



Roma, 16.09.2016  
Prot. CE-P/19/2016

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

**Oggetto:** Input sulle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria – Delibera n. 93/2016.

Con la presente nota l'Associazione FerCargo formula le proprie osservazioni al procedimento riferito in oggetto. Le valutazioni di seguito riportate si intendono di carattere generale, applicabili a tutti i terminal di natura pubblica e di conseguenza anche ai tre impianti oggetto del procedimento in corso.

- Per tutti gli impianti di natura pubblica con Gestore Unico, al fine di garantire efficienza nella gestione e un giusto ed equo prezzo nell'offerta dei servizi, è necessario effettuare l'assegnazione di questi mediante procedure di gara, nel rispetto dei principi di trasparenza. La qualità e le caratteristiche del servizio, (prezzi negli anni, orario di servizio non riducibile, garanzia di qualità, mezzi disponibili) devono essere vincolanti e dichiarate inizialmente. Si segnala inoltre la necessità di una separazione almeno contabile ed "auditabile" tra impresa di manovra e società ferroviaria, divenuta eventualmente Gestore unico in un impianto nel quale ha un ruolo rilevante come impresa ferroviaria sia direttamente che tramite i suoi Azionisti.
- La durata dell'affidamento deve essere tale da consentire gli investimenti necessari al nuovo entrante (non inferiore 3 anni) e di assicurare un reale mercato contendibile (non superiore ai 5 anni). Ad esempio non è condivisibile la durata di 1 anno delle recenti gare di Milano e Lecco.
- Per tutti gli impianti, compresi quelli di natura pubblica, ove sono presenti Macchine di manovra di proprietà di RFI, occorre che le stesse siano rese in disponibilità dei Gestori Unici oppure delle Imprese Ferroviarie che svolgono il servizio in Autoproduzione. Il numero di macchine di manovra rese disponibili agli operatori da parte di RFI non può essere inferiore a quanto stabilito nel 2014, quando è nata la forma organizzativa del servizio attraverso i Gestori Unici. Si segnala che nel PIR 2018, le macchine rese disponibili da RFI sono circa 20. Si ritiene inoltre necessario e URGENTE, l'adeguamento delle stesse da parte di RFI alla normativa ANSF in vigore, Decreto n.1/2015, che prevede l'obbligo di adeguamento entro fine anno 2017. La mancata osservanza della prescrizione citata, comporta il blocco della maggior parte del materiale rotabile disponibile al momento per la gestione dei servizi di manovra. In alternativa si chiede l'assegnazione alle Imprese Ferroviarie o Gestori Unici entro fine anno 2016, al fine di permettere l'adeguamento e l'inserimento nei sistemi di sicurezza SGS delle imprese che operano.
- Negli impianti dove opera il Gestore Unico, quest'ultimo deve essere obbligatoriamente un'impresa ferroviaria o un'impresa di manovra. Questo è necessario per il rispetto delle prescrizioni ANSF, inoltre permette una riduzione dei costi, in parte dovuti alla intermediazione, e un maggiore controllo diretto sulla qualità del servizio.



- Nei tre impianti in esame in questo procedimento ed in tutti gli altri, pubblici e privati, deve essere prevista una clausola di tipo SLA a garanzia della qualità e della neutralità del servizio con specifiche penali a garanzia dell'esigibilità delle stesse. Il "service level agreement" deve prevedere neutralità, penali sulla qualità e possibile termine del contratto in caso di inadempienza.
- Si richiede infine di chiarire la definizione dei requisiti necessari per le IF al fine di partecipare ai bandi per assegnazione dei servizi di manovra come Gestore Unico nonché di chiarire il concetto di "significativo potere di mercato" come previsto dalla delibera ART 30/2014. In particolare quali indicatori occorre considerare, nazionali o di impianto?

Si evidenzia inoltre, che questa Associazione, non condivide l'attuale metodo finora utilizzato, in quanto non affronta organicamente l'intero settore della manovra. Infatti recentemente si è espletata la gara per i due impianti di Milano Smistamento e Lecco Maggianico, nel recente PIR si è anticipato l'abbandono da parte di RFI dei servizi di manovra nelle stazioni di confine, ed ora è stata avviata una "call for input" per i soli impianti di Verona, Padova e La Spezia. Ciò, non permette un quadro definito del mercato del servizio di manovra, non consente ai nuovi potenziali entranti di organizzarsi industrialmente ed attivare i necessari investimenti e quindi, nei fatti, mantiene lo "status quo".

L'Associazione scrivente rinnova la richiesta di incontro a codesta Autorità di Regolazione dei Trasporti al fine di fornire un contributo organico al sistema dei servizi di manovra nel suo complesso.

Distinti Saluti

Il Presidente  
**Giancarlo Laguzzi**