

OSSERVAZIONI DI TRENORD S.R.L.
ALLA DELIBERA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
N. 61 DEL 31 LUGLIO 2015 - ALLEGATO A

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

MISURA	TESTO DA MODIFICARE	TESTO MODIFICATO (le modifiche proposte sono evidenziate in grassetto e sottolineato)	NOTA ILLUSTRATIVA
Misura 4 Procedimento di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri dell'Autorità	D. Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il primo gennaio dell'anno t_1 , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale.	D. Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il primo gennaio dell'anno <u>t_2</u> , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale.	Il progetto orario 2017 sarà definito e formalizzato con il GI entro il mese di aprile del 2016. Stante tale scadenza, risulta impossibile assumere qualsiasi decisione in merito alla programmazione dei servizi, con un'incertezza relativa ai costi derivanti dalle tariffe di accesso alla rete. Considerati i tempi di attuazione previsti dalla Misura 4 è necessario posticipare l'entrata in vigore delle nuove tariffe, in quanto risulta indispensabile conoscerne le condizioni di accesso prima della fase di programmazione dei servizi ferroviari. In alternativa, è necessario comprimere la fase di pubblicazione delle tariffe stesse.

Misura 25 Classificazione della rete ferroviaria	Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà proporre una complessiva riclassificazione della rete, in modo da 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 Pedaggio, prevedere le seguenti classi: 1. Rete metropolitana, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali; 2. Rete a livello di servizio elevato, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità, dalle linee con velocità massima per il rango più elevato pari o superiore a 200 km/h, e dalle principali linee di collegamento internazionale;	Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà proporre una complessiva riclassificazione della rete, in modo da 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 Pedaggio, prevedere le seguenti classi: 1. Rete metropolitana, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali i cui punti di accesso non potranno oltrepassare i confini amministrativi delle Città Metropolitane; 2. Rete a livello di servizio elevato, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità, dalle linee con	Con questa proposta di modifica si intende: 1. definire l'ampiezza delle tratte ferroviarie identificate come nodo, assimilando ai confini amministrativi delle Città Metropolitane; 2. escludere dalla rete, classificata come "ad alto livello di servizio", quei corridoi internazionali su cui si svolgono servizi regionali e suburbani, anche transfrontalieri, e che non hanno caratteristiche assimilabili ai servizi di lunga percorrenza o ad Alta Velocità.
--	---	---	--

	3. Rete a livello di servizio medio, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale; 4. Rete a livello di servizio base, costituita dalle restanti linee. Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.	velocità massima per il rango più elevato pari o superiore a 200 km/h; 3. Rete a livello di servizio medio, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) e <u>internazionali</u> oltre che dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale; 4. Rete a livello di servizio base, costituita dalle restanti linee. Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.	
--	---	---	--

Misura 29 Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio	• corretta attraverso l'uso di ulteriori coefficienti di maggiorazione: - il primo, denominato , basato sulla segmentazione dell'offerta, ottenuto dalla moltiplicazione tra un sotto-coefficiente (K_1 B), correlato alla tipologia di rete attraversata, ed un altro sotto-coefficiente (K_2 B) funzione delle fasce orarie di esercizio della singola traccia; - il secondo, denominato, determinato sulla base della segmentazione della domanda, ottenuto attraverso la moltiplicazione dei sub-coefficienti originati dal confronto a coppie fra binomi di servizi caratterizzati da marcate differenze di mercato (J i B).	• corretta attraverso l'uso di ulteriori coefficienti di maggiorazione: - il primo, denominato , basato sulla segmentazione dell'offerta, ottenuto dalla moltiplicazione tra un sotto-coefficiente (K_1 B), correlato alla tipologia di rete attraversata, ed un altro sotto-coefficiente (K_2 B) funzione delle fasce orarie di esercizio della singola traccia; - il secondo, denominato, determinato sulla base della segmentazione della domanda, ottenuto attraverso la moltiplicazione dei sub-coefficienti originati dal confronto a coppie fra binomi di servizi caratterizzati da marcate differenze di mercato (J i B). <u>I suddetti coefficienti non si applicano ai servizi metropolitani e suburbani regolati da contratto di servizio pubblico e compresi all'interno di sistemi cadenzati distribuiti nell'arco dell'intera giornata anche per segmenti di rete transfrontalieri.</u>	<i>Il meccanismo del pedaggio, calcolato sul prezzo base a minuto anziché a prezzo base a km applicato nei nodi della rete, penalizza in maniera spropositata i servizi metropolitani e suburbani del servizio ferroviario regionale, che per loro natura hanno una bassa velocità commerciale e rappresentano uno dei settori a più alto incremento della domanda di trasporto.</i> <i>Con questa modifica si propone di modificare il sistema del pedaggio nei nodi per i servizi ferroviari metropolitani e suburbani compresi nei contratti di servizio. Tale richiesta trova fondamento anche in considerazione del modello di remunerazione degli stessi contratti di servizio tra le regioni e le IF che prevedono corrispettivi generalmente basati sulla produzione calcolata a $Treno \cdot Km$.</i> <i>Al fine di incentivare la domanda in particolari modo per i servizi regionali regolati da contratti con le regioni, sarebbe inoltre opportuno prevedere forme di "sconto volume" che incentivino, su una singola linea, l'offerta di servizi distribuiti nell'arco dell'intera giornata (sistemi cadenzati) piuttosto che la richiesta di singole tracce nelle fasce di punta.</i>
--	---	--	--

Misura 34

Forme di incentivo

E' prevista la possibilità per il GL, 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:
 - o alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari;
 - o 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.

E' prevista la possibilità per il GL, 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:
 - o alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari;
 - o all'uso di linee notevolmente sottoutilizzate;
 - o alla programmazione di servizi cadenzati nell'arco dell'intera giornata e con particolare riguardo a quelli che prevedono l'attraversamento dei nodi ("sconto volume");
- per soggetti nuovi entranti nel mercato dei servizi ferroviari, per un limitato numero di anni e ad esclusione dei soggetti che operano in regime di contratto di servizio con gli enti pubblici preposti;
- 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 modifiche proposte alla misura 34 riguardano una ulteriore forma di incentivo e una delimitazione dell'ambito di applicazione di un'altra.

La nuova forma di incentivo proposta riguarda l'inserimento di uno sconto volume per quelle IF che richiedono tracce cadenzate per periodi duraturi e con particolare riguardo alla porzione di rete in cui tali servizi transitano.

Infatti, a titolo di esempio, i servizi suburbani per loro natura sono servizi con cadenze molto frequenti e con arco di servizio ampio per garantire un'offerta adeguata alla tipologia di domanda che vi afferisce.

Inoltre, tali servizi sono maggiormente concentrati nelle grandi aree metropolitane che coincidono prevalentemente con i nodi individuati nella rete ferroviaria nazionale.

Si propone poi una seconda modifica relativamente ad un regime tariffario favorevole per i nuovi entranti.

Si ritiene infatti che tale agevolazione debba riguardare solo quei soggetti che non operano nell'ambito dei servizi a contratto con gli enti pubblici.

Una tale decisione potrebbe creare condizioni di asimmetria nella fase di affidamento con gara del servizio creando un notevole vantaggio per i soggetti nuovi entranti a discapito di soggetti già operanti sulla rete.

Misura 58 Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni	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. In particolare, per il primo periodo tariffario, è prevista una articolazione in due fasi: 1) Prima fase (transitoria): dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2016; 2) Seconda fase (a regime): dal 1 gennaio 2017 al 31 dicembre 2021; secondo le seguenti modalità: a) il primo periodo tariffario ha lunghezza maggiore di un anno rispetto a quella prevista a regime; b) la sua estensione comprende quindi gli anni dal 2016 al 2021, con durata esennale; c) sono identificati come anno base il 2014 ed anno ponte il 2015; d) il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti il 1 gennaio 2016, ed entrerà definitivamente a regime il 1 gennaio 2017, fatta salva la fase transitoria di seguito esposta; e) il GI dovrà provvedere alla pubblicazione della nuova tariffa in occasione di una revisione straordinaria del PIR la cui pubblicazione dovrà essere prevista per il prossimo 30 giugno 2016;	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. In particolare, per il primo periodo tariffario, è prevista una articolazione in due fasi: 1) Prima fase (transitoria): dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2016; 2) Seconda fase (a regime): dal 1 gennaio 2017 al 31 dicembre 2021; secondo le seguenti modalità: a) il primo periodo tariffario ha lunghezza maggiore di un anno rispetto a quella prevista a regime; b) la sua estensione comprende quindi gli anni dal 2016 al 2021, con durata esennale; c) sono identificati come anno base il 2014 ed anno ponte il 2015; d) <u>il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti contestualmente alla pubblicazione come stabilita dal punto e), ed entrerà definitivamente a regime il 1 gennaio 2017, fatta salva la fase transitoria di seguito esposta;</u> e) il GI dovrà provvedere alla pubblicazione della nuova tariffa in occasione di una revisione	<i>Le IF hanno iniziato al GI il progetto orario 2016 entro la data del 13 aprile 2015.</i> <i>In virtù di questa richiesta il GI ne ha comunicato l'esito durante il mese di giugno.</i> <i>Le IF si sono attivate con gli enti regolatori dei contratti di servizio per validare la proposta di orario 2016 entro il mese di luglio 2016.</i> <i>È necessario quindi prevedere entro la fine del 2015 una simulazione del valore delle nuove tariffe per consentire alle IF di conoscere gli impatti derivanti dai canoni di accesso all'infrastruttura (che costituisce una parte molto consistente dei costi aziendali delle IF).</i> <i>Infatti, per garantire la sostenibilità dei contratti di servizio con gli enti, le IF devono fornire in tempo utile la stima del valore programmato del contratto di accesso alla rete.</i> <i>Inoltre, non risulta possibile stimare preventivamente le risorse necessarie alla copertura di un contratto le cui tariffe potrebbero variare in corso di vigenza del contratto stesso.</i> <i>È quindi da escludere la possibilità di applicare una tariffa in modo retroattivo e prevederne un conseguente conguaglio.</i>
---	---	--	---

	f) di conseguenza, il GI comunicherà all'Autorità la proposta di revisione tariffaria a valere dal 1 gennaio 2016 entro il 12 marzo 2016; la pubblicazione sul sito web dell'Autorità avverrà entro l'11 giugno 2016. g) Per la prima fase del periodo tariffario (1 gennaio 2016 - 31 dicembre 2016) il GI dovrà altresì prevedere l'applicazione, in via transitoria e a titolo di acconto, delle tariffe vigenti al 2015, adeguate applicando il tasso di inflazione (Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati - ISTAT FOI) risultante per il periodo novembre 2014 - dicembre 2015. h) il GI procederà, entro il 31 marzo 2017, a calcolare l'importo a conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, titolare di contratto di utilizzo della capacità ferroviaria, in base alla differenza fra: - l'importo dovuto al GI per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato secondo il livello 2016 previsto dal nuovo sistema di imposizione dei canoni di cui ai punti e) ed f), in esito alla verifica attuata dall'Autorità; - l'importo corrisposto al GI a titolo di acconto per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato secondo l'applicazione in via	straordinaria del PIR la cui pubblicazione dovrà essere prevista per il prossimo 30 giugno 2016; f) di conseguenza, il GI comunicherà all'Autorità la proposta di revisione tariffaria entro il 12 marzo 2016; la pubblicazione sul sito web dell'Autorità avverrà entro l'11 giugno 2016. g) <u>Per la prima fase del periodo tariffario (30 gennaio 2016 - 31 dicembre 2016) il GI dovrà altresì prevedere l'applicazione, in via transitoria e a titolo di acconto, delle tariffe vigenti al 2015, adeguate applicando il tasso di inflazione (Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati - ISTAT FOI) risultante per il periodo novembre 2014 - dicembre 2015.</u> h) <u>Al fine di garantire la trasparenza e la chiarezza delle risorse necessarie al finanziamento del contratto a nuove condizioni, per il periodo 30/06/2016 - 31/12/2016 il GI provvederà a rendicontare all'ITF anche secondo le nuove condizioni al fine di valutare l'impatto del conguaglio senza prevedere alcun esborso rispetto a quanto definito per il contratto relativo all'anno</u>
--	---	---

	transitoria delle tariffe attuali, adeguate al tasso di inflazione programmata, come previsto al punto g). i) l'importo dell'eventuale conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, a favore dell'una o dell'altra parte, sarà recuperato a decorrere dall'anno 2017 e distribuito durante l'intero periodo tariffario, secondo modalità da concordare fra GI e imprese, sulla base principi di ragionevolezza, equità, non discriminazione e trasparenza.	<u>2016.</u>	
--	--	---------------------	--