

## Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari

*Osservazioni generali allo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A della Delibera ART n. 42/2019*



Lo schema di atto di regolazione che codesta Autorità ha posto in consultazione concerne l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari. Il Polo Mercitalia - che costituisce il raggruppamento delle società del **Gruppo FS Italiane** che operano nel trasporto merci e nella logistica - guidato da Mercitalia Logistics, riconoscendo l'importanza delle misure di regolazione proposte, intende manifestare la propria condivisione delle finalità del documento posto in consultazione.

Lo schema di delibera in oggetto dà infatti piena attuazione alle competenze attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai sensi del d.lgs. 112/2015 e del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, stabilendo un quadro regolatorio più chiaro per l'accesso agli impianti di servizio e l'aggiornamento, ove necessario, di misure regolatorie già emanate, in particolare in tema di servizi di manovra.

Si ritiene tuttavia utile formulare alcune osservazioni di carattere generale, congiuntamente a specifiche proposte di modifica dello schema di atto di regolazione inviate in allegato, con l'intento di migliorare la competitività del trasporto merci su ferro, frutto dell'esperienza maturata dalla scrivente in un mercato liberalizzato, dinamico, che necessita di flessibilità operativa.

In particolare, in considerazione del ruolo sempre più strategico che il sistema logistico è destinato ad assumere, sono accolte favorevolmente misure di regolazione in grado di incentivare l'efficienza produttiva - quindi la qualità dei servizi di tutta la filiera logistica - e al contempo il contenimento dei costi per gli utenti, garantendo condizioni di accesso eque e non discriminatorie agli impianti ferroviari.

Il cargo ferroviario è come noto un settore strutturalmente debole. Da un lato, subisce la concorrenza dell'autotrasporto, non equilibrata per la persistenza di svantaggi competitivi del ferro dovuti essenzialmente al costo d'uso del trasporto stradale, distorto dagli incentivi alla gomma e dalla mancata internalizzazione delle esternalità generate. Dall'altro, la consolidata dinamica competitiva inter-settoriale ha accresciuto drasticamente la complessità del trasporto ferroviario di merci.

Se la concorrenza ha indubbiamente indotto una drastica azione di efficientamento messa in atto dagli operatori del settore, tuttavia il mercato e la vivace competizione al suo interno necessitano di regole stringenti che consentano agli operatori economici di agire nel pieno rispetto di una logica di equità concorrenziale e di opportunità di sviluppo.

Il trasporto ferroviario di merci mantiene infatti una sua specializzazione sulle distanze medio-lunghe (nazionali e, ovviamente, internazionali) e per flussi di scambi con destinazione e origine molto concentrate. In questo modello di business assume conseguentemente una rilevanza essenziale l'accesso agli impianti ferroviari, che costituiscono gli snodi logistici funzionali alla trazione ferroviaria.

Dalle modalità attraverso le quali si determinerà l'accesso, dipenderà la qualità e la effettività della concorrenza tra le diverse imprese ferroviarie presenti sulla rete. L'efficacia delle regole



estese a tutto il reticolo degli impianti dovrebbe infatti escludere l'emergere di barriere all'ingresso.

Si accoglie con particolare favore la chiarezza con cui l'Autorità ha ribadito l'ammissibilità dell'autoproduzione, precisando come il diritto di esclusiva attribuito al "Gestore Unico" dei servizi di manovra non limiti in alcun modo la facoltà per le imprese all'esecuzione in proprio dei servizi di manovra, senza ulteriori oneri. A tale riguardo, si evidenzia come l'autoproduzione nel settore ferroviario meriti incentivi l'efficienza produttiva, il contenimento dei costi e la qualità del servizio, e consenta di mantenere una forma di concorrenza in un contesto di monopolio.