

Prot. 2015/59

Milano, 25 settembre 2015

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

Oggetto: Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante “Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria” (Delibera n. 61 del 31 luglio 2015).

Spettabile Autorità,

la scrivente impresa ferroviaria Arriva Italia Rail, controllata al 100% dal Gruppo *Deutsche Bahn – Arriva*, preliminarmente vuole ringraziare l’ Autorità per l’eccellente lavoro svolto sul tema in oggetto nonché per l’opportunità di poter contribuire.

Con la presente intendiamo esporre alcune nostre osservazioni alle disposizioni dello Schema di atto di regolazione, in particolare riguardo ai seguenti tre temi:

1. Coinvolgimento delle imprese ferroviarie nei futuri processi di definizione del pedaggio;
2. Ammortizzazione di eventuali incrementi di pedaggio ferroviario;
3. Eliminazione di fattori discriminanti dalla segmentazione di mercato.

1. Coinvolgimento delle imprese ferroviarie

Riteniamo necessario considerare il coinvolgimento delle imprese ferroviarie nel procedimento di verifica di conformità della proposta tariffaria del GI di cui alla Misura 4.

Nel rispetto dell’indipendenza del GI e del ruolo dell’ART, le IF conoscono dettagliatamente il processo di produzione dei servizi ferroviari e possono determinare gli effetti delle simulazioni sui loro futuri costi di esercizio, oltre che l’impatto sul mercato in generale.

Tale coinvolgimento può tradursi in semplici consultazioni, ma riteniamo che possa comunque incrementare ulteriormente la trasparenza del processo e contribuire positivamente alla sua evoluzione.

2. Ammortizzazione di eventuali incrementi

Premesso che a nostro parere la regolamentazione proposta deve contribuire a un ridimensionamento generale del pedaggio attraverso una più corretta definizione dei livelli tariffari, tenendo conto anche dei reali costi operativi, degli investimenti al netto di contributi pubblici, e di obiettivi di incremento dell'efficienza, esiste tuttavia la possibilità che determinati servizi ferroviari subiscano un incremento di pedaggio rispetto ai costi storici, anche per via delle condizioni imposte dalla Misura 25.

Tali eventuali incrementi possono avere un effetto molto pesante sulla sostenibilità dei servizi¹, in quanto il settore è caratterizzato da investimenti ingenti e pianificazioni a lungo termine. Inoltre, laddove i servizi sono soggetti a obblighi di servizio pubblico (OSP), devono essere tenuti in considerazione gli eventuali impatti sui corrispettivi erogati dagli Enti Appaltanti, e di conseguenza sulle risorse pubbliche.

Sarebbe quindi opportuno introdurre un meccanismo di ammortizzazione che, ad esempio, per i soli pedaggi soggetti a incremento, preveda un innalzamento massimo annuale come differenziale oltre al tasso d'inflazione, per raggiungere gradualmente nell'arco di più anni il corretto valore di livello tariffario. Tale ammortizzatore potrebbe essere finanziato attraverso l'imposizione di un sovrapprezzo temporaneo ai pedaggi dei servizi che hanno invece beneficiato di riduzioni.

Tale meccanismo dovrebbe essere applicato non solo alle IF che già operano su determinate linee ma anche a qualsiasi nuovo operatore che ne richiede accesso (al fine di garantire la parità di trattamento), anche per mitigare i rischi assunti dai concorrenti alle future procedure di affidamento dei servizi nazionali/regionali, i quali, in caso contrario, si troverebbero costretti a aumentare i corrispettivi richiesti per compensare le incertezze sui futuri costi di produzione, generando condizioni subottimali per il pubblico.

3. Segmentazione del mercato

La Misura 24 prevede una segmentazione di mercato che, tra l'altro, generebbe vantaggi:

- Ai servizi tecnici rispetto a quelli commerciali;
- Ai servizi con OSP rispetto a quelli open access.

Riteniamo che tali misure creino un'inutile discriminazione tra i suddetti servizi e che non siano conformi ai dettami dell'art. 31, par. 3, della Direttiva 2012/34/UE che prevede che i prezzi del PMdA debbano basarsi sul costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

I servizi tecnici sono una parte inevitabile dell'esercizio, ma tutte le IF orientate all'efficienza cercano di ridurli al minimo per evitare costi aggiuntivi e ottimizzare la produttività dei propri asset. Incentivare tali spostamenti, anche in misura molto ridotta, è controproducente per l'efficienza del sistema.

Per quanto riguarda i servizi con OSP, questi sono già agevolati da un regime protetto da interferenze del mercato² e dai corrispettivi che favoriscono la sostenibilità dei servizi ad interesse pubblico, e non necessitano quindi di ulteriori privilegi rispetto ai servizi a libero

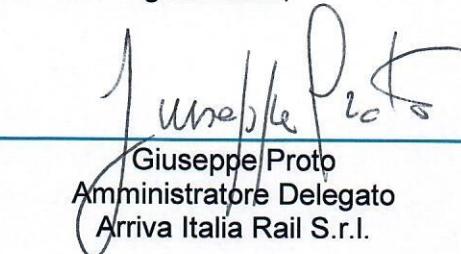
¹ Elemento la cui importanza è stata giustamente riconosciuta dall'ART stessa: punto 3.5.6, Allegato B alla delibera n. 61/2015.

² Il meccanismo di valutazione di compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, ai sensi degli artt. 11-12 della Direttiva 2012/34/UE e dell'art. 12 del D.lgs. 112/2015.

mercato. Questi ultimi sono economicamente sostenibili solo perché propongono un'offerta alternativa rispetto ai servizi a contribuzione pubblica, e quindi la loro penalizzazione andrebbe contro l'interesse generale degli utenti.

In entrambi i casi, eventuali servizi con caratteristiche tecniche identiche (es. peso, velocità, fascia oraria, ecc.) sarebbero discriminati in base al loro orientamento commerciale e non in base ai costi direttamente legati alle prestazioni, come richiesto dalla normativa europea. A parità di prestazioni, i servizi commerciali e quelli con OSP occupano l'infrastruttura e generano costi operativi/manutentivi per il GI esattamente agli stessi livelli dei servizi tecnici e a mercato. Eventuali differenze di prestazione sono comunque regolate da altri parametri di determinazione del pedaggio.

Nell'augurarci che le informazioni contenute nel presente documento risultino utili, rimaniamo a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento o approfondimento, e cogliamo l'occasione per rinnovare i nostri più sinceri ringraziamenti e porgerVi i nostri migliori saluti,



Giuseppe Proto
Amministratore Delegato
Arriva Italia Rail S.r.l.