

Delibera A.R.T. n. 133-2016 (19.11.16)

Avvio consultazione pubblica sulle “ misure di regolazione volte a stabilire le modalità più idonee per garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.

Procedimento avviato con delibera n. 30-2016.

In relazione alla consultazione pubblica avviata dall’Autorità di Regolazione del Mercato relativa ai servizi di manovra presso porti e interporti nazionali si evidenziano i seguenti elementi.

Nell’ambito delle infrastrutture interportuali la manovra non è trattata come attività fine a sé stessa e non trova al suo interno un equilibrio economico né tantomeno una redditività. Questi aspetti sono rinviati ad un conto più esteso nel quale altri fattori hanno la forza di sostenere il bilancio, intendendo anche componenti tattiche e strategiche su cui si fonda la promozione della struttura logistica. Si predilige un’infrastruttura interportuale ad un’altra struttura logistica proprio perché offre l’opportunità di sfruttare la leva strategica della multi modalità.

La manovra ferroviaria è definibile un servizio di interesse economico generale (specialmente in Interporti complessi ed articolati. Tanto che è in proposta: il recepimento, da parte del governo italiano, di tale definizione nel disposto di un disegno di legge quadro in materia di Interporti e piattaforme logistiche territoriali). Quindi è condivisibile l’efficienza, l’economicità, l’ottimizzazione, la sicurezza d’esercizio ma anche il rispetto degli interessi di tutti i fruitori.

Nel corso del 2017, l’Autorità si prefigge l’obiettivo di dar corso al processo di selezione dei gestori unici della manovra ferroviaria garantendo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione, nonché l’ottimizzazione dei processi allocativi della capacità, l’economicità e l’efficienza nella gestione dei servizi di manovra; così come si riserva di monitorarne gli effetti, anche in termini di integrazione efficiente della filiera logistica, assicurandone inoltre la coerenza con l’evoluzione del quadro normativo nazionale ed europeo.

E’ una sottolineatura importante se si pensa ad esempio ad uno scalo ferroviario integrato in un Interporto (comprensivo quindi di impianti quali gli stabilimenti raccordati ed i terminal) non può prescindere, per il raggiungimento di un adeguato livello di produzione (elemento fondamentale per

dar redditività agli ingenti investimenti posti in campo), da una integrazione di tutti i processi legati al prodotto treno merci:

1. piano di occupazione dei binari di arrivo e partenza (in molte realtà coincide o comunque si può far coincidere con i binari di presa e consegna per altro in molte realtà elettrificati);
2. piano di attività della manovra di ultimo miglio;
3. programmazione oraria delle attività di handling;
4. accettazione delle merci booking, stoccaggio;
5. attività di manovre ferroviarie accessorie e funzionali alla produzione del “prodotto treno”;
6. attività terminalistiche accessorie e funzionali alla produzione del “prodotto treno”.

Un primo aspetto molto importante riguarda l’ineludibile esigenza di garantire la sicurezza degli impianti.

Si ribadisce che il coordinamento generale di tutte le attività operative, espletate all’interno di un’infrastruttura di raccordo, non può che essere esercitato dall’organo di gestione dello scalo. Quest’ultimo è colui che pianifica, organizza e gestisce qualunque attività erogata in tale ambito operativo, indipendentemente dal fatto che la faccia direttamente, cioè con proprio personale, o indirettamente, ricorrendo ad un processo di esternalizzazione.

Ciò presuppone che RFI darà una traccia di accesso all’impresa ferroviaria nel raccordo, ma colui che è titolare del contratto di esercizio al raccordo (Raccordato) è l’unico soggetto titolato a schedulare l’attività.

Quindi anche un’impresa che avesse la capacità di effettuare in autoproduzione la manovra con dovrà interfacciarsi preventivamente con il raccordato per ottenere l’autorizzazione all’accesso, stabilirne tempi e modi, e soprattutto perfezionare un accordo commerciale.

Di seguito si elencano le tematiche per le quali si richiede all’Autorità di Regolazione dei Trasporti un approfondimento:

- Il potere di mercato deve essere valutato anche localmente (non solo a livello paese), ossia nell’ambito del comprensorio ferroviario ove si condivide la scelta di un Gestore Unico, magari estendendo questa neutralità anche nei confronti del Gestore dell’Infrastruttura stesso

- Si ritiene che possa avere un senso elevare a dignità di ruolo quello di un operatore di manovra indipendente dalle Imprese Ferroviarie, per il quale comunque sia identificabile un percorso ad hoc di certificazione e di licenza di esercizio ferroviario
- Si ritiene che si debba considerare parte del comprensorio ferroviario l'eventuale stazione ferroviaria di riferimento per il comprensorio stesso, quando tale infrastruttura è ad esempio ad uso esclusivo per il comprensorio
- RFI o il gestore di un terminal sono “operatore comprensoriale”? In alternativa, è qualificato operatore comprensoriale, qualsiasi soggetto proprietario di un infrastruttura ferroviaria allacciata o raccordata con la I.F.N.?
- Il “regolamento comprensoriale” che i diversi operatori comprensoriali debbono realizzare e sottoscrivere e che rappresenterà il documento guida per il Gestore Unico per dar corso sia alla attività di manovra ferroviaria che per la sua gestione e commercializzazione va sottoscritto anche dalle Imprese Ferroviarie e dagli M.T.O operanti nel comprensorio?
- Si richiede un chiarimento sul punto c) della misura 6 relativo alla clausola di subentro
- In riferimento alla Misura 5 Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati e considerato il punto 5.4, Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria, in merito alla lettera d) si richiede se l'affidamento può avvenire ad uno o più degli operatori comprensoriali (anche raggruppati con contratto di Rete) e che il «Gestore Unico», al quale sono attribuite unitariamente le funzioni relative alla commercializzazione può operare relativamente all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria attraverso modelli di contratti di rete in cui le attività siano operate da operatore comprensoriale facente parte la rete.
- In riferimento alla Misura 5 Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati e considerato il punto 5.4, Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria, in merito alla lettera h) i livelli minimi garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali a carico del Gestore Unico; risulta essere elemento di competitività il fatto che l'operatore comprensoriale, o il soggetto terzo dovrà essere scelto in funzione della capacità di garantire e favorire una sinergia operativa nella gestione degli impianti di servizio o raccordato, anche nell'ottica di soddisfare il nuovo approccio del regolamento europeo “REGULATION (EU) No 913/2010
- Al fine di garantire efficienza economica ed operativa come enunciato nelle Misura 8 Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria 8.1 e Misura 10 Metodi di

determinazione delle tariffe. Si rende necessario un approccio omogeneo nell'utilizzo di strumenti informatici utili a perseguire tali obiettivi. In tale contesto è fondamentale la messa a disposizione del sistema PICMOVE da parte di RFI, sistema già oggi utilizzato in alcuni impianti della rete nazionale. Il PICMOVE dovrà essere anello di giunzione tra le informazioni in tempo reale della circolazione dei treni nella rete (fornendo partenza dall'impianto di origine, posizionamento in tempo reale, ETA, ecc.) e il contesto operativo del comprensorio, in cui tutte le imprese ferroviarie si obbligano a interfacciarsi con i sistemi propri di gestione di circolazione e comunque fornendo tutti i dati relativi al treno (n° carri, tipologia, stato, ecc.).

Roma, 22 dicembre 2016