'impresa ferroviaria che fornisce anche autonomamente il servizio di manovra ad altre imprese ferroviarie;
  - nella stazione di Villa Opicina è fornito, oltre che da RFI, anche da altra impresa ferroviaria;
  - nella stazione di Tarvisio è garantito da RFI per il tramite di un'impresa ferroviaria;
- RILEVATO** che nelle citate stazioni numerose imprese ferroviarie effettuano, in regime di prestazione in proprio, le operazioni di manovra ad esse necessarie, e che altre imprese hanno richiesto a RFI la possibilità di effettuare le operazioni di manovra in proprio o senza ricorrere alle risorse messe a disposizione, direttamente o indirettamente, da RFI;

**RILEVATO**

che negli ultimi anni il numero di attività di manovra fornito, direttamente o indirettamente, da RFI:

- nelle stazioni di Brennero e Domo II è notevolmente diminuito a causa del costante ricorso, da parte di alcune imprese ferroviarie, alla prestazione in proprio e/o ad altre imprese ferroviarie, generando un correlato disequilibrio costi-ricavi del servizio di manovra fornito da RFI caratterizzato fisiologicamente da costi fissi elevati e da margini commerciali ridotti;
- nella stazione di Tarvisio è rimasto pressoché costante, ed è stata richiesta da due imprese ferroviarie, come evidenziato nella Relazione allegata alla nota prot. ART 14729/2019, la possibilità di eseguire le manovre senza ricorrere al servizio messo a disposizione da RFI;
- nella stazione di Villa Opicina è rimasto pressoché costante, pur permanendo un disequilibrio costi-ricavi del servizio di manovra fornito da RFI caratterizzato fisiologicamente da costi fissi elevati e da margini commerciali ridotti; in tale stazione, non essendo presente - a differenza delle tre altre stazioni in esame - la discontinuità di trazione elettrica, le operazioni di cambio locomotore vengono effettuate tramite prestazione in proprio, essendo il servizio fornito da RFI limitato a manovre che interessano i fasci di binario non elettrificati, ove attualmente fornisce servizi di manovra anche l'impresa ferroviaria che riveste il ruolo di Gestore Unico delle manovre per il Comprensorio di Trieste;

**RILEVATO**

che i modelli organizzativi della manovra di cui alle lettere a) e b) del punto 12.5 della delibera n. 130/2019 prevedono che l'operatore di impianto di servizio possa solo eventualmente autorizzare, su richiesta, la prestazione in proprio del servizio ai sensi del Regolamento;

**CONSIDERATO**

che, a differenza delle stazioni di Domo II e Villa Opicina, ove già da tempo sono presenti imprese ferroviarie che forniscono il servizio di manovra ad altre imprese ferroviarie, nelle stazioni di Brennero e Tarvisio RFI fornisce direttamente, o indirettamente tramite impresa ferroviaria affidataria, il servizio di manovra;

**RITENUTO**

che risulta pertanto opportuno, con riferimento alle stazioni di Brennero e Tarvisio, garantire un periodo di durata adeguata durante il quale le imprese ferroviarie, che attualmente usufruiscono del servizio di manovra fornito da RFI, possano riorganizzare la propria attività produttiva per l'effettuazione in proprio, o per il tramite di altre imprese ferroviarie, del servizio di manovra, prevedendo conseguentemente che durante tale periodo detto servizio sia fornito secondo le modalità attuali;

su proposta del Segretario generale

## DELIBERA

1. di approvare la relazione trasmessa da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) con nota del 14 novembre 2019, prot. ART 14729/2019, come integrata con nota del 31 marzo 2020, prot. ART 4995/2020, con le seguenti precisazioni:
  - a) per la stazione di Brennero, è accolta la proposta di adozione del modello di cui al punto 12.5, lettera c) dell'allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, con applicazione a decorrere dal 12 dicembre 2021; fino all'11 dicembre 2021 il servizio di manovra continua ad essere fornito secondo le modalità attuali;
  - b) per la stazione di Domo Il, è accolta la proposta di RFI di adozione del modello di cui al punto 12.5, lettera c) dell'allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, con applicazione a decorrere dal 13 dicembre 2020;
  - c) per la stazione di Tarvisio Boscoverde, di accogliere la proposta di RFI di adozione del modello di cui al punto 12.5, lettera c) dell'allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, con applicazione a decorrere dal 12 dicembre 2021; fino all'11 dicembre 2021 il servizio di manovra continua ad essere fornito secondo le modalità attuali;
  - d) per la stazione di Villa Opicina, è accolta la proposta di RFI di adozione del modello di cui al punto 12.5, lettera c) dell'allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, con applicazione a decorrere dal 13 dicembre 2020;
2. la presente delibera è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità e comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a mezzo PEC.

Torino, 7 maggio 2020

Il Presidente

Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai sensi del  
D.Lgs 82/2005 s.m.i.)