

Spett. le  
Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza, 230  
10126 – Torino  
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Genova, 21 dicembre 2016  
Prot. Dir. 133/2016/FC/cv

**Oggetto:** osservazioni in merito alla consultazione pubblica sui “**Servizi di manovra ferroviaria**” (Delibera ART. n. 133/2016)

Nel valutare favorevolmente l'iniziativa dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, SERFER - operatore comprensoriale in quanto titolare di diritti in alcuni degli impianti oggetto dello Schema di atto di Regolazione, allegato A) alla Delibera ART n. 133/2016, in base alla definizione di cui alla Misura 2 dello stesso - ritiene opportuno formulare alcune osservazioni in ordine a detto Schema.

In esito al procedimento avviato con Delibera n. 30/2016 - volto ad adottare misure applicabili agli impianti sottoposti al regime di Gestore Unico (di cui alla misura 11.6.2 della Delibera n. 70/2014) al netto degli impianti nei quali l'attività di manovra è svolta interamente su aree di proprietà di RFI - l'Autorità ha condivisibilmente circoscritto l'ambito di applicazione a n. 14 c.d. “comprensori ferroviari”, al servizio di porti e/o interporti, in posizione strategica nell'ambito del sistema logistico nazionale.

Detti comprensori ferroviari sono normalmente caratterizzati da un assetto organizzativo e gestionale particolarmente complesso e differenziato, determinato dalla compresenza di una pluralità soggetti diversi, c.d. “operatori comprensoriali”.

Pur condividendo la finalità del provvedimento - che ammette un elevato grado di autonomia e flessibilità in capo agli operatori comprensoriali - SERFER ritiene opportuno rilevare che alcuni aspetti dello Schema di atto di regolazione dovrebbero essere ulteriormente approfonditi, contemplando la non improbabile circostanza che possano verificarsi situazioni tali da compromettere il completo dispiegarsi dell'efficacia dell'intervento regolatorio oggetto della presente consultazione, in quanto condizionato al raggiungimento di un accordo unanime tra tutti gli operatori comprensoriali dell'impianto e al rispetto della tempistica prevista per i vari adempimenti (ad esempio adozione del Regolamento comprensoriale, individuazione del Gestore Unico, ecc.).



Ciò premesso, si forniscono di seguito le osservazioni motivate di SERFER rispetto allo Schema di atto di regolazione in oggetto, limitatamente alle misure per le quali si ravvisa un interesse da parte della scrivente Società.

\*\*\*

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

L'atto di Regolazione demanda ad un "Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria" la disciplina - tra l'altro - delle modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione, nonché delle modalità di individuazione del Gestore Unico [cfr. rispettivamente lettere a) e d) della misura 5.4].

L'attuale formulazione della misura 5 non sembra, tuttavia, contemplare la possibilità che gli operatori comprensoriali possano non addivenire al perfezionamento unanime del suddetto Regolamento (anche nel corso del tempo, in caso di ingressi/sostituzioni di uno o più operatori).

Si propone, pertanto, di valutare l'opportunità di inserire criteri che consentano agli operatori comprensoriali di superare eventuali situazioni in cui l'assenza di un accordo unanime per la definizione e/o applicazione del sopra citato Regolamento possa pregiudicare l'espletamento dei servizi di manovra, con conseguenti rilevanti ripercussioni sull'operatività dei servizi ferroviari.

In tal senso, si ritiene che, in assenza dell'unanimità tra gli operatori comprensoriali, possa essere proposto un criterio di maggioranza (a titolo esemplificativo: maggioranza dei partecipanti, ponderazione in base ai volumi di attività, fatturato, etc.) che permetta di superare le situazioni di inerzia e/o stasi decisionale.

In ultima istanza, nel caso non si raggiunga un accordo sul regolamento comprensoriale, ovvero sull'affidamento dell'attività di manovra ad uno degli operatori comprensoriali, non dovrebbe essere esclusa la possibilità che l'identificazione del Gestore Unico possa avvenire attraverso le procedure selettive di cui alla lettera d), punto 2, della misura 5.4. In tali casi, si ritiene che le modalità di affidamento del servizio dovrebbero essere definite da parte di un soggetto affidante, individuato tra gli operatori comprensoriali in base al "criterio della prevalenza" (volumi di attività, fatturato, etc.).

Inoltre, con riferimento alle procedure selettive previste dalla lettera d), punto 2, della misura 5.4, al fine di assicurare uno scenario di certezza per la gestione di particolari progetti di investimento tesi allo sviluppo e rilancio del comprensorio, si ritiene opportuno prevedere che l'identificazione del Gestore Unico possa attuarsi mediante l'affidamento del servizio di manovra a soggetti terzi (diversi dagli operatori comprensoriali) che si impegnino alla realizzazione di detti progetti di investimento (anche in forma di associazione) assumendosi una parte del rischio connesso.

#### **Misura 7 - Durata dell'affidamento del servizio di manovra ferroviaria**

Si ritiene necessario prevedere una durata adeguata degli affidamenti, pari almeno a 5 anni, al fine di garantire la sostenibilità degli investimenti richiesti per l'approvvigionamento degli *asset* funzionali allo svolgimento del servizio. Peraltro, l'obsolescenza dei mezzi tecnici resi disponibili dal gestore dell'infrastruttura richiede, da parte del Gestore Unico, un rinnovo del parco locomotive con considerevoli costi.

### **Misura 8 - Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria**

Con riferimento al documento unico di programmazione dei servizi ferroviari (M53 “di comprensorio”) di cui alla misura 8.2, si ritiene opportuna l’individuazione, tra i soggetti sottoscrittori di detto documento, del soggetto avente ruolo e funzioni di coordinamento della programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria.

Il documento unico di programmazione dei servizi ferroviari dovrà in ogni caso tutelare la riservatezza commerciale relativamente ai dati di traffico di ciascuna impresa ferroviaria e operatore comprensoriale.

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

L’eventuale obbligo di inserire nei rapporti contrattuali una previsione sui livelli di servizio (*Service Level Agreement*), con un livello di penali pari almeno al 10% del corrispettivo, comporterebbe ulteriori costi per il Gestore Unico di cui non si può non tener conto in sede di determinazione del corrispettivo del servizio di manovra, al fine di garantire l’equilibrio economico dei contratti. Peraltro, il livello di qualità del servizio di manovra svolto a favore degli operatori comprensoriali può derivare anche da variabili non modificabili nel breve periodo, come nel caso di difficoltà operative causate dall’inaffidabilità dei locomotori, vista l’obsolescenza tecnica degli stessi.

In ogni caso, sarebbe opportuno che nei contratti di manovra fossero previste penalità non solo a carico del Gestore Unico, per promuovere un costante miglioramento delle loro *performance*, ma anche in capo agli operatori comprensoriali, in relazione all’adempimento degli impegni che sugli stessi gravano in base al contratto.

### **Misura 10 - Metodi di determinazione delle tariffe**

Quanto alle modalità di tariffazione per i servizi di manovra secondaria di cui alla misura 10.2, si nutrono dubbi in merito alla possibilità di applicare, in considerazione della specificità del servizio nelle singole unità produttive, il medesimo od analogo sistema di valutazione delle attività di manovra primaria, riferendosi in particolare alle prestazioni previste in 6.3.2 del PIR.

Francesco Cioffi

Serfer Srl

(Amministratore Delegato)  
