

Spett.le AUTORITA' di
REGOLAZIONE dei TRASPORTI
pec@pec.autorita-trasporti.it

OGGETTO: Delibera n. 11/2023 del 27 gennaio 2023

“Consultazione sulla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”

L’Agenzia per la Mobilità Piemontese è l’ente affidatario della concessione di servizio pubblico ferroviario alle seguenti imprese che operano in regione Piemonte:

- Trenitalia S.p.A. per le linee di ambito metropolitane (Contratto SFM) nonché per e linee regionali (Contratto SFR);
- BLS AG per il servizio sulla tratta frontaliera Iselle – Domodossola;
- GTT S.p.A. per la linea di ambito metropolitana Torino – Germagnano – Ceres che serve l’aeroporto internazionale Sandro Pertini nel comune di Caselle T.se, che sarà collegata al passante ferroviario di Torino a far data dal prossimo mese di dicembre.

L’Agenzia è pertanto l’Ente che gestisce i Contratti di Servizio, programma i servizi, ne verifica qualità e regolarità ed eroga ai medesimi operatori le compensazioni economiche per gli obblighi imposti dai contratti medesimi.

Per tal motivo, pur non entrando negli aspetti tecnici, riteniamo che la revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso costituisca una occasione importante per rendere il trasporto pubblico ferroviario più performante, efficace ed efficiente.

Questi ultimi aspetti sono sicuramente rilevanti in una regione come la nostra in cui il sistema ferroviario presenta i seguenti aspetti diversificati fra loro. Nella fattispecie:

- In regione sono presenti alcune linee con traffico molto elevato per cui è necessario garantire una circolazione il più possibile fluida e limitare le perturbazioni e le interruzioni di servizio;
- è attivo nel nodo di Torino il “Servizio Ferroviario Metropolitano” – SFM - destinato ad avere sempre più importanza nella mobilità di corto raggio (ad esempio interna alla città e fra il capoluogo e l’aeroporto) con caratteristiche di elevata frequenza assimilabili ai servizi di trasporto di massa urbani e suburbani;
- sono presenti linee che per le stesse caratteristiche del territorio registrano bassi livelli di utenza e scarso traffico; in queste tratte è prevalente la necessità di garantire la sostenibilità economica dell’esercizio (basti pensare alle diverse linee regionali in cui attualmente il servizio è sospeso).

Non ultimo si opera in un quadro contingente in cui la mobilità generale e, in particolare, quella sui sistemi di trasporto pubblico che, dopo la drammatica contrazione per l'emergenza sanitaria, ricomincia ad incrementare a fronte di risorse pubbliche per il servizio stabili ma costanti e, viceversa, a fronte di costi di esercizio crescenti.

Appare quindi necessario e urgente garantire nei diversi ambiti un servizio affidabile e economicamente sostenibile.

Riteniamo che lo sviluppo delle nuove tecnologie, gli ingenti investimenti avvenuti negli ultimi anni sulla infrastruttura ferroviaria e quelli previsti nell'immediato futuro, non solo permettano di perseguire le diverse necessità garantendo e migliorando, allo stesso tempo, la sicurezza del sistema, ma debbano essere utilizzate per incrementare gli indici di affidabilità regolarità, puntualità che l'infrastruttura fornisce all'impresa ferroviaria, nonché per incrementare la velocità commerciale standard di esercizio ammessa sull'infrastruttura; con velocità commerciale standard si intende la velocità massima ottenibile dalla traccia in funzione della velocità di fiancata e del convoglio utilizzato.

Seguendo lo schema proposto da codesta Autorità, tra le diverse tematiche affrontate nel procedimento di revisione ci preme evidenziare le seguenti che, ritenute importanti, siano da essere recepite nel documento in consultazione; si tratta sostanzialmente dei seguenti aspetti:

- **regolazione del sistema de pedaggio con metodologia Price-Cap**
- **trasparenza verso l'Ente, tramite l'IF concessionaria di servizi in OdS, attraverso fatturazione separata per singolo Contratti di Servizio, e rendicontazione**

per i quali si forniscono alcuni elementi, non esaustivi, di intervento sul testo della delibera:

<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
2.1	... si basano su un modello regolatorio caratterizzato da :	c1) definizione di obiettivi di qualità del servizio reso all'IF; c2) applicazione del metodo del price-cap	Il modello deve tenere conto sia dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico per la gestione dell'IFN, sia il contenimento dei canoni di accesso per le IF e degli EA in funzione della qualità del servizio fruito
3.1	La determinazione i) da parte del GI, ai sensi dell'art. 17 :	... a1) deve essere correlata agli obiettivi di qualità del servizio reso all'IF	La tariffa deve essere proporzionata al livello di qualità ed affidabilità che l'impresa ferroviaria riesce ad ottenere nell'utilizzo dell'infrastruttura in termini di Qualità (declinata in affidabilità, regolarità, puntualità)
6.1.	Da esso deriva che : $Rc = \dots + Ec$	Da esso deriva che : $Rc = \dots + Ec - (Qr)$	Qr = indicatore di qualità effettivo del servizio esercito sull'infrastruttura delle singole Regioni e province Autonome Il valore di Qr è calcolato come media annuale ponderata per singola Regione/Provincia autonoma, di un

			insieme di indicatori di qualità erogata alle imprese ferroviarie
10.5	Aggiornamento annuale dei livelli tariffari	e) livello effettivo della qualità erogata alle Imprese ferroviarie	L'aggiornamento ordinario delle tariffe deve fare riferimento ad un meccanismo di "price cap" che impegna il gestore a una riduzione graduale delle tariffe in caso di mancato rispetto degli indici di Qualità per Regione/Provinciati autonoma
10.6	Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio		Il risultato dell'applicazione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari che l'ART introdurrà, correlati alla misurazione degli indicatori di qualità del servizio, dovranno essere resi noti all'Ente concedente il Contratto di servizio regionale. A maggior ragione, in virtù della massima trasparenza ricercata nei rapporti con i GI, si chiede che quest'ultimo fornisca separatamente, in forma diretta all'EC, il valore dei canoni di accesso per ciascun Contratto di Servizio.
28.1	Componente A del pedaggio	d1) velocità standard per tipologia treno/tratta	Nella modulazione della componente A si fa riferimento alla velocità del treno. Occorre confrontare la velocità del treno (consentita da GI) con la velocità comm.le standard per ciascuna categoria di servizi (metropolitano, regionale, veloce,..) e ciascuna tratta; gli scostamenti fra velocità standard e velocità del treno rappresentano un indice di qualità.
58, 62, 65	3 bis	Nell'abito di ciascuna classe il GI è tenuto a separare con evidenza contabile i pedaggi, i premi e le penalità, la tariffa ed il relativo andamento del price-cap in funzione degli indicatori di qualità per singolo Contratto soggetto ad ods	Per l'insieme dei treni afferenti ad un singolo Contratto di Servizio, e per singolo anno/frazione di anno, per il quale l'IF utilizza l'infrastruttura, il GI fornisce specifica fatturazione con il dettaglio degli elementi indicati

Infine, in linea generale, si ritiene fondamentale assicurare la velocizzazione complessiva del servizio nell'attivazione dei grossi investimenti in materia di sicurezza e di innovazione tecnologica per renderlo più appetibile verso gli utenti e contemporaneamente più sostenibile dal punto di vista tecnico ed economico.

Certi dell'attenzione che riserverete alle ns osservazioni, si resta disponibili per qualsivoglia ulteriore informazione e si inviano distinti saluti,

Il Direttore Generale

Cesare Paonessaⁱ

ⁱ Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.