



# Progetto scissione manovra

*(incontro con OO.SS. Nazionali)*

Roma, 18 aprile 2007

RFI / TRENITALIA

# Contesto

---

Ferrovie dello Stato ha avviato un processo di riorganizzazione aziendale relativo alla “manovra”, al fine di dare ottemperanza ai principi dettati nell’art. 20 D.Lgs. 8 Luglio 2003, n.188 in materia di trasporto ferroviario, in cui è riconosciuto alle associazioni internazionali di imprese e alle imprese ferroviarie il diritto all’accesso e all’utilizzo, a condizioni eque e non discriminatorie, di tipologie precise di servizi forniti dal Gestore dell’Infrastruttura.

Tale processo allinea le Ferrovie dello Stato alle altre principali reti europee (DB – SNCF – SBB – RCA) nelle quali il servizio di manovra merci nei grandi impianti industriali e commerciali è svolto dal gestore dell’infrastruttura e la terminalizzazione nei piccoli impianti/raccordi è svolta in autoproduzione dalle IF.

Il processo di ristrutturazione consiste in un’operazione di scissione parziale da Trenitalia S.p.A. in favore di RFI S.p.A. delle operazioni di manovra individuate.

# Oggetto del trasferimento

---

## *Tipologia di servizio : merci*

Infatti:

- Le manovre per /dalle e nelle aree di sosta / manutenzione sono di esclusiva competenza delle IF in quanto proprie del ciclo produttivo; conseguentemente tali manovre verranno effettuate dagli operatori che svolgono l'attività principale. Analogamente, le manovre effettuate sul piazzale F.V. (giro loc., trasferimento materiale da binari di circolazione a binari secondari, triangolazione) sono svolte anch'esse dalla IF in autoproduzione, essendo di natura industriale.

*Inoltre:*

- *gli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio viaggiatori, incentrati sul raggiungimento di un livello di puntualità di eccellenza, richiede una responsabilizzazione diretta delle IF sulle fasi industriali di competenza. La progettazione integrata dell'orario prevede infatti la compatibilizzazione delle fasi connesse con la preparazione del materiale (visite tecniche, pulizia, etc.) con la messa a disposizione dello stesso sui binari di circolazione*
- *i treni viaggiatori, di regola, sono a composizione bloccata e bidirezionali; l'evoluzione del materiale rotabile viaggiatori seguirà questo standard*
- *l'interoperabilità eliminerà gradualmente la necessità di operazioni ai transiti nei quali è previsto il cambio di trazione*

# Oggetto del trasferimento

---

## *Tipologia di servizio: merci*

*Il trasferimento riguarda:*

- A) traslazione dei materiali dai binari di arrivo del treno ai binari di messa a disposizione e viceversa, e manovra di composizione e scomposizione\* nelle:
- stazioni o settori di esse con funzione di terminal intermodali/convenzionale, caratterizzate da complessità / interferenze operative e dimensioni significative, in cui sono presenti o è prevedibile a breve la presenza di più IF;
  - stazioni con funzione di smistamento a grandi volumi di traffico, poste a valle dei principali itinerari merci europei e/o a ad elevata valenza territoriale (in tali impianti viene erogata prevalentemente la manovra di composizione e scomposizione);
- B) sgancio e movimentazione mezzi di trazione\* nelle stazioni di scambio con reti ferroviarie estere, per consentire, senza oneri discriminatori, l'accesso alla infrastruttura ferroviaria italiana;
- C) *p.m.: manovre di imbarco e sbarco necessarie ad assicurare la continuità dell'infrastruttura ferroviaria (stazioni marittime).*

\* l'operazione è svolta negli asset di RFI

# Oggetto del trasferimento

---

## *Tipologia di servizio: merci*

*Sono escluse dal trasferimento:*

### Tradotte merci con locomotive di manovra

Si tratta di treni utilizzati per lo scambio di materiali merci tra impianti di località diverse e pertanto, come treni, soggetti al pagamento del pedaggio, per cui devono essere effettuate dalle IF.

### Terminalizzazioni merci con locomotiva titolare

Sono configurabili come operazioni di natura industriale e verranno svolte dagli operatori che svolgono l'attività principale.

L'aggancio e sgancio locomotive (previsto come prestazione obbligatoria a cura di RFI solo per le stazioni di confine) e l'attivazione/disattivazione della segnalazione di coda, in quanto operazioni autonome non configurabili nelle attività di manovra, potranno essere effettuate in service da RFI negli impianti individuati.

# Il perimetro fisico

## Stazioni con funzionalità merci: *terminale intermodale*

	Impianto	Funzionalità principale	Sistema portuale	Impianto strategico anche con funzioni di multiutente (tutti i servizi art.20)	Richiesta di attestamento terzi + IF (mercato)	Richiesta di attestamento terzo possibile + IF	Dimensione/complessità con manovra a cura GI	Manovra acquisita per funzionalità gestionale
1	Verona QE	Ter. Inter.						
2	Padova Ip	Ter. Inter.						
3	Trento Roncafort	Ter. Inter.						
4	La Spezia Marittima	Ter. Inter.	sì					
5	La Spezia Migliarina	Ter. Inter.	sì					
6	S.Stefano di Magra	Ter. Inter.	sì					
7	Massa Z.I.	Ter. Inter.						
8	Latina	Ter. Inter.						Roma Sm.to
9	Pomezia	Ter. Inter.						
10	Catania Bicocca	Ter. Inter.						
11	Palermo Brancaccio	Ter. Inter.						
12	Bari Scalo Ferruccio	Ter. Inter.						
13	Novara Boschetto	Ter. Inter.						

# Il perimetro fisico

Stazioni con funzionalità merci: **terminale intermodale** (segue)

	Impianto	Funzionalità principale	Sistema portuale	Impianto strategici anche con funzioni di multivalente (tutti i servizi art.20)	Richiesta di attestamento treni + IF (mercato)	Richiesta di attestamento treno possibile + IF	Monotante media dimensione/complessità con manovre a cura GI	Manovra acquisita per funzionalità gestionale
14	Milano Certosa	Ter. Inter.						
15	Milano Segrate	Ter. Inter.						
16	Brescia	Ter. Inter.						
17	Gallarate	Ter. Inter.						
18	Melzo	Ter. Inter.						
19	Rho	Ter. Inter.						Milano
20	Bologna Ip	Ter. Inter.						
21	Piacenza	Ter. Inter.						
22	Reggio Emilia	Ter. Inter.						
23	Torino Orb.	Ter. Inter.						
24	Modena	Ter. Inter.						
25	Rubiera	Ter. Inter.						
26	Castelguelfo	Ter. Inter.						
27	Gioia Tauro	Ter. Inter.	sì					

# Il perimetro fisico

## Stazioni con funzionalità merci: *scalo*

	Impianto	DCM	Funzionalità principale	Sistema portuale	Impianto strategico anche con funzione di multicliente (tutti servizi art.20)	Richiesta di attestamento treni mercato	Richiesta di attestamento treno possibile + IF	Monoutente di media dimensione/complessità con manovra a cura G.I	Manovra acquisita per funzionalità gestionale e distribuzione territoriale
1	Avigliana	To	scalo						
2	S.Zeno Folzano	Mi	scalo						
3	Rezzato	Mi	scalo						Brescia
4	Lecco Maggianico	Mi	scalo						
5	Lugo	Bo	scalo						
6	Fiorenzuola	Bo	scalo						Bologna/Emila
7	Venezia Marghera	Ve	scalo	sì					
8	Livorno C.	Fi	scalo	sì					
9	Ravenna	Bo	scalo	sì					
10	Genova Sestri Ponent	Ge	scalo	sì					
11	Brindisi	Ba	scalo	sì					
12	Terni	An	scalo						
13	Pescara P.N.	An	scalo						



## Il perimetro fisico

---

1	HUB	BOLOGNA SD
2	HUB	MILANO SM
3	HUB	MARCIANISE SM
4	HUB	ALESSANDRIA SM.TO
5	HUB	CERVIGNANO
6	MANOVRA	VERONA PN
7	MANOVRA	VERONA PV
8	MANOVRA	PISA SR
9	MANOVRA	FALCONARA
10	MANOVRA	ROMA SM
11	CONFINE	DOMO II
12	CONFINE	LUINO
13	CONFINE	GORIZIA
14	CONFINE	TARVISIO
15	CONFINE	VILLA OPICINA
16	CONFINE	BRENNERO
	MARITTIME *	MESSINA
	MARITTIME *	VILLA S.GIOVANNI
	MARITTIME *	CIVITAVECCHIA
	MARITTIME *	GOLFO ARANCI

*\* Già oggi gestite da RFI*

# Il processo industriale: le responsabilità

---

- E' confermata alla IF la responsabilità in tema di sicurezza del prodotto "formazione treno e trasporto", in particolare per quanto attiene alle operazioni di:
  - gestione del materiale rotabile e delle sue interazioni con l'infrastruttura nel contesto delle operazioni preliminari alla partenza o successive all'arrivo dei treni che si concretizzano:
    - *nei controlli da effettuare in occasione dell'accettazione e della riconsegna dei trasporti (Scadenza revisione dei carri, corretta esecuzione dei carichi, rispetto del profilo limite di carico e dei limiti di carico del carro, ecc.);*
    - *nella segnalazione, tramite apposite etichette:*
      - *dell'istradamento e della destinazione dei rotabili;*
      - *delle non conformità presenti su di un veicolo o su di un carico;*
      - *della presenza di merci pericolose;*
    - *nel rilevamento dei dati caratteristici dei rotabili;*
    - *nella predisposizione dei documenti del treno di competenza [1];*
  - compilazione delle prescrizioni connesse alle caratteristiche tecniche, al carico ed alla circolabilità dei rotabili [2];
  - effettuazione delle visite tecniche ai veicoli ed ai carichi per accertare che essi circolino sull'infrastruttura in condizioni di sicurezza;
  - comunicazione della composizione dei treni secondo le modalità stabilite dal GI e da eventuali accordi locali di dettaglio;
  - eventuali altre comunicazioni inerenti il completamento delle operazioni di partenza treno, definite da disposizioni o accordi locali.

[1] Lista dei Veicoli, Bollettino di Frenatura e Composizione, Foglio di Corsa, Scheda Treno, Scheda Orario

[2] Massa rimorchiata, Rango di velocità, Velocità massima rispetto ai veicoli in composizione, Percentuale di massa frenata, Lunghezza del treno, Tipo di frenatura attivata, Eventuali limitazioni di velocità determinate dalle condizioni di circolabilità delle locomotive, dalla presenza di trasporti eccezionali, dal limite di carico, ecc.

# Il processo industriale: le responsabilità

---

## ■ Servizi a cura RFI

- Pianificazione delle operazioni secondo le tempistiche previste dalla programmazione / riprogrammazione orario, attraverso la redazione del “Programma di Manovra”, definito sulla base del “Prospetto di Manovra” predisposto dalle IF contestualmente al perfezionamento dell’offerta commerciale
- Coordinamento delle manovre
- Organizzazione delle operazioni di manovra: Dirigenza, Sorveglianza, Autorizzazione, Comando, Esecuzione
- Esecuzione delle operazioni di manovra, ivi compresi:
  - i movimenti da / per i binari di carico / scarico dello scalo pubblico
  - i movimenti da / per i raccordi all’interno delle stazioni
  - i movimenti da / per i punti determinati all’interno delle stazioni, inclusi gli impianti / punti di manutenzione
- Operazioni di stazionamento rotabili
- Organizzazione e gestione del servizio per lo smistamento dei rotabili negli impianti di smistamento [mediante sella di lancio qualora l’impianto ne sia provvisto]
- Manovra dei deviatori per la predisposizione degli istradamenti e interventi su apparati

# Individuazione delle risorse

---

- ❑ Transitano a RFI:
  - Personale impiegato nelle mansioni di Deviatore/Apposito Incaricato;
  - Personale dei grandi hub impiegato nelle mansioni di Regolatore Traffico;
  - Personale idoneo all'esercizio per le seguenti attività:
    - Manovra di composizione e scomposizione, o manovra degli scambi e segnali di istradamento (Operatore Specializzato Circolazione)
    - Condotta di mezzi di manovra o Coordinamento manovra (Tecnico di Manovra e Condotta)
  
- ❑ Non transitano a RFI:
  - Personale di manovra dichiarato inidoneo in via definitiva a tutte le attività di manovra (NB: transita il personale con idoneità residua alla condotta locomotive di manovra)
  - Personale di manovra utilizzato in via esclusiva o prevalente per le tradotte
  - Personale di manovra che abbia già completato o stia completando percorsi di professionalizzazione per svolgere mansioni diverse e di interesse della Divisione Cargo

# Individuazione delle risorse

## *I macro numeri del dimensionamento*

	agenti	mezzi	impianti
ANCONA	64	8	3
BARI	67	10	2
BOLOGNA	233	20	10
FIRENZE	113	11	6
GENOVA	24	1	1
MILANO	286	25	11
NAPOLI	64	6	1
PALERMO	46	5	2
REGGIO C.	11	2	1
ROMA	42	6	3
TORINO	228	11	4
TRIESTE	134	10	4
VENEZIA	19	5	2
VERONA	116	13	6
	<b>1 447</b>	<b>133</b>	<b>56</b>