



Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna

Prot. 4198/15 del 20/02/2015

Bologna, 20 febbraio 2015

Spett.le
Autorità Regolazione Trasporti
via Nizza, 230
10126 Torino

Oggetto: Definizioni di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie - Call for Inputs.

Di seguito si le osservazioni Tper relative alla Delibera n°86 del 18 dicembre 2014.

Call for Inputs_1

Nessuna osservazione.

Call for Inputs_2

La differenziazione del canone di accesso all'infrastruttura, senza penalizzare alcuna categoria, dovrebbe essere realtà: un treno che insiste su una tratta di chilometri maggiori, ammortizza i costi "Nodo" senza influire sul costo totale a chilometro rispetto ad un treno regionale con caratteristiche suburbane o metropolitane.

Di seguito si riporta l'I.M.U. (importo medio unitario) di TPER, calcolato mediante l'utilizzo del profilo "Rendicontazione" della piattaforma informatica P.I.C. di Rete Ferroviaria Italiana.

PIC Servizi Analitici - Visualizzazione IMU Correnti (Fonte RFI-DC)

Data	Dal 01/01/2014 al 31/12/2014								
Cliente	020-TPER-PAX								
CLIENTE	RETE	COD.	CATEGORIA	I.M.U.	% TRAZIONE	I.M.U. DIRITTO	DATA	DATA	
		CATEGORIA		PEDAGGIO	ELETTRICA	PRENOTAZIONE	INIZIO VALIDITA'	FINE VALIDITA'	
020	T	001	REGIONALE	2,57486	0,7100	1,18768	15/12/2013	14/06/2014	
020	T	001	REGIONALE	2,55553	0,7145	1,17387	15/06/2014	13/12/2014	
020	T	019	INVIO MATERIALE VIAGGIATORI	3,36731	0,4370	1,62986	15/12/2013	14/06/2014	
020	T	019	INVIO MATERIALE VIAGGIATORI	3,45776	0,4829	1,67794	15/06/2014	13/12/2014	
020	T	100	CATEGORIA MEDIA	2,59566	0,7029	1,19928	15/12/2013	14/06/2014	
020	T	100	CATEGORIA MEDIA	2,57792	0,7087	1,18638	15/06/2014	13/12/2014	

I 2,55 €/km riportati come costo medio di un treno di categoria regionale non incidono negativamente sui costi aziendali e sono assorbibili se paragonati alla retribuzione da parte della Regione Committente, mediante il Contratto di Servizio attualmente in vigore.

La parte negativa dell'attuale algoritmo è il costo dei servizi che insistono sulle linee di nodo ed hanno una percorrenza chilometrica breve, come ad esempio i treni Tper Bologna – Vignola: nella tratta nodo RFI Bologna C.le – Casalecchio G. di 8,728 km il pedaggio è pari ad un minimo di 50,15€, ovvero 5,74€/km (fonte rendicontazione PIC dicembre 2014); da Casalecchio a Vignola il gestore Infrastruttura competente è Ferrovie Emilia Romagna ed il costo km è pari a 1,2 €/km.

L'esempio riportato per evidenziare l'insostenibilità dell'algoritmo in linee di nodo e con percorrenze chilometriche esigue, per tipologie di servizi effettuati anche con materiale rotabile con età media superiore a 20 anni.

Tper è favorevole alla differenziazione del canone per segmento di trasporto e propone anche di limitare l'incidenza del fattore tempo di permanenza sul nodo, tenuto conto che le linee identificate come tali non ammettono velocità elevate, incidendo appunto nella permanenza sul nodo stesso.

Altra tematica relativa alla necessità di differenziazione per segmento di trasporto è quella degli invii, ovvero i trasferimenti di materiale rotabile per riposizionamento o per inoltro verso le officine di manutenzione: Tper ha un costo medio (I.M.U.) di 3,45776€/km, pari al 35% di maggiorazione rispetto al costo medio di un treno regionale.

Call for Inputs_3

Nessuna osservazione.

Call for Inputs_4

Nessuna osservazione.

Call for Inputs_5

Nessuna osservazione.

Distinti saluti.

TPER S.p.A.
Trasporto Ferroviario
Il Direttore
Ing. Paolo Paolillo

