



Prot. CE-P/34/2015

Roma, 25 settembre 2015

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
Via Nizza 230  
10126 Torino

[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)  
[ACC@autorita-trasporti.it](mailto:ACC@autorita-trasporti.it)

**Oggetto:** Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

Con la presente nota l'Associazione FerCargo formula le proprie osservazioni allo schema di atto di regolazione denominato *“Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”* (di seguito, lo **“Schema di Regolazione”**) nel rispetto delle modalità indicate nell'Allegato C della Delibera ART n. 61/2015. In particolare, si segnala che le parti del testo che si propone di aggiungere sono evidenziate in corsivo.

## 1. Misura n. 4

### 1.1. Testo da modificare

Si propone di inserire dopo la lettera A), il seguente testo: *“Entro il primo sabato di luglio dell'anno ponte  $t_0$  le IF avranno la facoltà di presentare all'Autorità le proprie osservazioni relative alla proposta di revisione tariffaria del GI, nonché di depositare documentazione a supporto. Al fine di garantire piena trasparenza del procedimento e permettere alle IF di avere conoscenza di tutti gli elementi considerati rilevanti per la formulazione della proposta, entro il primo sabato di maggio dell'anno ponte  $t_0$  l'Autorità renderà accessibile la documentazione depositata da RFI ai sensi della precedente lettera A, ad eccezione di quelle parti che dovessero contenere informazioni concorrenzialmente sensibili relative alle IF”*.

Si propone di inserire la seguente modifica alla lettera D: Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il primo gennaio dell'anno  $t_1$ , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale, *fermo restando che per le tracce richieste prima del 30 giugno 2016 (o comunque prima dell'approvazione della proposta tariffaria del GI) si applicheranno i canoni previgenti.*

### 1.2. Motivazioni

Nello Schema di Regolazione non viene previsto alcun meccanismo di consultazione che permetta alle IF di presentare osservazioni alla proposta tariffaria del GI.

FerCargo ritiene invece che sia necessario il coinvolgimento delle IF per almeno due motivi: (i) assicurare un procedimento trasparente nel corso del quale l'Autorità possa formare correttamente il proprio convincimento in contraddittorio con tutte le imprese interessate; (ii) la componente B del canone prende in considerazione fattori che riguardano le IF e non il GI (come ad esempio, la sostenibilità del mercato, la competitività dei segmenti del mercato ferroviario e gli aumenti di produttività delle IF).



Nel caso, come si auspica, le IF verranno coinvolte nel procedimento di verifica di conformità della proposta tariffaria (come peraltro avviene nella generalità dei settori regolati; si pensi ad esempio alle consultazioni relative alle Offerte di Riferimento di Telecom per l'accesso all'infrastruttura di telecomunicazioni), occorre altresì disciplinare l'accesso alle informazioni/documentazione fornite dal GI su cui la proposta tariffaria è basata. In particolare, le IF dovrebbero poter aver accesso a tutta la documentazione, con l'unica eccezione della documentazione che contenga informazioni commercialmente sensibili relativi ad altra impresa. Infine, con la modifica relativa alla lettera D), si vuole garantire una corretta programmazione economica da parte delle IF evitando che eventuali incrementi del canone vadano ad alterare i canoni relativi a tracce richieste nel periodo precedente la pubblicazione/approvazione della proposta tariffaria del GI.

## **2. Misura n. 6**

### **2.1. Testo da modificare**

Si propone di eliminare (i) il fattore  $C_{rc}$  dall'equazione, nonché (ii) la lettera "c) remunerazione del capitale autofinanziato pertinente".

### **2.2. Motivazioni**

La remunerazione del capitale con riguardo al PMdA si pone in contrasto con la normativa vigente come peraltro già interpretata dalla Corte di Giustizia (caso C-512/10).

## **3. Misura n. 10**

### **3.1. Testo da modificare**

Si propone di modificare come segue la seguente frase: "Per il primo periodo tariffario il tasso di efficientamento annuo è fissato dall'Autorità nella misura *minima* del 2%".

### **3.2. Motivazioni**

Si ritiene che indicare una percentuale fissa possa negativamente influire sugli incentivi del GI a raggiungere tassi di efficientamento più elevati che, se del caso, potrebbero essere imposti dall'Autorità medesima. Per tale motivo si propone di indicare una percentuale minima.

## **4. Misura n. 11**

### **4.1. Testo da modificare**

Si propone di eliminare l'inciso "remunerazione del capitale investito".

### **4.2. Motivazioni**

Come detto sopra *sub* Misura n. 6, la normativa vigente non prevede la remunerazione del capitale investito con riguardo al PMdA.

## 5. Misura n. 20

### 5.1. Testo da modificare

Si propone di eliminare l'intero contenuto della Misura n. 20.

### 5.2. Motivazioni

Come detto sopra *sub* Misure n. 6 e n. 11, la normativa vigente non prevede la remunerazione del capitale investito con riguardo al PMdA.

## 6. Misura n. 25

### 6.1. Testo da modificare

Si propone di modificare la misura n. 25 nel modo che segue:

Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà proporre una complessiva riclassificazione della rete, in modo da semplificare la metodologia di calcolo del canone. ~~evidenziarne le tratte aventi caratteristiche omogenee, in termini di livello di servizio, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità. Occorre in particolare considerare che, sul territorio nazionale, ai fini dei servizi ferroviari, non esiste di fatto una separata ed autonoma rete ad Alta Velocità, in quanto i treni che utilizzano l'infrastruttura oggi così definita, in realtà svolgono il servizio transitando anche su tratte oggi classificate come rete convenzionale, nonché attraversando i principali nodi metropolitani. Ciò impone il superamento della distinzione fra rete convenzionale e rete ad Alta Velocità e, di conseguenza, la riclassificazione della rete in ragione del livello di servizio offerto alle imprese ferroviarie.~~ La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggo, prevedere le seguenti classi:

1	<b>Rete metropolitana</b> , costituita dai principali nodi metropolitani nazionali <i>dagli attuali segmenti di rete definiti come nodi</i>
2	<b>Rete a livello di servizio elevato</b> , costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità, <i>dalle linee con velocità massima per il rango più elevato pari o superiore a 200 km/h, e dalle principali linee di collegamento internazionale;</i>
3	<b>Rete a livello di servizio medio</b> , costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud), <i>dalle principali linee di collegamento internazionale e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;</i>
4	<b>Rete a livello di servizio base</b> , costituita dalle restanti linee.

### 6.2. Motivazioni

La versione attuale della riclassificazione della rete di cui allo Schema di Regolazione determinerebbe che una parte sostanziale delle tratte utilizzate dal servizio di trasporto merci verrebbe qualificata come “Rete a livello di servizio elevato” (si fa in particolare riferimento alle linee di collegamento internazionale peraltro di grande rilevanza per il futuro del trasporto merci su rotaia e le tratte relative alla dorsale adriatica). L’effetto immediato sarebbe un forte aumento del canone non sostenibile per le IF attive nel trasporto merci su rotaia.



## 7. Misura n. 26

### 7.1. Testo da modificare

Si propone di aggiungere la seguente precisazione: *“Nel caso la fascia oraria “night” divenga non disponibile per lavori non programmati da parte del GI, il canone da corrispondersi da parte della IF rimane quello applicabile nella fascia oraria “night” anche in caso di utilizzo di una traccia in una diversa fascia oraria”*.

### 7.2. Motivazioni

Il trasporto ferroviario merci utilizza prevalentemente la “fascia night” in tal modo consentendo una notevole ottimizzazione dell’utilizzo della capacità dell’infrastruttura ferroviaria. La concentrazione da parte del GI di lavori non programmati durante la “fascia night”, e la conseguente cancellazione delle tratte assegnate alle IF, determina l’impossibilità di una corretta programmazione dell’attività d’impresa ed un incremento dei costi (anche derivante dalla necessità di utilizzare le fasce diurne). La regola suggerita incentiva RFI a programmare i lavori di manutenzione in modo da non impattare negativamente sull’attività delle IF e al contempo garantire la migliore utilizzazione possibile dell’infrastruttura ferroviaria.

## 8. Misura n. 29

### 8.1. Testo da modificare

Si propone di eliminare la distinzione tra Trasporto merci linee Centro-Nord vs. Trasporto Merci linee Centro-Sud quale criterio per la fissazione del coefficiente di diminuzione  $J_{min}$ .

### 8.2. Motivazioni

Si ritiene che tale distinzione possa introdurre distorsioni concorrenziali sul mercato del trasporto merci ferroviario. Più in generale, incentivi concessi a determinate IF in ragione delle tratte servite sembra che debbano essere introdotti a seguito di una valutazione di natura politica rispetto a cui il GI deve rimanere estraneo e finanziati con risorse pubbliche.

## 9. Misura n. 31

### 9.1. Testo da modificare

Si propone di modificare il n. 3 della tabella come segue:

La tariffa media chilometrica ~~per traccia e fascia oraria da corrispondersi da parte di ciascuna IF attiva del complesso dei~~ nel servizio merci non potrà essere superiore rispetto a quella vigente nell’anno 2015. ~~non dovrà discostarsi di un valore superiore al ±5% rispetto a quella attuale.~~

### 9.2. Motivazioni

Si ritiene che la possibilità di aumento sino al 5% solo per il servizio merci introduca la possibilità di un’ingiustificata discriminazione tenendo anche conto della sua ridotta *capacity to pay*. Tale limitazione dovrebbe poi riguardare la tariffa media chilometrica applicabile a ciascuna IF per evitare fenomeni di disparità di trattamento tra operatori.

Inoltre, tenendo conto della *ratio* del nuovo quadro regolatorio e della norma in esame, si propone di eliminare il vincolo alla riduzione del canone. Tale vincolo potrebbe infatti disincentivare il GI ad un gestione improntata alla massima efficienza in un contesto in cui il trasporto merci su ferro si trova a competere con il trasporto su gomma sempre più aggressivo, in ragione di una pluralità di motivazioni alcune anche regolatorie (indicate con \*), tra cui:

- pedaggi autostradali la cui determinazione della tariffa è di favore per i camion perché non tiene conto dei reali costi manutentivi indotti dal transito dei mezzi pesanti che sono quindi in gran parte pagati dagli automobilisti nonché dalla riduzione della capacità delle autostrade in relazione della ridotta velocità (\*);
- restituzione di parte dei citati pedaggi (sconto) ancorché la tariffa piena sia già di favore (\*);
- restituzione di quota importante dell'accisa sul gasolio (\*);
- utilizzo di autisti a basso costo con contratti interinali stipulati con agenzie di Paesi europei dell'est Europa;
- effettuazione illegittima di trasporti in cabotaggio da parte di imprese straniere autorizzate solo per quello internazionale a causa di carenti controlli;
- diminuzione importante del costo del gasolio che non è stato tenuto conto nella rideterminazione delle misure regolatorie.

A tal proposito si ritiene utile allegare i seguenti due grafici.

Il primo grafico, realizzato da Confetra, sintetizza l'andamento delle varie modalità di trasporto da cui emerge il crollo costante del trasporto su rotaia quale conseguenza dei motivi sopra elencati.

Il secondo grafico realizzato da Fercargo sulla base dei dati diffusi da RFI, rappresenta la forte diminuzione pari al 50% dei volumi prodotti da Trenitalia Cargo solo in parte compensati dalla crescita dei volumi delle imprese aderenti a Fercargo con un saldo negativo complessivo del 25%.

Risulta dunque troppo evidente che se non si adottano misure regolatorie favorevoli al trasporto ferroviario (incoraggiate peraltro dalla stessa Commissione europea in quanto funzionali al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale), ovvero sfavorevoli alla gomma, la conseguenza sarà la totale scomparsa del treno merci (già oggi l'effetto rete dei servizi manifesta parecchie criticità).

## 10. Misura n. 33

### 10.1. Testo da modificare

Si propone di modificare il seguente paragrafo:

A partire dal periodo tariffario successivo al primo:

- a) nel caso in cui la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad un valore soglia +5% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini attribuibile alle percorrenze eccedenti la soglia dovrà essere contabilizzata ed *utilizzata per diminuire di un valore corrispondente il canone applicato alle IF nell'anno successivo; accantonata in un Fondo per specifiche finalità;*
- b) ~~nel caso la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -5% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini attribuibile alle percorrenze inferiori alla soglia potrà essere recuperata in tariffa a~~

valere sul nuovo periodo tariffario.

## **10.2. Motivazioni**

Si ritiene che eventuali eccedenze debbano essere destinate ad una riduzione del canone piuttosto che ad un Fondo per specifiche finalità la cui utilizzazione sarebbe rimessa alla libera ed incontrollata discrezionalità del GI.

## **11. Misura n. 34**

### **11.1. Testo da modificare**

Si propone di eliminare integralmente la misura.

**In subordine**, si propone di modificare la misura come segue:

E' prevista la possibilità per il GI, ai sensi dell'art. 18 comma 3 del D.Lgs. 112/2015, di prevedere l'adozione di un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo parere favorevole dell'Autorità, per i seguenti casi:

- per ciascuna impresa ferroviaria, nell'ambito di ogni singolo contratto di utilizzo, relativamente:
  - alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari;
  - all'uso di linee notevolmente sottoutilizzate;
- ~~per soggetti nuovi entranti nel mercato dei servizi ferroviari, per un limitato numero di anni;~~
- per soggetti appartenenti a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato.

*Le condizioni per accedere ad un regime tariffario di favore devono essere previamente comunicate dal GI ed essere inserite in un apposito allegato del PIR*

### **11.2. Motivazioni**

Tale misura si presta all'introduzione di discriminazioni e disparità di trattamento. Si tratta di un potere che a parere di FerCargo non dovrebbe essere attribuito al GI (ma eventualmente essere il risultato di valutazioni politiche). In subordine, si propone di eliminare la categoria dei "soggetti nuovi entranti" in quanto non prevista dalla normativa vigente. In ogni caso, si ritiene che regimi tariffari di favore debbano essere concessi soltanto a quelle IF che soddisfino criteri predeterminati e previamente divulgati.

## **12. Misura n. 58**

### **12.1. Testo da modificare**

Si propone di modificare la Misura come segue:

In previsione dell'entrata a regime, in maniera compiuta e definitiva, dei principi ed i criteri definiti per il



Sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità fissa le seguenti modalità di regolazione economica transitorie, valide a partire dal 1 gennaio 2016 2017.

La rimanente parte della Misura andrebbe eliminata.

## 12.2. Motivazioni

La *ratio* della modifica è eliminare il periodo transitorio che imporrebbe una revisione con efficacia retroattiva del canone con potenziale impatto sulla possibilità per ciascuna IF di programmare correttamente la propria attività di impresa.

\*\*\*\*\*

FerCargo rimane a disposizione per qualsiasi informazione e/o chiarimento dovesse essere ritenuto utile per l'approfondimento degli argomenti sopra illustrati.

Distinti saluti

Il Presidente  
**Giancarlo Laguzzi**

Allegato

Grafici relativi all'andamento delle varie modalità di trasporto e all'andamento del trasporto ferroviario merci degli ultimi anni.

Grafico 1

### Andamento delle varie modalità di trasporto

Indice (base secondo semestre 2007=100) delle tonnellate trasportate nelle diverse modalità. (Fonte Dati: Confetra)



Grafico 2

### Andamento Trasporto ferroviario merci negli ultimi anni

Indice dei treni-km prodotti da tutte le Imprese Ferroviarie operanti nel mercato italiano. (Fonte Dati: Fercargo e RFI)

