

Prot. 228/2021

Assago, 26/03/2021

**Oggetto: Delibera n. 23/2021 - Misure per l'applicazione del pedaggio afferente al pacchetto minimo di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale sulla direttrice Verona – Brennero in ottemperanza alla sentenza TAR Piemonte, 13 dicembre 2020, n. 835.**

Spett.le ART,

Trasmettiamo di seguito le osservazioni e proposte di Captrain Italia:

MISURA	PUNTO	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
1	1.1	limitatamente ai giorni in cui il gestore dell'infrastruttura prevede interruzioni programmate in orario (IPO) notturne sulla linea stessa	per i sette giorni della settimana in cui il gestore dell'infrastruttura prevede interruzioni programmate in orario (IPO) notturne sulla linea stessa	L'impresa ferroviaria, se deve modificare i treni in gestione programmata, deve poter disporre di un calendario settimanale uniforme ai fini della effettiva utilizzabilità della fascia notturna ampliata
1	1.2	è simmetricamente ampliata di un periodo pari alla finestra temporale prevista per dette IPO.	è ampliata la tariffa notturna alla fascia oraria diurna.	L'ampliamento simmetrico pari alla finestra temporale prevista per le IPO va a cadere nell'orario di servizio serale e mattutino a capacità non equivalente alle ore sottratte dalle IPO per la concorrenza dei treni passeggeri che hanno la precedenza e marginalizzano gli <i>slots</i> effettivamente disponibili. Inoltre, le imprese ferroviarie già penalizzate dalla presenza di lavori notturni, si vedrebbero limitare la scelta di orari alternativi a delle fasce limitate prestabilite. Al fine di mitigare tale effetto si richiede l'estensione della fascia oraria a cui applicare la tariffa notturna. Si ricorda infatti che le imprese ferroviarie basano la scelta delle tracce sulle necessità produttive dei clienti. Gli attori coinvolti durante un trasporto sono molteplici ed includono a titolo esemplificativo ma non esaustivo: imprese ferroviarie estere, terminalisti, operatori di manovra. Risulta pertanto necessario concedere alle imprese ferroviarie la massima flessibilità al fine di potersi adattare al meglio alle limitazioni di cui sono oggetto.

	1.1	l'articolazione per sub-segmenti di mercato di cui al paragrafo 6.3.1.2 del medesimo PIR 2021	l'articolazione per sub-segmenti di mercato di cui al paragrafo 6.3.1.2. del medesimo PIR2021 (*) (*). Pari allargamento è applicato agli anni pregressi, a partire dall'orario di servizio 2017-2018 con conseguente riconteggio delle tariffe già fatturate da RFI	Il pari allargamento a partire dall'orario di servizio 2017-2018 è l'unica misura che consente di ripristinare una corretta fruibilità della linea per il tempo pluriennale interessato dalle IPO che è già maturato
--	-----	---	---	--

Si ritiene inoltre importante sottolineare che sebbene la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale n. 835 del 2020, abbia ad oggetto la direttrice Verona-Brennero, riscontriamo da anni le medesime limitazioni e distorsioni rilevate da Rail Traction Company S.p.A su numerose linee ferroviarie situate sul territorio nazionale che soffrono dei medesimi vincoli strutturali.

Tali distorsioni creano rilevanti problematiche e penalizzazioni a carico delle imprese ferroviarie, costrette a circolare durante le ore diurne ed esponendole a rilevanti ritardi, dovendo così adeguare non solo la propria programmazione ma anche quella dei propri clienti e degli attori coinvolti nel trasporto. Ciò comporta un notevole aggravio di costi a carico delle stesse imprese ferroviarie, le quali si trovano impossibilitate a fruire delle tariffe notturne per tracce previamente concordate con il Gestore dell'Infrastruttura.

Giova sottolineare che come indicato nella sentenza summenzionata *“il procedimento di reclamo consenta all’Autorità di adottare (tra l’altro previa consultazione delle “parti interessate”, platea più ampia del solo reclamante) misure correttive anche di carattere generale.”*, continua, *“tali da non indurre ulteriori distorsioni (andando a beneficio di un singolo) bensì correggere l’effetto di oggettiva vanificazione del quadro regolatorio che si è venuta a creare nella situazione di specie.”*

Urge pertanto un intervento da parte dell’Autorità dei Trasporti affinché applichi il principio secondo il quale in caso di interruzioni programmate notturne la relativa tariffa venga estesa a tutta la fascia diurna per tutte le linee della rete ferroviaria italiana interessate da tali limitazioni e non solo a porzioni di essa.

Cordiali saluti

Il rappresentante legale

Ing. Mauro Pessano

