

Spettabile
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE
DEI TRASPORTI
Via Nizza, 230
10126 TORINO

A mezzo pec a: pec@pec.autorita-trasporti.it

**OGGETTO: OSSERVAZIONI DI TRENORD S.R.L. ALL'ALLEGATO A DELLA DELIBERA ART N. 86/2020
"METODOLOGIA PER L'ESAME DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO"**

Spettabile Autorità di Regolazione dei Trasporti,
con la presente trasmettiamo in allegato le Osservazioni di Trenord in relazione all'Allegato
"A" della Delibera in oggetto.

Distinti saluti.

TRENORD S.R.L.
Funzione Legale & Privacy
Il Dirigente Responsabile
Avv. Yari Mori

Spettabile
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE
DEI TRASPORTI
Via Nizza, 230
10126 TORINO

A mezzo pec a: pec@pec.autorita-trasporti.it

**OGGETTO: OSSERVAZIONI DI TRENORD S.R.L. ALL'ALLEGATO A DELLA DELIBERA ART N. 86/2020
"METODOLOGIA PER L'ESAME DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO"**

Spettabile Autorità di Regolazione dei Trasporti,
con la presente trasmettiamo in allegato le Osservazioni di Trenord in relazione all'Allegato
"A" della Delibera in oggetto.

Distinti saluti.

TRENORD S.R.L.
Funzione Legale & Privacy
Il Dirigente Responsabile
Avv. Yari Mori

OSSERVAZIONI DI TRENORD S.R.L.
ALLA DELIBERA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
N. 86 DEL 23 APRILE 2020
ALLEGATO A

*“Regolazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie per l'offerta di un nuovo servizio di trasporto passeggeri.
Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del Regolamento della Commissione n. 1795/2018”*

PREMESSA

In linea generale, si osserva che l'Allegato A della Delibera n. 86/2020 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito, "ART") non specifica parametri di riferimento sulla base dei quali verrebbe effettuato l'esame dell'equilibrio economico (EET Economic Equilibrium Test) degli operatori che a seguito di contratto di servizio gestiscono tratte ferroviarie sulle quali altri operatori intendono offrire il medesimo servizio a mercato.

Tale Allegato si limita infatti ad enucleare le procedure e le condizioni per procedere all'esame dell'equilibrio economico.

L'Allegato A della citata Delibera è eccessivamente generico nell'individuare il livello con riferimento al quale si debba considerare compromesso l'equilibrio economico del contratto di servizio dei citati operatori.

In altri Paesi europei, invece, vengono fornite indicazioni precise a tale riguardo: a titolo esemplificativo, per quanto riguarda il documento contenente la metodologia per l'effettuazione dell'EET pubblicato dal regolatore olandese, l'Autoriteit Consument & Markt, il principale elemento di novità in esso contenuto rispetto a quanto previsto nel Regolamento della Commissione Europea n. 1795/2018 consiste nell'introduzione di un valore-soglia per la negazione dell'accesso al soggetto proponente il nuovo servizio ferroviario passeggeri. In particolare, viene analizzato il tasso interno di rendimento del Contratto di servizio nella sua interezza e per tutta la sua durata, la cui riduzione - se superiore all'1% - conduce al rigetto della richiesta di accesso, mentre - se inferiore allo 0,2% - comporta l'accoglimento dell'istanza di accesso. Per valori intermedi, la valutazione dipende dagli elementi pertinenti al caso di specie complessivamente considerati.

* * *

QUESITO 1

Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alla definizione di "modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente".

Nessuna osservazione.

* * *

QUESITO 2

Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alla definizione di "nuovo servizio ferroviario ad alto valore".

Per definire ad alto valore un nuovo servizio ferroviario, lo stesso dovrebbe avere caratteristiche profondamente diverse da quello svolto dall'incumbent (ad esempio, servizio point to point senza fermate intermedie) con servizi esclusivi a bordo.

Si ritiene che debba escludersi l'aspetto relativo all'integrazione commerciale con altre modalità di trasporto.

* * *

QUESITO 3

Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alle condizioni di cui ai punti 3.1 e 3.3.

Si osserva anzitutto che l'art. 3 non prevede alcuna tempistica entro cui il soggetto richiedente possa avanzare all'ART la richiesta di esame dell'EET.

Si ritiene quindi necessario che vengano stabiliti termini precisi al riguardo.

Con specifico riguardo al punto 3.3., si ritiene necessario:

- eliminare i casi di non ammissibilità delle richieste di esame dell'EET di cui alle lettere a), b) e c) del punto in questione ed in generale qualsiasi caso di non ammissibilità di dette richieste;
- prevedere l'ammissibilità in ogni caso delle richieste di esame dell'EET;
- prevedere l'obbligo di default in capo all'ART di valutare qualsiasi richiesta di esame dell'EET;
- prevedere termini entro cui l'ART è tenuta ad effettuare la valutazione delle richieste di esame dell'EET e comunicare gli esiti della stessa.

* * *

QUESITO 4

Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito agli elementi da considerare ai fini della valutazione della effettiva sostituibilità del nuovo servizio con i servizi OSP.

Nessuna osservazione.

* * *

QUESITO 5

Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito al calcolo dell'incidenza finanziaria netta sull'equilibrio del contratto di servizio e sui relativi parametri di riferimento.

L'incidenza finanziaria netta da valutare è relativa all'equilibrio del contratto di servizio nel suo complesso. Nella definizione e stipula di un contratto di servizio, si valutano la sostenibilità e l'equilibrio economico finanziario che deriva anche dal "sistema" dell'intero perimetro dei servizi e soprattutto si indicano *Key Performance Indicators* determinati secondo i criteri ed i principi definiti nella delibera dell'ART n. 120/2018 del 29 novembre 2018, in termini di costi e di ricavi efficienti.

Devono pertanto essere valutati attentamente gli impatti non solo sui ricavi e costi complessivi ma anche sugli indicatori unitari di efficienza dei costi e di efficienza dei ricavi oggetto dei servizi e da garantire nel contratto di servizio sottoscritto.

In tal senso, la riduzione dell'indicatore del ricavo a treno*km e del ricavo a posto*km possono comportare la mancanza di equilibrio del contratto ed il mancato raggiungimento dei ricavi attesi e dei KPI obiettivo fissati nel contratto di servizio.

Parimenti, gli indicatori di efficienza dei costi possono essere danneggiati da modifiche del perimetro dei servizi e dal venir meno di dinamiche industriali efficienti nella produzione del servizio, condizionando il raggiungimento degli obiettivi di efficienza fissati nel contratto di servizio tra le parti.

Inoltre, andranno ben valutati gli impatti degli investimenti (relativi al materiale rotabile ma anche alla innovazione e a progetti riferiti al miglioramento del rapporto con la clientela e alla migliore accessibilità ai servizi) previsti ed avviati dall'impresa ferroviaria nel corso della durata del contratto di servizio.

La modifica del perimetro dei servizi o la riduzione dei ricavi attesi può comportare una riduzione della equa remunerazione del capitale investito a danno dell'impresa ferroviaria.

Rimane in capo all'Ente affidante garantire l'equilibrio del contratto e la equa remunerazione del capitale investito nel caso di modifica delle condizioni contrattuali.

* * *

QUESITO 6

Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate per poter considerare notevole la compromissione dell'equilibrio economico di un contratto OSP.

Si ritiene eccessivamente generica la locuzione "notevole" in relazione alla compromissione dell'equilibrio economico di un contratto OSP.

A sostegno di tale osservazione, si richiama quanto indicato dal regolatore francese (cui si fa riferimento nella stessa Relazione Illustrativa) secondo cui l'espressione "notevole" è troppo vaga e non si presta ad una definizione normativa.

* * *

QUESITO 7

Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alla possibilità di procedere al riesame dell'EET di cui al punto 3.13.

Nella frase *“La decisione dell’Autorità precisa le condizioni alle quali le parti interessate possono chiedere un riesame della decisione adottata entro un mese dalla relativa notifica”*, si richiede di sostituire l’espressione *“entro un mese”* con *“entro 3 mesi”*.

Si ritiene inoltre necessario nel punto 3.13 inserire una clausola secondo cui, decorso un anno dall’avvio del nuovo servizio a mercato, l’incumbent potrà richiedere all’ART - che sarà tenuta ad effettuare la relativa valutazione - un nuovo esame dell’ETT a seguito della verifica del reale servizio svolto dal nuovo operatore e sui reali impatti sul business aziendale dell’incumbent stesso.

Invio di documento protocollato

Oggetto: OSSERVAZIONI DI TRENORD S.R.L. ALL'ALLEGATO A DELLA
DELIBERA ART N. 86/2020 "METODOLOGIA PER L'ESAME DELL'EQUILIBRIO
ECONOMICO"

N Protocollo: 7968

Data protocollo: 02/07/2020

Protocollato da: TLN - TRENORD SrL

Allegati: 3