

Oggetto: Osservazioni – FerCargo Manovra - “Servizi di manovra ferroviaria”

Premesso che FerCargo Manovra ritiene che:

- le azioni normative e di regolazione devono essere tali da garantire ed incentivare lo sviluppo del traffico merci ferroviario, preservando la sicurezza e la qualità dell’esercizio;
- la geografia ferroviaria nazionale è stata pesantemente condizionata da crisi economica, modifiche infrastrutturali e modifiche normative; la metamorfosi che ne è scaturita evidenzia sempre meno impianti produttivi isolati e conseguente concentrazione dei traffici nei poli “storici”; questi “comprensori ferroviari” sono gli stessi che verosimilmente possono ambire ad incrementi futuri di traffico e sui quali l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha ritenuto correttamente di emettere apposite procedure di regolazione;
- lo schema normativo proposto nella Delibera n. 133/16, pur essendo ben articolata nella definizione complessiva del servizio di manovra ferroviaria interessante i Gestori Unici, presenta alcune criticità che rischiano di affievolire lo spirito propositivo della stessa;

1. Osservazioni su alcune delle Misure proposte

1.1 Misura 2 – Definizioni

Le definizioni devono essere ulteriormente approfondite, considerato che nel gergo e nell’attuale sistema ferroviario esistono già i termini di alcuni definizioni trattate in questo documento. Per cui si propone di unificare il più possibile le definizioni. In particolare il “Operatore Comprensoriale” si presta a diverse interpretazioni ed è cruciale nella lettura delle Misure successive. FerCargo Manovra si rende disponibile per ulteriori approfondimenti del caso.

1.2 Misura 3 – Ambito di applicazione

FerCargo Manovra ritiene necessario estendere la presente proposta a tutti gli impianti collegati alla rete nazionale (raccordi industriali, scali transfrontalieri, ecc), dove insistono uno o più raccordi od operatori, per motivi di garanzia a sviluppi futuri.

1.3 Misura 4 – Gestore Unico

L’autoproduzione deve essere garantita, nelle modalità previste nel regolamento comprensoriale della manovra, ferma restando la convenienza operativa del comprensorio in termini di produttività e sicurezza dell’esercizio. Il Gestore Unico deve essere l’unico soggetto regolatore nell’ambito del comprensorio.

La scadenza del 30 aprile 2017 indicata al punto 4.3, peraltro figlia di quella del 31 marzo 2017 al punto 5.3, appare impossibile da rispettare, nel caso in cui la definizione di “operatore comprensoriale” comprendesse molti soggetti diversi.

1.4 Misura 5 – Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati

L’individuazione del Gestore Unico deve essere effettuata attraverso tutti gli attori del comprensorio che hanno interesse nel servizio di manovra.

Il punto 5.2 introduce un “Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria”. Il documento deve necessariamente prevedere riferimenti a documenti già funzionali nel sistema ferroviario nazionale (M47, Fascicolo Raccordo, M53, ecc). a titolo di esempio, la lettera f) e la lettera g) sono attualmente condivise con RFI, nel ruolo di Gestore dell’infrastruttura della Stazione di accesso, il quale stabilisce criteri da inserire nei vari Fascicoli di raccordo. Per cui il GI deve essere coinvolto come soggetto tecnico

Il Regolamento deve prevedere periodicamente, con scadenza fissata, aggiornamenti in funzione di nuovi insediamenti ed evoluzioni normative.

Riguardo la scadenza del 31 marzo 2017 indicata al punto 5.3 valgono le considerazioni di cui alla misura 4.

La lettera c) del punto 5.4 introduce un nuovo soggetto: un rappresentante degli Operatori comprensoriali che ha compiti di interfaccia con Gestore Unico, GI e ART. Occorre precisare, che il sistema ferroviario nazionale, già prevede una struttura funzionale in termini, anche di rappresentanza. Si suggerisce, quindi, per non appesantire ulteriormente la struttura, di tener conto anche delle disposizioni del GI.

La lettera d) parla di individuazione del Gestore Unico, o fra gli Operatori comprensoriali o fra un soggetto terzo. Non è chiaro se chi ha l’onere dell’individuazione sia il soggetto di cui al punto c), in ottemperanza del Regolamento sottoscritto da tutti.

FerCargo Manovra ritiene opportuno individuare una forma giuridica di aggregazione, simile al Consorzio. (Anche usando, allo scopo, lo strumento contratto di rete - supporto giuridico Legge n. 33 del 09.04.2009).

Il punto 4 della lettera i) prevede, fra gli obblighi del Gestore Unico, quello di avere un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi di manovra. Più corretto dire che il GU debba dimostrare i propri costi del servizio di manovra, evitando ingerenze amministrative da parte di terzi. Il punto 6 della lettera i) prevede, fra gli obblighi del Gestore Unico, quello di pubblicare le SLA della Misura 9 ed il relativo sistema di penali. Si ritiene corretto che nel in tale sistema vi siano anche penali attive del Gestore Unico, quali ritardi di pagamento da parte dei clienti dello stesso o altre non ottemperanze degli stessi alle condizioni contrattuali quali risulteranno a tutti gli effetti i capitoli del futuro Regolamento. Nello schema contrattuale richiamato anche dalla Misura 9, le penali sono infatti esclusivamente mono-direzionali, cosa dannosa per l’organizzazione di un impianto con un Gestore Unico, dove l’inefficienza di uno degli operatori comprensoriali può incidere negativamente su tutti gli altri.

1.5 Misura 7 – Durata dell’affidamento del servizio di manovra ferroviaria

Al punto 7.1 si indica da tre a cinque anni il periodo di affidamento del servizio di manovra ferroviaria. FerCargo Manovra ritiene troppo esiguo il limite massimo, il quale posto in questi termini impedisce di fatto un reale miglioramento del materiale rotabile, non essendo la Misura 6 neanche

lontanamente sufficiente a garantire un necessario rinnovamento del Parco locomotive di manovra oggi presenti in Italia. Per periodi di affidamento inferiori ai 10 anni, è probabile, se non certo, che i Gestori Unici eviteranno di investire sull'acquisto di nuove locomotive, con evidenti impatti sul servizio in termini di capacità e qualità garantite.

1.6 Misura 8 – Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria

Il punto 8.2 introduce il concetto di una sorta di M53 “di comprensorio”. Pur condividendo lo spirito dell’Autorità sull’importanza di una programmazione dei tempi di manovra ai fini di recuperi di capacità del sistema, non si può non far notare che tali tempi in porti e interporti complessi dipendono frequentemente da fattori esogeni alla componente ferroviaria e che l’idea di normare in maniera così rigida una piccola componente della *supply-chain* (l’ultimo miglio ferroviario) rischia di produrre un documento meraviglioso negli intenti e mai realizzato nei fatti. Poiché l’M53 Integrato già esiste (peraltro anch’esso ha già notevoli difficoltà ad essere rispettato vista la non priorità normata del traffico merci sulle linee promiscue passeggeri-merci), si richiede di considerare l’M53 integrato sufficiente ai fini dell’applicazione della Misura.

1.7 Misura 9 – Accordi sui livelli di servizi (SLA)

La cadenza mensile di pubblicazione sui propri *siti web* delle SLA, così come prevista nel punto 9.2, rischia di far aumentare i costi amministrativi dei Gestori Unici, senza dare un significativo valore aggiunto al sistema. Si ricorda che le società di manovra hanno la componente del personale amministrativo ridotta all’osso, in favore di una forte presenza di operai, cosa che consente il contenimento dei valori tariffari. Si richiede, di proporre una cadenza annuale o al più semestrale degli stessi indicatori.

2. Osservazioni di carattere generale

FerCargo Manovra, vista la fase di transizione del sistema logistico ferroviario, considerato le manifeste intenzioni della Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria di estendere le competenze sul resto del sistema ferroviario nazionale, suggerisce una ulteriore fase di consultazione di tutti gli stakeholders (ANSF, RFI, ART, Operatori di manovra, Imprese Ferroviarie, e altri attori del “Comprensorio Ferroviario”) al fine di rendere più efficace la deliberazione della vostra Autorità di Regolazione.

Distinti Saluti

Il Presidente
Elvi D’Angela

