

Allegato alla Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014

Definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014

Call for inputs

Sulla base dei requisiti indicati e per gli aspetti richiesti, esprimiamo come **ASSOFERR**, di seguito le nostre osservazioni:

TEMATICA	CONSIDERAZIONI	INPUT
<u>call 1-</u> <u>Livello di concorrenza sul mercato dei servizi</u>	<p>Non sembra che sia presente un pieno regime di concorrenza anche perché alcuni di questi servizi sono di un unico fornitore esclusivo.</p> <p>Riteniamo che attualmente non si sia in grado di valutare la correttezza del prezzo.</p> <p>Il sistema risulta essere molto complesso e spesso non si è nelle condizioni di valutare se le regole siano state correttamente applicate.</p>	<p>In generale si chiede quindi che ci sia :</p> <ul style="list-style-type: none">- una maggiore trasparenza e semplicità sui modelli di formazione dei costi/prezzi- la possibilità di effettuare dei confronti a livello nazionale e/o internazionale (benchmark).- nessuna discriminazione tra il traffico viaggiatori e il traffico merci su ferrovia (vedi fasce pendolari).

TEMATICA	CONSIDERAZIONI	INPUT
-----------------	-----------------------	--------------

<p><u>call 2 –</u> <u>Pricing dei servizi del Pacchetto</u> <u>Minimo di accesso</u></p>	<p>Risulta evidente la necessità di differenziare i prezzi del canone sia in dipendenza dell'infrastruttura di rete che dal segmento di traffico.</p> <p>Queste differenze devono essere motivate in modo oggettivo e/o in linea con le scelte politiche nazionali o europee e rispetto ad eventuali finanziamenti pubblici ottenuti (Vedi reti Ten T).</p> <p>Per questo motivo e in linea/accordo con le direttive europee ci permettiamo di far presente la necessità di concreti segnali di sostegno al traffico merci ferroviario.</p> <p>(Vedi libro bianco UE e politiche ambientali)</p> <p>Non riteniamo invece corretto una differenziazione rispetto ad alcune tipologie di merci (vedi ad esempio il trasporto delle merci pericolose) perché non in linea con le regole di mercato (vedi traffico stradale) e in molti casi non giustificabili (vedi container tank vuoti e non bonificati, considerati come pieni.....)</p>	<p>In generale si chiede quindi che ci sia :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nessuna discriminazione tra viaggiatori e merci (vedi fasce pendolari) - una maggiore sensibilità verso il traffico merci ferroviario. - una modulazione del canone che sia in grado di inserire dei parametri di incentivazione laddove non si è in grado di assicurare treni con parametri standard europei.
---	---	---

TEMATICA	INPUT
<u>call 3 –</u>	Qualora esistano delle prestazioni di pricing che non possono essere offerte

<p><u>Criteri di pricing e relativa correlazione/ articolazione tra i servizi del Pacchetto Minimo di accesso</u></p>	<p>in regime di concorrenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il calcolo dovrebbe essere limitato ai soli costi diretti e marginali. - si deve considerare la possibilità di consentire ad un terzo (privato) la prerogativa di autoproduzione.
<p><u>call 4 – Metodologia di pricing: dal costo al prezzo</u></p>	<p>le metodologie di calcolo devono :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avere regole precedentemente stabilite (politica di ammortamento, remunerazione del capitale,...) <u>ed avere una certa costanza nel tempo</u> in modo da poter creare una fiducia agli investitori privati che si attivano in progetti con connessioni ferroviarie (raccordi, terminali,...) - mantenere una semplicità nel modello di calcolo del prezzo (esempio: % sui costi totali) - considerare in modo distinto, quindi separando, gli investimenti dello stato, gli aiuti a fondo perduto (UE) e altri tipi di investimento. - valutare gli eventuali aiuti o supporti di stato a disposizione (vedi nuova legge di stabilità)

TEMATICA	CONSIDERAZIONI	INPUT
<p><u>call 5 –</u> <u>Contabilità Regulatoria</u></p>	<p>Per gli aspetti specifici relativi alla separazione dei costi nella Contabilità Regulatoria sarebbe utile introdurre ulteriori elementi di valutazione/allocazione dei costi per meglio definire i requisiti di analisi .</p>	<p>Oltre ai criteri citati dovrebbe essere possibile distinguere :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tra costo degli investimenti (nuovo) e costo della manutenzione - le chiavi di ripartizioni dei costi comuni - la possibilità di una reportistica per linee separate e per segmento di traffico. - i finanziamenti di terzi (UE)

TEMATICA	CONSIDERAZIONI
<p><u>Annesso A</u> <u>Lista dei servizi del gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (G.I.) nel prospetto informativo della rete (PIR 2015)</u></p>	<p>Rispetto a quanto indicato si ritiene utile includere quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lo studio di fattibilità delle tracce orarie" (5.2.4) non dovrebbe essere fornito come servizio ausiliario ma ricompreso nel pacchetto minimo (5.2.1). - Il servizio di "Controllo dei trasporti di merce pericolosa" (5.2.3) é indicato in modo troppo generico, dovrebbero essere indicati quali controlli sono forniti (in termini generali che cosa si controlla) altrimenti si dà spazio a troppe interpretazioni soggettive. - Per quanto concerne il servizio "accesso e utilizzo di scali e terminali merci" (5.2.2) dovrebbe essere specificato che si intende di "impianti pubblici".

CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A nostro parere, si dovrebbe cercare di creare e attuare una maggiore "sensibilità" a sostegno dei seguenti concetti che concorrono, in maniera trasversale e indiretta, a definire gli elementi di valutazione e determinazione sopra indicati :

- i binari di sosta / parcheggio (scali merci e stazioni) devono restare a disposizione degli utilizzatori che ne fanno richiesta (IF) interrompendo (ponendo a termine) una politica di dismissione (indiscriminata) delle infrastrutture ferroviarie
- il sistema deve incentivare maggiormente chi lavora bene applicando metodi e concetti sistematici associati a treni performanti (lunghi e pesanti).
- Deve terminare o almeno essere fortemente limitata la priorità al servizio viaggiatori rispetto alla circolazione dei treni merci (se restano spazi passano i merci, come adesso).
- le finestre di manutenzione (IPO) devono essere posizionate sulla base delle esigenze del mercato (treni) e non viceversa.
- disciplinare una penale economica anche per il trasporto merci per il quale ritardi, naturalmente non ascrivibili a cause di forza maggiore, sono e saranno sempre più motivo di una delle variabili rilevanti per assicurare la competitività e l'appetibilità commerciale del servizio oltre alla continuità e alla sicurezza. Così come sono disposte e previste contrattualmente % crescenti di penali per l'annullamento o la soppressione dei treni, per il mancato raggiungimento dell'impegno minimo contrattuale in termini di quantità, si può ragionevolmente disciplinare una riduzione % del costo traccia, che gli operatori pagano a consuntivo, a fronte di intervalli (range) di ritardi che compromettano la qualità a cui sono contrattualmente dovute le IF e dunque le caratteristiche del servizio garantito. In definitiva poi anche il cliente finale (la merce) dovrebbe godere delle tutele che il Gestore della Rete riserverebbe alle Imprese Ferroviarie.