



## **Seminario «Ultimo Miglio Ferroviario Problemi e Soluzioni»**

P.za Cola di Rienzo, 80/a

Roma

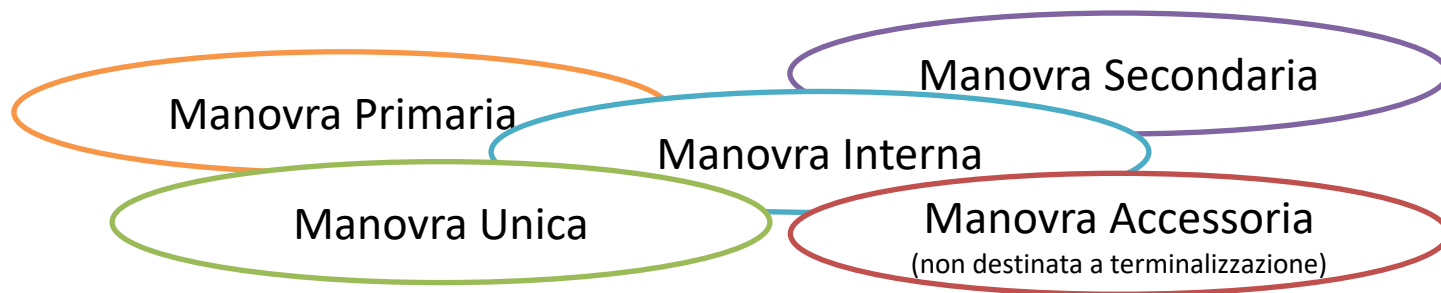
31.05.2019

# 1. Definizione: quante Manovre ci sono?

Assenza nella normativa nazionale una definizione univoca della manovra ferroviaria



**Cruciale per la definizione di manovra appare l'ambito geografico/giuridico nel quale essa avviene**



Percorso proposto per arrivare ad una soluzione condivisa

**Per ciascuna di essa è importante definire gli ambiti operativi, i riferenti giuridici, gli eventuali enti regolatori e controllanti**

## 2. Operatore di manovra: chi può farlo?

Definizione univoca dei requisiti che devono possedere le imprese che lavorano  
come operatori di manovra



Percorso proposto per arrivare ad  
una soluzione condivisa

Al fine del riconoscimento del ruolo di **Impresa di Manovra**, è fondamentale definire un albo di società che possono effettuare tale servizio sulla base di requisiti concordati fra gli enti.



**SICUREZZA**

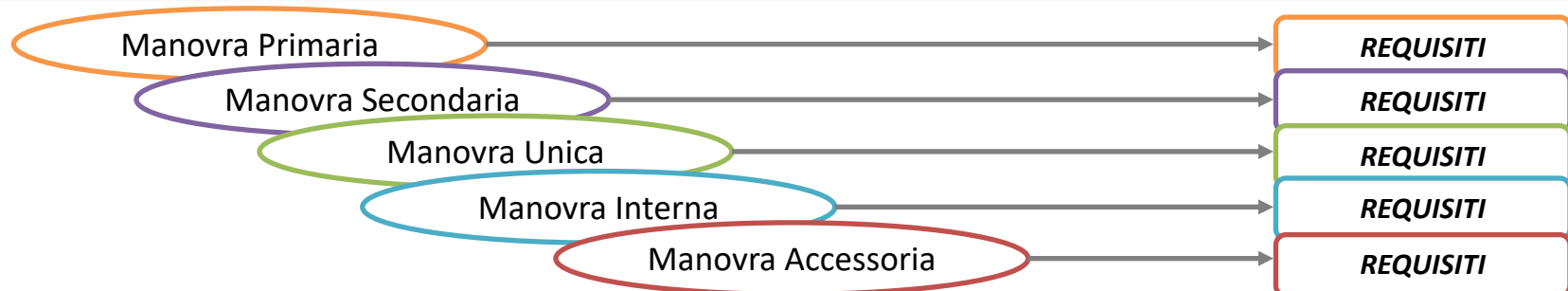


Miglioramento



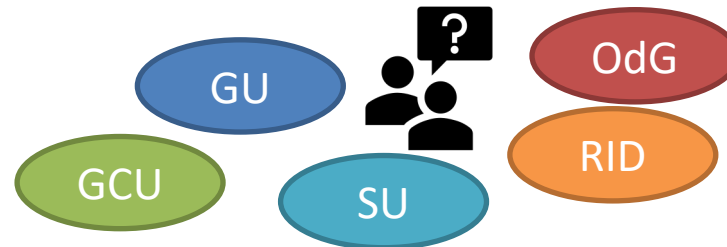
**ECONOMICITA'**

Requisiti dovrebbero anche essere differenziati in base al tipo di Manovra che l'Impresa svolge



### 3. In quanti modi è chiamato un'Impresa di manovra?

Nelle norme dei vari enti non è univoca l'individuazione della veste in cui può operare l'impresa di manovra



Le Delibere 18/2017 e 42/2019 di ART hanno introdotto il concetto del Modello di gestione del **Gestore Unico** (GU), il quale è diverso dal **Gestore Comprensoriale Unico** (GCU), il quale è a sua volta diverso dal **Soggetto Unico** (SU), il quale è a sua volta diverso dall'**Organismo di Gestione** (OdG), il quale è sua volta diverso dall'**Operatore di trasporto RID**, il quale è a sua volta diverso dall'**Operatore di Impianto di servizio**. La cosa paradossale è che spesso l'Impresa è tutti questi ruoli facendo di fatto le stesse cose, ma con **interfacce giuridiche diverse**.

Queste sovrapposizioni creano inevitabilmente delle **"zone grigie"** nelle quali le **normative emanate da un ente non necessariamente sono coerenti con quelle di un altro ente**.

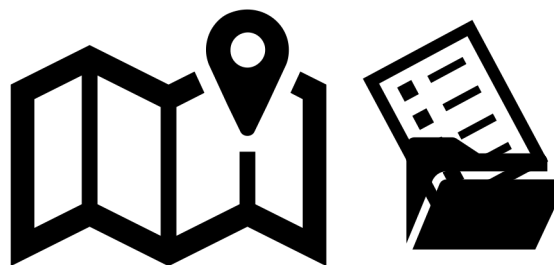


Percorso proposto per arrivare ad una soluzione condivisa

**Appare necessaria l'individuazione da parte degli enti degli ambiti operativi e l'utilizzo di un vocabolario comune**

## 4. Conoscere per deliberare: un catasto di raccordi?

Non esiste una classificazione degli impianti in base alla loro topologia (esempio di criterio di classificazione: esistenza dell'indipendenza fisica e procedurale dalla rete ferroviaria)



Senza un catasto degli impianti raccordati, qualsiasi regolazione il legislatore intenda fare rischia di non avere l'impatto desiderato.

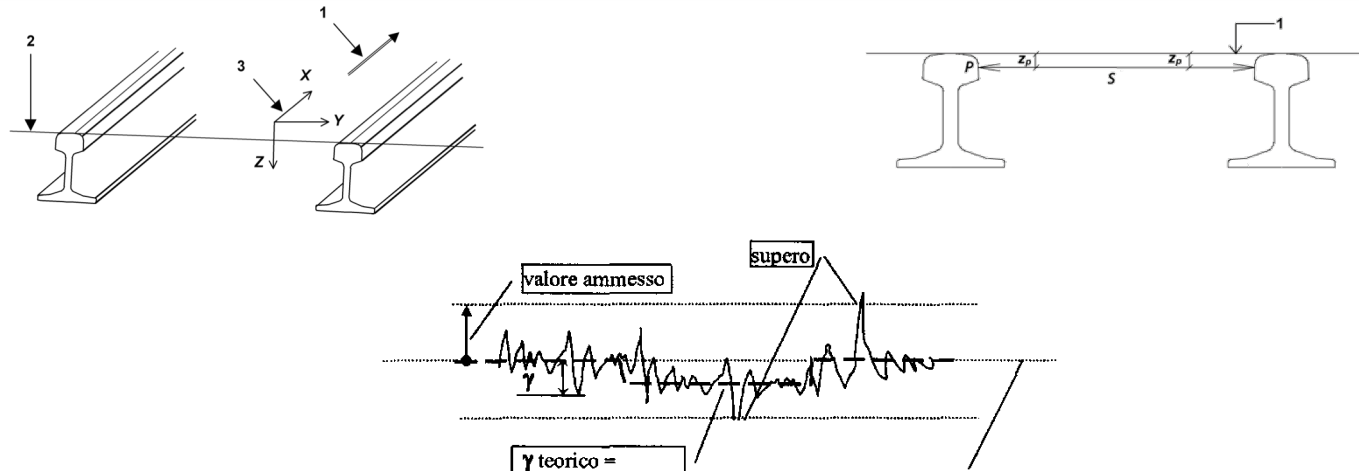


Percorso proposto per arrivare ad una soluzione condivisa

**FerCargo Manovra propone la realizzazione di tale catasto in collaborazione con RFI, soggetto che detiene tutti i fascicoli di Raccordo d'Italia, da sottoporre agli enti per le opportune valutazioni**

# 5. Qualità infrastruttura: quali procedure?

Non esistono procedure di monitoraggio della qualità dell'infrastruttura specifiche per i raccordi



Tale mancanza ha importanti riflessi sui reali **costi di manutenzione necessari per garantire livelli sicurezza adeguati**.

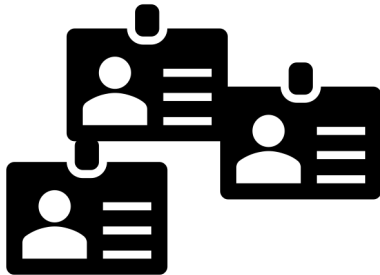


Percorso proposto per arrivare ad una soluzione condivisa

Si propone su questo punto che FerCargo Manovra e RFI si confrontino per valutare la possibilità di creare una **procedura condivisa di monitoraggio dell'infrastruttura dei raccordi**, in maniera da garantire la sicurezza dell'esercizio e al contempo non creare inutili aggravii economici al sistema

## 6. Personale qualificato: quali abilitazioni?

Non esistono abilitazioni specifiche per il personale impiegato in manovra in area diversa dalla rete ferroviaria sotto l'egida di ANSFISA



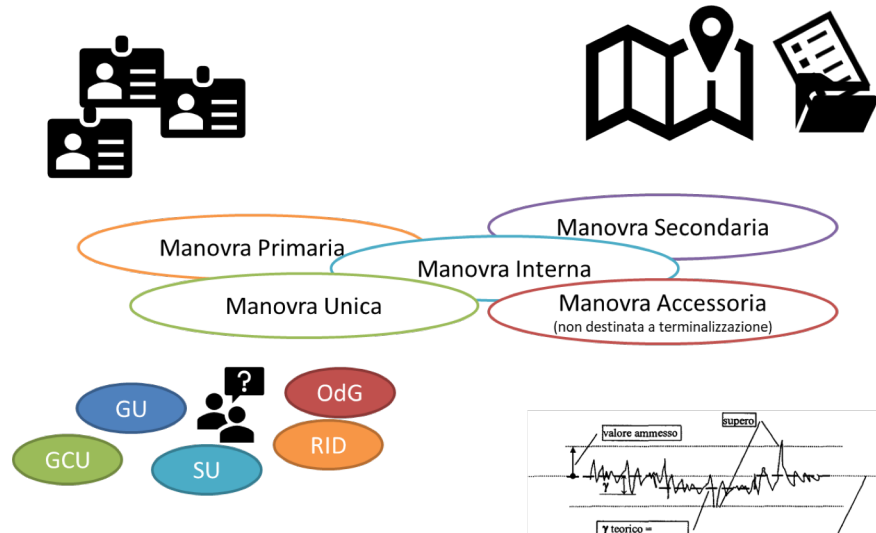
Da questo punto di vista appare necessario, **per ragioni di sicurezza** ma anche al fine della valorizzazione del ruolo delle Imprese di manovra, **valutare la possibilità di avere titoli specifici per operatori ferroviari la cui movimentazione dei convogli avviene all'interno di raccordi privati.**



Percorso proposto per arrivare ad una soluzione condivisa

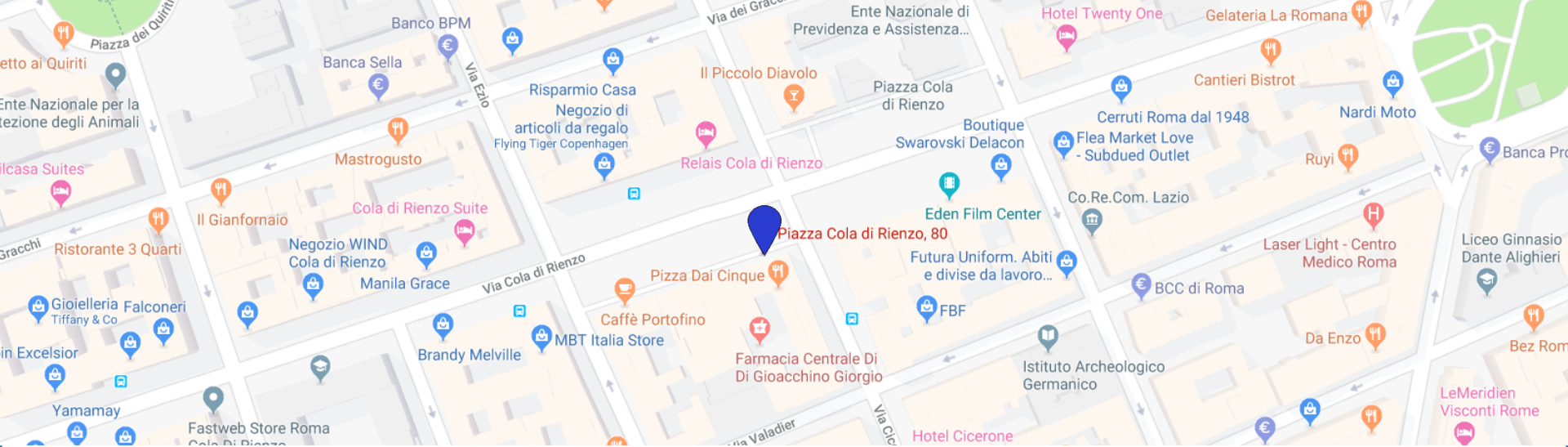
Ciò deve comportare anche un **percorso formativo idoneo al tipo di contesto**, quindi di fatto **semplificato** rispetto a quello che attualmente viene previsto su rete ferroviaria ANSF.

# Come superiamo le criticità esposte?



**Proposta di apertura di un tavolo tecnico coordinato dal MIT per individuare soluzioni condivise fra enti regolatori e operatori del sistema ferroviario**





# FER CARGO MANOVRA

P.za Cola di Rienzo, 80/A

00192 – Roma

Tel./Fax +39 06 92090233

<https://www.fercargomanovra.net>

[info@fercargomanovra.net](mailto:info@fercargomanovra.net)