

## DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE SULLE TEMATICHE DI CUI ALLA DELIBERA N. 16/2014

**Questioni poste in consultazione e relative osservazioni da parte Serfer Servizi Ferroviari S.r.l.**

### 1. Accordo Quadro: ambito, limiti e oggetto

1.1. *Si chiedono osservazioni motivate relativamente all'attuale formulazione del par. 4.4.1 del PIR in merito alla capacità oggetto dell'insieme degli accordi-quadro ed alla capacità assegnata a ciascun richiedente con accordo quadro.*

- ✓ Appare difficile la corretta applicazione del concetto di capacità complessiva intera rete in riferimento alla definizione della capacità oggetto dell'insieme degli accordi quadro. Un valore riferito al sistema complessivo "intera rete", non può che essere del tutto indicativo e non rappresenta un dato reale per misurare l'effettivo livello di utilizzo dell'infrastruttura in considerazione della variabilità dei fattori che influenzano la definizione della capacità stessa e della variabilità di utilizzo per le singole tratte.

1.2. *Si chiedono osservazioni motivate sulla possibilità per il GI di allocare, nell'ambito di un determinato accordo quadro, tutta la capacità disponibile.*

- ✓ L'applicazione di questa ipotesi appare non in linea con il comma 2, dell'art. 42 del Direttiva 2012/34/UE c.d. direttiva RECAST, in cui si richiede che gli accordi quadro ("AQ") non debbano "ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi". Gli AQ hanno l'obiettivo primario di tutelare le imprese ferroviarie ("IF") che si accingono a fare investimenti di lungo termine, circa la certezza di utilizzo dei propri asset secondo quantità e standard di servizio coerenti con i rispettivi piani pluriennali di business al fine di permettere la remunerazione attesa del capitale investito. D'altro canto, la possibilità da parte del gestore dell'infrastruttura ("GI") di modificare un AQ (art. 42 comma 3 della direttiva RECAST) per revocare l'assegnazione di una parte della capacità assegnata, qualora pervenisse una successiva richiesta di capacità da parte di altro Richiedente, pregiudicherebbe gli equilibri economico/finanziari di medio e lungo termine del Richiedente titolare dell'AQ. In tal senso, la capacità assegnata ad una IF in AQ deve costituire un riferimento certo per essa e per i suoi investimenti. Pertanto, si propone di mantenere la disciplina attualmente declinata nel comma 2 par. 4.4.1, anche alla luce del fatto che in essa già si prevedono casistiche specifiche, riferite al trasporto pubblico locale e a richieste per volumi di traffico particolarmente ridotte (fino a 4 tracce/giorno), per le quali è possibile assegnare fino al 100% della capacità.

1.3. Quali eventuali altri criteri (contrattuali e/o tecnico/economici) potrebbero contribuire, nel contesto dell'accordo quadro:

- a) a rafforzare il ruolo come strumento per ottimizzare il processo di pianificazione ed adeguamento della infrastruttura alle esigenze dei richiedenti? Per quali motivazioni?
- b) a migliorare il grado di utilizzo dell'infrastruttura? Per quali motivazioni?

✓ Ad oggi Serfer, vista la sua attuale dimensione sul territorio nazionale e la particolarità dei suoi traffici, non ha la necessità di sottoscrivere accordi quadro di media/lunga durata. In uno scenario futuro di sviluppo dell'azienda, per poter costruire un processo di pianificazione efficace e consapevole, si ritiene necessario poter comunicare al GI le proprie esigenze su un orizzonte temporale pluriennale, al fine di adeguare l'infrastruttura a soddisfare tali richieste. Gli AQ rispondono a tale esigenza. In ugual modo, è importante per le IF, come già avviene con altri GI in Europa, conoscere come evolve lo scenario infrastrutturale sia in termini di capacità disponibile, che di *performance* della rete. In particolare, servono informazioni, con orizzonte temporale quinquennale o comunque di lungo periodo (come per altri GI in Europa), sugli interventi infrastrutturali che determinano modifiche della capacità disponibile, sia in termini quantitativi, che qualitativi.

✓ Pertanto, si propone di:

- inserire in PIR un apposito allegato con orizzonte quinquennale che riporti gli interventi infrastrutturali che determinano modifiche significative sulla capacità disponibile (n° tracce/ora) e sulle performance di servizio (velocità);
- inserire in PIR un apposito allegato con orizzonte analogo che riporti l'indicazione della capacità disponibile per la sottoscrizione di nuovi AQ e che tenga conto degli AQ di volta in volta sottoscritti dal GI;
- introdurre la previsione di specifiche penali a carico del GI, qualora non risulti garantita, per causa imputabile al GI, la capacità quadro sottoscritta.

*Nella risposta si chiede di precisare se il rispondente è titolare di un accordo quadro in essere, ed in caso positivo di indicarne i riferimenti.*

✓ Serfer, ad oggi, non è titolare di Accordi Quadro.

## 2. Assegnazione della capacità

### 2.1. Procedura di coordinamento e dichiarazione di saturazione

2.1.1. *Relativamente alla redazione del progetto orario si chiedono osservazioni motivate in merito al mantenimento del margine di flessibilità previsto dal par. 4.4.2 del PIR che stabilisce che il "... GI elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario, ai margini di flessibilità nella misura massima di 15 minuti, tenendo, comunque conto delle funzioni commerciali dei servizi..."*

- ✓ Si ritiene condivisibile preservare la flessibilità di +/- 15' come attualmente prevista, mantenendo in dovuta considerazione aspetti di disottimizzazione del servizio peculiari del traffico merci, come ad esempio gli allacciamenti turni del personale.

2.1.2. *Relativamente alla procedura di coordinamento si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibilità di una concertazione estesa a tutte le imprese ferroviarie, anche allo scopo di massimizzare la possibilità di negoziazione delle esigenze delle parti e velocizzare i tempi per la risoluzione dei problemi.*

- ✓ Si ritiene che la concertazione estesa rappresenti un valido metodo per velocizzare e snellire le procedure di coordinamento, limitandola comunque ai soli soggetti titolari delle richieste in conflitto e mantenendo i dovuti obblighi di riservatezza commerciale.

2.1.3. *Con riferimento alla procedura di coordinamento quali criteri si ritiene eventualmente utile proporre per ridurre il ricorso alla medesima ed ottimizzare l'uso della capacità salvaguardando le esigenze della domanda?*

*Relativamente alla procedura di coordinamento, si prega altresì di fornire un prospetto quantitativo che evidenzi, nell'ottica del rispondente, la frequenza del ricorso a tale procedura nel corso dell'anno 2013 e nel periodo gennaio-marzo 2014 ed ogni ulteriore dettaglio utile alla migliore comprensione degli aspetti sopra richiamati.*

- ✓ Si ritiene che l'introduzione di un catalogo, in particolare per le richieste di tracce internazionali relative ai corridoi europei, possa ridurre il ricorso alla concertazione.
- ✓ Con riferimento alle previsioni del PIR, le procedure dovrebbero essere attivate con almeno 2 mesi di anticipo rispetto alla data di avvio dei processi di definizione della capacità base annua.
- ✓ Serfer, nel corso dell'anno 2013 e nel primo trimestre dell'anno 2014, non ha usufruito, né ha avuto la necessità di ricorrere alla procedura di coordinamento.

## 2.2. Priorità in fase di assegnazione delle tracce

2.2. *Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai criteri di prioritizzazione nella assegnazione delle tracce definiti all'art. 8 comma 3 del DPR 146/99.*

- ✓ Le priorità nella assegnazione delle tracce sono definite nel PIR nel paragrafo 4.4.3 "Linee sature" nel rispetto dei criteri riportati nel suddetto decreto.

Alla luce delle tipologie di servizi di trasporto e dell'attuale situazione di mercato, si potrebbe declinare meglio la scala dei livelli di priorità, anche allo scopo di incrementare i livelli di *performance* del traffico merci su linee non dedicate

## 3. Gestione della circolazione perturbata

3.1. *Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito alla proposta di dare priorità, in caso di circolazione perturbata sulle linee ad AV, ai treni a più alta velocità.*

3.2. *Nel caso di adozione della proposta di cui al punto precedente, quali opportuni criteri si ritiene di poter proporre al fine di minimizzare il disagio complessivo per i passeggeri?*

## 4. Sgombero delle infrastrutture

4.1. *Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito agli accordi tra le IF finalizzati alla fornitura in forma consorziata tra le stesse di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI.*

- ✓ La definizione di accordi tra IF permetterebbe di ottimizzare i costi derivanti dal mantenimento in efficienza del sistema di soccorso e ridurrebbe i tempi di intervento nella risoluzione delle anomalie.

4.2. *Nel contesto di tali accordi, quali criteri di massima si ritiene dovrebbero essere tenuti in conto ai fini della distribuzione dell'impegno economico-finanziario tra le IF partecipanti all'accordo?*

- ✓ La distribuzione dell'impegno economico-finanziario tra le IF che partecipano all'accordo deve partire necessariamente dall'attuale dislocazione dei mezzi di soccorso e dalle risorse ad esso dedicate. Potrebbe essere utile introdurre una struttura di "tariffazione a chiamata", che tenga conto delle fasce orarie e dei giorni in cui il servizio di soccorso viene richiesto/prestato, della percorrenza chilometrica reale necessaria ad effettuare l'operazione di soccorso e dei reali costi delle tracce orarie, desumibili direttamente dalla fatturazione del GI.

4.3. Quali aspetti tecnici dovrebbero essere affrontati e risolti al fine di rendere effettiva una soluzione di questo tipo?

- ✓ Un sistema di soccorso basato sulla cooperazione tra IF dovrebbe trovare applicazione sole nell'ipotesi di traino – spinta di convogli fermi in linea per liberare la stessa dal blocco della circolazione e ridurre i ritardi dei treni. Dovrà essere verificata la compatibilità tecnica tra locomotive da assegnare al comune sistema di soccorso con il materiale rotabile utilizzato per il servizio commerciale e assicurata la formazione del personale interessato alle operazioni relative. Tale formazione consentirebbe altresì l'intercambiabilità del personale da utilizzare in base alla disponibilità di ciascuna delle IF facenti parte del sistema di soccorso nel momento della richiesta.

4.4. Si ritiene opportuno che il GI si faccia promotore di tali accordi? Con quali modalità?

- ✓ Gli accordi sottoscritti dalle IF saranno comunicati al GI per la divulgazione nei documenti di riferimento.

4.5. Quali altre opzioni di medio-lungo termine si ritiene siano altresì da approfondire? Si prega di fornire considerazioni al riguardo, anche con riferimento agli aspetti tecnici e di sicurezza.

- ✓ È auspicabile che, nel breve/medio periodo, l'intero sistema di soccorso sarà in carico al GI, al fine di ottimizzare l'utilizzo dei mezzi di soccorso e semplificare le operazioni eliminando un ulteriore vincolo per l'accesso di nuove IF.

## 5. Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle capacità e delle tracce

5.1. Si chiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura tradizionale.

- ✓ L'attuale definizione in PIR prevede che in caso di tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata, l'IF dovrebbe corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo; tale corresponsione andrebbe limitata, al massimo, ai primi 30 giorni di circolazione delle tracce non contrattualizzate.

In particolare, l'acquisto delle tracce nel rispetto dei tempi stabiliti dal GI è molto complesso da parte delle IF, che debbono operare in situazioni di concorrenzialità e di incertezza, come ad esempio nelle gare aggiudicate da operatori MTO dopo la data di rilascio del progetto orario definitivo per trasporti con decorrenza nei primi mesi dell'anno successivo. In caso di mancata aggiudicazione, l'IF sarebbe tenuta a pagare penali per l'intero periodo di validità dell'orario.

In questo contesto, la ripartizione dei rischi appare fortemente squilibrata con a danno delle IF, che non possono trasferire il relativo onere ai potenziali clienti. Essendo il contesto di mercato del trasporto ferroviario merci caratterizzato da dinamiche di fluttuazione molto forti, le tracce non contrattualizzate / non utilizzate da una IF potranno essere riallocate in termini ragionevolmente brevi, nel corso di validità dell'orario.

5.2. *Si chiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura AV/AC.*

## 6. Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi

6.1. *Si chiedono considerazioni motivate riguardo alle attuali modalità di applicazione del pedaggio relativamente ai "invii a vuoto" di materiale rotabile, "pedaggio dei nodi", e pedaggio per le tracce "doppie".*

- ✓ Per l'IF il ricorso agli invii a vuoto nasce anche da motivi legati alla geografia della rete/impianti; sarebbe pertanto opportuno ridurre al minimo il costo del pedaggio.
- ✓ Analogamente, per gli spostamenti di locomotive isolate (LIS), le IF pagano il pedaggio per gli spostamenti dai depositi ad impianti di partenza/arrivo dei treni. Il valore del pedaggio e le aree per la sosta delle locomotive, individuate dallo stesso GI in impianti diversi da quelli di arrivo/partenza dei treni, dovrebbero essere considerati come appendice del servizio di riferimento, con applicazione del corrispettivo previsto per gli invii di materiale nell'ambito dello stesso impianto.

- ✓ Si ritiene necessario valutare la modifica del sistema di calcolo del pedaggio nei nodi. Anche per l'attraversamento dei nodi, il pedaggio è commisurato ai minuti di permanenza nel nodo stesso, determinando un valore inversamente proporzionale alla velocità di attraversamento; il prolungamento del tempo di attraversamento del nodo è peraltro dovuto a carenze infrastrutturali e non a necessità specifiche delle IF. Il traffico merci ha la più bassa priorità di graficazione all'interno dei nodi ed è assoggettato di conseguenza a maggiori costi.

*6.2. Si chiedono considerazioni motivate in merito al modello di pedaggio definito dal DM 43T/2000 e dai successivi atti in materia.*

- ✓ Si ritiene necessario superare le attuali logiche di calcolo del pedaggio, attraverso l'adozione di criteri adeguati agli attuali scenari macroeconomici e di sistemi di calcolo semplificati.
- ✓ L'adozione di tali nuovi sistemi dovrebbe incentivare il traffico merci su rotaia per contribuire all'obiettivo del riequilibrio modale. Ad esempio, la riduzione del numero di scali abilitati al servizio merci ed il trasferimento di alcuni di essi dal GI ad altri soggetti hanno generato economie che non hanno prodotto ad oggi riscontro nel calcolo del pedaggio. Anche per recepire gli indirizzi emersi in sede europea, segnaliamo alcuni punti di particolare rilievo per la determinazione di una diversa metodologia di calcolo:
  - l'attuale struttura del pedaggio rappresenta un elemento di costo poco flessibile, che non consente la costruzione di offerte variabili in riferimento a prezzo/qualità con svantaggi competitivi;
  - le restrizioni di carattere infrastrutturale di lunghezza, peso assiale e/o sagoma, che condizionano la potenzialità di intere tratte non vengono considerate ai fini della classificazione dell'infrastruttura e non sono compensate da adeguate riduzioni del costo del pedaggio, anche se comportano una mancata ottimizzazione delle prestazioni;
  - il pedaggio ferroviario è calcolato da origine a destino del treno ed include le tratte iniziali e terminali del trasporto, anche se interessano tratti di linea secondari, ma non prevede tratte esenti, né riduzioni in funzione dei volumi; ciò a differenza delle normali politiche commerciali praticate dalle IF nei confronti dei clienti.

*6.3. Si chiedono considerazioni motivate in merito a possibili evoluzioni a breve/medio termine dei criteri per la definizione dei corrispettivi relativi ai servizi non inclusi in pedaggio.*

6.4. Si chiedono considerazioni motivate in merito all'evoluzione prospettica dei criteri di cui ai quesiti precedenti alla luce degli indirizzi previsti dalla Direttiva 2012/34.

- ✓ Nel sistema di calcolo del pedaggio, dovrebbe essere previsto un sistema incentivante per le IF che utilizzino infrastrutture con minore traffico, a compensazione degli eventuali maggiori oneri sostenuti.

## 7. Performance regime

7.1. Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale impostazione del performance regime, basato sui ritardi registrati a termine corsa.

- ✓ Il presidio del performance regime da parte delle IF è un'attività molto onerosa. L'attuale sistema risulta penalizzante per i treni merci in relazione anche alla gestione delle priorità nella circolazione da parte del GI. Si auspica una riduzione degli oneri per l'IF da perseguire attraverso una diminuzione della soglia massima di pagamento del valore del pedaggio consuntivato per i treni merci. Andrebbero esclusi dal calcolo dei minuti di ritardo i treni oggetto di provvedimenti a seguito di lavori di minore rilevanza.

7.2. Si chiedono osservazioni motivate riguardo alla proposta di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie, od almeno – in una fase iniziale – in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti dal possibile ritardo.

7.3. Si chiedono osservazioni in merito ai costi diretti e "di sistema" conseguenti alla proposta di cui al quesito 7.2.

## 8. Condizioni di accesso ai servizi

8.1. Si chiedono osservazioni motivate in merito all'evoluzione prospettica del quadro delle condizioni di accesso ai servizi, come prefigurato dalla Direttiva 2012/34/UE.

## 9. Passeggeri a mobilità ridotta

9.1. Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale formulazione dei par. 5.2.7 e 6.3.2 del PIR, anche in relazione a quanto stabilito dall'art. 22 del regolamento CE 1371/2007.

## 10. Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi e servizi automatizzati alla clientela

10.1. *Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale formulazione del PIR, con particolare riferimento ai principi in base ai quali le risorse per i servizi di stazione vengono ripartite fra le imprese ferroviarie nonché ai criteri e procedure per l'assegnazione e l'ottenimento di spazi pubblicitari, di spazi per desk informativi e di aree per la fornitura di servizi automatizzati e non alla clientela finale.*

## 11. Servizi di manovra

11.1. *Si chiedono osservazioni motivate in merito alle problematiche/criticità che si ritiene siano attualmente presenti nelle aree ove i servizi di manovra vengono forniti da gestore unico.*

- ✓ Allo stato attuale non risultano episodi in cui siano state riscontrate criticità significative a livello operativo.

11.2. *Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità, che si ritiene siano riconducibili al PIR, nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.*

- ✓ Si ritiene che i Soggetti Unici (SU) abbiano agito in ottemperanza alle linee guida di RFI e dell'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari (con qualità non inferiore e, per il primo periodo, prezzi non superiori ai valori PIR 2012), garantendo livelli di servizio adeguati e gestendo in modo imparziale le richieste delle singole IF.

11.3. *Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai livelli dei corrispettivi richiesti dal gestore unico nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.*

- ✓ Le tariffe per le attività principali sono normalmente inferiori, mentre quelle per le attività accessorie risultano ridotte in modo evidente, nel rispetto delle direttive RFI – Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari.

Tali tariffe sono state applicate senza vincolare in modo alcuno le IF esistenti o le imprese nuove entranti ad impegni quantitativi, facendo così gravare esclusivamente sul SU il rischio di impresa derivante da una riduzione di attività.

Le tariffe applicate, di cui è stata data adeguata pubblicità (per Serfer attraverso il proprio sito Internet), appaiono trasparenti, eque e non discriminatorie verso gli operatori esistenti e/o nuovi entranti.

Si ritiene, inoltre, opportuno evidenziare la contraddizione per cui le tariffe sono definite a fronte di costi crescenti e rispetto a volumi incerti; per cui sarebbe consigliabile prevedere volumi minimi garantiti.



9/11

- ✓ Si osserva che la durata dell'affidamento dovrebbe altresì tener conto dell'investimento necessario in termini di risorse e mezzi.
- ✓ In particolare, nel prossimo periodo il tema delle locomotive diventerà di importanza fondamentale e richiederà investimenti rilevanti anche in relazione ai nuovi standard tecnici emessi dall'ANSF.
- ✓ Si evidenzia anche il tema relativo al possesso da parte del SU dei requisiti ai fini della sicurezza di esercizio. Nel rispetto del quadro normativo si ritiene che il SU o l'operatore di manovra che opera per conto del SU debbano essere imprese ferroviarie o imprese di manovra in possesso di proprio regolare certificato rilasciato da ANSF.
- ✓ Si raccomanda, infine, che le società di manovra adottino il CCNL di settore (attività ferroviarie) onde evitare una concorrenza sul costo del lavoro. In ogni caso, nelle assegnazioni future occorre tutelare i lavoratori oggi impiegati in tale attività (come peraltro previsto dall'art. 16bis, comma 3 del CCNL della mobilità/area contrattuale attività ferroviarie – 20-7-2012).

11.4. Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai Service Level Agreements del gestore unico. Si prega di qualificare l'interesse del rispondente alla tematica in questione, nonché le aree della tabella precedente alle quali risulta maggiormente interessato.

- ✓ Sono state rispettate le indicazioni dell'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari circa la fornitura di servizi qualitativamente non inferiori a quanto erogato da RFI.

Si manifesta la propria disponibilità per un percorso comune che definisca livelli di qualità reciproca. Si riporta di seguito la relativa proposta:

"Durante il periodo contrattuale le Parti si impegnano a definire, di comune accordo, un sistema di qualità del servizio a sostegno della competitività dello stesso e dello sviluppo del traffico ferroviario basato su KPI, che potrà essere utilizzato anche per quantificare eventuali penali, bonus e/o diversi livelli tariffari in funzione dei diversi livelli qualitativi e quantitativi garantiti".

Trattandosi comunque di accordi commerciali, gli stessi dovranno essere disciplinati rimandando agli accordi tra le parti.

## 12. Altri temi

12.1. *Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto.*

- ✓ Interruzioni e/o limitazioni alla circolazione non programmate in orario comportano ricadute sulla programmazione dei treni, valutabili soltanto in tempi non compatibili con una riprogrammazione ottimizzata delle risorse con ripercussioni organizzative (perdita di allacciamenti di turno per mezzi e personale, maggiori percorrenze) e diminuzione di valore verso il mercato della traccia originariamente acquisita. Tali elementi andrebbero valutati ai fini del pedaggio, considerando la traccia ordinaria originariamente rilasciata e non quella modificata dai provvedimenti conseguenti ai lavori, applicando metodi di riduzione del costo a parziale compensazione dei maggiori costi sostenuti dalla IF a riconoscimento della minore qualità della prestazione offerta dal GI.
- ✓ Si ritiene necessario riformulare anche la definizione dei lavori di maggiore rilevanza considerando non solo interventi di lunga durata, ma anche quelli di breve durata che comunque producono effetti rilevanti per la circolazione dei treni, come ad esempio le limitazioni alla circolazione su tratte a limitata capacità.
- ✓ L'ipotesi di aumento significativo del costo dell'energia elettrica (valore attuale 0,357 €/km, salvo conguagli) solleva ulteriori problemi di sostenibilità economica del traffico merci.
- ✓ Facendo seguito alla nascita dei SU, in tema di manovre, si ritiene opportuno modificare il sistema di calcolo del pedaggio per quelle IF che si trovano a richiedere tracce orarie per effettuare "come treno" collegamenti tra scali diversi della medesima località di servizio che non possano essere "degradati" a movimento di manovra per caratteristiche impiantistiche e strutturali. Sarebbe necessario valutare l'eventuale "degrado" di alcune di queste "linee" a "raccordo" o in alternativa considerare, ai fini del calcolo del pedaggio, il solo costo/km (e non anche il canone di accesso) a cui aggiungere eventualmente il costo/km dell'energia elettrica.
- ✓ Relativamente alla questione dell'ultimo miglio, sarebbe necessario approfondire la tematica delle manovre portuali, verificandosi casi di doppio soggetto operativo, nonché costi molto elevati. Le eventuali soluzioni possono essere proposte dalle stesse autorità portuali (vedi società *ad hoc* costituita a La Spezia). In caso contrario, andrebbe superato il monopolio del servizio ferro-portuale consentendo l'ingresso in autoproduzione alle IF od al SU che operano nella stazione afferente il porto in questione. L'autorità portuale dovrà, in questo caso, gestire il regolare accesso dei vari operatori ed il mantenimento in efficienza dell'armamento, in qualità di gestore dell'infrastruttura portuale.

11/11