

Trenord S.r.l.

Protocollo n. 0010073

del 21/09/2016

COMMENTI DI TRENORD S.R.L.

ALLA DELIBERA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

N. 83 DEL 21 LUGLIO 2016

ALLEGATO A

Schema di atto di regolazione recante "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012"

Trenord S.r.l.



MISURA 1***Quesiti***

Q. 1 *Si condivide la formulazione delle definizioni proposte? Quali diverse formulazioni si ritiene opportuno proporre?*

Q. 2 *Si ritiene debbano essere aggiunte altre definizioni di termini ricorrenti nel testo?*

Risposte

R.1 Sì.

R.2 Sarebbe opportuno introdurre le definizioni dei seguenti termini:

- Tariffe lineari;
- Tariffe non lineari;
- Discriminazioni tariffarie (le tre tipologie);
- Operatore gross cost e net cost.

* * *

MISURA 2***Quesiti***

Q. 3 *Si condividono le modalità di individuazione della domanda debole con riferimento alle diverse caratteristiche territoriali, temporali e soggettive?*

Q. 4 *Si condivide la metodologia utilizzata a tale fine come declinata nei punti da 2 a 7? Si condividono in particolare i criteri per l'individuazione delle sub-aree (località, frazioni, contrade) a domanda debole all'interno di un Comune?*

Q. 5 *Si condivide il riferimento ai sistemi locali del lavoro?*

Q. 6 *Quali metodologie e criteri si ritengono alternativi e per quali motivazioni?*

Risposte

R.3 Sì.

R.4 Si ritiene necessario integrare i criteri socio economici e demografici individuati nei punti da 2 a 7 della Misura 2, inserendo la sistematizzazione dei dati disponibili sulla domanda attuale nonché quelli disponibili dell'operatore incumbent. Gli altri fattori da tenere in considerazione per l'individuazione delle aree a domanda debole potrebbero essere quelli disponibili sullo share modale da rapportare con l'offerta attuale/storica di servizi e la dotazione infrastrutturale data.

R.5 Sì.

R.6 Non si ritiene di indicare metodologie e criteri alternativi.

* * *

MISURA 3

Quesiti

Q. 7 Si condivide il riferimento alla domanda potenziale e alle sue modalità di rilevazione?

Q. 8 Si condivide il riferimento alla combinazione di servizi di diversa tipologia?

Q. 9 Si ritiene opportuno introdurre obblighi specifici di integrazione modale dei servizi?

Q. 10 Si ritiene sufficiente la generale specificazione degli obblighi di servizio pubblico di cui al punto 3? Quali altri criteri generali potrebbero includersi?

Q. 11 Si condivide la suddivisione tra servizi di linea e altri servizi ai fini della declinazione degli OSP?

Q. 12 Si ritiene opportuno il riferimento al coefficiente di riempimento dei mezzi in sede di programmazione del servizio e di sua revisione? Potrebbero essere forniti dei valori limite per modalità di linea al di sotto dei quali la modalità non dovrebbe essere utilizzata?

Risposte

R.7 Sì, ma si ritiene insufficiente l'utilizzo delle sole rilevazioni statistiche per la determinazione della domanda potenziale. Per gli altri criteri che si suggerisce di adottare, si rinvia alla risposta al quesito 4.

R.8 Sì, ma è opportuno tenere conto della convivenza/sovraposizione fra i diversi contratti di servizio nonché della disomogeneità di contribuzione dei diversi servizi (€*t/km e €*bus/Km).

R.9 Stante la disomogeneità dell'offerta di servizio pubblici (anche in termini di dotazione infrastrutturale) fra le diverse regioni, sarebbe opportuno introdurre un criterio guida di disegno dell'integrazione fra servizi basato sull'adduzione al ferro, laddove l'offerta di servizio ferroviario regionale lo consente (a titolo esemplificativo, nel caso della Lombardia).

R.10 Non si ritiene sufficiente la generale specificazione degli obblighi di servizio pubblico riportati nel punto 3, in quanto i criteri indicati sono eccessivamente generici ("offerta dei servizi adeguata"). Sarebbe opportuno definire dei valori soglia di utenza a fronte dei quali far corrispondere un dato livello di servizio ideale (da intendersi come *compliant* al Regolamento Europeo n.1371/2007, nonché dal punto di vista della sostenibilità economica per l'operatore).

R.11 Sì.

R.12 Sì. Il valore limite dovrebbe essere rappresentato dal rapporto fra Ricavi da traffico e costi operativi maggiore o uguale al 35% (come indicato nel D.Lgs. n. 422/1997 - c.d. Decreto Burlando).

* * *

MISURA 4

Quesiti

Q. 13 *Vi sono osservazioni sui passaggi metodologici previsti per la ottimizzazione dei finanziamenti pubblici degli Ambiti?*

Q. 14 *Si ritiene opportuno includere i servizi a remuneratività positiva nell'Ambito? Se sì, con quali limiti? Si ritiene necessario indicare criteri e/o procedure per l'individuazione di tali servizi?*

Q. 15 *Quali altri criteri di finanziamento degli OSP si ritengono praticabili per i diversi servizi di trasporto locali, regionali e nazionali, oltre quelli di cui ai punti 3 e 5 (finanziamento incrociato dei costi, calcolati a livelli efficienti)?*

Risposte

R.13 Non vi sono osservazioni in merito ai passaggi metodologici previsti per la ottimizzazione dei finanziamenti pubblici degli Ambiti

R.14 Si ritiene opportuno includere i servizi a remuneratività positiva nell'Ambito, purché con la possibilità per l'operatore di porre in essere discriminazioni tariffarie.

R.15 Quanto disposto all'art.5 della Misura 4 dovrebbe essere accompagnato da una concessione di libertà all'operatore di effettuare discriminazioni tariffarie e pratiche di *revenue management* (*nassing* e *fencing*), nonché di legare il più possibile l'offerta di servizio alla domanda.

* * *

Quesiti

Q. 16 Si ritengono esaustivi i criteri di cui alla misura 5? Si ritengono formulati correttamente e in grado di ricomprendere tutte le ipotesi di programmazione/pianificazione dei servizi? Come potrebbero essere modificati o integrati?

Q. 17 Dovrebbero aggiungersi valutazioni sulle esternalità ambientali connesse alle diverse scelte modali e tipologiche? In caso positivo, con quale incidenza? Dovrebbero determinare delle premialità in sede di valutazione comparativa?

Risposte

R.16 I criteri di cui alla Misura 5 non si ritengono esaustivi, in quanto risultano eccessivamente generici. Si dovrebbe tenere conto anche dell'offerta esistente, della dotazione infrastrutturale e creare dei cluster gerarchici per la definizione delle diverse aree a domanda debole.

R.17 Si ritiene che andrebbero aggiunte valutazioni sulle esternalità ambientali alle diverse scelte modali e tipologiche ed andrebbero introdotte valutazioni sulla congestione provocata da ogni modo di trasporto alternativo nonché valutazioni comparative in termini di costo generalizzato del trasposto (funzione di utilità tempo – costo).

Ulteriori osservazioni sulla Misura 5:

Si ritiene necessario eliminare il riferimento alla minimizzazione dei trasbordi (citata al punto 4 della Misura 5), anche perché tale riferimento sembra in contrasto con il punto 6 della Misura 5.

* * *

Quesiti

Q. 18 Si concorda con l'obbligo di rilevazioni su destinazioni, caratteristiche temporali e motivazioni di viaggio, disponibilità a pagare e altre preferenze della domanda potenziale?

Q. 19 Si ritiene utile fornire indicazioni operative sulla metodologia e modalità di svolgimento delle predette indagini?

Q. 20 Si ritiene condivisibile il riferimento alla disponibilità a pagare dell'utenza per le tariffe per le quali non vi sono vincoli di prezzo massimo?

Q. 21 Si condividono i criteri tariffari enunciati e le variabili di differenziazione delle tariffe? Quali altri criteri potrebbero essere considerati e in che modo?

Risposte

R.18 Sì.

R.19 Non si ritiene necessario fornire indicazioni operative sulla metodologia e modalità di svolgimento delle predette indagini.

R.20 Sì, ma risulta necessario un approfondimento sul punto 2 in quanto, così come concepito, non consentirebbe di adottare i criteri di *willingness to pay* per il TPL nelle ore di maggior frequentazione.

R.21 Sì, ma andrebbero esplicite le forme possibili di discriminazioni tariffarie per esempio adozione di tariffe non lineari come quelle binomie (parte fissa su utilizzo rete e parte variabile in base al consumo del servizio).

MISURA 7*Quesiti*

Q. 22 Si ritengono esaurivi e condivisibili i criteri per l'identificazione dei lotti?

Q.23 Si ritiene debbano essere considerati anche aspetti relativi alla interoperabilità delle reti ferroviarie?

R.22 Sì.

R.23 Sì. In particolare, nel caso del trasporto ferroviario lombardo, il tema dell'interoperabilità riguarda il trasporto transfrontaliero con la Svizzera, tema di cui occorre tener conto nella definizione dei bacini, almeno in termini di attraversamento rete.

MISURA 8*Quesiti*

Q. 24 Vi sono osservazioni in merito alla disposizione finale?

R.24 Si richiede innanzitutto un'interpretazione autentica dell'espressione "affidamento in esclusiva".

Si richiede altresì di specificare cosa si intenda esattamente con l'espressione *"la domanda debole può essere soddisfatta anche al di fuori dei contratti di servizio affidati"*. Se si dovesse intendere che può essere soddisfatta anche al di fuori di una logica di OSP, risulterebbe insostenibile e rientrerebbe in quella tipologia di fronte alla quale un operatore economico razionale deciderebbe di non effettuare un servizio non remunerativo che non garantisce il BEP.

* * *

Quesito finale

Q. 25 Vi sono altri elementi o ipotesi che la metodologia descritta nel presente schema di atto dovrebbe prendere in considerazione?

R.25 No.