

FER S.r.l.
Protocollo Partenza : 3814
Del : 24/09/2015



FER000066239

Spettabile

Autorità di Regolazione dei Trasporti

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it
e, pc, ACC@autorita-trasporti.it

Ferrara, 24/09/15

**Oggetto: Delibera ART 61/2015 – Principi e Criteri per la determinazione
del Canone di Accesso**

Allegati: 1

Si trasmettono in allegato le osservazioni di questa Società, in qualità di Gestore della infrastruttura regionale della Regione Emilia-Romagna, in merito alla proposta di Principi e Criteri per la determinazione del Canone di Accesso formulata con Vostra Delibera in oggetto.

Cordiali saluti.

Stefano Masola

Stefano Masola
Direttore Generale

OSSERVAZIONI FER QUALE GESTORE DELLA INFRASTRUTTURA REGIONALE EMILIA-ROMAGNA

MISURA 2

COMMENTO

Poiché l'equilibrio finanziario di GI rispetto ai costi di gestione deve essere garantito dalla somma dei ricavi da mercato e dei contributi pubblici, la durata del periodo di regolazione e quella dei Contratti di Programma debbono essere necessariamente coincidenti, ad evitare disallineamenti che potrebbero pregiudicare la sostenibilità economico-finanziaria di GI. La durata del Contratto di Programma è disciplinata dal DLgs 112/2015, e ad essa pertanto si propone di ricondurre anche quella del periodo di regolazione.

EMENDAMENTO PROPOSTO

a) definizione a regime di un periodo di regolazione su base **minimo** quinquennale, **e in ogni caso coincidente con la durata del Contratto di Programma**, fatte salve specifiche deroghe

MISURA 4

COMMENTO: La definizione del nuovo sistema e la sua pubblicazione rispettivamente a tre e un mese prima dell'entrata in vigore pone problematiche di gestione/rendicontazione, dovendosi adeguare i relativi sistemi informativi, non risolvibili nei ristrettissimi tempi disponibili.

Inoltre la pubblicazione del nuovo sistema di canone, successiva alla scadenza per la richiesta di tracce da parte IF relativamente all'orario di servizio interessato, disapplicherebbe un principio ispiratore della normativa vigente, comunitaria e nazionale, che prescrive la pubblicazione del PIR almeno 4 mesi prima della scadenza per la richiesta di tracce, e quindi 12 mesi prima dell'avvio del relativo orario di servizio, affinché i richiedenti possano disporre di tutte le informazioni circa le regole che disciplineranno le attività relative al processo di formazione e gestione dell'orario. Tali attività impegnano un biennio, da dicembre a dicembre, costituito da quattro mesi di pianificazione di IF (da pubblicazione PIR a richiesta di tracce), otto mesi di programmazione di GI/IF (da ricevimento richieste a attivazione orario) e dodici mesi di esercizio (da attivazione a termine orario).

Si propone un emendamento che, posticipando l'entrata in vigore del nuovo sistema, assicuri i tempi necessari per la sua corretta gestione e nel contempo garantisca il rispetto del principio di invarianza delle regole nell'ambito di un processo complesso.

EMENDAMENTO PROPOSTO

D) Il nuovo sistema entra in vigore il 1 gennaio dell'anno **t2**, data di avvio del periodo regolatorio pluriennale.

MISURA 22

COMMENTO: la velocità massima del materiale rotabile non è parametro rappresentativo dell'“effetto usura”, in quanto essa viene raggiunta solo su parte del percorso: sostanzialmente mai sull'infrastruttura regionale dell'Emilia-Romagna, ove la velocità del treno è determinata da quella di linea. Non appare inoltre alcun riferimento al peso assiale, parametro che invece ha un ruolo significativo sugli effetti dell'usura.

Si propone pertanto di introdurre il parametro peso assiale, e, qualora si volesse mantenere un riferimento alla velocità, di affinarne la definizione consentendone comunque una gestione agevole.

EMENDAMENTO PROPOSTO: TABELLA ARTICOLAZIONE DEL CANONE, RIFERIMENTO ALLA PARTE A

- a) massa complessiva del convoglio
- b) peso assiale del convoglio (NUOVO PARAMETRO)**
- c) velocità massima del materiale rotabile **ovvero velocità massima di linea ove essa sia inferiore alla precedente (QUALORA SI INTENDEsse MANTENERE COMUNQUE UN RIFERIMENTO ALLA VELOCITA')**

MISURA 23

COMMENTO: GI non è il soggetto più indicato per valutare l'*ability to pay* per insufficiente conoscenza del mercato del trasporto e delle variabili di produzione delle IF, né, anche se lo fosse, si riterrebbe opportuno un suo ruolo a tal fine in quanto “parte in causa” nel processo. Si propone pertanto, qualora si intenda mantenere tale parametro, di attribuirne la valutazione ad un soggetto neutrale, quale ART

EMENDAMENTO PROPOSTO

4) ... tenendo conto, tra l'altro, dell' *ability to pay* dei vari segmenti di mercato **come sarà determinata dall'ART.**

MISURA 28

COMMENTO: in armonia con quanto già esposto relativamente alla misura numero 22 circa i parametri significativi rispetto agli effetti dell'usura si propone la sostituzione del parametro "velocità massima dei rotabili" con "peso assiale del convoglio" con particolare riferimento alla categoria D4 (oltre 20 ton/asse fino a 22,5 ton/asse); qualora si intendesse mantenere comunque un riferimento alla "velocità" essa dovrebbe essere definita in modo più affinato e dar luogo a un ulteriore coefficiente modulatore

EMENDAMENTO PROPOSTO

KA: coefficiente funzione del **peso assiale del convoglio**

KB (eventuale nuovo): coefficiente funzione della velocità massima ammessa dal materiale rotabile **ovvero della velocità massima di linea ove quest'ultima sia di valore inferiore alla precedente**

MISURA 30

COMMENTO: Si ritiene opportuno prevedere esplicitamente, qualora fosse applicata la componente C1 relativa alla scarsità di capacità, l'obbligo di GI a pubblicare a PIR tutte le informazioni relative.

EMENDAMENTO PROPOSTO (PARAGRAFO AGGIUNTIVO)

Ove si dovesse applicare questa componente tariffaria GI è tenuto a pubblicare in PIR un elenco delle tratte interessate corredato per ciascuna di esse dai dati di capacità disponibile e di utilizzo distintamente per fasce orarie

MISURA 33

COMMENTO: per trasparenza e simmetria relativamente agli effetti economici derivanti da eventuali differenze significative della produzione consuntivata rispetto a quella previsionale, si propone di circoscrivere fin d'ora le finalità del Fondo citato nell'ambito del rapporto fra GI e IF

EMENDAMENTO PROPOSTO

a)...in un Fondo destinato a coprire eventuali minori ricavi che GI dovesse subire nei successivi periodi tariffari a causa di variazioni di traffico negative rispetto alle previsioni.

MISURA 58

COMMENTO: si rimanda al commento già formulato in merito alla Misura 4

EMENDAMENTO PROPOSTO

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 riferite al primo periodo tariffario

- a) sono identificati come anno base il **2015** e anno ponte il **2016**
- b) **il nuovo regime tariffario sarà di riferimento per le attività di pianificazione e programmazione dell'orario dicembre 2017-2018, che si svolgeranno nel 2017**
- c) il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti il 1 gennaio **2018**
- d) GI dovrà provvedere alla pubblicazione della nuova tariffa in occasione **dell'aggiornamento del PIR di dicembre 2016**
- e) di conseguenza, il GI comunicherà all'Autorità ... (*NB: poiché la pubblicazione del nuovo sistema viene posticipata da giugno a dicembre 2016, le scadenze per la presentazione della proposta e la verifica di conformità possono essere opportunamente ritardate, si ritiene inserendo anche un opportuno momento di coinvolgimento dei richiedenti*)
- f) **per gli anni 2016 e 2017 è confermato il canone 2015 rivalutato secondo il tasso di inflazione programmato**
