

Roma, 09/03/2023

U2023/0100/DGE/Fe.Uf

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
art@autorita-trasporti.it  
pec@pec.autorita-trasporti.it

**Conferenza Permanente per i rapporti  
tra lo Stato, le Regioni e le Province  
Autonome di Trento e Bolzano**  
segdirettorecsr@governo.it  
statoregioni@mailbox.governo.it

**Oggetto: Oggetto: Osservazioni alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso  
posta in consultazione da ART (Delibera 11/2023)**

La presente in riscontro alla Delibera ART n. 11 del 27 gennaio 2023 con la quale è stato avviato procedimento di revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Riteniamo opportuno sollevare alcune problematiche che sono state rilevate nel corso delle consultazioni.

Si evidenzia il problema che si pone nel passaggio tra l'azienda e l'ente concedente per l'applicazione delle norme alle ferrovie regionali. Essendo previsto uno schema di proposta tariffaria a giugno, i tempi non risultano congrui per consentire l'adeguamento delle nuove normative.

In aggiunta, le Aziende Associate hanno rilevato un problema interpretativo della Delibera, dalla quale secondo la loro opinione si evince che nel 2024 vi sia ancora l'applicazione in via transitoria dei livelli tariffari precedentemente determinati, seppur indicizzati. Si ritiene necessaria una precisazione su come questa previsione si coordini con i termini ipotizzati, poiché nell'eventualità di elaborazione di un nuovo schema di proposta tariffaria a giugno, l'entrata in vigore risulterebbe inconciliabile con la previsione dell'applicazione nel 2024 della vecchia proposta tariffaria.

Inoltre, la scelta dell'anno ponte in tempi così ravvicinati costringerebbe ad assumere come riferimento anni non molto probanti come il 2020 e il 2021.

Per maggiore dettaglio, si rimettono in allegato le osservazioni pervenute dalle Associate, relativamente alle misure indicate nell'Allegato A.

Si resta a disposizione e si inviano i nostri cordiali saluti.

**Il Presidente della Sezione Trasporto Ferroviario**

Ing. Massimo Nitti



Numero di allegati: 1

**OSSERVAZIONI ALLA REVISIONE DEI CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI CANONI DI ACCESSO POSTA IN CONSULTAZIONE DA ART (DELIBERA 11/2023)**

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa della osservazione/ /motivazione sottesa alla proposta di modifica/integrazione
3	<i>Inserimento di nuovo punto (2)</i>	<b>2. Il primo Periodo tariffario normato dalla presente Delibera per la rete ferroviaria nazionale è il quinquennio 2024-2028</b>	<i>Si ritiene opportuno per chiarezza esplicitare fin dall'inizio quanto si dedurrà nel seguito dal testo delle misure 10.2.6 e 31.2.1.</i>
4.3.5	Entro il 30 novembre dell'anno ponte ( <i>To</i> ), l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione.	Entro il <b>31 ottobre</b> dell'anno ponte ( <i>To</i> ), l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione.	<i>Il termine del 30 novembre indicato da ART è troppo vicino alla data di pubblicazione del PIR (prima metà di dicembre), non sussisterebbero i tempi tecnici per recepirvi eventuali correttivi prescritti da ART. Si ritiene pertanto necessario che la tempistica per la definizione del pedaggio sia svincolata da quella per l'aggiornamento annuale del PIR.</i>
50.2*	<i>Efpp:</i> rappresenta le entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, nella misura afferente alle attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale. Dette entrate comprendono l'ammontare della contribuzione assicurata, da parte dell'Ente territoriale competente, alla gestione dell'indicata infrastruttura e determinata, a valle della determinazione dell'ammontare totale del canone previsto. In ragione dell'esistenza di un gettito non nullo dei canoni e dei corrispettivi (vedi Rc), non possono coprirne la totalità dei costi;	<i>Efpp:</i> rappresenta le entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, nella misura afferente alle attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale. Dette entrate comprendono l'ammontare della contribuzione assicurata, da parte dell'Ente territoriale competente, alla gestione dell'indicata infrastruttura <b>e determinata, a valle della determinazione dell'ammontare totale del canone previsto.</b> In ragione dell'esistenza di un gettito non nullo dei canoni e dei corrispettivi (vedi Rc), non possono coprirne la totalità dei costi;	<i>La frase che si propone eliminare precostituisce una subordinazione alle decisioni ART di quelle della Regione in materia di finanziamento delle infrastrutture ferroviarie, che non è non prevista dalle disposizioni legislative vigenti.</i>
50.2.bis	<i>Inserimento di nuovo punto (2bis)</i>	<b>2bis. I valori minimi e massimi ammissibili per gli importi medi unitari delle componenti del canone sono derogabili, assicurando adeguata gradualità nel corso del Periodo tariffario, alla luce di variazioni significative dei contributi pubblici alla gestione dell'infrastruttura assicurati dalla gestione territoriale competente</b>	<i>L'inserimento vuole evitare che limiti rigidi di variabilità del canone medio unitario possano pregiudicare l'equilibrio economico e finanziario di GI in caso di variazioni significative dei contributi regionali. Ciò anche considerando che Periodo tariffario, Contratto di Servizio e Finanziamenti regionali alla infrastruttura hanno orizzonti temporali differenti.</i>

50.3	<p>il GI regionale o l'AB determina, secondo le misure del presente Titolo e di concerto con l'Amministrazione regionale territorialmente competente il livello dei canoni (componente A ed eventuale componente B ai fini della eventuale, parziale copertura dei costi ulteriori a quelli diretti) e dei corrispettivi da applicare ai servizi ferroviari circolanti sulla rete di competenza.</p>	<p><i>Si chiede la necessità di coinvolgere pienamente gli EE.AA. considerando il loro ruolo.</i></p>
------	--	---

**“\*”** : la Regione Veneto prevede un budget per il Gestore dell’Infrastruttura con previsione triennale, chiedendo a giugno dell’anno precedente conferma o motivata variazione di quanto previsto per l’anno seguente. Successivamente a gennaio/febbraio viene confermato il contributo.

52.1	<p>La determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria regionale, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, è effettuata nel corso del primo anno del periodo tariffario quinquennale stabilito alla Misura 4 per l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale annualità rappresenta, per l'infrastruttura ferroviaria regionale, il c.d. Anno ponte, ossia l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI della rete regionale o l'AB, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono agli adempimenti inerenti alla elaborazione e alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni.</p>	<p><b>Il Periodo tariffario quinquennale per le infrastrutture ferroviarie regionali è posticipato di un anno rispetto a quello stabilito per l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Pertanto:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) La determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria regionale, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, è effettuata nel corso del primo anno del periodo tariffario quinquennale stabilito alla Misura 4 per l'infrastruttura ferroviaria nazionale.</li> <li>b) Tale annualità rappresenta, per l'infrastruttura ferroviaria regionale, il c.d. Anno ponte, ossia l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI della rete regionale o l'AB, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono agli adempimenti inerenti alla elaborazione e alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni.</li> </ul>	<p><i>La precisazione si ritiene necessaria a evitare ambiguità nell'interpretazione del testo a seguire</i></p>
52.2	<p>Conseguentemente, entro il termine previsto per la trasmissione del PIR, la cui prima bozza deve essere pubblicata entro il 30 giugno dell'anno ponte, il GI della rete regionale trasmette all'Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione prevista al paragrafo 4.3, in riferimento al canone per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria, con esclusivo riferimento a quanto previsto al punto 1, lettere a), b), c), f), g) (con esclusione degli <i>output</i> del modello previsionale della domanda di cui alla Misura 8) e h).</p>	<p>Conseguentemente, entro il <b>31 luglio</b> dell'anno ponte, il GI della rete regionale trasmette all'Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione prevista al paragrafo 4.3, in riferimento al canone per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria, con esclusivo riferimento a quanto previsto al punto 1, lettere a), b), c), f), g) (con esclusione degli <i>output</i> del modello previsionale della domanda di cui alla Misura 8) e h).</p>	<p><i>Per poter proporre il canone è necessario siano stati consolidati il bilancio e la contabilità regolatoria dell'anno precedente, cosa che non avverrà prima di maggio. Il termine del 30 giugno indicato da ART è troppo ravvicinato, e non sussisterebbero i tempi tecnici perché GI possa adempiere.</i></p> <p><i>Si ritiene pertanto necessario che la tempistica per la definizione del pedaggio sia svincolata da quella per l'aggiornamento annuale del PIR (vedasi anche l'osservazione formulata per la Misura 3).</i></p>