

Buona sera,
per conto dell'Autorità Portuale di Venezia, Pianificazione Strategica e Sviluppo, inoltro la comunicazione di seguito riportata:
Cordialmente,
C.T.

All'ART
Autorità di Regolazione dei Trasporti

Oggetto: Servizi di manovra ferroviaria.

Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "misure di regolazione volte a stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria" – Delibera ART n. 133/2016.

Si premette:

- in forza di quanto previsto dall'art. 6, c. 1 lett. c) della legge 84/94 – lex specialis che disciplina la materia portuale – (nel testo previgente le modifiche soprarichiamate apportate con il DLgs n. 169/2016), con il Decreto Ministeriale 4 aprile 1996 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione, è stata prevista e disciplinata l'inclusione del servizio ferroviario svolto nell'ambito dei porti tra i "servizi di interesse generale non coincidenti ne strettamente connesse alle operazioni portuali", servizi relativamente ai quali erano demandate alle Autorità Portuali "l'affidamento" (con procedure definite nella legge) e il "controllo";
- il DLgs n. 169/2016, che – come detto – ha significativamente modificato la legge 84/94, sempre all'art. 6, al c. 4, lett. c), conferma in capo alle neo istituite AdSP – che "subentrano alle A.P. cessate ... in tutti i rapporti giuridici" (art. 22, c. 5, DLgs 169/2016) – la competenza piena ed esclusiva in tema di servizi di interesse generale;
- la normativa e gli indirizzi strategici più recenti sono evidenti nel senso di valorizzare il ruolo dell'Autorità Portuale, ora AdSP, quale soggetto catalizzatore dei processi di cooperazione e sinergia tra le varie realtà operanti nel sistema logistico di riferimento impeniato sul porto. A tal riguardo merita rammentare l'art. 46 del DL 201/2011, convertito con L. n. 214/2011, ma soprattutto il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e il ripetuto DLgs n. 169 che di fatto espressamente indicano nell'Autorità di Sistema Portuale il soggetto centrale di riferimento per la gestione del sistema logistico impeniato sul porto (vedasi in particolare l'art. 6, c. 4 e nello specifico, ancor di più, la lett. f);
- le realtà portuali italiane, in particolare i porti maggiori amministrati dalle Autorità Portuali oggi AdSP, pur accomunati dal medesimo modello di ente di amministrazione, oltretutto (ovviamente) dalla natura demaniale del bene porto, demaniale alla quale "accedono" tutte le opere e gli impianti fissi (ivi compresi eventuali impianti ferroviari) su di esse realizzati anche da soggetti privati, corrispondono a modelli operativi non identici.

Pertanto, tutto ciò premesso, fermi rimanendo i riferimenti normativi fin qui richiamati, non identico è il modello di organizzazione del servizio ferroviario in tutti i porti nazionali.

A titolo esemplificativo, in alcune realtà portuali l'ambito territoriale in cui sono localizzate le infrastrutture ferroviarie e si svolgono attività di manovre e composizione dei convogli, è interamente ricadente nell'ambito demaniale marittimo portuale e a servizio di tutti i terminal portuali, siano essi o meno raccordati da propri binari ferroviari nell'area a ciascuno di essi in concessione o, invece, il traffico ferroviario è distribuito su più impianti alcuni dei quali (o parte di detti impianti) al di fuori dell'ambito demaniale marittimo-portuale ma interamente ed esclusivamente funzionali al traffico del e al porto o, ancora, funzionalmente connessi ed integrati con aree logistiche retro portuali funzionali al porto.

Talché, in definitiva, appare evidente come l'assetto che si prefigura nello schema di "Misure" in argomento non pare adattabile alle realtà portuali per motivazioni diverse.

Non esaustivamente:

1. Stanti le competenze esclusive in tema di regolazione delle attività e degli ambiti portuali attribuite dalla normativa dianzi richiamata all'ente di amministrazione del porto (ieri A.P. oggi AdSP).

2. Poiché, ove si ritenessero riferibili ai porti e al servizio ferroviario portuale le “Misure” in parola, si traccerebbe un segno di forte contraddizione tra l’ipotizzata applicazione e la concreta realtà. Infatti, per quanto detto in premessa, le Definizioni non paiono adattabili a tutte le realtà; valga a mero titolo esemplificativo il fatto che l’AdSP/A.P., che pure è ex lege l’ente che amministra il bene porto nel quale può ricadere un “compensorio ferroviario”, non è riconducibile alla figura di “operatore compensoriale” e conseguentemente non avrebbe titolo a concorrere a individuare il “gestore unico” per come definito, ovvero il soggetto che necessariamente dovrebbe invece operare nell’ambito territoriale di cui è responsabile l’AdSP/AP.

Da ciò ne conseguirebbe, addirittura, il sostanziale affievolirsi della garanzia per l’operatore che intende utilizzare il servizio ferroviario portuale atteso che il “gestore unico”, per come emerge dallo schema di “Misure”, sarebbe del tutto sottratto alla potestà di controllo dell’ente pubblico – AdSP/A.P. – che amministra il bene sul quale detto gestore esercita la propria attività.

3. Nella denegata ipotesi si ritenessero riferibili anche al servizio ferroviario portuale le “Misure” in parola, si concretizzerebbe in alcune realtà la modifica unilaterale di atti di affidamento di gestione del servizio, in danno di operatori che (diversamente non può ipotizzarsi) non mancherebbero di chiedere i danni, dei quali peraltro non potrebbe farsi carico l’AdSP/A.P. poiché non responsabile.

Conclusivamente quindi, sicuramente si condivide la necessità, anche nel servizio ferroviario portuale, di garantire e incentivare l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi – obiettivo proprio anche degli enti di amministrazione dei porti. Parimenti non si ravvisano motivi in contrario a che ART valuti, in confronto con la competente AdSP/A.P. e gli operatori dello specifico territorio l’assetto e la regolazione del sistema ferroviario portuale nelle singole realtà portuali al fine di verificarne la coerenza con principi normativamente fissati (a partire dalle condizioni di accesso eque e non discriminatorie).

Di contro però, alla luce delle considerazioni dianzi svolte nella presente, si ritiene parimenti necessario, anche a valle di un confronto le AdSP e le rappresentanze degli operatori interessati, rivalutare la riferibilità delle “Misure” in parola (tal quali scritte oggi) al servizio ferroviario portuale o, alternativamente, prevedere “Misure” specifiche riferite ai porti tali da contemperare i principi soprarichiamati, la natura di servizio di interesse generale ex lege 84/94 del servizio ferroviario portuale, il ruolo di regolazione delle A.P./AdSP. .

Distinti saluti.

Antonio Revedin

Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo

Strategic Planning and Development Director

AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

VENICE PORT AUTHORITY, ITALY

Ph. +39 0415334284 - Mob. +39 3482359202

e-mail antonio.revedin@port.venice.it

go to our website: www.port.venice.it

follow us on twitter: <https://twitter.com/portofvenice>