

MANOVRA

Lo scenario di riferimento e le linee di tendenza del Piano di Attività

24 luglio 2008

Consegnato ed illustrato alle OO.SS.

Lo scenario normativo – Decreto 188

Ai sensi dell'art. 20, comma 2, lettera g), del Decreto 188 il GI deve garantire la prestazione dei servizi di manovra alle IF che ne facciano richiesta, dietro pagamento di **corrispettivi equi e non discriminatori**. Il GI non può affidare la gestione del servizio a soggetti dipendenti dalle IF (art 20, comma 4).

TRENITALIA

A) in \approx 56 impianti:



La gestione del servizio viene trasferita ad RFI attraverso l'acquisizione di personale e mezzi

RFI



B) nei restanti impianti abilitati:



La manovra continuerà ad essere svolta dalle Imprese Ferroviarie in autoproduzione



Nella determinazione delle tariffe si dovrà tener conto di quanto disposto dall'art. 20, comma 7 del Decreto 188, il quale prevede che qualora il servizio sia offerto da un unico fornitore o comunque non sia offerto in regime di concorrenza (impianti di smistamento ed impianti di confine), **deve essere fornito a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo. Se lo stesso servizio è offerto in regime di concorrenza (impianti di terminalizzazione), deve essere fornito a prezzi di mercato.**

Le operazioni di manovra di cui art 20 comma 2°

1. *traslazione di materiali dai binari di ricevimento dei treni ai binari individuati per la presa e consegna o binari di messa a disposizione e viceversa (c.d.attività finalizzata alla terminalizzazione)*
2. *attività di composizione e scomposizione (selezione carri negli impianti di smistamento – o negli altri impianti ove richiesto propedeutica alla traslazione dai binari di ricevimento dei treni ai binari individuati per la presa e consegna o binari di messa a disposizione e viceversa)*
3. *aggancio, sgancio e movimentazione dei mezzi di trazione (attività per assicurare l'accesso alla infrastruttura ferroviaria italiana -stazioni di confine -)*
4. *composizione e scomposizione treni per imbarco e sbarco necessarie (attività per assicurare la continuità della infrastruttura ferroviaria le stazioni marittime)*

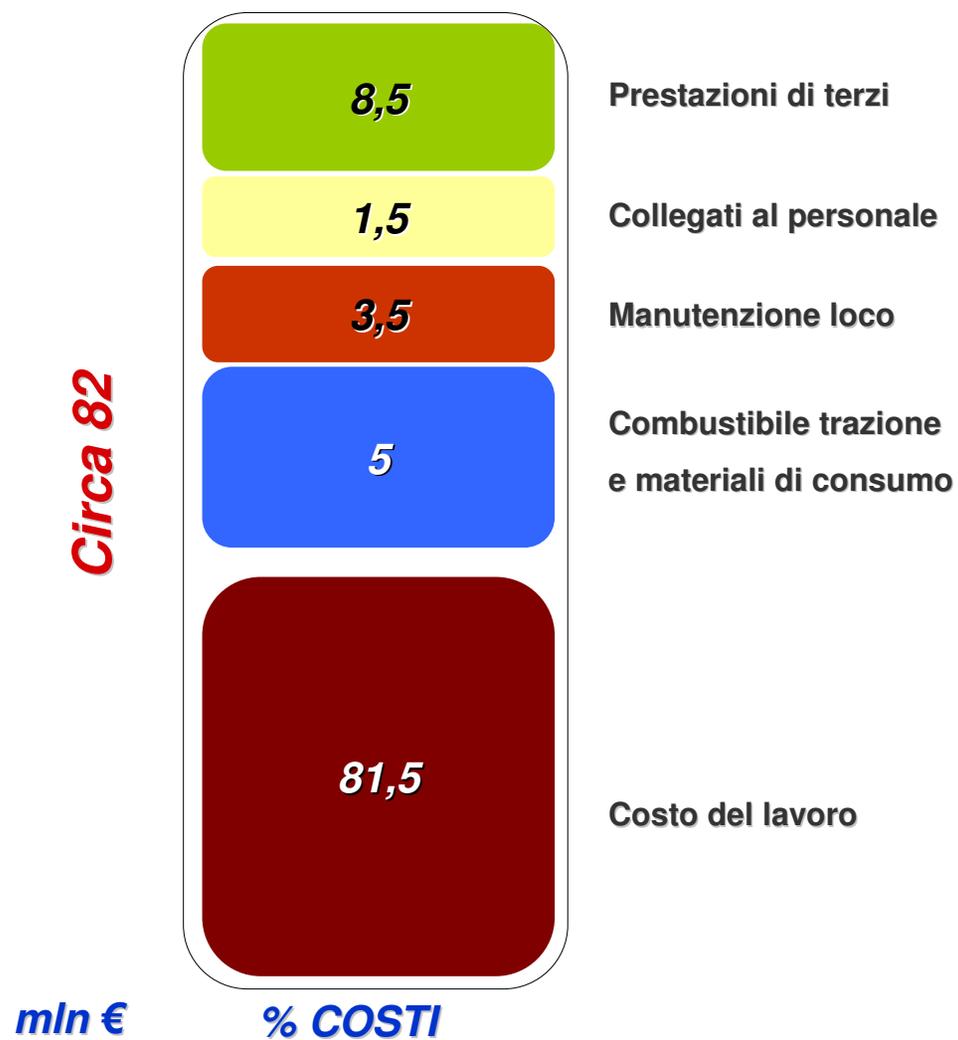
Altre Operazioni non rientranti nell'art. 20 comma 2

In diversi impianti vengono svolte anche le seguenti attività non ricomprese nella cessione e non obbligatorie per RFI:

- a) Operazioni – nell'ambito dei binari di terminalizzazione - diverse da quelle di traslazione di cui al precedente punto 2;
- b) Aggancio e sgancio del locomotore;
- c) Regolarizzazione tabelle di coda.

Laddove le IF lo richiedano e la propria organizzazione lo consenta, RFI continuerà a prestare tali servizi, ovviamente su base contrattuale e con tariffe che ne consentano la remunerazione.

L' attuale struttura dei costi



Piano di Attività - Linee guida generali

Il piano di attività del settore, in fase di elaborazione, è basato sui seguenti driver:

- ❑ ottimale dimensionamento degli impianti in relazione alle esigenze infrastrutturali, ai traffici e ai servizi da svolgere;
- ❑ rafforzamento e consolidamento della rete dei terminali strategici del combinato;
- ❑ integrazione con i processi di circolazione e dei servizi terminalistici;
- ❑ riduzione dei costi tramite innovazioni infrastrutturali, tecnologiche e razionalizzazioni di processo e organizzative: Quest'ultime basate su:
 - un'articolazione dei turni di lavoro coerente con le esigenze tecnico-organizzative, che realizzi la distribuzione dell'orario di lavoro giornaliero su 6h e 48' in tutti i casi in cui ciò risulti tecnicamente possibile;
 - un modello di organizzazione del lavoro e del processo produttivo, che dia piena attuazione agli accordi in essere (accordo del 16.3.95 sul NFT, con le modifiche/integrazioni apportate dal CCNL 96-99-Parte specifica ASA Rete) e sia strettamente ancorato alle esigenze produttive ed ai volumi di traffico;
- ❑ livello tariffario che [*con il concorso di eventuali contributi pubblici per servizio universale laddove previsti*] sia coerente con i riferimenti di mercato e copra l'intera struttura dei costi.

Le aggregazioni di impianto per attività prevalente

- Impianti di selezione
- Impianti di terminalizzazione
- Impianti di confine

Lo scenario di riferimento per gli impianti di selezione

Le attività di selezione interessano **11** impianti:

- ❑ **5** impianti dotati di selle di lancio in cui si effettuano selezioni con operazioni a gravità (*Bologna San Donato, Cervignano, Marcianise, Milano Smistamento, Torino Orbassano*)
- ❑ **6** impianti in cui si effettuano selezioni con operazioni in piano (*Alessandria Sm.to, Domo Il, Verona PN Scalo, Falconara, Pisa SR, Roma Sm.to,*)

Per tali impianti - nati nel passato per soddisfare l'enorme necessità di selezione generata dal traffico "diffuso" che costituiva la prevalente modalità di trasporto - è necessario fronteggiare la crisi determinata dalla drastica riduzione delle necessità di selezione prodotta dai nuovi modelli di trasporto che privilegiano il treno completo.

Per continuare ad offrire un servizio di qualità, a tariffe che consentano per RFI l'equilibrio economico imposto dal 188 e al tempo stesso non siano di ostacolo alle IF non solo per lo sviluppo ma anche per il mantenimento dei volumi attuali di traffico "diffuso", saranno necessarie riorganizzazioni e concentrazioni delle attività basate sui volumi previsti di traffico e sul reticolo degli impianti da servire.

Impegno stazioni di smistamento con sella settimana dal 5 all'11 maggio 2008

		BOLOGNA S. Donato	CERVIGNANO S.to	MARCIANISE	MILANO S.to	TORINO Orbassano
DIFFUSO						
Treni PREVISTI in arrivo		191	241	58	156	149
Treni EFFETTUATI in arrivo		167	195	46	105	97
Carri ARRIVATI (diffuso)		3410	4152	767	2032	1867
Carri LANCIATI		3878	4152	637	2626	1867
Media giornaliera carri lavorati in arrivo		554	593	91	375	267
<hr/>						
Treni PREVISTI in partenza		193	232	50	141	148
Treni effettivi in partenza		159	208	45	104	98
Carri		3395	4192	868	2495	1743
Media giornaliera carri lavorati in partenza		485	599	124	356	249
Treni COMPLETI		Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.
ARRIVATI	Previsti	4	1	53	78	63
	Effettivi	4	1	37	37	49
PARTITI	Previsti	7	1	46	64	65
	Effettivi	5	1	43	48	50
TOTALE Carri settimana	Arrivati	74	15	699	664	838
	Partiti	93	15	759	875	823
<hr/>						
Treni in Transito setrttimana	Previsti	68	0	22	109	110
	Effettivi	50	0	22	96	95
Carri		1010	0	392	1658	1858
<hr/>						
Macchine Utilizzate		4	4	4	5	3
Turni Giorno / Tipo		3 3 [^]	5 3 [^]	2 3 [^]	5 3 [^]	3 3 [^]
Giorni settimanali		1 1 [^]		1 2 [^]		3 3 [^]
				1 1 [^]		
		7	7	6\7	5\7	6\7

Nella settimana in esame i trasporti da e per Sicilia non sono stati trattati a Marcianise

Impegno stazioni di smistamento in piano settimana dal 5 all'11 maggio 2008

	ALESSANDRIA S.to	BRESCIA	FALCONARA Marittima	PISA S. Rossore	ROMA S.to	VERONA P. N. Scalo	
DIFFUSO							
Treni PREVISTI in arrivo	30	38	21	38	52	101	
Treni EFFETTUATI in arrivo	37	32	16	32	49	91	
Carri ARRIVATI (diffuso)	612	660	270	566	661	1832	
Carri manovrati in piano	612	660	270	499	661		
Media giornaliera carri lavorati in arrivo	87	94	39	71	94	262	
Partenza							
Treni PREVISTI in partenza	40	42	20	36	48	101	
Treni effettivi in partenza	36	36	14	35	51	102	
Carri	545	718	169	538	1156	1855	
Media giornaliera carri lavorati in partenza	78	103	24	77	165	265	
Treni COMPLETI							
	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	Comb. / Conv.	
ARRIVATI	Previsti	4	17	19	13	5	34
	Effettivi	4	19	15	12	4	32
PARTITI	Previsti	3	21	17	13	8	38
	Effettivi	4	19	8	13	5	33
TOTALE Carri settimana	Arrivati	66	356	322	229	698	699
	Partiti	64	361	152	202	1234	627
Treni in Transito							
settimana	Previsti	109	8	0	0	0	18
	Effettivi	96	8	0	0	0	18
Carri							
	1658	128	0	0	0	401	
Macchine Utilizzate							
	2	2	2	1	2	2	
Turni Giorno / Tipo							
	2	2 [^]	2	3 [^]	2	3 [^]	
						1	
						2 [^]	
Giorni settimanali							
	7	6\7	5\6	7	7	6\7	

Per Alessandria vanno aggiunti altri 40 treni settimana (da M53)

Principali azioni nel piano

- ❑ Consolidamento reticolo impianti da servire con il sistema di produzione del traffico diffuso;
- ❑ Verifica delle capacità funzionali degli impianti e concentrazione progressiva delle funzioni di smistamento in un sistema nazionale di grandi HUB, (con eventuale ripristino, laddove necessario, di settori al momento non attivi). In prospettiva tutta l'attività di smistamento dovrebbe essere assicurata dai 5 impianti con sella di lancio e da Verona P.N. per la sua ubicazione strategica rispetto alla direttrice del Brennero;
- ❑ Implementazione contestuale della capacità operativa del sistema di smistamento attraverso:
 - incremento quali/quantitativo dei mezzi di manovra a disposizione;
 - adozione di strumenti informativi necessari per un'efficiente gestione.
- ❑ Individuazione di impianti o parte di essi per offrire seguenti servizi :
 - Funzioni di polmone a supporto di traffici a treno completo (retroporti, etc)
 - cambio trazione
 - Soste per esigenze industriali delle IF
 - Accantonamento dei vuoti (riparandi e demolendi);

L'attività di terminalizzazione – Situazione Attuale

Terminal/Raccordi

- Genova SP
- Latina
- Melzo
- Rho
- Fiorenzuola
- S.Zeno
- Modena
- Terni
- Lugo
- Rubiera
- Reggio E.
- Piacenza
- Gallarate
- Rho
- Trento Roncafort

Terminal intermodali RFI

- Castelguelfo
- S.Stefano
- Bologna IP
- Novara
- Torino Orbassano
- Brescia Scalo
- Pescara
- Catania Bicocca
- Palermo Brancaccio
- Bari Ferruccio

Altri terminal RFI

- Rezzato
- Massa
- Lecco
- Verona P.V.

Terminal / Raccordi portuali

- Pomezia
- Livorno C /Interporto di Guasticce
- Milano Certosa
- Verona P.N. Scalo
- Marcianise
- Brindisi
- Verona Q.E
- Padova IP.
- Segrate

- Venezia Marghera
- Ravenna
- Gioia Tauro
- Trieste C.M
- La Spezia Marittima

Servizi di terminalizzazione esternalizzati totalmente

Servizi di terminalizzazione in parte esternalizzati

Lo scenario di riferimento e linee di piano per gli impianti di terminalizzazione

Sono gli impianti per i quali si rendono necessari investimenti sia infrastrutturali che organizzativi finalizzati ad incrementare da un lato la capacità di attrarre traffici e dall'altro a raggiungere livelli di efficienza e di efficacia che possano favorire e sostenere l'incremento dei traffici.

Gli interventi più significativi riguarderanno i grandi terminali [Verona Q.E., Modena/Marzaglia, Trento/Roncafort] e gli impianti a servizio dei porti [Livorno, Gioia Tauro, Trieste, Ravenna, La Spezia]. Negli impianti medio piccoli sono previsti interventi infrastrutturali [allungamento binari presa e consegna, realizzazione di nuovi binari, etc.] e tecnologici [centralizzazioni deviatoi, realizzazione segnalamento di manovra, etc.] mirati ad accrescere la capacità/funzionalità operativa degli stessi.

Laddove possibile ed utile per incrementare l'efficienza e l'efficacia del servizio offerto si tenderà ad unificare le attività di manovra nella responsabilità di un unico operatore.

Per i Terminali di proprietà di RFI si tenderà in prospettiva a modelli organizzativi che realizzino l'integrazione di tutti i servizi di terminalizzazione

Lo scenario di riferimento per gli impianti di confine

Le attività di aggancio e sgancio dei mezzi di trazione nelle stazioni di scambio con le reti estere è assicurata in 5 impianti:

- ❑ Domodossola II
- ❑ Luino
- ❑ Tarvisio
- ❑ Villa Opicina
- ❑ Brennero

Per questi impianti nei quali lo sviluppo dell'interoperabilità, in particolare la diffusione di locomotive policorrente, ridurrà gradualmente fino ad eliminare le operazioni di manovra, occorrerà accompagnare con puntuali riorganizzazioni la diminuzione delle attività.

Le Locomotive di manovra

Dal punto di vista organizzativo le attività specialistiche di “gestione locomotive” saranno espletate da figure specifiche che, in relazione al numero delle macchine e dei guidatori da seguire, possono operare anche per le DCM limitrofe.

Per le realtà in cui tali figure specialistiche non sono presenti è stata emanata una specifica interpellanza.

L'adeguamento infrastrutturale ed organizzativo degli impianti sarà accompagnato da un rinnovo del parco delle locomotive di manovra .