



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

IL SEGRETARIO GENERALE

Prot. n. 4214/C4TRASP

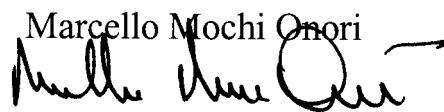
Roma, 24 settembre 2015

Dott.ssa Assunta Luisa Perrotti
Segretario Generale
Autorità di Regolazione dei
Trasporti
TORINO
pec@pec.autorita-trasporti.it
ACC@autorita-trasporti.it

Gentile Segretario,

trasmetto alla Sua cortese attenzione il contributo con le osservazioni delle Regioni e delle Province autonome allo schema di atto di regolazione recante "**Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**", approvato dalla Conferenza nella seduta odierna.

Con i miei migliori saluti,

Marcello Mochi Onori


All.to: c.s.



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME **15/94/CR6e/C4**

**Delibera 61 del 31 luglio 2015 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa a
“Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura
ferroviaria” (pedaggi e servizi).**

Consultazione Pubblica dell’Autorità di Regolazione del Trasporto Proposte di modifica delle Regioni

Introduzione

Proseguendo in una prassi avviata con la consultazione dell’ART dello scorso 2014 in tema di Appalti, le Regioni e Province autonome hanno stabilito di fornire una risposta unitaria anche all’attuale Consultazione Pubblica che l’Autorità di Regolazione del Trasporto ha avviato in merito alla Delibera 61 del 31 luglio 2015 recante “Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”. A partire dai documenti predisposti dall’Autorità all’avvio della consultazione pubblica, la Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio, attraverso il proprio Coordinamento Tecnico, ha predisposto un programma di lavoro per la raccolta e la sintesi delle proposte prodotte dalle diverse Regioni/P.A. .

Il forte impatto che la Delibera 61 avrà sul Trasporto Pubblico Locale ha imposto un’attenta analisi della stessa al fine di evidenziarne punti di forza e criticità. Le Regioni, con una propria delegazione hanno partecipato anche all’audizione che l’Autorità di Regolazione ha tenuto a Torino il 15 settembre 2015, momento che ha permesso alle stesse non solo di preannunciare il contributo unitario che si concretizza nel presente documento, ma anche di raccogliere i punti di vista degli altri stakeholder.

Le Regioni/P.A. evidenziano che con l’entrata in vigore della delibera cambierà radicalmente il modo con cui sono regolati i pagamenti che le imprese ferroviarie fanno a RFI e agli altri gestori delle infrastrutture per ottenere i servizi necessari alla circolazione dei treni. Infatti, dal 2000 a oggi i canoni sono stati stabiliti dal Governo, dal 2016 saranno invece decisi da RFI e dagli altri gestori applicando le regole generali e i metodi decisi dalla Autorità con la Delibera in oggetto, contenuti in questa delibera su cui le Regioni possono esprimere proposte di modifica.

Un elemento di preoccupazione generale è il cronoprogramma di entrata a regime delle nuove regole che è ritenuto dalle Regioni/P.A. particolarmente critico e con impatti significativi per le Regioni. È previsto, infatti, che i nuovi canoni entreranno in vigore a partire dal 1 gennaio 2016, ma saranno definiti da RFI successivamente, con pubblicazione prevista a giugno 2016. Conseguentemente, nel 2016 le imprese ferroviarie pagheranno acconti calcolati sui canoni 2015 e conosceranno il loro eventuale ulteriore debito o credito solo nella seconda metà dell’anno. La delibera prevede che le differenze potranno essere saldate anche con rateizzazione nei successivi 5

anni. Questa procedura determinerà eventualmente il sorgere di debiti o di crediti in corso d'anno e questo è considerato dalle Regioni/P.A. una criticità che deve essere attentamente presidiata, poiché le eventuali modifiche verso l'alto dei costi si ripercuoteranno inevitabilmente sui contratti di servizio che le Regioni hanno in essere o stanno sottoscrivendo con Trenitalia e con altri operatori ferroviari (in molti casi con la clausola PEF-CER che prevede forme di adeguamento del corrispettivo) e potranno pertanto variare in modo imprevisto gli impegni di spesa a carico dei bilanci regionali.

Data l'impossibilità di stimare gli impatti finanziari del nuovo sistema di canoni sulla sola base della formulazione teorica contenuta nella delibera n.61, si riportano alcune proposte di modifica puntuali ritenute prioritarie e particolarmente rilevanti delle Regioni/P.A., riservandosi di formulare, nelle sedi istituzionali opportune, ulteriori osservazioni riguardanti l'allocazione delle risorse che oggi finanziano il pagamento dei canoni per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie per servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito dei contratti di servizio con le IF.

Osservazioni di carattere generale

Benché la procedura di consultazione della Delibera 61 preveda prioritariamente la formulazione di osservazioni puntuali, le Regioni ritengono opportuno evidenziare in premessa alcuni **temi di livello strategico** sugli impatti della delibera, esprimendo **significative preoccupazioni** per l'intero assetto del sistema di pedaggi delineato dalle nuove norme. La larga parte di tali preoccupazioni è stata condivisa anche dagli altri stakeholder che hanno partecipato all'Audizione del 15/9/2015.

I principali punti di attenzione riguardano i seguenti temi:

- 1 **retroattività del nuovo metodo:** viene considerato estremamente critico che il nuovo metodo sarà applicato già dall'inizio del 2016, quando il metodo stesso verrà reso noto soltanto a metà 2016 (Misure 4 e 58). Questo significa che non solo l'orario 2016 ma addirittura la richiesta tracce 2017 dovranno avvenire senza conoscenza dei nuovi costi;
- 2 **rischio di spostamento di oneri dallo Stato agli altri soggetti:** dal momento che il nuovo pedaggio viene definito come la differenza tra i costi del GI e quanto ricevuto dallo Stato, si intravede la possibilità che il meccanismo sia utilizzato *per dirottare una quota di oneri dallo Stato al pedaggio* e quindi, inevitabilmente agli utilizzatori finali (IF per i servizi di mercato, Regioni e dunque cittadini per i servizi a committenza pubblica);
- 3 **nuova schematizzazione della rete:** la ridefinizione della rete contenuta nella Misura 25 appare problematica in quanto molto diversa dall'attuale; in particolare viene visto con preoccupazione il fatto che la categoria più simile all'attuale rete AV vada a comprendere anche le linee da 200 km/h e i valichi internazionali;
- 4 **impossibilità di simulare gli impatti del nuovo pedaggio:** dal momento che l'ART ha solo definito i principi di calcolo, mentre i valori saranno calcolati dal GI, risulta oggi del tutto impossibili avere una qualunque idea degli impatti, a maggior ragione se si tiene conto che non è noto nemmeno l'ammontare complessivo che il GI dovrà ricavare dai pedaggi;
- 5 **insufficienza/inadeguatezza dei price cap:** la Misura 31 contiene tre *price cap* sui valori del nuovo pedaggio, che tuttavia appaiono parziali e inadeguati allo scopo, in quanto agiscono solo

su valori medi e solo su specifiche parti della rete (nodi e rete a livello di servizio elevato), mentre nel caso reale sarebbe economicamente rilevante un cap che desse una garanzia più precisa ai singoli contratti di accesso.

Le Regioni, anche sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti modifiche dei Fondi relativi al TPL, enfatizzano i rischi connessi con una **differente ripartizione degli oneri del pedaggio** tra le Regioni stesse, quand'anche fosse immutato il totale. Infatti, da un lato, è definito un riparto dell'attuale Fondo Nazionale secondo logiche storiche; dall'altro lato lo Stato, attraverso il GI, delinea un nuovo pedaggio, che le Regioni pagheranno con il Fondo, senza che sia ad oggi prevista alcuna correlazione con il riparto di quest'ultimo. Anzi: tutto ciò avviene proprio mentre lo stesso Stato sta definendo adeguati correttivi al riparto del Fondo – mediante l'elaborazione dei Costi Standard – che, per esplicita scelta semplificatrice, *escludono dal conto qualsiasi riferimento ai costi dell'infrastruttura*.

Proposte dettagliate

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
Misura 4	Lettera D.	Aggiungere al termine il seguente periodo: « e viene applicato alle richieste di tracce e di altri servizi regolarmente presentate, nel rispetto delle scadenze fissate per il processo di allocazione, dopo tale data. »	La tempistica indicata non soddisfa il principio sancito dalla normativa vigente (Dir UE 34/12 e D.Lgs. 112/15 che fissano in proposito la pubblicazione del PIR con anticipo di 4 mesi rispetto alla scadenza per la presentazione della richiesta di tracce) secondo il quale i richiedenti, all'atto della richiesta di tracce, debbono essere a conoscenza di tutte le condizioni con le quali ne saranno disciplinate la programmazione e la gestione. Infatti, la tempistica prevista dalla proposta in consultazione è tale che il nuovo pedaggio sarà applicato a tracce che le IF hanno già richiesto tenendo in conto il pedaggio precedente, già elaborate da RFI in un progetto orario avanzato e non più modificabile. Le tracce dell'anno 2016 sarebbero addirittura già in esercizio. Pertanto si chiede la modifica sia della misura 4 (a regime), sia della misura 58 (fase di avvio) stabilendo che il nuovo sistema di pedaggio sia introdotto con gradualità, a iniziare dalle tracce richieste in corso d'orario e salvaguardando in tal modo tutte quelle già richieste prima che esso sia stato reso noto.
Misura 20	Aggiunta di una frase	Al termine aggiungere la frase: «In relazione alla forma giuridica e/o alle regole di governance applicabili ai GI, l'Autorità regolerà l'applicazione del secondo addendo della formula di calcolo di r (remunerazione del capitale di rischio), azzerandolo nei casi in cui il GI sia un'impresa totalmente pubblica o comunque soggetta alla regola del pareggio di bilancio».	Nei casi in cui i GI siano soggetti pubblici per cui è prescritto di gestire l'infrastruttura nell'ottica di un pareggio di bilancio e quindi senza utili, non si vede perché gravare sui canoni anche la remunerazione del capitale proprio, dal momento che, vigendo la regola del pareggio di bilancio, non sono da distribuire utili agli azionisti.
Misura 22	Aggiunta di una frase	Al termine aggiungere le seguenti frasi e la tabella: Il GI, in virtù della facoltà a lui concessa dall' art. 18.8 del D.Lgs. 112/2015 e nel rispetto delle condizioni ivi previste, o sulla base di altre specifiche previsioni normative, stabilirà la riduzione dei canoni per	Il D.Lgs. 112/2015 comprende al Capo IV – Canoni, l'art.17 (Canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi) e Il D.Lgs. 112/2015 comprende al Capo IV – Canoni, l'art.17 (Canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi) e art.18 (Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso). L' art.18 al comma 3 riporta nell'ultimo periodo: «Il gestore dell'infrastruttura può altresì applicare, ...

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
		<p>tenere conto degli eventuali oneri assunti dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano per il miglioramento dell'infrastruttura. Queste riduzioni andranno a costituire l'eventuale componente E del canone, come da tabella allegata.»</p>	<p>omissis ..., le riduzioni sui canoni imposti all'impresa ferroviaria, ... omissis Nella Delibera n.61/2015 di ART, con la Misura 22 (Componenti del canone) vengono individuati i criteri per il calcolo del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria attraverso le componenti A, B, C e D, ma si riscontra che non è presente una componente per il calcolo della riduzione del canone come previsto dal citato art.18.</p> <p>Tra le riduzioni che le legge già prevede in Italia e che si ritiene necessario menzionare nella delibera, vi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - quella stabilita dall'art.1 bis del DPR 527/1987 (Norme di attuazione dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige in materia di comunicazioni e trasporti di interesse provinciale): «nella determinazione del corrispettivo per il complesso delle prestazioni fornite dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ivi compresa la fruizione dell'infrastruttura medesima, insistente sul territorio delle Province di Trento e Bolzano, alle imprese esercenti i servizi ferroviari di cui al comma 1, si tiene conto degli oneri assunti per il miglioramento dell'infrastruttura stessa dalle Province autonome di Trento e di Bolzano mediante convenzione» - quella stabilita all'art. 9, comma 11 del D.Lgs, 1 aprile 2004, n. 111 (Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilita' e trasporti): « Nella determinazione del corrispettivo per il complesso delle prestazioni fornite dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ivi compresa la fruizione dell'infrastruttura medesima, insistente sul territorio della Regione, alle imprese esercenti i servizi ferroviari di cui al comma 8, si tiene conto degli oneri assunti per il miglioramento dell'infrastruttura stessa dalla Regione mediante convenzione». <p>Con riferimento all'art.11 comma 5 del D.Lgs. 112/2015, la riduzione dei canoni non comporta maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto il miglioramento della infrastruttura corrisponde ad aumento di valore della infrastruttura stessa.</p>

ULTERIORI COMPONENTI	DESCRIZIONE	CRITERIO	VARIABILI DA CONSIDERARE
E	Riduzione del canone	COST-BASED	Oneri assunti per il miglioramento della infrastruttura ferroviaria

TABELLA ALLEGATA ALLA RICHIESTA DI MODIFICA DELLA MISURA 22

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
Misura 23	Punto 4.	Aggiungere dopo le parole «segmenti di mercato»: «, degli obiettivi e politiche europee e nazionali per la mobilità sostenibile e del finanziamento pubblico dei servizi passeggeri regionali mediante imposizione di obblighi di servizio. »	La modifica richiesta si propone di evidenziare, tra i principi generali cui il GI deve fare riferimento per la definizione dei coefficienti moltiplicatori della parte B del canone, le peculiarità del trasporto ferroviario regionale. I servizi finanziati dalle Regioni infatti rispondono alle esigenze, di interesse pubblico, di garantire, in primo luogo, la mobilità dei lavoratori e di fasce di popolazione svantaggiate e, in secondo luogo, di favorire la riduzione dell'inquinamento e del consumo energetico, specie nelle aree metropolitane. Per questi motivi i servizi passeggeri regionali nella maggior parte dei casi non sono gestiti secondo logiche puramente commerciali e necessitano di risorse pubbliche che sono erogate a norma del regolamento UE n.1370/2007 (compensazioni per obblighi di servizio). Tali risorse, poi, sono in gran parte a carico del bilancio statale e sono assegnate e regolate secondo norme nazionali e precisi vincoli , tra cui i costi standard, anche connessi al patto di stabilità. Ne consegue che, a giudizio delle Regioni, l'ability to pay, non può essere l'unico criterio da evidenziare nel testo della presente regolazione come principio di riferimento per la fissazione dei canoni da parte del GI, ma deve essere dato peso adeguato anche al contesto di riferimento del trasporto ferroviario regionale che, va ricordato, ha un volume di produzione per la rete nazionale pari a circa due terzi del totale.
Misura 25	1. Secondo capoverso 2. Tabella, punto 2 3. Tabella, punto 2	1. Eliminare l'intero capoverso 2. Cancellare le parole: «, e dalle principali linee di collegamento internazionale» 3. Dopo «200 km/h» aggiungere le parole: «per almeno il 50%	Con riferimento alla modifica di cui al punto 1 : se è vero che i treni ad alta velocità percorrono sia tratte ad alta velocità, sia i nodi e le tratte convenzionali, è altrettanto vero che attualmente esistono barriere tecnologiche (segnalamento ERTMS livello 2, alimentazione AC 25kV) che rendono di fatto non accessibile la rete AV ai treni del trasporto regionale e merci . In aggiunta a questo, le modalità di finanziamento della

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
	4. Tabella, punto 3	<p>dell'estensione complessiva di ciascuna linea»</p> <p>4. Dopo «centro-sud» aggiungere le parole: «, dalle principali linee di collegamento internazionale»</p>	<p>costruzione delle linee AV ed il loro ammortamento sono diverse da quelle della rete convenzionale. Ne consegue perciò che, ad oggi e sicuramente per tutto il primo periodo di regolazione, è opportuno mantenere una distinzione tra la rete ad alta velocità e quella convenzionale.</p> <p>Con riferimento alle modifiche di cui ai punti 2, 3, 4: questa Misura introduce una nuova classifica della rete nazionale che comprende tutte le linee con velocità massima uguale o superiore a 200 km/h, parametro che varia normalmente in modo significativo da tratta a tratta, indipendentemente dall'estensione effettiva delle tratte rispetto allo sviluppo complessivo della linea. Ad esempio, nella nuova classifica sarebbero ricomprese, per l'Emilia-Romagna, le linee Milano-Piacenza-Bologna (a 200 km/h sul 44% dell'estensione complessiva), Bologna-Verona (sul 17%) e la Bologna-Rimini. Altre analoghe situazioni riguardano anche Lombardia, Veneto, Toscana, Lazio, Umbria, Marche, Campania, Basilicata e Calabria). Al riguardo si chiedono modifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in questa Misura per circoscrivere le linee da inserire nella nuova classifica alle sole «ove i 200 km/h o più siano effettivi» per un'estesa significativa; - nella Misura 31 salvaguardino, per gli aspetti tariffari, i servizi che, per ragioni funzionali e di costo, utilizzano materiale rotabile con prestazioni inferiori a quelli massimi consentiti dalle linee «a livello di servizio elevato», come quello utilizzato per i servizi regionali, che non può superare (nelle situazioni migliori) velocità di 160 km/h. <p>Si fa comunque presente che non per tutte le tipologie di trasporto ferroviario il concetto di «livello di servizio elevato» è da ricondurre alla velocità massima di linea. Ad esempio, per il trasporto regionale, un livello elevato di servizio spesso corrisponde alla possibilità di accogliere sulla linea grandi volumi di traffico ad elevata frequenza.</p>
Misura 28	1. Primo capoverso	1. Sostituire le parole «coefficiente funzione della classe di velocità massima ammessa per il materiale rotabile» con le parole «coefficiente funzione della velocità media di	L'usura dell'infrastruttura ferroviaria è sicuramente correlabile alla velocità effettiva con cui i treni la percorrono e non alla velocità massima che i convogli possono raggiungere . Le tracce orarie sono costruite tenendo conto della velocità massima del materiale rotabile (raggiungibile in genere solo in alcune sezioni del tracciato e per parte

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
	<p>2. Definizione di K_A</p> <p>3. Ultimo capoverso</p>	<p>circolazione di ciascuna traccia»</p> <p>2. Sostituire le parole: «K_A coefficiente funzione della classe di velocità massima, ammessa dal materiale rotabile» con: «K_A coefficiente funzione della velocità media di circolazione di ciascuna traccia»</p> <p>3. Dopo le parole «caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile,» inserire le parole «dando prova della sussistenza e dell'entità della correlazione tra velocità ed usura dell'infrastruttura,»</p>	<p>del tempo), dei limiti di velocità delle linee, delle fermate da effettuare e delle condizioni di traffico. Ne consegue che è più corretto fare riferimento alla velocità media della traccia, calcolata dividendo la lunghezza della traccia per il tempo di percorrenza, per pesare l'impatto sull'infrastruttura in termini di usura.</p> <p>Il criterio di regolazione contenuto nell'ultimo capoverso è troppo vago per cui si propone di vincolare a considerazioni tecniche l'entità dei coefficienti K_A da applicare.</p>
Misura 29	<p>1. $C_{n,t}$ ovunque presente nel testo</p> <p>2. Ultimo capoverso della sezione riguardante il coefficiente $K_{2,B}$</p> <p>3. In conclusione aggiungere una frase.</p>	<p>1. Sostituire $C_{n,t}$ con $C_{n,t}$ OPEX</p> <p>2. Al termine del periodo, dopo le parole «sostenibilità del mercato» aggiungere «favorendo la massimizzazione dell'uso della capacità di infrastruttura e non penalizzando i servizi, come il trasporto regionale, che devono essere necessariamente effettuati prevalentemente nelle fasce orarie classificate come Peak.»</p> <p>3. Al termine della Misura inserire la seguente frase «La componente CAPEX dell'Efficient Total Cost ($C_a + C_{rc}$), come definita dalla Misura 6 e da 16 a 20, sarà calcolata dal GI separatamente per ognuna delle classi di rete definite dalla Misura 25 e sarà imputata, per la parte non coperta da sussidi o</p>	<p>Con riferimento alle modifiche di cui ai punti 1 e 3: si ritiene che la componente CAPEX dei costi di infrastruttura sia fortemente differenziata tra le classi di infrastruttura e che l'applicazione di un coefficiente unico $K_{1,B}$ non sia in grado di tener conto adeguatamente delle differenze che si registrano tra le diverse tipologie di linee. Ad esempio, una linea AV ha un elevato e veloce ammortamento (= tempo di ripristino molto corto), associato a impianti più semplici e ad una forte automazione; una linea convenzionale ha un basso e più lento ammortamento, ma impianti più complessi e spesso una minore automazione; una linea a scarso traffico ha ammortamenti molto bassi e lunghi, impianti in genere semplificati e sistemi di esercizio che possono essere o semplificati o ancora manuali.</p> <p>Il rischio connesso all'uso delle formule contenute nella Misura 29 (cioè del $C_{n,t}$ comprensivo di OPEX e CAPEX) è di spalmare sull'intera rete i costi degli investimenti effettuati sulle linee AV e nei nodi, rendendo ancora più onerosi i canoni di accesso alle linee della rete convenzionale, specie se a basso traffico.</p> <p>Per questi motivi si chiede di applicare l'attuale formula alla sola componente OPEX dell'Efficient Total Cost, mentre la componente CAPEX dovrebbe essere quanto meno calcolata e applicata ai canoni</p>

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
		corrispettivi pubblici, al canone di ciascuna traccia in proporzione alla lunghezza percorsa su ogni classe di rete.»	<p>separatamente per ogni classe di rete.</p> <p>Con riferimento alla modifica di cui al punto 2: si chiede di precisare meglio i limiti entro cui il GI potrà definire il coefficiente legato alle fasce orarie e di chiarire che tale coefficiente dovrà essere coerente con l'obiettivo, previsto dalle direttive UE, di massimizzazione dell'uso delle infrastrutture e non dovrà penalizzare quei servizi, come il trasporto regionale, che necessariamente sono vincolati a fasce orarie di punta.</p>
Misura 30	Punto $T_{C1,\text{treno}}$ -> SCARSITÀ DI CAPACITÀ	Dopo le parole «eventualmente solo in determinate fasce orarie» aggiungere le parole «e destinata al finanziamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale necessari per adeguare la capacità alle richieste».	<p>La modifica proposta ha l'obiettivo di vincolare l'uso dei maggiori introiti da canoni alla rimozione delle limitazioni di capacità, dato che per questa maggiorazione non si applicherebbe il principio di neutralità che viene invece richiamato, per la sola maggiorazione ambientale, nell'ultimo capoverso.</p>
Misura 30	Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio	Al primo capoverso, dopo la frase “Fermo restando il principio del rispetto dell’equilibrio economico sancito alla Misura 22, al GI è conferita la possibilità di adottare la componente C del pedaggio,” inserire “da applicarsi ai servizi ferroviari diversi dal trasporto pubblico locale (tenuto conto delle specificità del trasporto regionale e interregionale) e”	<p>La componente C del pedaggio se può avere diretti riflessi incentivanti all’innovazione per le imprese ferroviarie che assumono come costo diretto il pedaggio, può aver invece effetti distorsivi nel caso del Trasporto pubblico locale, dove il pedaggio è corrisposto al gestore dei servizi dagli enti affidanti. Non essendo un costo diretto per il gestore, non vi sarà un incentivo all’innovazione e per contro vi sarà una penalizzazione dell’affidatario (nel nostro caso le Regioni sulla quale, in un modo o nell’altro ricadrà questo costo). Si chiede di rendere operativo tale possibilità solo per i servizi non TPL. Tale proposta ha . Per quanto riguarda le innovazioni ETCS, per i servizi TPL saranno eventualmente i bandi di gara a prevedere materiale rotabile con tali dotazioni, ma la situazione attuale, con la presenza di affidamenti diretti, non lascia spazio per incentivazioni nemmeno su tale punto.</p>
Misura 31	1. Secondo capoverso 2. Tabella, punto 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eliminare le seguenti parole: «per la prima fase del primo periodo tariffario determinato sulla base di quanto stabilito nella Misura 58» 2. Eliminare le parole da «non potrà essere superiore» fino a AV/AC» e sostituirle con: «a) per i servizi svolti con materiale rotabile avente 	<p>L’articolo 44 del D.Lgs. 112/2015 di attuazione della Direttiva UE 34/2012 stabilisce che «dall’attuazione del presente decreto non debbono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica». L’eventuale introduzione di canoni superiori a quelli attuali causerebbe necessariamente il venir meno dell’equilibrio economico-finanziario dei singoli contratti di servizio, affidati sia con gara, sia direttamente. In tale contesto le Regioni, per mantenere la stessa offerta di servizi, dovrebbero integrare i</p>

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
	3. Tabella, punto 2 4. Nuovo periodo	<p>una velocità massima superiore a 160 Km/h, non potrà essere superiore a quella vigente nel 2015 per le tratte attualmente connotate come AV/AC, comprese quelle non ancora in esercizio;</p> <p>b) per i restanti servizi, non potrà essere superiore a quella media vigente nel 2015 su ciascuna di esse.»</p> <p>3. Eliminare le parole: «, all'interno dei nodi metropolitani» e «per le tratte attualmente connotate come nodo».</p> <p>4. Inserire il seguente paragrafo alla fine: "Nel caso di servizi che interessano più gestori (gestore nazionale + gestore regionale oppure gestore nazionale + gestore di rete estera), il gestore nazionale è tenuto a coordinarsi con l'altro gestore in modo da formulare un canone per cui la tariffa media chilometrica complessiva (intera traccia) non sia superiore di oltre il 10% alla maggiore delle due tariffe chilometriche che si avrebbero per un servizio simile effettuato per intero sulla rete di ciascuno dei gestori."</p>	<p>corrispettivi contrattuali con un maggior onere per la finanza pubblica. Si verrebbe così meno alla prescrizione della legge che non può essere intesa solo vigente per il bilancio dello Stato.</p> <p>Le modifiche proposte chiedono perciò:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. di non limitare i cap stabiliti dalla Misura 31 al solo primo anno; 2. di correggere, in coerenza con la modifica chiesta alla Misura 25, le sperequazioni che potrebbero derivare dall'applicazione di canoni di livello pari agli attuali AV/AC a servizi che percorrono tali linee senza sfruttare le alte velocità (il materiale rotabile regionale raggiunge al massimo i 160 km/h); 3. di vincolare al livello del 2015 la tariffa media chilometrica dei servizi regionali, mantenendo così invariata la spesa totale pur consentendo riallocazioni tra i diversi servizi che dovranno poi essere riequilibrati a livello di trasferimenti finanziari dallo Stato alle Regioni. 4. di assicurare che in presenza di servizi che sconfinano all'estero o sulle reti regionali, non si abbia una penalizzazione tale per cui la somma dei canoni pagati ai due gestori ecceda significativamente il canone che si avrebbe qualora un servizio di caratteristiche assimilabili si svolgesse solo su una delle due reti. La prescrizione tutela vari servizi a committenza pubblica, attuali e futuri, sia verso reti estere, sia verso reti regionali, in quest'ultimo caso una volta definiti i corrispondenti canoni.
Misura 32	In conclusione aggiungere una frase.	Aggiungere al termine la seguente frase: «Il modello di simulazione, le sue specifiche ed i risultati della sua applicazione saranno resi pubblici ai soggetti partecipanti alla consultazione di cui alla Misura 58 lettera f), per consentire una migliore valutazione degli impatti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario.»	La modifica richiesta, da leggersi in coordinamento con quella proposta per la successiva Misura 58, ha l'obbiettivo di accrescere la trasparenza del processo di adozione del nuovo sistema tariffario in considerazione delle sue ricadute rilevanti sull'erogazione di servizi pubblici e sui bilanci delle Regioni e degli altri Enti che finanzianno servizi ferroviari.
Misura 34	1. Primo punto	1. modificare la seconda	1. La modifica intende non limitare nel

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
	elenco	lineetta del primo punto elenco: "all'uso di linee notevolmente sottoutilizzate, senza limitazione di tempo, nonché alle linee di cui all'art.8 del D.lgs 422/97, in quest'ultimo caso considerando per il calcolo del canone il servizio potenziale della rete e non quello effettivamente svolto.	tempo l'incentivo per le linee sottoutilizzate. Inoltre per le reti regionali pare opportuno che il canone sia calcolato sulla base del traffico potenziale della rete e non di quello ridotto temporaneamente effettuato.
	2. Nuovo punto elenco	2. Aggiungere alla fine il nuovo punto elenco: «per le imprese ferroviarie che offrono servizi a committenza pubblica basati su orari cadenzati estesi nell'arco dell'intera giornata, garantendo un uso efficace ed equilibrato dell'infrastruttura»	2. La modifica richiesta tende a dare la possibilità di attribuire uno "sconto volume" sulle linee in cui la programmazione regionale ha proposto una maglia cadenzata di servizi, che, non limitandosi alle sole fasce di picco, garantisce di norma un uso più equilibrato e dunque efficiente della capacità.
Misura 48	Modifica primo paragrafo	Modificare come segue il primo paragrafo: "I corrispettivi possono essere differenziati prevedendone una riduzione in relazione al volume di produzione assicurato dalla singola impresa ferroviaria nonché agli obblighi di servizio pubblico in carico alle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale , nella misura in cui tale riduzione: "	La modifica garantisce un trattamento economicamente più sostenibile ai servizi a committenza pubblica.
Misura 58	1. Lettera c) 2. Lettera d) 3. Lettera f)	1. Sostituire «2015» con «2016» 2. Eliminare da «il 1 gennaio 2016» fino al termine; sostituire la frase eliminata con «a decorrere dalla sua pubblicazione sul PIR e sarà applicato alle richieste di tracce e di altri servizi regolarmente presentate, nel rispetto delle scadenze fissate per il processo di allocazione, dopo tale data.» 3. Dopo le parole «12 marzo 2016;» inserire la frase:	Gli adempimenti che, a norma della Misura 3, caratterizzano l'anno ponte, saranno concretamente svolti nel 2016, come specificato dalla Misura 58. Di conseguenza, anche in considerazione della novità e della complessità del nuovo modello di canoni, delle articolate analisi sui costi dei GI da effettuare, delle rilevanti interrelazioni con altre decisioni pubbliche (tra cui: finanziamento della manutenzione mediante contratto di programma, eventuali esigenze di riallocazione dei fondi per il TPL, oggi dimensionati sui canoni ex DM 43T, attuazione della contabilità regolatoria, ammortamento dell'infrastruttura), si ritiene un inutile azzardare stabilire al 1 gennaio 2016 l'entrata in vigore dei nuovi canoni.

NUMERO MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO	NOTA ILLUSTRATIVA
	<p>4. Lettera g)</p> <p>5. Lettera h)</p> <p>6. Lettera i)</p>	<p>«Entro il 31 marzo 2016 il GI svolgerà una procedura di consultazione delle IF, delle Regioni e Province Autonome e degli altri richiedenti autorizzati, durante la quale presenterà il nuovo sistema tariffario, i costi efficienti di riferimento, i parametri di modulazione e la simulazione dell'impatto economico dei nuovi canoni e dei corrispettivi per altri servizi, calcolato con riferimento ai contratti di utilizzo dell'infrastruttura in vigore per l'orario in corso. A seguito della consultazione il GI potrà aggiornare la proposta di revisione tariffaria trasmettendola all'Autorità per il procedimento di verifica di conformità entro il 30 aprile 2015.»</p> <p>4. Le parole da «Per la prima fase» a «vigenti al 2015» sono sostituite da: «Gli acquisti di tracce e di servizi per cui, a norma della precedente lettera d), non si applica nel 2016 e nel 2017 il nuovo sistema tariffario, saranno prezzati alle tariffe vigenti al 2015,».</p> <p>5. Eliminare l'intera lettera</p> <p>6. Eliminare l'intera lettera</p>	<p>Infatti si creerebbe una situazione in cui le IF e gli enti pubblici finanziatori dei contratti di servizio non conosceranno le nuove tariffe fino a oltre metà anno, pur restando giuridicamente obbligati a pagarle fin dal precedente 1 gennaio, sia pure con una possibilità di rateazione.</p> <p>Si chiede quindi di utilizzare proficuamente il 2016 per la messa a punto del nuovo sistema, classificandolo per quello che è, cioè un anno ponte.</p> <p>Si chiede poi lo svolgimento da parte del GI di una consultazione con tutti i richiedenti autorizzati in cui dovranno essere presentate dettaglie simulazioni di impatto economico dell'applicazione del sistema dei nuovi canoni e dei corrispettivi per gli altri servizi.</p> <p>Si chiede infine la decorrenza delle modifiche, analogamente a quanto proposto per la Misura 4, a partire dalle prime richieste di tracce successive alla sua entrata in vigore che dovrebbero essere, per l'orario 2015-16 e 2016-17, richieste in corso d'orario e, per l'orario 2017-18, tutte le richieste.</p> <p>Si ricorda che un importante cambiamento prefigurato dalla regolazione ART è, oltre al metodo di calcolo, il passaggio dal vecchio sistema che copriva con i canoni i soli costi di circolazione, ad un nuovo sistema che basa il calcolo dei canoni su tutti i costi (salvo eventuali corrispettivi e i finanziamenti pubblici da sottrarre dal montante).</p>

Roma, 24 settembre 2015