

Regolamento sulla capacità ferroviaria: un'opportunità per il nostro settore

Pur essendo ben nota la dimensione internazionale del trasporto ferroviario delle merci, la gestione della capacità ferroviaria in Europa continua a essere frammentata, scoordinata, manuale e limitata a livello nazionale.

Il Regolamento proposto dalla Commissione Europea, positivamente supportato dal Parlamento Europeo, punta a introdurre un **sistema di gestione della capacità standardizzato, digitale ed europeo**. Questo è particolarmente rilevante per il trasporto merci su rotaia, considerando che **oltre il 50% dei treni merci europei attraversa almeno un confine**. Soprattutto per il nostro paese, l'Italia oltre a essere una nazione ad elevata vocazione esportatrice, si trova in una posizione strategica essendo interessata da quattro dei nove corridoi della rete core TEN-T che sono fondamentali per incrementare le connessioni fra i mercati europei e consentirci di esportare e importare la merce.

Inoltre, il Regolamento va contestualizzato in un quadro di crescita quasi stagnante del trasporto ferroviario delle merci nell'ultimo decennio, a cui questo approccio di gestione prettamente nazionale della capacità ha contribuito negativamente.

Contrariamente allo spirito della regolazione, un'insistenza su regole nazionali potrebbe sistematicamente svantaggiare il trasporto di merci principalmente transfrontaliero. Questo è precisamente ciò che la regolazione dovrebbe prevenire. Nessun progresso sarà raggiunto senza un'armonizzazione internazionale dei processi.

La posizione assunta dal Consiglio Europeo potrebbe compromettere questa importante e positiva iniziativa, fortemente richiesta dal settore. Chiediamo quindi il supporto del Ministero dei Trasporti nel sostenere la posizione espressa dalla Commissione Europea e dal Parlamento Europeo.

I TEMI PRINCIPALI:

- **Strategic Guidance (approccio strategico):** così come proposto dal Consiglio (**Council Art 11(3), 25 (2)**), se adottato in maniera non coordinata a livello europeo avrebbe come effetto la compromissione dell'intera proposta di regolamento. Gli orientamenti strategici non devono contenere specifiche che impediscano il coordinamento e l'ottimizzazione della capacità a livello internazionale e non devono comportare modifiche alle scadenze o ai contenuti delle singole fasi di pianificazione. Questi orientamenti strategici dovrebbero essere coordinati a livello internazionale e devono essere disponibili prima della finalizzazione della strategia di capacità, in modo da poter essere presi in considerazione in tutte le fasi di pianificazione.
- **Condizioni commerciali:** il Consiglio vorrebbe limitare a specifici casi l'applicazione di penali prevenendo specifiche soglie (**Council Recital 18a, Art 10(6), Art 40 (2a), (4), (5)**). Questo comporterebbe una significativa limitazione e un disincentivo per i Gestori delle infrastrutture a pianificare adeguatamente ed efficiente la propria capacità disponibile. Il ruolo delle condizioni commerciali è chiave per migliorare l'affidabilità del trasporto ferroviario.

L'utilizzo della capacità da parte delle imprese ferroviarie avviene previa contrattualizzazione di tracce che rappresentano un impegno vincolante. Le imprese ferroviarie fanno affidamento su tali tracce per pianificare il trasporto e adempiere ai propri obblighi soddisfacendo così le richieste dei clienti. La pianificazione include la corretta allocazione del personale e delle locomotive. Preme sottolineare che le imprese ferroviarie sono solo un anello della catena logistica che coinvolge a titolo esemplificativo terminal, autotrasportatori, impianti logistici, industrie. Qualsiasi cambio richiesto dal Gestore dell'infrastruttura, dopo che tali impegni sono stati concordati, ha ripercussioni negative sui clienti, sulle stesse imprese ferroviarie e sul loro personale in un settore già fortemente in difficoltà economica.

L'ambito di applicazione delle condizioni commerciali non dovrebbe essere limitato a pochi e limitati casi, poiché altrimenti verrebbe persa qualsivoglia forma di meccanismo incentivante volto a limitare modifiche improvvise e ingiustificate delle tracce allocate. Inoltre, le compensazioni economiche (o penali come definite dal Consiglio) non dovrebbero essere limitate da un tetto legato al pedaggio (track access charge), in quanto il danno derivante da una ripianificazione imposta dal Gestore può risultare significativamente superiore. Senza considerare eventuali penali imposte dai clienti delle imprese ferroviarie.

- Disposizioni che consentono ai Gestori di rifiutare richieste di tracce non conformi ai propri piani devono essere rimosse. Si tratta di **Recital 11, Council Art 27 (6a), EP Art 27 (7b), 29 (7a) COM and EP Art 32(5), COM Art 33 (4), (5), Council 37(1))**.

Ogni richiesta di traccia deve essere esaminata dal Gestore dell'Infrastruttura e nessuna richiesta deve essere respinta se non in linea con la pianificazione strategica. Devono piuttosto essere inserite specifici adempimenti a carico dei Gestori affinché siano obbligati a cercare alternative adeguate (come previsto dagli emendamenti del Parlamento Europeo artt. 32 (5) e 33(4)). È evidente che, come *extrema ratio*, qualora non vi sia alcuna capacità alternativa disponibile, il Gestore potrà comunque procedere senza formulare un'offerta di traccia al richiedente.

- Infine, il ruolo **dell'ERP (European Railway Platform)** deve essere rafforzato e inserito formalmente tra i soggetti consultati da ENIM (European Network of Rail Infrastructure Managers). Le imprese ferroviarie, direttamente impattate dalle decisioni dei Gestori e, al contempo, fornitrici di servizi di trasporto alle imprese richiedenti, rivestono un ruolo cruciale nella catena logistica. Per questo motivo, il loro coinvolgimento attivo è imprescindibile affinché i Gestori possano comprendere appieno le ricadute operative e commerciali delle proprie decisioni.

Per migliorare l'affidabilità dei servizi ferroviari delle merci e garantire una crescita sostenibile del settore, è necessario un esito positivo dei negoziati trilaterali in corso. E' auspicabile il raggiungimento di un accordo il prima possibile affinché il progetto di settore Timetable Redesign (TTR) possa essere tempestivamente implementato. In particolare, chiediamo il supporto del Ministero dei Trasporti nel sostenere la posizione del Parlamento Europeo e della Commissione Europea.

Il Presidente ERFA



Il Presidente Fercargo

