



Roma, 22.12.2016  
Prot. CE-P/27 /2016

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
Via Nizza 230 – 10126 - Torino  
Mail: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto:** Osservazioni - Associazione FerCargo - “Servizi di manovra ferroviaria”

Le Imprese Ferroviarie aderenti in Associazione FerCargo (FerCargo), rappresentano oggi in Italia 21 milioni di Treni-km, ovvero circa il 45% del mercato nazionale nel trasporto ferroviario delle merci. Rispetto al precedente anno, 2015, si è registrato un incremento dei volumi di traffico pari al 30%. Le imprese aderenti in FerCargo sono: Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, TUA (Sangritana), Fuorimuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, OceanoGate, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company e SBB Cargo Italia.

Con la presente nota, l’Associazione FerCargo (FerCargo), formula le proprie osservazioni al procedimento riferito in oggetto, ritenendo complessivamente condivisibili, le misure presenti nelle proposte di regolazione.

**Osservazioni:**

**Misura 2 Definizioni**

La definizione di “operatore comprensoriale” si presta a diverse interpretazioni ed è cruciale nella lettura delle Misure successive. FerCargo chiede un maggiore chiarimento circa la qualificazione degli stessi.

**Misura 3 Ambito di applicazione**

FerCargo ritiene che l’emanando atto di regolazione sia esteso anche per i punti di frontiera (transiti internazionali) per i quali è ancora necessaria la manovra ferroviaria e per i porti in funzione delle loro specificità. Per gli scali internazionali ad altissimo contenuto strategico, affinché sia assicurata la neutralità dei servizi di manovra ferroviaria, si ritiene che la funzione di Gestore Unico debba necessariamente rimanere in capo a RFI, la quale potrà eventualmente ricorrere, tramite procedure competitive aperte, all’affidamento in subappalto dei servizi a imprese terze.

FerCargo ritiene che i Terminali o raccordi privati (esempio Gallarate-Ambrogio), con un unico gestore terminale e con unico cliente dovrebbero essere stralciati dalla lista prevista nell’ambito di applicazione.



## **Misura 4 Gestore Unico**

**4.2.** FerCargo valuta positivamente la possibilità del ricorso all'autoproduzione, e negli impianti dove è previsto il Gestore Unico la ritiene ammissibile nei seguenti casi:

- Riduzione di qualità del servizio offerto alle Imprese Ferroviarie da parte del Gestore Unico
- Incremento ingiustificato dei prezzi offerti alle Imprese Ferroviarie dal Gestore Unico

Si ritiene infatti che negli impianti con maggiori volumi di traffico e compresenza di più imprese ferroviarie, la gestione unitaria consenta di gestire le criticità che spesso sorgono dal verificarsi di ritardi nell'arrivo dei treni. L'autoproduzione invece, comportando l'assegnazione da parte di RFI di slot orari rigidi e predefiniti, non consentirebbe di gestire in modo efficace i casi di ritardo, perché il treno arrivato fuori slot sarebbe costretto ad attendere, per essere terminalizzato, il successivo slot di sua competenza o il primo slot libero, che potrebbe implicare l'ampliarsi anche molto significativo del ritardo.

## **Misura 5 Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati**

FerCargo chiede maggiore partecipazione e coinvolgimento delle Imprese Ferroviarie al processo di selezione del GU. Si chiede di disciplinare la fattispecie mediante il Regolamento comprensoriale. Considerato che, in assenza di diverse indicazioni nello schema di atto di regolazione, il Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria, una volta adottato dagli operatori comprensoriali, avrà durata indeterminata (e, dunque, illimitata), FerCargo ritiene che nell'emanando atto definitivo di regolazione debba essere dato il massimo rilievo ai processi di adozione e di revisione / modifica dei Regolamenti comprensoriali, anche attraverso un coinvolgimento attivo delle imprese ferroviarie. Le Imprese Ferroviarie sono gli acquirenti dei servizi oggetto della misura di regolazione e la loro partecipazione nella fase di definizione dei Regolamenti comprensoriali avrà anche la funzione di valorizzare il ruolo chiave che i servizi di manovra svolgono nella concorrenzialità del mercato dei servizi di trasporto ferroviario.

**5.4. c)** FerCargo ritiene che l'individuazione del soggetto che rappresenta gli operatori comprensoriali deve essere fatta con incarico gratuito.

**5.4. i)** FerCargo ritiene che il Gestore Unico deve dare idonea garanzia di affidabilità economica / garanzia finanziaria

## **Misura 6 Assegnazione dei locomotori di manovra di proprietà di RFI**

**6.1** FerCargo chiede di aggiungere la possibilità di assegnazione delle locomotive di manovra di RFI anche in noleggio (a prezzi concorrenziali) con eventuale patto di riacquisto.

In riferimento alla possibilità, per RFI, di provvedere ad alienazione o locazione dei locomotori di manovra, si ritiene che si in caso di alienazione, RFI dovrebbe garantire al Gestore Unico anche l'accesso pieno e non discriminatorio a tutta la documentazione necessarie per fini di sicurezza e burocratici e alle parti di ricambio, in modo che il Gestore Unico possa avere adeguata assistenza da parte di RFI nelle attività di manutenzione e riparazione dei locomotori e in caso di locazione deve essere resa disponibile documentazione e parti di ricambio in quantità adeguata, mentre i canoni, volti al recupero, da parte di RFI, dei costi sostenuti per l'adeguamento dei locomotori, possono prevedere un recupero dei costi applicando l'interesse legale distribuito nell'arco di 10 anni.



FerCargo segnala infine che riguardo ai locomotori in uso e da assegnare, rimane la necessità di garantire la continuità del servizio di manovra, in previsione dell'entrata in vigore del Decreto ANSF 1/2015, che comporta l'adeguamento dei sistemi di sicurezza entro il prossimo 1/1/2018, con investimenti da parte degli utilizzatori. Il processo di adeguamento risulta in corso, ma vista la complessità e i costi ingenti per gli operatori, molto probabilmente la scadenza prevista dal Decreto ANSF non sarà rispettata, mettendo a rischio la continuità dei servizi e del sistema tutto. Si segnala che è stata effettuata una richiesta di proroga del termine per l'adeguamento all'ANSF.

#### **Misura 9 Accordo sui livelli di servizio (SLA)**

FerCargo ritiene necessario prevedere nell'Accordo sui livelli di servizio (SLA) a tutela delle Imprese Ferroviarie, la presenza di: indicatori oggettivi di qualità, obiettivi in linea con le esigenze del mercato, penali in caso di assenza di qualità e facoltà di revoca dell'assegnazione dell'incarico al Gestore unico.

Distinti Saluti

**Il Presidente**  
Giancarlo Laguzzi