

Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico (Delibera ART n. 86-2020)

Prot.n. 0010226/2020 del 14/07/2020 09:09:21 Pagine totali: (27)

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 1.607.137.500,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma -
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 0883047





Considerazioni preliminari

Nell'intento di fornire un contributo efficace nell'ambito dell'iniziativa regolatoria in oggetto, Trenitalia S.p.A. ("Trenitalia") ritiene utile condividere preliminarmente alcune considerazioni di carattere generale in merito alla Metodologia proposta da codesta Autorità, nonché precisare alcuni aspetti relativi al quadro normativo in vigore e alla relativa applicazione.

Nel rinviare a quanto specificato in dettaglio nella tabella contenente le proposte di modifiche delle misure regolatorie poste in consultazione, di seguito si evidenziano sinteticamente i punti di attenzione sviluppati.

Alcune delle misure regolatorie poste in consultazione presentano dei profili di asimmetria rispetto alla disciplina definita a livello europeo:

- la Misura 3.3 prevede una fase di verifica dell'ammissibilità dell'EET che non appare coerente né con il dettato normativo, né comune all'esperienza di analoghi contesti regolatori;
- la Misura 3.6 presenta la fattispecie dei servizi c.d. "ad alto valore" che non appare coerente né con il dettato normativo, né comune all'esperienza di analoghi contesti regolatori.

Inoltre, il quadro regolatorio proposto limita la possibilità di verificare la compromissione dell'equilibrio economico ai casi di incidenza negativa *notevole*. Al riguardo, si ritiene che l'attivazione di un nuovo servizio non debba recare in alcun caso pregiudizio ai Contratti di Servizio in vigore. Si suggerisce, tenuto conto dell'obiettivo del legislatore di favorire l'apertura del mercato, che la valutazione dei nuovi servizi sia effettuata caso per caso, senza esclusione alcuna. A tale riguardo, si ritiene che qualora si manifesti un pregiudizio dei Contratti di Servizio, il ripristino dell'equilibrio tra le prestazioni delle parti così come definito nel contratto, in linea con la disciplina europea, debba incombere sull'EA, prescindendo dagli strumenti gestionali già formalizzati nell'ambito del rapporto contrattuale.

* * *

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
Misura 1 – Ambito di applicazione e procedura dell'esame dell'equilibrio economico	1.2	Rientrano nell'ambito oggettivo di applicazione della metodologia i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri resi su infrastrutture di rete già in uso da parte di operatori titolari di contratti di servizio pubblico in regime di esclusiva. Sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di aumento delle frequenze o del numero di fermate.	Rientrano nell'ambito oggettivo di applicazione della metodologia i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri resi su infrastrutture di rete già in uso da parte di operatori titolari di contratti di servizio pubblico in regime di esclusiva. Sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di aumento delle frequenze o del numero di fermate: a) i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione costituiti da almeno 4 coppie di collegamenti/giorno nella fascia oraria tra le 5 e le 23 (cd. "fascia diurna") ovvero anche di numerosità inferiore allorquando con un intervallo tra due effettuazioni	L'art. 3 del Regolamento 1795/2018 definisce "nuovo servizio ferroviario per passeggeri" un servizio ferroviario per passeggeri concepito per essere effettuato come un servizio a orario regolare interamente nuovo o che comporta una modifica sostanziale di un servizio ferroviario per passeggeri esistente, in particolare in termini di aumento della frequenza o del numero di fermate del servizio, e che non è fornito nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Al riguardo e nelle more di un'auspicata revisione normativa in tema di tempi di notifica all'Autorità dei servizi nuovi o tali da comportare

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 1.607.137.500,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma -
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 0883047





Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
			<p><i>successive intercorra un intervallo inferiore a 2 ore.</i></p> <p><i>b) i servizi che presentano una modifica sostanziale rispetto all'offerta del soggetto proponente già esistente sulla relazione oggetto di modifica che presentino, anche disgiuntamente:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>un aumento di frequenza, inteso come incremento del numero di treni del sistema cadenzato, superiore al 25% (ovvero pari a 2 coppie nel caso di sistemi di impianto bi - orario e 4 coppie nel caso di sistemi di impianto orario);</i>- <i>un aumento medio del numero di fermate per 100 km superiore al 25%, calcolato prendendo a riferimento l'intero sistema di offerta oggetto di modifica.</i> <p>Ai fini della determinazione della soglia di rilevanza (25%) oltre la quale le modifiche debbono essere considerate sostanziali, si tiene conto dell'offerta esistente (frequenza e numero di fermate) al momento di entrata</p>	<p>modifiche sostanziali, si ritiene indispensabile che in esito alla presente consultazione vengano definiti senza aree di indeterminazione gli elementi caratterizzanti la rilevante discontinuità del servizio, attraverso l'adozione di metriche chiare e verificabili. In assenza di un riferimento metodologico preciso, la definizione di "nuovo servizio ferroviario" resterebbe priva di riferimenti oggettivi con evidenti criticità sull'andamento stesso del processo di allocazione della capacità.</p> <p>Pertanto, si forniscono al riguardo alcune considerazioni di merito corredate con l'indicazione di possibili metriche di controllo tese a declinare concretamente il dettato normativo.</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
			<p>in vigore del presente atto regolatorio, aggiornata con gli incrementi eventualmente già intervenuti e al netto di quelli già attivati, con arrotondamento se necessario all'unità superiore.</p> <p>Nel caso in cui le variazioni successive all'entrata in vigore del presente atto regolatorio siano state comunicate all'ART e al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. n. 112/ 2015, ai fini del calcolo del 25%, il meccanismo sopra riportato non trova applicazione.</p>	<p>Servizi interamente nuovi</p> <p>Si ritiene che vadano esclusi dall'obbligo di notifica e pertanto dalla conseguente procedura di <i>equilibrium test</i> i nuovi servizi su una relazione origine-destinazione che non superino una soglia data di ripetitività nella fascia diurna (ipotizzata dalle 5 alle 23). Si propone pertanto di stabilire che il servizio a orario regolare vada inteso come un sistema strutturato costituito da almeno 4 coppie di collegamenti/giorno.</p> <p>Al di sotto di tale soglia viene meno la ricorsività del servizio, configurandosi questo quale offerta spot che, ai sensi della normativa nazionale e comunitaria non è da assoggettare agli obblighi di notifica in discussione. Onde evitare il fenomeno del c.d.</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p><i>cherry picking</i> ovvero di casi in cui l'offerta potrebbe concentrarsi nelle sole <i>rush hour</i>, occorre inoltre precisare che tali servizi debbano essere considerati nuovi anche di sotto della soglia delle 4 coppie/giorno qualora non sufficientemente distanziati ovvero con un intervallo temporale tra due effettuazioni successive inferiore alle 2 ore.</p> <p>Servizi modificati</p> <p>Per quanto riguarda l'esistenza pregressa del servizio su cui si apporta una modifica sostanziale, si ritiene necessario esplicitare che, stante il quadro normativo di riferimento, l'offerta da considerare come esistente sulla relazione oggetto di modifica è da intendersi esclusivamente quella effettuata dal soggetto proponente. Tale precisazione è essenziale in</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>quanto dirimente rispetto al calcolo dell'incremento della frequenza del servizio di cui al punto successivo.</p> <p>Inoltre, per quanto riguarda l'aumento di frequenza, da intendersi come incremento del numero di treni del sistema cadenzato, si ritiene coerente con le logiche proprie dei sistemi cadenzati, che la natura sostanziale della modifica possa ricorrere per quei casi dove, data una relazione di riferimento, l'aumento di frequenza risulti superiore al 25% (ovvero pari a 2 coppie nel caso di sistemi di impianto bi-orario e 4 coppie nel caso di sistemi di impianto orario).</p> <p>Infine, con riferimento all'aumento del numero di fermate del servizio, in analogia con quanto proposto in tema di</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>incremento della frequenza, si ritiene coerente con le logiche proprie dei sistemi cadenzati, che la natura sostanziale della modifica possa ricorrere per quei casi dove, data una relazione, l'aumento medio del numero di fermate per 100 km risulti superiore al 25%, prendendo a riferimento non il singolo trasporto, ma l'intero sistema di offerta oggetto di modifica. Ad esempio, l'inserimento di una serie di fermate aggiuntive sui treni di estremità nell'ambito di un sistema cadenzato (tipicamente ad inizio e fine giornata) deve essere ponderato con le modifiche apportate sull'intero sistema a frequenza oggetto di analisi e non valutato separatamente.</p> <p>Si precisa inoltre che, ai fini della determinazione della soglia di rilevanza (25%) oltre la</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>quale le modifiche debbono essere considerate sostanziali, si tiene conto dell'offerta esistente (frequenza e numero di fermate) al momento di entrata in vigore della delibera che verrà adottata in esito alla presente consultazione, aggiornata con gli incrementi eventualmente già intervenuti e al netto di quelli già attivati, con arrotondamento, se necessario, all'unità superiore.</p> <p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none">• Numero collegamenti esistenti alla data di entrata in vigore della delibera: 10.• Prima modifica all'offerta, non rilevante se contenuta nel limite del 25 per cento (25% di 10: 2,5, arrotondamento all'unità superiore: 3).• Seconda modifica all'offerta non rilevante se contenuta entro il limite del 25



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>per cento (offerta: 10+3: 13; 25% di 13=3,25, arrotondamento all'unità superiore: 4; 4-3: 1).</p> <p>La soglia di rilevanza è, quindi, costituita dalla differenza:</p> <ul style="list-style-type: none">- tra il 25% dell'originaria offerta alla data di entrata in vigore della presente determinazione comprensiva delle variazioni successivamente intervenute- e il numero di quelle già introdotte. <p>Nel caso in cui le variazioni successive all'entrata in vigore della presente delibera siano state comunicate all'ART e al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. n. 112/ 2015, ai fini del calcolo del 25%, il meccanismo sopra riportato non trova applicazione.</p>
Misura 2 - Principi generali	2.1	A seguito della ricezione di una richiesta di esame dell'EET,	A seguito della ricezione di una richiesta di esame dell'EET, l'Autorità avvia il relativo	Si ritiene che l'analisi dell'impatto derivante dal



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
per l'effettuazione dell'esame dell'equilibrio economico		<p>l'Autorità avvia il relativo procedimento per valutare se il nuovo servizio ferroviario passeggeri abbia una incidenza negativa notevole sull'equilibrio economico del contratto di servizio. Tale valutazione tiene conto dell'incidenza del nuovo servizio sulla redditività del contratto di servizio dell'impresa ferroviaria che presta il servizio pubblico e/o sul costo netto per l'Ente affidante. Tale analisi è svolta valutando l'impatto sul contratto di servizio nel suo complesso e per l'intera durata del contratto stesso.</p>	<p>procedimento per valutare se il nuovo servizio ferroviario passeggeri abbia una incidenza negativa notevole sull'equilibrio economico del contratto di servizio. Tale valutazione tiene conto dell'incidenza del nuovo servizio sulla redditività del contratto di servizio dell'impresa ferroviaria che presta il servizio pubblico e/o sul costo netto per l'Ente affidante, <i>nonché dei sistemi di offerta pianificati dagli Enti Affidanti, anche attraverso gli Accordi Quadro sottoscritti con il Gestore dell'Infrastruttura.</i></p> <p>Tale analisi è svolta valutando l'impatto sul contratto di servizio nel suo complesso e per l'intera durata del contratto stesso.</p> <p><i>In ogni caso, l'attivazione del nuovo servizio non può in alcun caso determinare, in applicazione della disciplina europea in materia, la sottocompensazione del Contratto di Servizio, stante il valore del WACC definito nello stesso sulla base del valore massimo stabilito dall'ART.</i></p>	<p>nuovo servizio proposto non debba limitarsi ai soli aspetti economici, ma debba tenere conto anche dei sistemi di offerta pianificati dagli Enti Affidanti (anche attraverso gli accordi quadro sottoscritti con il GI), che sono alla base delle ipotesi su cui sono stati sviluppati i PEF dei CdS.</p> <p>Inoltre, si ritiene necessario precisare che l'attivazione di un nuovo servizio non debba in alcun caso comportare la sottocompensazione dei CdS, incluso il ragionevole utile previsto dalla normativa europea, e stabilito nella sua misura massima dall'ART, tenuto conto che i PEF sono elaborati nel presupposto di assicurare il relativo equilibrio economico - finanziario.</p> <p>Fermo restando quanto previsto dalla disciplina</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>europea, si ritiene che il rischio esogeno in termini di possibile riduzione dei ricavi da traffico in capo all'IA del servizio OSP impattato debba incombere, in via di principio, sull'EA, anche laddove non sia chiaramente esplicitato nella matrice dei rischi o manchi la matrice stessa. Ciò anche in considerazione del fatto che l'IA dispone di limitate leve, in quanto i costi operativi inclusi nei PEF sono definiti secondo i criteri rispettivamente stabiliti dal MIT e dall'ART, i livelli di incremento tariffario sono stabiliti dagli EA e la quota della domanda di traffico rappresenta un rischio condiviso tra IA e EA.</p> <p>Analogamente, si ritiene che codesta Autorità non debba utilizzare nelle raccomandazioni formulate</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>all'EA strumenti gestionali già formalizzati nell'ambito del rapporto contrattuale, quali ad esempio la modifica del piano degli investimenti o la revisione del turnover del personale (cfr. pag. 14 della Relazione Illustrativa), senza far salve neppure le obbligazioni vincolanti già assunte dall'IA titolare del CdS. Diversamente, si produrrebbe l'effetto, distorsivo alla luce del quadro normativo di riferimento, di ribaltare il relativo rischio sull'IA.</p> <p>Si suggerisce che, laddove il nuovo servizio insista su una direttrice oggetto di contratto OSP, laddove si abbia una positiva valutazione dell'impatto del nuovo servizio per la collettività, l'EA possa verificare la possibilità di includere tale servizio</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>nell'ambito del perimetro del CdS. Ciò anche in ragione della circostanza che detto contratto e le relative condizioni rappresentano il risultato di un lungo processo negoziale che tiene conto di una serie di condizioni dettate dalle esigenze manifestate dall'EA e dal Regolatore al momento della stipula del contratto.</p> <p>La raccolta delle informazioni necessarie alla valutazione dell'EET deve avvenire conformemente alle indicazioni dell'art.7 del Regolamento di esecuzione n. 2018/1795, attraverso un richiamo specifico all'interno dell'atto regolatorio, e con il limite di disponibilità consentito dai sistemi in uso all'IA.</p>
Misura 3 – Procedura per l'effettuazione	3.1	Entro un mese dalla pubblicazione della notifica sul sito <i>web</i> istituzionale dell'Autorità, i gestori	Entro un mese dalla pubblicazione della notifica sul sito <i>web</i> istituzionale dell'Autorità, i gestori di infrastruttura	Condiviso il tenore generale della misura proposta, si suggerisce di prevedere in capo



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
dell'esame dell'equilibrio economico e criteri di valutazione		di infrastruttura ferroviaria interessati comunicano all'Autorità e al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnica e di esercizio del nuovo servizio, effettuata con riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, senza considerarne i livelli attuali e prospettici della capacità allocata, indicando le eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio.	ferroviaria interessati comunicano all'Autorità e al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnica e di esercizio del nuovo servizio, effettuata con riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, secondo modalità da definire nel Prospetto Informativo della Rete ("PIR") , senza considerarne i livelli attuali e prospettici della capacità allocata, indicando le eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio.	al GI, nell'ambito del Prospetto Informativo della Rete ("PIR"), la responsabilità di dettagliare la natura ed i criteri da utilizzare per la valutazione di compatibilità dei nuovi servizi.
Misura 3 – Procedura per l'effettuazione dell'esame dell'equilibrio economico e criteri di valutazione	3.3	La richiesta dell'EET non è ammissibile qualora si riscontri una delle seguenti condizioni: a) rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP, al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, inferiore alle soglie di legge applicabili,	La richiesta dell'EET non è ammissibile qualora si riscontri una delle seguenti condizioni: a) rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP, al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, inferiore alle soglie di legge applicabili, con riferimento all'ultimo esercizio disponibile; b) scadenza del contratto OSP	Le condizioni ed i criteri proposti da codesta Autorità per escludere la richiesta dell'EET non risultano coerenti alla luce della normativa in vigore, né sono presenti nelle metodologie adottate dagli Organismi di regolazione citati nella RI. L'esclusione dell'EET



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>con riferimento all'ultimo esercizio disponibile;</p> <p>b) scadenza del contratto OSP nell'intervallo compreso tra l'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio e i 12 mesi successivi;</p> <p>c) presenza di servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviaria richiedente l'EET, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p> <p>In caso di inammissibilità, l'Autorità respinge la richiesta dell'EET, informandone motivatamente le parti interessate.</p>	<p>nell'intervallo compreso tra l'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio e i 12 mesi successivi;</p> <p>e) presenza di servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviaria richiedente l'EET, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p> <p>In caso di inammissibilità, l'Autorità respinge la richiesta dell'EET, informandone motivatamente le parti interessate.</p>	<p>contrasta con l'obiettivo della norma che mira senza alcuna eccezione a consentire l'avvio di nuovi servizi solo dopo che ne sia stata sempre verificata l'eventuale incidenza sull'equilibrio dei contratti in essere.</p> <p>L'esclusione dell'EET, infatti, comporta il depotenziamento della finalità della norma europea, vale a dire, come evidenziato, la verifica puntuale della compromissione dell'equilibrio economico dei CdS, che sulla base di quanto previsto dalla Misura 3.3 verrebbe irragionevolmente esclusa.</p> <p>E non è un caso che - al di là di quanto inequivocabilmente previsto dalla normativa vigente - in nessuna previsione analoga o anche solo simile a</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>quella prospettata da Codesta Autorità è presente nell'esperienza degli altri regolatori. In aggiunta a quanto precede, anche le condizioni indicate per escludere l'ETT appaiono irragionevoli.</p> <p>In particolare, la condizione di cui alla lettera a), esula dalle finalità dell'EET. In ogni caso, l'esigenza di contenimento della spesa pubblica richiamata nella RI quale motivazione della condizione in esame non sembra possa essere perseguita per effetto del nuovo servizio. I CdS potrebbero, infatti, divenire più onerosi a seguito di una riduzione dei ricavi da traffico sulle tratte e nelle fasce orarie più remunerative (fenomeno di <i>cherry picking</i> del nuovo entrante), che risultano determinanti ai fini dell'equilibrio economico</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>finanziario del Contratto stesso.</p> <p>La conseguente ulteriore riduzione del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del CdS, pertanto, non potrebbe che essere coperta attraverso una maggiore compensazione a carico della finanza pubblica.</p> <p>Come già rappresentato, si ritiene che il rischio esogeno in termini di possibile riduzione dei ricavi da traffico in capo all'IA del servizio OSP impattato debba essere a carico dell'EA, alla luce di quanto previsto dalla disciplina europea, anche laddove manchi una chiara esplicitazione nella matrice dei rischi o manchi la matrice stessa.</p> <p>Inoltre, va considerata non solo la riduzione effettiva dei ricavi, ma anche la riduzione prospettica nel caso in cui le</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>tracce impediscano il pieno raggiungimento di un sistema di offerta strutturata, alla base delle ipotesi di sviluppo del PEF.</p> <p>Analogamente, la condizione di cui alla lettera b) non ammette la verifica della compromissione dell'equilibrio economico di un CdS prossimo alla scadenza, esponendolo ad eventuali pratiche di <i>cherry picking</i> messe in atto da un nuovo entrante, con potenziali impatti anche sulle finanze pubbliche. Inoltre, con la riduzione dei ricavi da traffico, potrebbe venir meno la possibilità di bilanciare i servizi strutturalmente in perdita con servizi più remunerativi, con conseguenti maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In conformità con la normativa comunitaria (cfr.</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>Comunicazione interpretativa del Regolamento (CE) n. 1370/07, paragrafo 2.2.5), la delibera ART n. 48/2017 (Misura 4.10) autorizza infatti la combinazione di servizi a diversa redditività al fine di consentire una fornitura dei servizi di trasporto <i>“efficiente sotto il profilo dei costi”</i>, ammettendo quindi l’inclusione in un CdS di servizi a remunerazione positiva.</p> <p>Con riferimento alla condizione di cui alla lettera c), si osserva che l’articolo 6 del Regolamento di esecuzione 2018/1795 prevede che: <i>“qualora l’Autorità competente abbia concesso diritti di esclusiva all’impresa ferroviaria che adempie un Contratto di Servizio pubblico [...], l’esistenza di tale diritto non impedisce che l’accesso sia concesso a un richiedente affinché effettui un</i></p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p><i>nuovo servizio ferroviario per passeggeri, a condizione che tale accesso non comprometta l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico".</i> In aggiunta, il regolamento citato prevede che, nella disamina della richiesta del test di equilibrio economico, l'organismo di regolamentazione debba tenere in considerazione il valore di tali diritti di esclusiva.</p> <p>In ogni caso, la condizione sub c) è aprioristicamente escludente, scartando la possibilità per Trenitalia di ricorrere all'EET a tutela dei propri CdS per la presenza di servizi ferroviari a mercato che non presentino caratteristiche di sostituibilità dal lato della domanda rispetto ai servizi del CdS in sovrapposizione. Ciò si pone peraltro in contrasto con il principio di non</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>discriminazione della metodologia sancito dall'articolo 14.1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795.</p> <p>Sulla base delle considerazioni sopra esposte, si propone di eliminare il punto 3.3 del documento posto in consultazione e, conseguentemente, di eliminare il punto 3.4, nonché i riferimenti ai requisiti di ammissibilità menzionati nella Misura 2.2 del documento posto in consultazione.</p>
Misura 3 – Procedura per l'effettuazione dell'esame dell'equilibrio economico e criteri di valutazione	3.5	L'Autorità verifica se tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto OSP si registri un'effettiva sostituibilità. Tale valutazione è effettuata verificando la sostituibilità dal lato della domanda, tenendo conto di: tempi di percorrenza, orari, frequenze giornaliere e settimanali, numero e	L'Autorità verifica se tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto OSP si registri un'effettiva sostituibilità. Tale valutazione è effettuata verificando la sostituibilità dal lato della domanda, tenendo conto di: tempi di percorrenza, orari, frequenze giornaliere e settimanali, numero e prossimità delle fermate, numero di coincidenze, livello di capacità teorica dell'offerta, e,	Si ritiene che tra gli elementi da considerare ai fini della valutazione dell'effettiva sostituibilità del nuovo servizio con i servizi OSP sia necessario includere anche il livello di tariffe offerte e la tipologia di utenza, in quanto elementi caratterizzanti della medesima.



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		prossimità delle fermate, numero di coincidenze, livello di capacità teorica dell'offerta e, eventualmente, anche del livello di tariffe offerte, tipologie di utenza anche sulla base dei diversi titoli di viaggio proposti.	eventualmente, anche del livello di tariffe offerte, tipologie di utenza anche sulla base dei diversi titoli di viaggio proposti.	
Misura 3 – Procedura per l'effettuazione dell'esame dell'equilibrio economico e criteri di valutazione	3.6	Se il nuovo servizio presenta caratteristiche che lo qualificano come “ad alto valore”, tali da renderlo manifestamente non sostituibile con i servizi oggetto del contratto OSP riferiti alle stesse relazioni origine/destinazione, l'Autorità non procede ulteriormente e concede l'accesso al nuovo servizio, comunicando le risultanze delle proprie analisi alle parti interessate. Un nuovo servizio si intende ad alto valore se sono presenti, anche disgiuntamente, le seguenti caratteristiche: a) integrazione in un pacchetto commerciale (anche in un unico biglietto o abbonamento)	Se il nuovo servizio presenta caratteristiche che lo qualificano come “ad alto valore”, tali da renderlo manifestamente non sostituibile con i servizi oggetto del contratto OSP riferiti alle stesse relazioni origine/destinazione, l'Autorità non procede ulteriormente e concede l'accesso al nuovo servizio, comunicando le risultanze delle proprie analisi alle parti interessate. Un nuovo servizio si intende ad alto valore se sono presenti, anche disgiuntamente, le seguenti caratteristiche: a) integrazione in un pacchetto commerciale (anche in un unico biglietto o abbonamento) di più modalità e tipologie (di linea e non di linea) di trasporto e di servizi diversi; elevate condizioni di qualità tecnica e/o	La categoria di nuovo servizio ferroviario “ad alto valore” non risulta prevista nella normativa di riferimento, né è riscontrabile nelle metodologie adottate dagli Organismi di regolazione citati nella RI. Anche in questo caso, la misura proposta appare non coerente con la finalità della norma europea che, come detto, richiede, senza esclusioni, la verifica caso per caso per valutare le peculiarità e gli impatti specifici del nuovo servizio sul singolo CdS. In ogni caso, ferma restando la contrarietà di Trenitalia, l'impostazione sopra descritta è



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>di più modalità e tipologie (di linea e non di linea) di trasporto e di servizi diversi;</p> <p>elevate condizioni di qualità tecnica e/o commerciale offerte all'utenza, riferite, a titolo non esaustivo, a: condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo.</p>	<p>commerciale offerte all'utenza, riferite, a titolo non esaustivo, a: condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo.</p>	<p>carente sotto più profili.</p> <p>In primo luogo, non sono state incluse tra le caratteristiche del c.d. servizio "ad alto valore", le politiche di <i>pricing</i> del servizio proposto che, se confrontate con quelle del servizio OSP già attivo, potrebbero portare ad una sottrazione di traffico a danno del servizio OSP in sovrapposizione, peraltro assoggettato a politiche tariffarie definite dall'EA.</p> <p>I c.d. servizi "ad alto valore" verrebbero esentati dall'applicazione dell'EET perché, ad avviso dell'Autorità (cfr. RI), presentano di per sé caratteristiche di non sostituibilità con i servizi OSP in sovrapposizione.</p> <p>Detta presunzione di non sostituibilità viene introdotta <i>ex novo</i> da codesta Autorità nonostante l'assenza di specifica previsione normativa</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>e non risulta pertanto condivisibile. Infatti, diversamente da quanto previsto nel documento di consultazione, anche un nuovo servizio che presenti caratteristiche che lo qualificano come “ad alto valore”, potrebbe rivelarsi sostituibile dal lato della domanda nei casi in cui la clientela percepisca nella scelta come non determinanti (o indifferenti) eventuali upgrade del nuovo servizio, sia rispetto al pacchetto commerciale proposto, che agli elementi di confort (es. WI-FI).</p> <p>Infine, pur in presenza di eventuali caratteristiche potenzialmente percepibili dall’utenza come differenzianti in termini di qualità offerta, il nuovo servizio potrebbe in ogni caso dar luogo a una migrazione della domanda con</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>effetti lesivi dell'equilibrio economico e finanziario del CdS interessato.</p> <p>Per le suddette ragioni, si ritiene che ogni nuovo servizio definito dalla Misura 1.2 a prescindere dalle caratteristiche che presenta, debba essere comunque soggetto a valutazione di sostituibilità qualora sia richiesto l'esame dell'EET.</p> <p>Alla luce di quanto espresso, si propone di eliminare il punto 3.6 del documento posto in consultazione.</p>
Misura 3 – Procedura per l'effettuazione dell'esame dell'equilibrio economico e criteri di valutazione	3.10	3.10 L'Autorità valuta l'esistenza di effetti positivi dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario in relazione a: a) vantaggi netti per i clienti: – diretti sugli utilizzatori del nuovo servizio ferroviario (condizioni di qualità tecnica e commerciale, riduzione del sovraffollamento,	L'Autorità valuta l'esistenza di effetti positivi dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario in relazione a: a) vantaggi netti per i clienti: – diretti sugli utilizzatori del nuovo servizio ferroviario (condizioni di qualità tecnica e commerciale, riduzione del sovraffollamento, possibilità di usufruire di	Con riferimento alla verifica dell'incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico e dell'esistenza di effetti positivi dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario per passeggeri -e ferme restando la centralità di una mobilità sostenibile e



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>possibilità di usufruire di tariffe integrate e differenziate, minor tempo di percorrenza, maggior scelta in termini di orari);</p> <ul style="list-style-type: none">– indiretti sugli utilizzatori dei servizi ferroviari diversi dal nuovo servizio ferroviario (in termini di prestazioni e qualità);– altri effetti, dovuti ad esternalità positive, come riduzione della congestione stradale, degli incidenti e delle emissioni inquinanti in ragione della quota di domanda sottratta alla mobilità privata, con positivi effetti di ampliamento della mobilità collettiva del territorio di riferimento; <p>[...]</p>	<p>tariffe integrate e differenziate, minor tempo di percorrenza, maggior scelta in termini di orari);</p> <ul style="list-style-type: none">– indiretti sugli utilizzatori dei servizi ferroviari diversi dal nuovo servizio ferroviario (in termini di prestazioni e qualità);– altri effetti, dovuti ad esternalità positive, come riduzione della congestione stradale, degli incidenti e delle emissioni inquinanti in ragione della quota di domanda sottratta alla mobilità privata, con positivi effetti di ampliamento della mobilità collettiva del territorio di riferimento; <p>[...]</p>	<p>l'importanza di limitare gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai sistemi di trasporto- si ritiene che debbano essere computati gli eventuali benefici netti riferibili ai clienti in conformità al disposto del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 (cfr. articolo 10 paragrafo 5 lettera a).</p>

Si trasmettono in allegato le osservazioni in relazione alla “Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico” di cui alla Delibera n. 86/2020 di codesta Autorità .

Cordiali saluti

Trenitalia SpA

Informazione Pubblica