

**Principi e criteri per la determinazione dei canoni
di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Annesso 1 alle Misure di Regolazione

SOMMARIO

1. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO	8
1.1 Inquadramento generale	8
1.1.1 <i>La Delibera n. 70/2014</i>	8
1.1.2 <i>La Delibera n. 86/2014</i>	8
1.1.3 <i>Le tematiche oggetto di approfondimento nella "Call for Inputs"</i>	9
1.1.4 <i>I riscontri alla "Call for Inputs"</i>	9
1.1.5 <i>Ulteriori approfondimenti: gli incontri con il gestore dell'infrastruttura</i>	10
1.1.6 <i>La Delibera n. 61/2015</i>	10
1.1.7 <i>Gli esiti della Consultazione, le valutazioni dell'Autorità e l'atto di regolazione</i>	10
1.1.8 <i>Le osservazioni pervenute nel corso della consultazione</i>	11
2. TITOLO I - ASPETTI GENERALI	14
Capo I. Principi e criteri di imposizione dei Canoni	14
2.1 Introduzione	14
2.2 Misura 1 - Oggetto della regolazione	14
2.2.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	14
2.2.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	14
2.3 Misura 2 - Modello Regolatorio	15
2.3.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	15
2.3.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	15
2.3.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	16
2.4 Misura 3 - Periodo tariffario	17
2.4.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	17
2.4.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	17
2.4.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	19
2.5 Misura 4 - Procedimento di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri dell'Autorità	19
2.5.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	19
2.5.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	19
2.5.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	24
3. TITOLO II - REGOLAZIONE ECONOMICA – PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (PMdA)	30
Capo II. Aspetti generali della regolazione del PMdA	30
3.1 Misura 5 - Ambito di applicazione	30
3.1.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	30
3.1.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	30
3.1.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	30
3.2 Misura 6 - Principio di correlazione ai costi	30
3.2.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	30
3.2.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	31
3.2.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	32
3.3 Misura 7 - Modello Regolatorio: costi diretti	38
3.3.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	38
3.3.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	38
3.3.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	38
3.4 Misura 8 - Modello Regolatorio: tariffa media unitaria	39
3.4.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	39
3.4.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	39
3.4.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	39
3.5 Misura 9 - Modello Regolatorio: modulazione tariffaria	40
3.5.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	40

3.5.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	40
3.5.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	40
3.6 Misura 10 Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni	41
3.6.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	41
3.6.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	43
Capo III. Costing del PMdA.....	45
3.7 Misura 11 Categorie di costi ed equilibrio economico del GI.....	45
3.7.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	45
3.7.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	45
3.8 Misura 12 - Periodo temporale di riferimento dei costi.....	45
3.8.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	45
3.9 Misura 13 - I Costi Diretti, ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.....	45
3.9.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	45
3.9.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	45
3.10 Misura 14 - I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria	45
3.10.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	45
3.10.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	46
3.11 Misura 15 - Perimetro dei costi operativi (Opex)	46
3.11.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	46
3.11.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	46
3.12 Misura 16 - Perimetro dei costi di capitale (capex): Valore netto contabile delle immobilizzazioni.....	46
3.12.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	46
3.12.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	46
3.13 Misura 17 - Perimetro dei costi di capitale (capex): Ammortamenti	48
3.13.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	48
3.13.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	48
3.14 Misura 18 - Costi di capitale (capex): Capitale Investito Netto (CIN)	48
3.14.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	48
3.15 Misura 19 - Costi di capitale (capex): Valore residuo dell'infrastruttura	48
3.15.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	48
3.15.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	48
3.16 Misura 20 - Costi di capitale (capex): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto	49
3.16.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	49
3.16.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	49
Capo IV. Pricing del PMdA.....	52
3.17 Introduzione.....	52
3.18 Composizione del canone e sua correlazione ai costi (misure 21, 22, 23, 27)	52
3.18.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	52
3.18.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	53
Principi di modulazione del pedaggio e criteri applicativi per le relative componenti.....	56
3.19 Componente A (misura 28)	56
3.19.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	56
3.19.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	56
3.20 Componente B (misure 24, 25, 26, 29)	57
3.20.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	57
3.20.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	59
3.21 Componente C (misura 30)	63
3.21.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	63
3.21.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	63
3.22 Criteri di sostenibilità (misura 31).....	64
3.22.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	64
3.22.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	64
3.23 Strumenti di verifica (misura 32).....	65
3.23.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	65
3.23.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	65

3.24 Profit sharing (misura 33)	65
3.24.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	65
3.24.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	65
3.25 Forme di incentivo (misura 34)	66
3.25.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	66
3.25.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	66
4. TITOLO III - REGOLAZIONE ECONOMICA – ALTRI SERVIZI.....	67
Capo V. Aspetti generali.....	67
4.1 Misura 35 - Finalità della regolazione	67
4.2 Misura 36 - Ambito di applicazione.....	67
4.2.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	67
4.2.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	67
4.3 Misura 37 - Livello di concorrenza nell'offerta dei Servizi.....	67
4.3.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	67
4.3.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	67
4.4 Misura 38 - Tipologia di operatore di impianto	69
4.4.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	69
4.4.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	69
4.5 Misura 39 - Metodologia regolatoria	71
4.5.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	71
4.5.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	71
4.6 Misura 40 - Periodo tariffario.....	71
4.6.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	71
4.6.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	71
4.7 Misura 41 - Termine di preavviso per variazione dei corrispettivi	72
4.7.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	72
4.7.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	72
4.8 Misura 42 - Dinamica dei corrispettivi	72
4.8.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	72
4.8.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	73
Capo VI. Costing (impianti e servizi individuati alla tipologia A della misura 38).....	73
4.9 Misura 43 - Costo di fornitura e profitto ragionevole	73
4.9.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	73
4.9.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	73
4.10 Misura 44 - Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing	74
4.10.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	74
4.10.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	74
4.11 Misura 45 - Valori di riferimento per il calcolo dei costi di capitale	74
4.11.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	74
4.11.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	74
4.12 Misura 46 - Aliquote di ammortamento e vite utili.....	75
4.12.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	75
4.12.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	75
Capo VII. Pricing	75
4.13 Misura 47 - Correlazione ai costi.....	75
4.13.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	75
4.13.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	75
4.14 Misura 48 - Possibili opzioni in termini di Criteri di regolazione dei prezzi.....	75
4.14.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	75
4.14.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	76

5. TITOLO IV - CONTABILITA' REGOLATORIA	77
--	-----------

Capo VIII. Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile - PMdA	77
5.6 Misura 49 - Criteri di Contabilità regolatoria	77
5.6.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	77
5.6.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	77
5.7 Misura 50 - Rendiconti di Separazione Contabile	78
5.7.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	78
5.7.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	78
5.8 Misura 51 - Fornitura di Documentazione all'Autorità	78
5.8.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	78
5.8.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	78
5.9 Misura 52 - Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria	78
5.9.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	78
5.9.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	79
Capo IX. Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile – Altri servizi	79
5.10 Misura 53 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Criteri di Contabilità dei Costi.....	79
5.10.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	79
5.10.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	79
5.11 Misura 54 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Rendiconti di Separazione Contabile.....	79
5.11.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	79
5.12 Misura 55 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all'Autorità	79
5.12.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	79
5.12.2 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	80
5.13 Misura 56 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Altri obblighi	80
5.13.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	80
5.14 Misura 57 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A e B.....	80
5.14.1 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	80
6. TITOLO V - ENTRATA IN VIGORE	81
Capo X. Periodo transitorio.....	81
6.1 Misura 58 – Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni	81
Misura 59 – Adeguamento del GI al meccanismo dei <i>Costi Diretti</i>	81
6.1.1 <i>Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità</i>	81
6.1.2 <i>Sintesi delle osservazioni</i>	81
6.1.3 <i>Valutazioni dell'Autorità</i>	82

Principali definizioni utilizzate nel documento

ACCORDO QUADRO	Un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio
AREE DI DEPOSITO	Aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro
AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLA LICENZA	Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l'organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano
CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA	Il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo
CONTRATTO	Un accordo concluso nel quadro di misure amministrative
CONTRATTO DI RACCORDO	Atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo
CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA	Accordo concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento dei canoni di cui all'articolo 17 del D.lgs. 112/2015
COSTO TOTALE	L'insieme dei costi operativi, degli ammortamenti e del costo di remunerazione del capitale investito, nelle sue componenti di capitale di debito o di rischio
GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA	Soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento.
IMPIANTO DI SERVIZIO	L'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 10 e 13 del D.lgs. 112/2015
IMPIANTO RACCORDATO	L'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo
IMPRESA FERROVIARIA	Qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Gli elementi elencati nell'allegato I del D.lgs. 112/2015
MANUTENZIONE PESANTE	L'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio;
OPERATORE DELL'IMPIANTO DI SERVIZIO	Un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 10 e 13 del D.lgs. 112/2015 ;
ORARIO DI SERVIZIO	I dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità;
ORGANISMO DI REGOLAZIONE	L'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.214, come modificato dall'articolo 36 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n.27, che è anche l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE

PROFITTO RAGIONEVOLE	Un tasso di rendimento del proprio capitale, che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni
PROGETTI DI INVESTIMENTO SPECIFICI	Progetti di investimento finanziati, integralmente o parzialmente, con capitale di debito o di rischio
PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE	Un documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura
RACCORDO	Binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale fino all'interno dell'impianto raccordato
RETE	L'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura
TRACCIA ORARIA	La frazione di capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un determinato periodo temporale
TRASPORTO FERROVIARIO	Svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due distinte località, a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento

ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
AQ	Accordo quadro
AUTORITÀ	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AV/AC	Alta velocità/Alta capacità
DD	Linea direttissima
FDC	Metodo di allocazione dei costi (Fully Distributed Costs)
GI	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria
GU	Gestore unico
IF	Impresa ferroviaria
IPO	Interruzione programmata in orario
MLP	Media e lunga percorrenza;
OSP	Obblighi di servizio pubblico
PIC	Piattaforma integrata di circolazione
PIR	Prospetto informativo della rete adottato da RFI
PMR	Persone a mobilità ridotta
RFI	Rete Ferroviaria Italiana SpA
SLA	Service Level Agreement (Accordo sui livelli di qualità del servizio);
STI	Standard tecnici di interoperabilità
TFUE	Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea
TPL	Trasporto pubblico locale

1. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

1.1 Inquadramento generale

1.1.1 La Delibera n. 70/2014

Con la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 l'Autorità ha avviato (art. 2 comma 1) un procedimento per la definizione di **criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie**, il cui termine di conclusione è stato fissato al 30 settembre 2015.

Come indicato nella Delibera, l'Autorità ha infatti rilevato “che la definizione dei criteri concernenti i costi di gestione delle infrastrutture ferroviarie richiede una istruttoria dedicata in considerazione: della complessità tecnica e regolamentare della materia; della evoluzione del quadro normativo in atto; della necessità di dare piena esecuzione alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, sez. I, del 3 ottobre 2013, causa 369/11; di quanto rappresentato nell'esposto della società Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., pervenuto il 22 maggio 2014, e ricondotto al procedimento di cui alla delibera n. 16/2014 con nota del 27 giugno 2014, prot. 2014/808; nonché della necessità di applicare strumenti e modelli di simulazione appositamente approntati”.

L'Autorità ha pertanto ritenuto di dover “avviare uno specifico e nuovo procedimento con consultazione pubblica finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, inter alia, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione”.

Nel dettaglio, come specificato nell'Allegato alla Delibera n. 70/2014, l'Autorità si è proposta di pervenire alla definizione di un “*framework regolatorio*” tale da “assicurare, in prospettiva, un quadro proporzionato e prevedibile di regole e criteri di determinazione del pedaggio su rete convenzionale ed AV, in linea con l'evoluzione della normativa europea”, ed a tal fine ha individuato la necessità di “**ulteriori approfondimenti riguardanti numerosi ed interrelati aspetti**” concernenti, in via esemplificativa e non esaustiva:

- **definizione di quali siano i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e come essi debbano essere calcolati, come evoluzione di quanto indicato all'art. 15 del D.Lgs 188/2003 in coerenza con quanto previsto dal citato art. 31 comma 3 della Direttiva 2012/34 “Recast” ed anche alla luce delle future Linee Guida da emanarsi dalla Commissione;**
- **definizione del trattamento dei costi, relativamente, in via preliminare e non esaustiva, a:**
 - perimetro dei cespiti riferibili ai singoli servizi,
 - criteri di ammortamento da utilizzarsi,
 - valore residuo dei cespiti a fine concessione,
 - capitale circolante strumentale allo svolgimento dei servizi,
 - struttura del capitale utilizzato e relativo costo,
 - costi operativi di circolazione riferibili ai singoli servizi.”

1.1.2 La Delibera n. 86/2014

In tale contesto l'Autorità ha stabilito, con la successiva Delibera 86/2014 del 18 dicembre 2014, che, stante la complessità e la numerosità delle tematiche, la predisposizione di uno Schema di Provvedimento di regolazione (da porre in consultazione) dovesse avvenire all'esito dei seguenti atti:

- avvio di una “**Call for Inputs**”, al fine di acquisire preliminarmente utili informazioni, osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati;
- analisi delle risposte fornite dai diversi *stakeholders* alla “*Call for Inputs*”;
- possibili ulteriori consultazioni con i soggetti richiedenti;
- raccolta di alcuni dati economici/quantitativi, al fine di effettuare simulazioni degli impatti derivanti da possibili alternative di regolamentazione sugli operatori del settore;

- recepimento della Direttiva 2012/34/UE *Recast* da parte dello Stato italiano; nonché tenendo conto degli *Implementing Acts* dalla Commissione Europea su: Accesso ai Servizi, Costi Diretti e *Scarcity Charges* per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie.

1.1.3 Le tematiche oggetto di approfondimento nella “Call for Inputs”

Nella Delibera 86/2014 l'Autorità ha contestualmente proceduto a pubblicare una “*Call for Inputs*” ponendo alcune questioni generali, che risultano rilevanti al fine del processo di definizione di criteri:

- per la determinazione del canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie su rete convenzionale e su rete Alta Velocità/Alta Capacità (servizi del c.d. “**Pacchetto Minimo di Accesso**” o PMdA), e
- per la determinazione delle tariffe dei **Servizi non ricompresi** nel PMdA, qualora regolamentati sul prezzo.

In particolare nella *Call for Inputs* sono state preliminarmente poste le seguenti 5 Questioni:

N.	Questione	PMdA	Altri Servizi
1	LIVELLO DI CONCORENZA NEI SERVIZI Si chiedono considerazioni motivate in merito al livello di concorrenza (anche prospettica) con il quale sono offerti i singoli servizi di cui agli elenchi negli Annessi A e B [rispettivamente D.lgs.188/2003 e Direttiva 2012/34/CE], non ricompresi nel PMdA.		<input checked="" type="checkbox"/>
2	DIFFERENZIAZIONE PEDAGGIO Si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastruttura di rete e/o per “segmenti di trasporto” ed in merito all’articolazione del canone in specifiche componenti e/o secondo criteri di modulazione.	<input checked="" type="checkbox"/>	
3	PRICING DEI SERVIZI NON COMPRESI NEL PMdA Si chiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di <i>pricing</i> ed alla relativa articolazione da applicare a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) non compresi nel PMdA, qualora non offerti in regime di concorrenza.		<input checked="" type="checkbox"/>
4	COSTING Si chiedono osservazioni motivate in merito alle tematiche relative alla valutazione dei costi, in quanto rilevanti ai fini della determinazione dei prezzi regolati.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5	CONTABILITA’ REGOLATORIA Si chiedono osservazioni motivate in merito agli aspetti di Contabilità Regolatoria.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

1.1.4 I riscontri alla “Call for Inputs”

Sono stati ricevuti contributi dai seguenti rispondenti, relativamente alle specifiche questioni qui di seguito evidenziate.

Soggetto		intro	1	2	3	4	5	+	Ulteriori osservazioni
ASSOFERR									ANNESSO: Considerazioni di carattere generale
FERCARGO									PREMESSA: Considerazioni di carattere generale
TPER									
TRENITALIA									
NTV									PREMESSA: Considerazioni di carattere generale CONCLUSIONI: Riepilogo proposte
RFI									
ASSTRA EAV									PREMESSA: Descrizione società EAV
DE BERNARDI - LEONARDI									

Tabella dei rispondenti ai quesiti della “*Call for Inputs*”

Una sintesi dei contributi ricevuti è riportata nell'Allegato B alla Delibera 61/2015.

1.1.5 Ulteriori approfondimenti: gli incontri con il gestore dell'infrastruttura

L'Autorità ha inoltre proceduto ad approfondire con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, in linea con quanto indicato nella Delibera 70/2014, alcuni specifici temi, tra i quali quelli della Composizione del Capitale Investito, della Composizione dei Costi Operativi (Opex), della Composizione dei Ricavi Operativi, e del Conto Economico di Linea.

1.1.6 La Delibera n. 61/2015

In esito a quanto sopra l'Autorità ha elaborato una schema di atto di regolazione recante "Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", redatto anche sulla base dei contributi pervenuti nell'ambito della "Call for Inputs" di cui alla delibera n. 86/2014, che ha sottoposto a consultazione con la Delibera 61/2015.

In tale schema l'Autorità ha posto in luce che intendeva perseguire i seguenti **obiettivi specifici**:

- a) adeguamento del quadro di riferimento ai fini della determinazione del Pedaggio (risalente al 2000 per la Rete convenzionale ed al 2006 per la rete AV/AC) in coerenza con il nuovo contesto regolatorio definito a livello europeo (in particolare dalla Direttiva 2012/34/UE);
- b) definizione di una "Regolazione di periodo", finalizzata a fornire un quadro di riferimento stabile per il GI, le Imprese Ferroviarie e gli Investitori, in linea con quanto definito in altri settori del trasporto;
- c) orientamento delle tariffe ai costi pertinenti "efficienti", in linea con le *Best Practices* europee e con i provvedimenti adottati per le tariffe degli altri servizi a rete dai relativi soggetti regolatori;
- d) semplificazione dell'attuale struttura tariffaria, anche alla luce delle indicazioni provenienti dalle Imprese Ferroviarie a dal GI;
- e) valorizzazione del ruolo del GI nell'impiego della "leva prezzo" ai fini di una promozione dello sviluppo del traffico e dell'utilizzo ottimale della capacità della rete, anche nell'ottica di un contenimento dei costi di lungo periodo della "contribuzione pubblica".

La delibera pubblicata era corredata dei seguenti allegati:

Allegato A – Schema di atto di regolazione

Allegato B – Relazione istruttoria – Procedimento ex art. 2 della Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014

Allegato C – Modalità per la partecipazione alla consultazione

La consultazione si è chiusa il 25 settembre 2015; in data 15 settembre 2015 i soggetti interessati hanno anche avuto la possibilità di illustrare le osservazioni oggetto delle loro comunicazioni nel corso di una audizione tenutasi nella sede dell'Autorità a Torino.

Con la medesima delibera il termine per la conclusione del procedimento avviato con l'art. 2 della delibera n. 70/2014 è stato prorogato al 15 novembre 2015.

1.1.7 Gli esiti della Consultazione, le valutazioni dell'Autorità e l'atto di regolazione

Nei capitoli seguenti si riportano gli esiti della Consultazione in relazione alle varie tematiche sollevate, e le valutazioni dell'Autorità. Con separato documento, viene pubblicato l'atto di regolazione finale adottato dall'Autorità e recante "Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".

Nel presente documento non sono esplicitamente riportati in via sistematica né il testo originale delle misure regolatorie poste in consultazione, né il testo originale della Relazione Istruttoria ad esse relative: al fine di un immediato confronto si invita il lettore a fare riferimento agli allegati A e B della Delibera 61/2015 sopra citati. Tuttavia laddove ritenuto opportuno ai fini della trattazione della materia vengono eventualmente richiamate più in dettaglio le considerazioni effettuate dall'Autorità nella Relazione Istruttoria allegata alla Delibera n. 61/2015.

1.1.8 Le osservazioni pervenute nel corso della consultazione

										
MISURE OGGETTO DI OSSERVAZIONE										
TITOLO I. ASPECTI GENERALI										
Capo I. Principi e criteri di imposizione dei Canoni										
Misura 1	Oggetto della regolazione	X								
Misura 2	Modello Regolatorio		X							X
Misura 3	Periodo tariffario	X	X	X						
Misura 4	Procedimento di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri dell'Autorità	X	X	X	X	X	X		X	X
TITOLO II. REGOLAZIONE ECONOMICA – PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (PMdA)										
Capo II. Aspetti generali della regolazione del PMdA										
Misura 5	Ambito di applicazione	X	X							
Misura 6	Principio di correlazione ai costi	X	X					X		
Misura 7	Modello Regolatorio: costi diretti	X								
Misura 8	Modello Regolatorio: tariffa media unitaria	X	X							
Misura 9	Modello Regolatorio: modulazione tariffaria	X	X							
Misura 10	Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni	X	X					X		
Capo III. Costing del PMdA										
Misura 11	Categorie di costi ed equilibrio economico del GI		X					X		
Misura 12	Periodo temporale di riferimento dei costi									
Misura 13	I Costi Diretti, ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909			X						
Misura 14	I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria			X						
Misura 15	Perimetro dei costi operativi (Opex)									
Misura 16	Perimetro dei costi di capitale (capex): Valore netto contabile delle immobilizzazioni	X	X							
Misura 17	Perimetro dei costi di capitale (capex): Ammortamenti	X								
Misura 18	Costi di capitale (capex): Capitale Investito Netto (CIN)									
Misura 19	Costi di capitale (capex): Valore residuo dell'infrastruttura			X						
Misura 20	Costi di capitale (capex): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto	X	X					X		X
Capo IV. Pricing del PMdA										
Misura 21	Correlazione ai costi	X								
Misura 22	Componenti del canone	X	X						X	X
Misura 23	Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio	X	X						X	X
Misura 24	Segmenti di mercato	X				X				
Misura 25	Ridclassificazione della rete ferroviaria	X	X	X	X	X	X			X
Misura 26	Definizione delle fasce orarie di servizio	X	X	X			X			
Misura 27	Composizione del pedaggio	X								
Misura 28	Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio	X	X	X					X	X
Misura 29	Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio	X	X				X	X		X



|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

MISURE OGGETTO DI OSSERVAZIONE

Misura 30	Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio	X	X						X	X
Misura 31	Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato	X	X				X			X
Misura 32	Strumenti di verifica		X							X
Misura 33	Profit sharing	X	X				X		X	
Misura 34	Forme di incentivo		X	X		X	X			X

TITOLO III. REGOLAZIONE ECONOMICA – ALTRI SERVIZI

Capo V. Aspetti generali

Misura 35	Finalità della regolazione									
Misura 36	Ambito di applicazione	X		X				X		
Misura 37	Livello di concorrenza nell'offerta dei Servizi									
Misura 38	Tipologia di operatore di impianto	X		X				X		
Misura 39	Metodologia regolatoria	X						X		
Misura 40	Periodo tariffario	X								
Misura 41	Termine di preavviso per variazione dei corrispettivi	X	X							
Misura 42	Dinamica dei corrispettivi	X		X				X		

Capo VI. Costing

Misura 43	Costo di fornitura e profitto ragionevole			X						
Misura 44	Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing	X								
Misura 45	Valori di riferimento per il calcolo dei costi di capitale			X				X		
Misura 46	Aliquote di ammortamento e vite utili			X						

Capo VII. Pricing

Misura 47	Correlazione ai costi	X								
Misura 48	Possibili opzioni in termini di Criteri di regolazione dei prezzi									X

TITOLO IV. CONTABILITA' REGOLATORIA

Capo VIII. Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile - PMdA

Misura 49	Criteri di Contabilità regolatoria	X	X							
Misura 50	Rendiconti di Separazione Contabile	X	X							
Misura 51	Fornitura di Documentazione all'Autorità	X	X							
Misura 52	Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria		X							

Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile – Altri servizi

Misura 53	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Criteri di Contabilità dei Costi							X		
Misura 54	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Rendiconti di Separazione Contabile									
Misura 55	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all'Autorità	X		X				X		
Misura 56	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Altri obblighi									
Misura 57	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A e B									

								
---	---	---	--	---	---	---	---	---

MISURE OGGETTO DI OSSERVAZIONE
TITOLO V. ENTRATA IN VIGORE
Capo X. Periodo transitorio

Misura 58	Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni		X	X		X	X		X	X
Misura 59	Adeguamento del GI al meccanismo dei Costi Diretti		X							

ALLEGATO A - CONTABILITA' REGOLATORIA DEL GI

Tabella 1										
Prospetto SC1		X								
Prospetto SC2		X								
Prospetto CD1		X								

**ALLEGATO B - CONTABILITA' REGOLATORIA DELL'OPERATORE
DI IMPIANTO**

Tabella 1		X								
Prospetto RC1		X								

2. TITOLO I - ASPETTI GENERALI

Capo I. Principi e criteri di imposizione dei Canoni

2.1 Introduzione

I contributi dei soggetti partecipanti alla consultazione, relativi agli Aspetti generali, hanno riguardato le seguenti tematiche:

- l'impatto delle nuove misure regolatorie sulle precedenti prescrizioni dell'Autorità contenute nel capitolo 6 dell'Allegato alla Delibera 70/2014, in materia di modulazione dei costi di gestione dell'infrastruttura e di ammissibilità degli oneri finanziari (sostenuti e da sostenere)
- caratteristiche del “modello regolatorio”
- “periodo tariffario” e data di decorrenza del medesimo
- procedimento di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri dell'Autorità.

2.2 Misura 1 - Oggetto della regolazione

2.2.1 Sintesi delle osservazioni

Nessuno degli *stakeholder* ha effettuato commenti in merito all'oggetto della regolazione come definito nella Misura 1, inteso come l'insieme del PMdA e dei Servizi non ricompresi nel PMdA.

La società **RFI** – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. propone l'aggiunta del seguente comma:

“Le presenti misure regolatorie, adottate a seguito di una più approfondita analisi documentale della situazione economico/patrimoniale del GI in esito agli accertamenti condotti nell'ambito del procedimento, abrogano e sostituiscono le precedenti prescrizioni dell'Autorità in materia di modulazione dei costi di gestione dell'infrastruttura e di ammissibilità degli oneri finanziari (sostenuti e da sostenere), contenute nel capitolo 6 dell'Allegato alla Delibera 70/2014, restando fermo che gli oneri finanziari devono essere valutati dal GI avuto riguardo ad ogni possibile ottimizzazione della gestione del debito, in coerenza con le migliori condizioni di mercato”.

Secondo RFI la modifica è finalizzata a recepire quanto previsto nella Relazione istruttoria alla Delibera n. 61/2015 (Allegato B, pag. 39) e “ad allineare anche il periodo di regolazione attualmente coperto dalle disposizioni dettate dalla Delibera 70/2014 alle disposizioni dettate dal D.lgs. n. 112/2015 e alla direttiva 2012/34/UE”.

L'Associazione Trasporti – **ASSTRA** - rileva la necessità di escludere dal nuovo modello tariffario, in fase di prima applicazione, le reti ferroviarie regionali e locali, atteso che, con riferimento a tali reti, occorre rilevare, almeno per il momento, la mancanza del verificarsi del presupposto per l'applicazione del documento posto in consultazione, ovvero l'effettiva contendibilità del mercato dovuta alle esistenti problematiche tecniche relative all'interoperabilità e all'assenza di richieste di accesso alle reti da parte di terzi. Pertanto, tali considerazioni, anche alla luce della revisione in corso delle norme relative al settore, che verrà effettuata con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inducono a ritenere che, al momento, il documento di cui in oggetto non trovi applicazione per le ferrovie ex concesse.

2.2.2 Valutazioni dell'Autorità

In merito alla richiesta di modifica proposta da RFI, impregiudicati i contenuti della Delibera n. 70/2014, adottata prima dell'emanazione del D.lgs. 112/2015, di recepimento della direttiva 2012/34/UE (cd. Direttiva Recast), l'Autorità sottolinea come la presente regolazione si inserisce nell'ambito del nuovo contesto normativo rappresentato dal combinato disposto del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201 (art. 37), del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1 (art. 37), del D.lgs. n. 112/2015 (sostitutivo del D.lgs. n. 188/2003 ed in linea con la cd. Direttiva Recast) e del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.

Inoltre, in linea generale, e coerentemente con quanto osservato nel successivo punto 2.5.3.3., si evidenzia la vigenza per il futuro delle misure regolatorie in adozione e la conseguente esigenza di certezza dei rapporti giuridici sui quali le misure in questione intervengono.

In conclusione, l'Autorità ritiene non accoglibile la sopracitata proposta di RFI.

Per quanto attiene alla considerazione di ASSTRA, l'Autorità ritiene che, in attesa dell'adozione del decreto di cui all'art. 1 comma 6 del D.lgs. 112/2015, che dovrà avvenire entro gennaio 2016, non sia opportuno includere, in fase di prima applicazione, le reti regionali e locali dall'ambito di applicazione del presente atto di regolazione. L'Autorità si riserva ulteriori valutazioni a seguito dell'emanazione di detto decreto.

Nel confermare quindi la formulazione della Misura 1, limitandone tuttavia l'applicazione all'infrastruttura ferroviaria nazionale, si rimanda anche a quanto previsto dalle Misure 4 e 58 in merito alle tempistiche per l'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni.

2.3 Misura 2 - Modello Regolatorio

2.3.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità

Nel par. 3.3.1 della Relazione istruttoria l'Autorità aveva espresso, motivandole, le seguenti considerazioni:

- l'attività del GI (e quindi le dinamiche finanziarie, di investimento ed operative) sono fortemente correlate ai periodi pluriennali "scanditi" dai Contratti di Programma che riguardano sia la parte Investimenti che la parte Manutenzione. Si ritiene pertanto opportuno che l'arco temporale di un "periodo" di regolazione venga in linea di principio a coincidere con almeno un periodo pluriennale definito nei contratti di Programma;
- una regolazione "di periodo", che intenda offrire adeguata visibilità a tutti i soggetti interessati, deve auspicabilmente essere delineata in modo tale da definire comiputamente il trattamento e le modalità di valorizzazione sia dei fattori di costo e di ricavo direttamente riconducibili alle leve gestionali del GI, sia dei fattori, in particolare di ricavo, riconducibili ai Contributi di fonte pubblica;
- risulta rilevante, ai fini della determinazione del pedaggio del PMdA, che il GI fornisca adeguata evidenza dapprima del perimetro delle attività che risultano pertinenti ai fini della valutazione economica del PMdA e successivamente, relativamente a tale perimetro di attività, del trattamento delle nature e delle partite dei costi che risultino eventualmente "coperte" (in tutto o in parte) dai contributi e stanziamenti disciplinati dai Contratti di Programma, a fronte dell'espletamento di specifiche attività investitorie e/o di manutenzione;
- eventuali misure di regolazione sui prezzi, finalizzate a fornire incentivi di efficientamento nell'espletamento delle attività del GI correlate alla fornitura dei servizi regolati, dovranno tenere conto delle eventuali incentivazioni all'efficientamento sulle attività oggetto dei CdP, presenti in detti Contratti;
- il contesto regolatorio riguardante i criteri per la determinazione del Pedaggio (il D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, la Direttiva 2012/34/UE, il D.lgs. 112/2015) evidenzia in più parti la rilevanza delle dimensioni "segmenti di mercato"; in tal senso risulta importante dedicare specifica attenzione a tale aspetto;
- ai sensi dell'art. 37, comma 2 lettera c) del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201 l'Autorità deve provvedere a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri da essa fissati ai sensi della lettera b) del medesimo articolo.

Alla luce di tali considerazioni l'Autorità aveva proposto la Misura 2.

2.3.2 Sintesi delle osservazioni

La società **FER- Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.** osserva che poiché l'equilibrio finanziario di GI rispetto ai costi di gestione deve essere garantito dalla somma dei ricavi da mercato e dei contributi pubblici, la durata del periodo di regolazione e quella dei Contratti di Programma debbono essere necessariamente coincidenti, ad evitare disallineamenti che potrebbero pregiudicare la sostenibilità economico-finanziaria di GI. La durata del Contratto di

Programma è disciplinata dal DLgs 112/2015, e ad essa pertanto si propone di ricondurre anche quella del periodo di regolazione. Propone pertanto di modificare la lettera a) in tal senso.

La soc. **NTV**- Nuovo Trasporto Viaggiatori osserva che i costi pertinenti devono essere oggettivamente identificabili e quantificabili secondo il dettaglio richiesto da una corretta contabilità regolatoria, e che inoltre, a fini di confronto temporale e di verifica di congruità, i costi dettagliati devono essere disponibili anche per un periodo pregresso sufficientemente esteso, di almeno 5 anni. Propone pertanto di modificare la lettera b) in tal senso.

2.3.3 Valutazioni dell'Autorità

In merito alla osservazione sulla durata del Contratto di Programma e su quella del periodo di regolazione, si osserva preliminarmente che nel par. 3.1 della Relazione Istruttoria l'Autorità aveva avuto cura di evidenziare che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati, ai sensi dell'art. 15 del D.lgs. 112/2015, da un atto di concessione e da uno o più **Contratti di programma** (CdP) riguardanti anche i finanziamenti statali e che detti contratti sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni.

Successivamente, nel par. 3.2 della Relazione (Finalità della regolazione economica), l'Autorità evidenziava la rilevanza dei Contratti di programma ai fini della regolazione economica, rilevando che

<<[...] nel momento in cui, nella definizione dei criteri economici per l'accesso alle infrastrutture, l'Autorità deve tener conto – sempre ai sensi del citato art. 37.2, lettera b) – anche dell'equilibrio economico delle imprese regolate, vale – per il caso delle infrastrutture ferroviarie – quanto specificatamente stabilito dall'art. 16 comma 1 del D.lgs. 112/2015 26, ovvero che **tale equilibrio va perseguito da parte del Gestore considerando il complesso del gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, dei contributi statali definiti nei contratti di programma**, delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali e delle eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche.

Conseguentemente l'Autorità ritiene che al fine del pieno recupero degli specifici “costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio” occorra:

- tener conto, in relazione ai “contributi statali definiti nei contratti di programma”, di quelle specifiche “nature” o “destinazioni” (ad es. contributi “per la manutenzione”) che possano in tutto o in parte recuperare i costi delle attività sottostanti la fornitura dei servizi del PMdA;
- tener conto del fatto che le “eccedenze provenienti da altre attività commerciali” vanno destinate a contribuire alla copertura dei costi pertinenti alla fornitura dei servizi in oggetto.

Tali aspetti risultano infatti rilevanti al fine di potere poi correttamente definire – senza che ciò generi una perdita finanziaria netta o un guadagno finanziario netto per il GI – la quota di costi che deve essere coperta per il tramite dei ricavi connessi ai canoni del PMdA.>>

L'Autorità rilevava altresì che

<<Un terzo aspetto, strettamente correlato al precedente, riguarda specificatamente il livello dei “contributi statali definiti nei contratti di programma”. Appare infatti chiaro che il livello di tali contributi, definito evidentemente nell'ambito della Strategia governativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria - a valere per un periodo di almeno 5 anni - di cui all'art. 1 comma 7 del D.lgs. 112/2015, impatta direttamente sulla quota di costi che deve essere recuperata tramite il pedaggio (c.d. Costi Netti Totali Efficientati); **il Gestore deve pertanto assumere tale livello di contributi come un dato di scenario e determinare conseguentemente, sulla base del quadro regolatorio di periodo e dei criteri definiti dall'Autorità, sia i costi netti efficienti del PMdA sia il Pedaggio tale da “non comportare una perdita finanziaria netta o un guadagno finanziario netto a seguito della prestazione del servizio ferroviario”.**

In conclusione, alla luce di quanto sopra, l'Autorità ritiene che la definizione dei criteri di costing e pricing relativamente al Pedaggio per il PMdA, ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettere b) ed i), debba consentire al GI, una volta definita la cornice dei Contratti di Programma, la determinazione dell'entità dei canoni correlata ai costi efficienti pertinenti ed imputabili ai servizi del PMdA medesimo, nel rispetto del dettato della Direttiva Recast e dei Regolamenti di esecuzione ed in coerenza con quanto stabilito all'art. 17 commi 1 ed 8 del D.Lgs 112/2015 .>>

Proprio sulla base di queste considerazioni nel par. 3.3.1 della Relazione istruttoria l'Autorità si orientava verso la definizione, a regime, di un periodo di regolazione tariffaria su base quinquennale, coerente con la durata dei CdP, fatte salve specifiche deroghe.

Ciò ricordato, al fine di ora valutare se sia possibile, come richiesto dalla società FER, una migliore correlazione del predetto periodo regolatorio su base quinquennale con la durata dei Contratti di programma occorre tener presente i Principi che nel citato par. 3.3.1 venivano indicati dall'Autorità ai fini della definizione dei Criteri per la determinazione del Pedaggio; tali principi includevano tra l'altro (oltre ad un periodo di regolazione su base quinquennale, fatte salve specifiche deroghe) anche

Punto c): la definizione di **obiettivi di efficientamento** sui costi operativi;

Punto d): la individuazione dei **segmenti di offerta e di domanda** maggiormente rilevanti, sulla base della situazione in atto e delle evoluzioni attualmente prefigurabili.

Appare quindi chiaro che la definizione della durata del periodo regolatorio deve contenerare vari aspetti, tra cui, principalmente, da un lato la possibilità di una coerenza temporale con il periodo oggetto dei Contratti di Programma, e dall'altro l'esigenza di definire obiettivi di efficientamento e segmentazioni di mercato che possano mantenersi validi e significativi durante detta durata del periodo regolatorio; in particolare una durata eccessiva di tale periodo comporterebbe il rischio di definire obiettivi di efficientamento "starati" e segmentazioni di mercato che vengono superate dall'evoluzione del medesimo.

Alla luce di quanto sopra l'Autorità ritiene di mantenere la formulazione della lettera a), ritenendola già idonea a correlare, con la dovuta flessibilità, la durata del periodo regolatorio a quella dei contratti di programma.

In merito alla proposta di modificare la lettera b) al fine stabilire un obbligo per il GI di produrre una quantificazione dei costi anche relativamente ad un periodo già trascorso di almeno cinque anni secondo i principi e i criteri della contabilità regolatoria, si osserva che ai sensi dell'art. 15 comma 2 del D.lgs. 8 luglio 2003, n. 188 il GI è risultato fino ad oggi obbligato a produrre un sistema di contabilità regolatoria tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Anche se l'Autorità ha inteso, con le misure regolatorie poste in consultazione, procedere ad adeguare tale obbligo, specificando ulteriormente ed integrando i criteri di contabilità regolatoria e separazione contabile da osservare ai fini del nuovo sistema di pedaggio, anche alla luce di quanto disposto dal D.lgs. 112/2015, non si ritiene giustificato imporre tale adeguamento in maniera retroattiva per il periodo proposto, fatti salvi gli obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile definiti nella Misura 58 (Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni). Pertanto si ritiene di non modificare la formulazione della lettera a).

In conclusione l'Autorità mantiene la formulazione della Misura 2.

2.4 Misura 3 - Periodo tariffario

2.4.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità

Sulla base delle considerazioni svolte nel par. 3.3.1 della Relazione allegata alla Delibera 61/2015 l'Autorità si era orientata a definire i criteri per la determinazione del Pedaggio (il "Modello regolatorio") come indicati nella Misura in oggetto.

2.4.2 Sintesi delle osservazioni

Le osservazioni ricevute riguardano sia la individuazione dei riferimenti temporali (es. anno base, anno ponte) in cui devono essere svolti alcuni adempimenti e da cui andranno in vigore i nuovi pedaggi, sia la connotazione e natura dei costi che devono essere considerati.

La prima tematica viene ripresa più estensivamente nelle osservazioni relative alla Misura 4 (nelle quali viene meglio esplicitata la preoccupazione di assicurare la conoscibilità del valore di pedaggio prima della presentazione -da parte delle IF e degli altri soggetti interessati- della richiesta di tracce e della sottoscrizione del contratto di utilizzo, e si osserva in sostanza che secondo l'attuale formulazione della misura le imprese ferroviarie dovrebbero programmare i servizi di trasporto relativi al 2016 ignorando il loro costo effettivo totale e definire il progetto orario per il 2017 in assenza di certezza dei costi).

Pertanto si ritiene opportuno trattare le osservazioni relative alle Misure 3 e 4 congiuntamente.

Più in dettaglio, relativamente alla Misura 3:

NTV in merito alla lettera a) ritiene che sia opportuno qualificare maggiormente la natura dei costi ai quali deve essere correlata la determinazione al fine di evitare diffidenze interpretative, e propone la seguente modifica:

“a) deve essere correlata ai costi del periodo tariffario considerato ai costi di gestione efficienti e pertinenti effettivamente a carico del GI nel periodo tariffario considerato; dedotti i contributi pubblici erogati al GI in tale periodo ai sensi del Contratto di Programma e le altre eventuali fonti non rimborsabili di finanziamento di attività di gestione e sviluppo dell'infrastruttura”.

In merito alla lettera b) NTV osserva che la contabilità regolatoria è, per quanto riguarda i costi sostenuti, essenzialmente una contabilità per destinazione dei medesimi (per prodotto, processo o relative attività elementari) e ritiene che essa non possa quindi basarsi sul bilancio dell'esercizio nel quale i costi sono classificati per origine (lavoro, beni intermedi, ecc.) bensì debba rappresentare una contabilità parallela e coerente con la contabilità ordinaria dalla quale si ricava il bilancio d'esercizio; propone pertanto la seguente modifica:

“b) deve essere effettuata a partire dai costi del cd Anno di Base (...) e sulla cui base il GI o l'operatore di impianto abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata; e su cui il GI (o l'Operatore d'impianto) abbia già tenuto una contabilità regolatoria certificata, conforme alle prescrizioni di settore;”

Inoltre NTV osserva che dal momento che il canone deve essere determinato tenendo conto anche dei contributi pubblici come stabiliti nel Contratto di Programma per il periodo di regolazione considerato, qualora, nel corso di tale periodo, per qualsivoglia causa il contributo annuale effettivo fosse inferiore a quanto stabilito in Contratto di Programma, e la relativa differenza fosse posta a carico delle IF con un corrispondente aumento del monte canoni, ne potrebbe risultare pregiudicata la sostenibilità dei relativi piani economico-finanziari. Propone pertanto un emendamento con l'obiettivo di neutralizzare per le IF gli effetti di contributi effettivi inferiori a quelli stabiliti; ricorda in merito quanto già disciplinato dal vigente Contratto di Programma-Parte Servizi, art. 7.5, che circoscrive gli effetti di una tale situazione esclusivamente al rapporto GI-Stato. Ritiene in sostanza che qualora gli importi stanziati nel Contratto di Programma siano ridotti nel corso del periodo di regolazione, essi non possano essere compensati da incrementi tariffari a carico delle IF, restando invece a carico del bilancio del GI.

A tal fine propone l'aggiunta di seguito riportata,

“d) Nel caso in cui, nel corso del periodo di regolazione, il contributo pubblico annuale effettivo dovesse eventualmente essere inferiore a quello stabilito dal vigente Contratto di Programma, ciò non avrà alcun effetto sul valore del canone determinato per il periodo medesimo.”

RFI propone, con riferimento alle lettere b) e c), le seguenti modifiche

“b) deve essere effettuata a partire dai costi *relativi del c.d. Anno base*, ovvero de all'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base il GI o l'operatore di impianto abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata;

c) deve avvenire durante *l'anno t-1 il c.d. Anno ponte*, ovvero durante l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI o l'operatore di impianto provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e, per quanto riguarda il GI, alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete.”.

e rimanda, per le motivazioni, alle osservazioni relative alla Misura 4.

La soc. **Trenitalia** propone, relativamente alla lettera c), la modifica di seguito riportata, rinviano per le motivazioni a quanto indicato con riferimento alla Misura 58:

“c) deve avvenire durante *il c.d. Anno ponte l'anno 2016*, ovvero durante l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI o l'operatore di impianto provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e, per quanto riguarda il GI, alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete.”

2.4.3 Valutazioni dell'Autorità

Le valutazioni sono riportate nell'ambito della successiva misura 4.

2.5 Misura 4 - Procedimento di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri dell'Autorità

2.5.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità

Nel par. 3.3.2.3 della Relazione istruttoria l'Autorità aveva rilevato che essa:

<<[...]nel rispetto delle attribuzioni assegnate dall'art. 37 comma 2 lettere b) e c) del D.L. 201/2011, deve provvedere a verificare che i principi ed i criteri da essa stabiliti in merito all'applicazione dei canoni e dei pedaggi siano applicati correttamente da parte dei soggetti interessati. Inoltre, l'art. 18 comma 4 del D.lgs. 112/2015 prevede espressamente che l'organismo di regolazione (l'Autorità) verifichi, sotto vari aspetti, l'applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui al comma 1 dello stesso articolo.>>

Pertanto l'Autorità aveva proposto la Misura 4 in oggetto.

2.5.2 Sintesi delle osservazioni

Le osservazioni ricevute riguardano sia gli aspetti di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri dell'Autorità sia quelli relativi alla programmazione temporale delle varie fasi.

In particolare sul primo aspetto :

RFI osserva che la locuzione “verifica di conformità della proposta tariffaria” utilizzata nella misura in oggetto potrebbe essere interpretata come un passaggio di verifica di conformità non solo rispetto ai criteri definiti dall'Autorità, ma anche con riferimento alla struttura dell'algoritmo e al livello di pedaggio per segmenti di trasporto, che RFI ritiene essere prerogativa di esclusiva competenza del GI. Secondo RFI il D.lgs. 112/2015 delinea chiaramente, in linea con quanto previsto dal Recast e con la normativa previgente, il processo di formazione del pedaggio anche attraverso una puntuale ripartizione di compiti dei soggetti coinvolti: (i) all'Organismo di regolazione-OR (che la normativa italiana fa coincidere con lo “Stato membro” indicato nel Recast) spetta la definizione dei criteri e dei principi; (ii) al GI compete in esclusiva la determinazione del pedaggio sulla base dei criteri definiti dall'OR (iii) all'OR è attribuito il compito di verificare la corretta applicazione del pedaggio determinata da GI, tenendo conto dei criteri e principi fissati dallo stesso OR.

Pertanto RFI propone l'eliminazione della locuzione “proposta tariffaria” e una riformulazione della misura, utilizzando la locuzione “sistema tariffario”, come di seguito riportato:

“.....omissis

l'Autorità prevede l'adozione di un apposito **procedimento di verifica di conformità della proposta tariffaria del nuovo sistema tariffario, determinato dal GI, rispetto ai principi e criteri da essa stabiliti, ai sensi delle attribuzioni assegnate dall'art. 37 comma 2 lettere b) e c) e comma 3 lettera b) del D.L. 201/2011 e ai sensi del D.lgs. 112/2015 .”**

NTV osserva, con riferimento alle lettere A) e B) della Misura che la procedura non prevede il coinvolgimento delle IF e dei richiedenti nella fase di verifica di conformità. Propone quindi il seguente emendamento:

“ A)... il GI presenta all'Autorità la proposta di revisione tariffaria *che dovrà essere inviata alle IF e ai richiedenti*
B)... l'Autorità, *coinvolgendo le IF e i richiedenti*, effettuate le necessarie verifiche sulla ...”

Anche la soc. **Arriva Italia Rail** ritiene necessario il coinvolgimento delle imprese ferroviarie nel procedimento di verifica di conformità della proposta tariffaria del GI, a motivo del fatto che, pur nel rispetto dell'indipendenza del GI e del ruolo dell'ART, le IF conoscono dettagliatamente il processo di produzione dei servizi ferroviari e possono determinare gli effetti delle simulazioni sui loro futuri costi di esercizio, oltre che l'impatto sul mercato in generale. In

tal senso Arriva Italia Rail ritiene che tale coinvolgimento possa tradursi in semplici consultazioni, così incrementando ulteriormente la trasparenza del processo e contribuendo positivamente alla sua evoluzione.

L'associazione **Fercargo** osserva che nello Schema di Regolazione non viene previsto alcun meccanismo di consultazione che permetta alle IF di presentare osservazioni alla proposta tariffaria del GI, e ritiene che sia necessario il coinvolgimento delle IF per almeno due motivi: (i) assicurare un procedimento trasparente nel corso del quale l'Autorità possa formare correttamente il proprio convincimento in contraddittorio con tutte le imprese interessate; (ii) la componente B del canone prende in considerazione fattori che riguardano le IF e non il GI (come ad esempio, la sostenibilità del mercato, la competitività dei segmenti del mercato ferroviario e gli aumenti di produttività delle IF). Auspicando che le IF vengano coinvolte nel procedimento di verifica di conformità della proposta tariffaria (con riferimento ad esempio alle consultazioni relative alle Offerte di Riferimento di Telecom per l'accesso all'infrastruttura di telecomunicazioni) osserva inoltre che occorre altresì disciplinare l'accesso alle informazioni/documentazione fornite dal GI su cui la proposta tariffaria è basata. In particolare, le IF dovrebbero poter aver accesso a tutta la documentazione, con l'unica eccezione della documentazione che contenga informazioni commercialmente sensibili relativi ad altra impresa.

Propone pertanto di inserire dopo la lettera A), il seguente testo:

“Entro il primo sabato di luglio dell'anno ponte t_0 le IF avranno la facoltà di presentare all'Autorità le proprie osservazioni relative alla proposta di revisione tariffaria del GI, nonché di depositare documentazione a supporto. Al fine di garantire piena trasparenza del procedimento e permettere alle IF di avere conoscenza di tutti gli elementi considerati rilevanti per la formulazione della proposta, entro il primo sabato di maggio dell'anno ponte t_0 l'Autorità renderà accessibile la documentazione depositata da RFI ai sensi della precedente lettera A, ad eccezione di quelle parti che dovessero contenere informazioni concorrenzialmente sensibili relative alle IF”.

Anche **TRENITALIA** esprime osservazioni sul coinvolgimento, nella verifica, delle I.F. (v.sotto).

Sulla seconda tematica (programmazione temporale) e con riferimento alla lettera D), **NTV** osserva che il nuovo canone, definito a settembre e pubblicato a dicembre dell'anno t_0 , dovrebbe essere applicato dal 1 gennaio dell'anno t_1 , quindi a tracce già richieste dalle IF nell'aprile precedente (t_0) con riferimento al canone pregresso, e già consolidate nel progetto orario definitivo, con rischio di insostenibilità economica dei programmi di esercizio ormai prossimi all'avvio, non stimabile a priori e totalmente a carico delle IF. NTV ritiene che ciò non sarebbe coerente con il principio ispiratore della normativa vigente (UE 34/12 e Dlgs 112/15) che prescrive la pubblicazione del PIR almeno 4 mesi prima della scadenza per la richiesta di tracce, e quindi 12 mesi prima dell'avvio del relativo orario di servizio, affinché i richiedenti possano disporre di tutte le informazioni necessarie ad elaborare con piena consapevolezza la richiesta medesima.

Propone pertanto il seguente emendamento che posticipa di un anno l'entrata in vigore del nuovo sistema.

“D) Il nuovo sistema entra in vigore il 1 gennaio dell'anno t_2 , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale ...”

Sempre sul tema della tempistica, **RFI** propone delle modifiche rispetto alla tempistica delineata dall'ART, volte a garantire la conoscibilità da parte delle IF e degli altri soggetti interessati (tra cui le Regioni/Province autonome quali committenti dei servizi di trasporto ferroviario pubblico locale) del valore di pedaggio prima della presentazione della richiesta di tracce e della sottoscrizione del contratto di utilizzo. Al riguardo RFI osserva che, prendendo a riferimento il periodo temporale da t_1 a t_5 :

- l'applicazione del nuovo sistema tariffario per l'anno t_1 , presupporrebbe che lo stesso fosse reso pubblico agli operatori (regioni, province autonome, titolari di Accordo Quadro, IF) almeno in tempo utile con la fase di programmazione (richiesta di capacità) dei servizi riferita a tale anno;
- tenuto conto che il processo di avvio dell'allocazione della capacità dell'anno t_1 decorre dal mese di aprile dell'anno (t_0), la conoscibilità del nuovo sistema tariffario dovrebbe essere garantita con la pubblicazione del PIR di dicembre dell'anno t_1 ;

- l'anno $t-1$ sarebbe quindi interessato, prima della pubblicazione del nuovo sistema tariffario sul PIR (secondo sabato di dicembre anno $t-1$), dalla determinazione del pedaggio da parte di RFI (entro fine maggio dell'anno $t-1$) e dalla verifica di conformità da parte dell'OR (entro del secondo sabato di settembre dell'anno $t-1$).

Per quanto sopra RFI ritiene che laddove l'atto di regolazione concernente i criteri e i principi per la determinazione del pedaggio da parte dell'ART intervenisse, come previsto, entro il 15 novembre del 2015 le fasi successive si articolerebbero come segue:

- entro fine maggio 2016 il GI determina il pedaggio dandone evidenza, con supporto documentale, all'ART;
- entro il secondo sabato di settembre 2016 l'ART conclude la verifica di conformità;
- entro il secondo sabato di dicembre 2016 il GI provvede alla pubblicazione del nuovo sistema tariffario sul PIR;
- a partire dal mese di aprile 2017, le IF richiedono capacità per l'orario di servizio dicembre 2017-dicembre 2018 conoscendo il livello tariffario pubblicato nel PIR a dicembre 2016;
- l'applicazione del nuovo sistema tariffario riguarderebbe il periodo pluriennale decorrente dall'1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2022.

Sulla base delle precedenti considerazioni RFI propone pertanto le seguenti modifiche alla Misura 4:

- ~~Il procedimento di verifica sopra delineato dovrà esaurirsi entro il termine previsto per la pubblicazione di "ogni modifica degli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni", che deve anticipare di almeno 3 mesi la pubblicazione del Prospetto Informativo della Rete da parte del GI, ai sensi dell'art. 18 comma 14 del D.lgs. 112/2015~~

Nella situazione "a regime", Fermo restando il periodo transitorio di cui alla misura 4bis, il procedimento si articola nelle seguenti fasi:

A. Ai fini della verifica di conformità, entro fine maggio dell'anno ~~ponte~~ $t-1$, il GI presenta all'Autorità ~~la proposta di revisione~~ *il nuovo sistema tariffario* per gli anni da $t1$ a $t5$, che sarà corredata della seguente documentazione, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:

- relazione illustrativa delle scelte adottate in materia di: perimetrazione e allocazione dei costi, evoluzione del traffico, applicazione dei principi e criteri di calcolo delle tariffe e dei corrispettivi;
- contabilità regolatoria certificata, redatta sulla base degli schemi previsti dall'Autorità, *relativa all'ultimo bilancio approvato all'anno base (t-1) del periodo tariffario*, con relativa documentazione di dettaglio (inclusiva dell'Elenco delle attività e delle immobilizzazioni sottostanti i servizi regolati);
- evidenza ~~all'anno base~~ dei costi totali (compresi ammortamenti e remunerazione del capitale, calcolati secondo i principi e criteri dell'Autorità) allocati alle singole attività regolate (PMdA, altri servizi), *riferiti all'ultimo bilancio approvato e rappresentati nella contabilità regolatoria certificata*;
- per il Pacchetto Minimo di Accesso, evidenza ~~all'anno base~~ dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (costi diretti), ai sensi del Reg.(UE) 2015/909, *desumibili dalla contabilità regolatoria certificata*;
- ~~proposta di~~ *relazione della* dinamica dei costi totali e dei costi diretti per l'intero periodo tariffario (calcolata secondo i principi e i criteri dell'Autorità ed in conformità alla normativa europea);
- consuntivo di traffico o di livello di utilizzo degli impianti per l'anno ~~base~~ $t-2$, in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati ~~nella proposta tariffaria nel nuovo sistema tariffario~~;
- previsioni di traffico sulla rete ferroviaria e di livello di utilizzo degli impianti ~~per l'anno ponte~~ e per l'intero periodo tariffario (*da t1 a t5*);
- calcolo, per l'intero periodo tariffario, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio ed eventualmente per ogni tipologia di rete e fascia oraria, sulla base dei principi e criteri dettati dall'Autorità;
- simulazione degli effetti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario sui costi per le Imprese Ferroviarie, sulla base del traffico e di livello di utilizzo degli impianti *basati sull'ultimo consuntivo disponibile consuntivo all'anno base*, e confronto con il sistema vigente;
- eventuali meccanismi di incentivazione del traffico che si intende adottare e relative motivazioni.

B. Entro il secondo sabato di settembre dell'anno ~~ponte~~ $t-1$, l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche ~~sulla~~ proposta del GI, attesta con propria delibera la conformità del nuovo sistema tariffario ai principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e autorizza la pubblicazione del nuovo sistema

tariffario, sul sito web del GI. Tale adempimento costituisce il momento in cui la proposta tariffaria viene resa pubblica, la cui scadenza anticipa di 3 mesi la pubblicazione del PIR da parte del GI;

C. Entro il **secondo sabato di dicembre** dell'anno **ponte $t-1$** , il GI pubblica il proprio Prospetto Informativo della Rete (PIR) nel rispetto delle scadenze previste dalla Direttiva 2012/34/UE e dalla normativa italiana di suo recepimento per tale documento, includendo nello stesso il nuovo sistema tariffario.

D. Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il **primo gennaio** dell'anno **$t1$** , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale;

E. Il nuovo sistema tariffario, pubblicato entro i termini di cui alla precedente lettera C), verrà preso a riferimento dagli operatori per le richieste di capacità riferite a ciascun anno del periodo regolatorio pluriennale (aprile dell'anno antecedente a quello dell'anno di servizio: es. aprile anno $t0$ per l'anno $t1$).

- **MISURA 4 bis Periodo transitorio**

Qualora in applicazione dei principi e criteri di cui al presente Atto di regolazione emergessero delle differenze del livello dei canoni per l'uso dell'infrastruttura rispetto a quello praticato nel periodo intercorrente tra il 5 novembre 2014 (data di entrata in vigore della delibera 70/2014) ed il 31 dicembre 2017, il GI rileva il suddetto saldo quale posta figurativa a credito / debito da includere o dedurre dai costi ammessi e procede ad imputarlo in uno o più periodi regolatori (a partire dal primo) a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economica e finanziaria del GI.

Le descritte variazioni dovranno essere ricomprese nella componente D del pedaggio ai sensi della misura 22.

In ragione di quanto sopra il GI entro maggio dell'anno 2016 presenterà una relazione sulla dinamica dei costi totali ammessi per il periodo dal 5 novembre 2014 al 31 dicembre 2017 ai fini della determinazione del pedaggio a partire dal primo periodo tariffario ($t1 - t5$)".

FER (Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.) osserva che la definizione del nuovo sistema tariffario e la sua pubblicazione rispettivamente a tre e un mese prima dell'entrata in vigore pone problematiche di gestione e rendicontazione, dovendosi adeguare i relativi sistemi informativi, non risolvibili nei ristrettissimi tempi disponibili. Osserva inoltre che la pubblicazione del nuovo sistema di canone, successiva alla scadenza per la richiesta di tracce da parte IF relativamente all'orario di servizio interessato, disapplicherebbe un principio ispiratore della normativa vigente, comunitaria e nazionale, che prescrive la pubblicazione del PIR almeno 4 mesi prima della scadenza per la richiesta di tracce, e quindi 12 mesi prima dell'avvio del relativo orario di servizio, affinché i richiedenti possano disporre di tutte le informazioni circa le regole che disciplineranno le attività relative al processo di formazione e gestione dell'orario: osserva inoltre che tali attività impegnano un biennio, da dicembre a dicembre, costituito da quattro mesi di pianificazione di IF (da pubblicazione PIR a richiesta di tracce), otto mesi di programmazione di GI/IF (da ricevimento richieste a attivazione orario) e dodici mesi di esercizio (da attivazione a termine orario).

Ritiene pertanto necessario un emendamento che, posticipando l'entrata in vigore del nuovo sistema, assicuri i tempi necessari per la sua corretta gestione e nel contempo garantisca il rispetto del principio di invarianza delle regole nell'ambito di un processo complesso.

Propone pertanto il seguente emendamento:

“D) Il nuovo sistema entra in vigore il 1 gennaio dell'anno $t_1 - t_2$, data di avvio del periodo regolatorio pluriennale.”

Trenitalia propone alcune modifiche alle date previste ai punti A), B) e C) della misura, rimandando per le motivazioni a quanto osservato in merito alla Misura 58 (per la quale in sostanza evidenzia poi come l'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni dovrebbe avvenire con modalità e tempistiche tali da non creare incertezza per le imprese ferroviarie e per il GI nella definizione puntuale dell'offerta, mentre secondo l'attuale formulazione della misura, le imprese ferroviarie dovrebbero programmare i servizi di trasporto relativi al 2016 ignorando il loro costo effettivo totale e definire il progetto orario per il 2017 in assenza di certezza dei costi).

In aggiunta, relativamente al punto B) propone una modifica mirata a consentire la partecipazione delle imprese ferroviarie interessate anche alla fase di verifica del procedimento di determinazione della misura del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria, motivandola con l'esigenza, particolarmente avvertita nei procedimenti di

competenza delle Autorità Indipendenti, di assicurare il rispetto del principio del giusto procedimento di cui alla legge n. 241/1990.

Le modifiche Proposte da Trenitalia sono pertanto le seguenti:

“A. Ai fini della verifica di conformità, entro fine maggio ~~dell'anno ponte t₀ dell'anno 2016~~, il GI presenta all’Autorità la proposta di revisione tariffaria per gli anni da t_{1a} t_n , che sarà corredata della seguente documentazione, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:

- a. relazione illustrativa delle scelte adottate in materia di: perimetrazione e allocazione dei costi, evoluzione del traffico, applicazione dei principi e criteri di calcolo delle tariffe e dei corrispettivi;
- b. contabilità regolatoria certificata, redatta sulla base degli schemi previsti dall’Autorità, relativa all’anno base (t-1) del periodo tariffario, con relativa documentazione di dettaglio (inclusiva dell’Elenco delle attività e delle immobilizzazioni sottostanti i servizi regolati);
- c. evidenza all’anno base dei costi totali (compresi ammortamenti e remunerazione del capitale, calcolati secondo i principi e criteri dell’Autorità) allocati alle singole attività regolate (PMdA, altri servizi);
- d. per il Pacchetto Minimo di Accesso, evidenza all’anno base dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (costi diretti), ai sensi del Reg.(UE) 2015/909;
- e. proposta di dinamica dei costi totali e dei costi diretti per l’intero periodo tariffario (calcolata secondo i principi e i criteri dell’Autorità ed in conformità alla normativa europea);
- f. consuntivo di traffico o di livello di utilizzo degli impianti per l’anno base t-1, in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nella proposta tariffaria;
- g. previsioni di traffico sulla rete ferroviaria e di livello di utilizzo degli impianti per l’anno ponte e per l’intero periodo tariffario(t_0 , da t_1 a t_n);
- h. calcolo, per l’intero periodo tariffario, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio ed eventualmente per ogni tipologia di rete e fascia oraria, sulla base dei principi e criteri dettati dall’Autorità;
- i. simulazione degli effetti dell’applicazione del nuovo sistema tariffario sui costi per le Imprese Ferroviarie, sulla base del traffico e di livello di utilizzo degli impianti consuntivato all’anno base, e confronto con il sistema vigente;
- j. eventuali meccanismi di incentivazione del traffico che si intende adottare e relative motivazioni.

B. Entro il secondo sabato di settembre ~~dell'anno ponte t₀ dell'anno 2016~~, l’Autorità, effettuate le necessarie verifiche sulla proposta del GI, *anche con la partecipazione al procedimento delle imprese ferroviarie interessate*, attesta con propria delibera la conformità del nuovo sistema tariffario ai principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e autorizza la pubblicazione del nuovo sistema tariffario sul sito web del GI. Tale adempimento costituisce il momento in cui la proposta tariffaria viene resa pubblica, la cui scadenza anticipa di 3 mesi la pubblicazione del PIR da parte del GI.

C. Entro il secondo sabato di dicembre ~~dell'anno ponte t₀ dell'anno 2016~~, il GI pubblica il proprio Prospetto Informativo della Rete (PIR) nel rispetto delle scadenze previste dalla Direttiva 2012/34/UE e dalla normativa italiana di suo recepimento per tale documento, includendo nello stesso il nuovo sistema tariffario.[...]"

La soc. **Trenord** osserva che il progetto orario 2017 sarà definito e formalizzato con il GI entro il mese di aprile del 2016, e che stante tale scadenza, risulterebbe impossibile assumere qualsiasi decisione in merito alla programmazione dei servizi, con un’incertezza relativa ai costi derivanti dalle tariffe di accesso alla rete; considerati i tempi di attuazione previsti dalla Misura 4 ritiene necessario o posticipare l’entrata in vigore delle nuove tariffe (in quanto risulta indispensabile conoscerne le condizioni di accesso prima della fase di programmazione dei servizi ferroviari) oppure comprimere la fase di pubblicazione delle tariffe stesse.

Propone pertanto il seguente emendamento:

“D. Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il primo gennaio dell’anno t_1 t_2 , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale.”

Fercargo osserva che è necessario garantire una corretta programmazione economica da parte delle IF evitando che eventuali incrementi del canone vadano ad alterare i canoni relativi a tracce richieste nel periodo precedente la pubblicazione/approvazione della proposta tariffaria del GI.

Propone pertanto di inserire la seguente modifica alla lettera D:

“Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il primo gennaio dell’anno t1 , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale, fermo restando che per le tracce richieste prima del 30 giugno 2016 (o comunque prima dell’approvazione della proposta tariffaria del GI) si applicheranno i canoni previgenti.”

La Conferenza Regioni e Province autonome osserva che la tempistica indicata nella Misura non soddisfa il principio sancito dalla normativa vigente (Dir UE 34/12 e D.lgs. 112/15 che fissano la pubblicazione del PIR con anticipo di 4 mesi rispetto alla scadenza per la presentazione della richiesta di tracce) secondo la quale i richiedenti, all’atto della richiesta di tracce, debbono essere a conoscenza di tutte le condizioni con le quali ne saranno disciplinate la programmazione e la gestione. Infatti, la tempistica prevista dalla proposta in consultazione è tale che il nuovo pedaggio sarà applicato a tracce che le IF hanno già richiesto tenendo in conto il pedaggio precedente, già elaborate da RFI in un progetto orario avanzato e non più modificabile. Le tracce dell’anno 2016 sarebbero addirittura già in esercizio.

Pertanto la Conferenza Regioni e Province chiede la modifica sia della misura 4 (a regime), sia della misura 58 (fase di avvio) stabilendo che il nuovo sistema di pedaggio sia introdotto con gradualità, ad iniziare dalle tracce richieste in corso d’orario e salvaguardando in tal modo tutte quelle già richieste prima che esso sia stato reso noto.

Propone pertanto di aggiungere al termine della lettera D) il seguente periodo:

“e viene applicato alle richieste di tracce e di altri servizi regolarmente presentate, nel rispetto delle scadenze fissate per il processo di allocazione, dopo tale data.”

2.5.3 Valutazioni dell’Autorità

Sul tema della **verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri stabiliti dall’Autorità**, si osserva innanzitutto che l’art. 37 comma 2 lettere b) e c) del D.L. 201/2011, stabilisce che la medesima provvede

“b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’equilibrio economico delle imprese regolate, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);”

Pertanto l’espletamento della verifica sulla corretta applicazione dei criteri fissati dall’Autorità viene espressamente posta in capo alla medesima.

Il D.lgs. 112/2015 conferma (art. 17 comma 1) tale impostazione, delineando, come anche osservato dal GI , un ben definito processo di formazione del pedaggio, anche attraverso una puntuale ripartizione di compiti dei soggetti coinvolti.

In secondo luogo si osserva che i procedimenti di consultazione posti in atto dall’Autorità con la *“call for Inputs”* di cui alla Delibera 86/2014 e con la pubblicazione dello schema di misure regolatorie di cui alla Delibera 61/2015 hanno certamente consentito ai soggetti interessati di manifestare le proprie considerazioni su aspetti ritenuti potenzialmente critici della determinazione del Pedaggio, considerazioni di cui l’Autorità ha preso debita nota e che sono state tenute in conto della formulazione definitiva delle misure regolatorie ed in particolare dei criteri che il GI dovrà seguire nella fissazione del pedaggio.

In terzo luogo si rileva che ai sensi dell’art. 37 comma 2 del D.lgs. 112/2015

“[...] ogni richiedente ha il diritto di adire l’organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal GI o eventualmente dall’impresa ferroviaria o dall’operatore di un impianto di servizio in relazione a

[omissis]

d) sistema di imposizione dei canoni;

e) livello o struttura dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;

[omissis]

g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17.”

In aggiunta il medesimo art. 37 stabilisce al comma 3 che l’Autorità:

“[Omissis] ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla le attività di cui al comma 2, lettere da a) a g) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al GI poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.”

Sempre il medesimo art. 37 stabilisce poi al comma 7 che

“L’organismo di regolazione **consulta regolarmente**, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario”.

Infine il comma 9 del citato art. 37 stabilisce che

“**L’organismo di regolazione esamina tutti i reclami** e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, **l’organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati**, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g)”

Alla luce di quanto sopra l’Autorità ritiene che le modalità di coinvolgimento di tutti gli *stakeholders* poste in atto siano tali da assicurare il rispetto del principio del giusto procedimento di cui alla legge n. 241/1990, che inoltre tutti i soggetti richiedenti accesso all’infrastruttura ferroviaria dispongano di una pluralità di strumenti con i quali evidenziare all’Autorità modalità applicative dei criteri del pedaggio che siano eventualmente ritenute critiche e che quindi tale sistema di tutele risulti adeguato. Pertanto si ritengono allo stato non motivate le richieste finalizzate a prevedere una ulteriore specifica fase di consultazione sul sistema di pedaggio determinato dal GI, ferme restando le specifiche previsioni dell’art. 37 del D.lgs. 112/2015.

Sempre sul tema della verifica del sistema tariffario, in merito all’osservazione di NTV di qualificare maggiormente, nella Misura 3, la natura dei costi ai quali deve essere correlata la determinazione del pedaggio e dei corrispettivi, al fine di evitare diffidenze interpretative, si rimanda alle specifiche Misure nelle quali questi aspetti sono trattati più in dettaglio.

Sulla seconda tematica relativa alla **programmazione temporale delle varie fasi come definite dal combinato disposto delle Misure 3 e 4** l’Autorità rileva una convergenza dei rispondenti nel sottolineare la necessità di una rimodulazione delle tempistiche ai fine di assicurare la conoscibilità del valore di pedaggio prima della presentazione - da parte delle IF e degli altri soggetti interessati (regioni, province autonome, titolari di Accordo Quadro) - della richiesta di tracce e della sottoscrizione del contratto di utilizzo, anche se tale esigenza viene ad implicare un differimento dell’applicazione del nuovo sistema tariffario coerente con il disposto della Direttiva Recast e del Decreto di recepimento 112/2015. Viene osservato infatti che la tempistica prevista dalla proposta in consultazione verrebbe ad implicare che il nuovo pedaggio sia applicato a tracce che le IF hanno già richiesto tenendo in conto il pedaggio precedente, già elaborate da RFI in un progetto orario avanzato e non più modificabile.

Le proposte di modifica pervenute dai vari soggetti prevedono pertanto, sostanzialmente ed al di là di differenze sulla denominazione degli anni di riferimento coinvolti nel processo, la conoscibilità del nuovo sistema tariffario con

adeguato anticipo rispetto alle date previste per la richiesta di capacità, che deve avvenire a partire dal mese di aprile di ogni anno, a valere sostanzialmente per l'anno successivo; più precisamente, prendendo a riferimento l'anno X in cui si effettua la richiesta tracce per l'anno seguente (X+1), i rispondenti ritengono che il pedaggio da applicarsi per le tracce da usufruirsi in detto anno (X+1) debba essere conosciuto con congruo anticipo rispetto ad aprile dell'Anno X; ciò in pratica implica che tale "pedaggio (X+1)" sia incluso nel PIR che il GI deve pubblicare entro dicembre dell'anno (X-1).

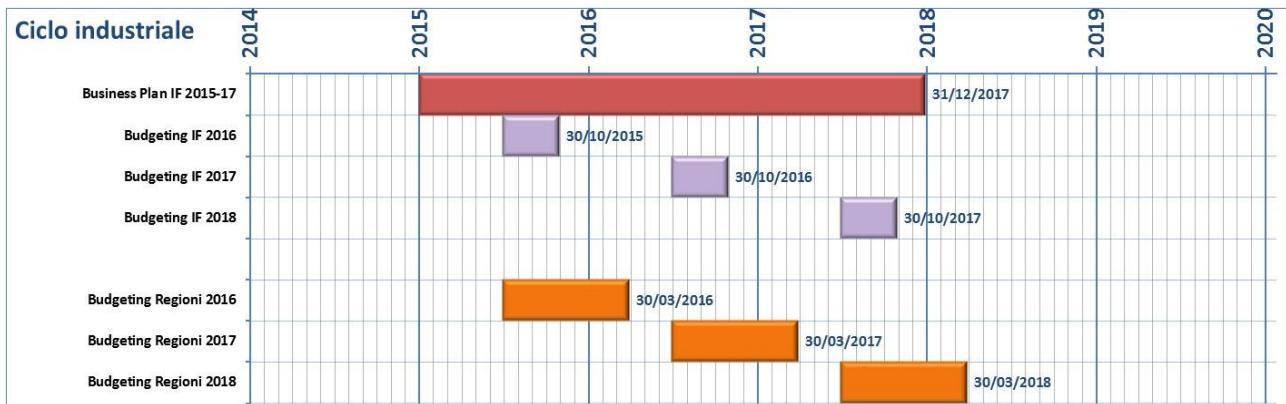
In relazione a quanto sopra l'Autorità ritiene importante tenere anche presente gli aspetti temporali tipici dei cicli industriali delle Imprese Ferroviarie nonché il ciclo normativo riguardante l'assegnazione e contrattualizzazione della capacità. Nei paragrafi seguenti si analizzano tali aspetti, per poi pervenire alla definizione del nuovo sistema di regolazione correlato ad un periodo tariffario pluriennale.

2.5.3.1 I cicli industriali delle Imprese Ferroviarie e dei soggetti titolari di Contratto di Servizio

Il ciclo industriale delle imprese ferroviarie si caratterizza, come per qualunque altra impresa, per la presenza di una pianificazione strategica a medio termine (generalmente un *business plan* che copre un periodo almeno triennale), e di una pianificazione operativa annuale (in linea di principio il *budget* per l'anno successivo dovrebbe essere predisposto entro il mese di ottobre dell'anno precedente, ma non sono escluse altre modalità).

La pianificazione e programmazione dei servizi OSP, ed in particolare di quelli regionali, deve tenere conto, oltre che delle regole per la programmazione economico-finanziaria degli enti locali, anche del fatto che il finanziamento dei servizi avviene attraverso il Fondo Nazionale TPL, che prevede meccanismi semi-automatici di ripartizione fra le Regioni a partire da un budget annuale stabilito dalle Leggi di Stabilità. Negli ultimi anni di Decreto Ministeriale di ripartizione è stato emanato intorno alla fine di marzo, ad annualità in corso.

Le tempistiche dei cicli "industriali" sono di seguito schematizzate:



2.5.3.2 Il ciclo "normativo" di assegnazione e contrattualizzazione della capacità

L'accesso al mercato ferroviario è regolato da norme che prevedono vincoli temporali stringenti per gli operatori, da applicarsi in maniera omogenea in tutta Europa, e che prevedono:

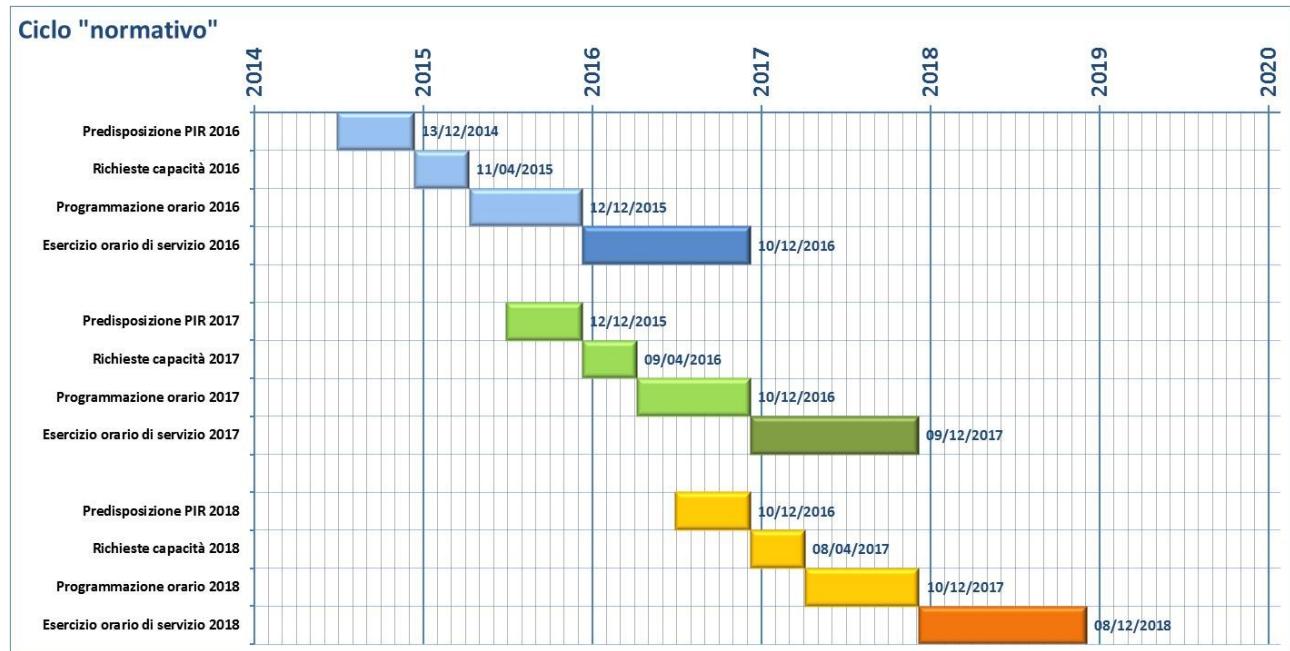
- che l'orario di servizio ferroviario per l'anno ($n + 1$) stabilito una volta per anno civile, abbia validità a partire dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre¹ dell'anno (n);
- che il termine per la presentazione delle richieste di capacità sia, di prassi, fissato dal Gestore ad 8 mesi dalla data di attivazione dell'orario di servizio stesso²;
- che la pubblicazione del PIR debba avvenire almeno 4 mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità di infrastruttura³;
- che, di conseguenza, la pubblicazione, da parte del Gestore, della revisione annuale del PIR debba essere effettuata ogni anno al secondo sabato di dicembre dell'anno ($n - 1$).

¹ Direttiva 2012/34/UE, Allegato VII, punto 1.

² L'allegato VII della Direttiva 2012/34/UE, al punto 1, citato all'art. 25, comma 2, del D.Lgs. 112/2015, prevede per le richieste di capacità un anticipo massimo di 12 mesi rispetto alla data di attivazione dell'orario di servizio.

³ D.Lgs. 112/2015, art. 14, comma 5.

Il processo ciclico si può schematizzare come segue:



2.5.3.3 L'applicazione del nuovo sistema ad un periodo tariffario qualsiasi

Alla luce di quanto sopra l'Autorità ritiene che vada assicurato alle IF ed agli altri soggetti interessati una visibilità del nuovo sistema di pedaggio con adeguato anticipo, anche ai fini della richiesta delle tracce. In tal senso l'Autorità ritiene che tale esigenza possa essere soddisfatta stabilendo -per il procedimento di verifica della conformità del nuovo sistema tariffario e di entrata in vigore del medesimo- una procedura che preveda, tra l'altro, la applicazione per il primo anno del Periodo Tariffario quinquennale di un livello provvisorio del Pedaggio in linea con quello previsto per l'anno precedente (noto alle IF ed agli altri soggetti interessati al momento della programmazione delle tracce relativamente al primo anno del Periodo Tariffario) ed ottenuto incrementando tale pedaggio del tasso di inflazione programmato.

Pertanto l'Autorità prevede che il nuovo sistema di regolazione correlato ad un periodo tariffario pluriennale si articoli secondo le seguenti tempistiche:

1) Vengono identificati, nell'ambito di un periodo tariffario, gli anni:

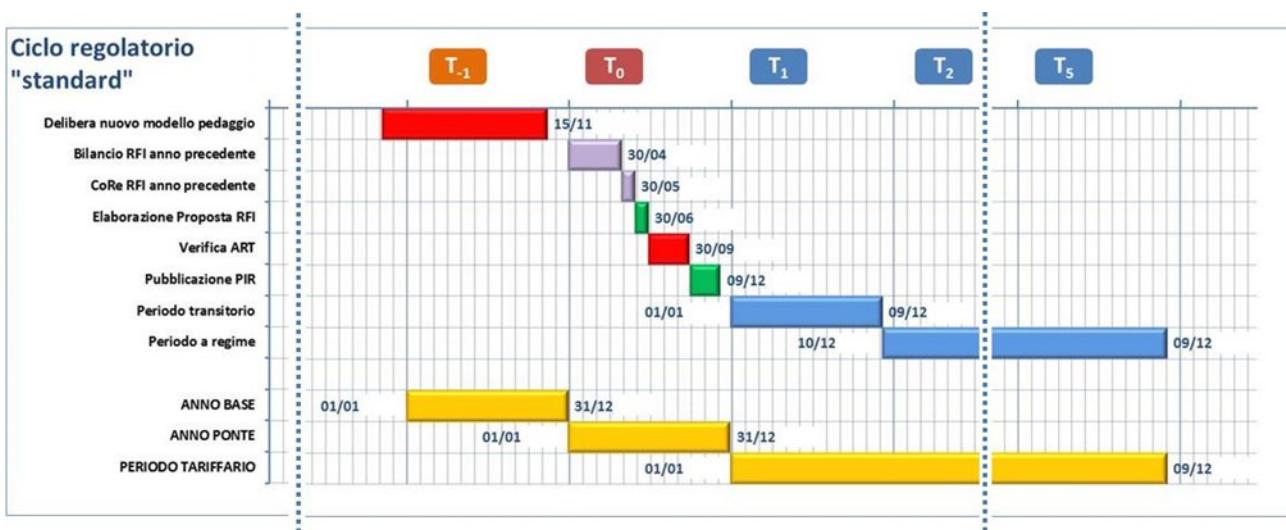
- **anno base** (T_{-1}), di cui si assumono i dati di bilancio del Gestore per la costruzione della contabilità regolatoria ai fini dell'elaborazione della nuova tariffa;
- **anno ponte** (T_0), in cui la nuova tariffa viene elaborata dal Gestore (entro il mese di maggio), verificata dall'Autorità (entro metà settembre) e pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete (a metà dicembre);
- **primo anno del periodo tariffario quinquennale** (T_1), in cui la nuova tariffa è formalmente già in vigore, ma non viene applicata per la valorizzazione delle tracce oggetto dell'orario di servizio entrato in vigore a metà dicembre dell'anno precedente, per le quali si applica, in regime provvisorio, la tariffa in vigore all'anno (T_0), incrementata del tasso di inflazione programmato;
- **restanti anni del periodo tariffario quinquennale** (T_2-T_5), in cui la nuova tariffa è regolarmente in vigore, e nel corso dei quali viene effettuato, tramite una componente tariffaria aggiuntiva, il recupero dei maggiori/minori introiti del Gestore, correlati all'applicazione per l'anno (T_1) del regime tariffario provvisorio;

2) A regime, la procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della nuova proposta tariffaria si estrinseca attraverso le seguenti fasi:

- **entro fine maggio dell'anno ponte** (T_0): il Gestore elabora la nuova tariffa per ciascuno degli anni del periodo tariffario, completa di tutta la documentazione di supporto, e la sottopone all'Autorità per l'avvio delle procedure di verifica di conformità al modello tariffario;

- **metà settembre dell'anno ponte (T_0)**: l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, attesta con propria delibera la conformità del nuovo sistema tariffario ai principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e autorizza la pubblicazione del nuovo sistema tariffario;
- **metà dicembre dell'anno ponte (T_0)**: il GI, nel rispetto delle scadenze previste dalla Direttiva 2012/34/UE e dalla normativa italiana di suo recepimento per tale documento, pubblica il proprio Prospetto Informativo della Rete (PIR T_2), valido per l'orario di servizio dicembre (T_1) – dicembre (T_2), includendo nello stesso il nuovo sistema tariffario;
- **inizio gennaio del primo anno del periodo tariffario (T_1)**: le nuove tariffe entrano formalmente in vigore; tuttavia, fino a metà dicembre dello stesso anno vige il regime provvisorio, con applicazione della tariffa in vigore all'anno (T_0), incrementata del tasso di inflazione programmato;
- **entro metà aprile del primo anno del periodo tariffario (T_1)**: le Imprese ferroviarie provvedono alla richiesta di capacità per l'orario di servizio dicembre (T_1) – dicembre (T_2), secondo le specifiche del PIR T_2 , con valorizzazione delle tracce effettuata adottando la nuova tariffa;
- **metà dicembre del primo anno del periodo tariffario (T_1)**: parte il periodo di contrattualizzazione della capacità per l'orario di servizio dicembre (T_1) – dicembre (T_2), con definitiva entrata in vigore della nuova tariffa.

In condizioni normali, la schematizzazione del ciclo regolatorio risulterebbe quindi la seguente:



Tenendo presente che il pedaggio per ciascuno degli anni del **periodo tariffario quinquennale (T_1 – T_5)**, è basato sulla Contabilità Regolatoria all'anno base (T_{-1}), con estrapolazione sui costi secondo i criteri stabiliti dall'Autorità, va pertanto individuata per il primo anno (T_1) una **posta figurativa PF_1** , che il Gestore dovrà valorizzare all'interno della costruzione tariffaria.

L'importo PF_1 sarà costituito dall'eventuale differenza fra:

- il montante dei pedaggi ottenuti applicando il **regime provvisorio** previsto per l'anno (T_1) assumendo come base di calcolo le previsioni di traffico elaborate in sede di costruzione tariffaria per il medesimo periodo;
- il montante dei pedaggi relativi allo stesso anno (T_1) ed alle stesse quantità di traffico, **calcolati secondo i criteri stabiliti dall'Autorità per il sistema a regime**, basati sulla Contabilità Regolatoria all'anno base (T_{-1}), e sulla relativa dinamica temporale a livello di costi.

Ai fini della costruzione tariffaria, il valore della posta figurativa così determinato dovrà essere poi utilizzato per la determinazione (da notificare già in sede di presentazione della nuova tariffa pluriennale) di una componente tariffaria supplementare (di segno positivo o negativo), distribuendolo sul traffico previsto per la restante durata del periodo tariffario ed assicurando neutralità finanziaria nonché una opportuna articolazione nei confronti dei segmenti di mercato coerente con quella adottata dal GI per il pedaggio calcolato, per detto periodo, in accordo a quanto indicato al punto 2.a).

La procedura di verifica qui esposta insieme alle relative tempistiche di entrata in vigore, garantiscono quanto segue:

- a) la formale entrata in vigore del nuovo sistema del pedaggio dal 1° anno del periodo tariffario;
- b) la predeterminazione delle tariffe in vigore per l'intero periodo quinquennale, al fine di rendere disponibile l'informazione alle Imprese Ferroviarie ed agli altri soggetti in tempi compatibili con le loro esigenze di programmazione, in quanto:
- c) il fatto che le tariffe per il primo anno (T_1) risultano essere note (in regime provvisorio) già nell'anno ponte (T_0), in quanto determinate applicando al pedaggio dell'anno ponte (T_0) l'adeguamento all'inflazione programmata;
- d) il fatto che le tariffe per i rimanenti anni del periodo tariffario sono anch'esse note nell'anno ponte (T_0), quindi con un anticipo di almeno un anno rispetto alla loro entrata in vigore, già comprensive della componente tariffaria supplementare (di segno positivo o negativo) correlata all'esigenza di allineare il montante dei ricavi del primo anno a regime transitorio con quelli del primo anno calcolati secondo i criteri stabiliti dall'Autorità;
- e) un regime che assicura al Gestore il recupero in forma completa dei costi pertinenti ed efficienti, secondo i criteri stabiliti dall'Autorità, a partire dall'inizio del nuovo periodo regolatorio;
- f) la neutralità del regime provvisorio, sia per il GI che per le I.F. e gli altri richiedenti le tracce.

In merito poi alla richiesta di RFI di prevedere nella Misura 4 un comma aggiuntivo relativamente al periodo intercorrente tra il 5 novembre 2014 (data di entrata in vigore della delibera 70/2014) ed il 31 dicembre 2017, con la previsione di poste figurativa a credito / debito da includere o dedurre dai costi ammessi, si riconferma in questa sede, per le motivazioni esposte in merito ad analoga richiesta relativamente alla Misura 1, la non accogliibilità di una richiesta che implichi l'applicazione retroattiva delle Misure di cui al presente provvedimento, e si rimanda alla trattazione delle osservazioni pervenute in relazione alla Misura 58 (Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni) per il trattamento del periodo dal 1 gennaio 2016.

Si affronta infine l'osservazione di NTV secondo cui dal momento che il canone deve essere determinato tenendo conto anche dei contributi pubblici come stabiliti nel Contratto di Programma, occorrerebbe considerare la possibilità che per qualsivoglia causa il contributo annuale effettivo possa essere inferiore a quanto stabilito in detto Contratto e quindi occorrerebbe prevedere un meccanismo con l'obiettivo di neutralizzare gli effetti per le IF di una tale evenienza, in particolare prevedendo una clausola che stabilisca che nel caso in cui il contributo pubblico annuale effettivo dovesse eventualmente essere inferiore a quello stabilito dal vigente Contratto di Programma, ciò non avrà alcun effetto sul valore del canone determinato per il periodo medesimo.

Al riguardo l'Autorità rileva che tale aspetto è stato affrontato nella Relazione istruttoria al par. 3.2 (Finalità della regolazione economica), nel quale, anche alla luce di quanto espressamente disposto dall'art. 18, comma 1, del D.lgs. 112/2015, si è evidenziato come eventuali dinamiche nei livelli di erogazione dei Contributi, che dovessero palesarsi in difformità a quanto originariamente previsto dai Contratti di Programma, ovvero eventuali casi di gravi disequilibri economici generati da eventi straordinari ed imprevedibili, potranno trovare separato e specifico rimedio nei coefficienti di maggiorazione contemplati dal citato comma, per la cui applicazione i Ministeri Competenti si baseranno sui prospetti di Contabilità Regolatoria redatti dal Gestore nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall'Autorità.

Alla luce di quanto sopra l'Autorità ritiene di modificare le Misure regolatorie 3 e 4 in linea con le valutazioni effettuate.

3. TITOLO II - REGOLAZIONE ECONOMICA – PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (PMdA)

Capo II. Aspetti generali della regolazione del PMdA

3.1 Misura 5 - Ambito di applicazione

3.1.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità

Nel par. 3.2 della Relazione l'Autorità ha indicato, alla luce del quadro normativo delineato nel par. 3.1, le finalità della regolazione economica che l'Autorità intende perseguire in relazione alla tematica del PMdA.

In linea con tali finalità l'Autorità ha definito la Misura 5 in oggetto.

3.1.2 Sintesi delle osservazioni

NTV ritiene, in merito alla lettera a) che sia opportuno ricondurre la definizione di "costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario", contenuta nella direttiva europea Recast e nel D.lgs. 112/2015, alla definizione economica, consolidata nell'intera U.E. e recepita dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, di costo marginale/costo incrementale di breve periodo. propone pertanto di modificare la lettera a) come segue:

"I criteri per la definizione del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, da intendersi, conformemente al Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, quale costo incrementale o costo marginale di breve periodo, ai sensi..."

RFI propone di integrare la lettera d) aggiungendo alla fine la seguente frase:

"in particolare al fine di incentivare l'ammodernamento dei carri ferroviari merci con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità;"

Per le motivazioni RFI rimanda a quanto osservato relativamente alla Misura 21; in tale sede RFI fa riferimento al Regolamento di Esecuzione 2015/429 (recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici), che prevede un regime di "malus" e "bonus"

3.1.3 Valutazioni dell'Autorità

In merito alla osservazione sulla lettera a) si evidenzia che con la Misura in oggetto l'Autorità non ha ancora inteso definire i criteri per la valutazione del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, ma solo rendere noto agli *stakeholders* la propria intenzione di definire tali criteri; in effetti tali criteri sono stabiliti in altre Misure, in particolare nella Misure 13 e 22; peraltro nella Misura 13 l'Autorità ha indicato che la nozione di "costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario" si identifica con il costo incrementale di breve periodo direttamente connesso all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

In merito alla osservazione sulla lettera d) si condivide la proposta di integrazione in quanto finalizzata a meglio precisare la finalità di incentivare l'ammodernamento dei carri ferroviari merci.

3.2 Misura 6 - Principio di correlazione ai costi

3.2.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità

In merito all'impostazione del Modello regolatorio che l'Autorità ha inteso definire si rimanda ai richiami precedentemente indicati nella Misura 2, relativi a quanto l'Autorità aveva espresso nel par. 3.3.1 della Relazione allegata alla Delibera 61.

Alla luce di tali considerazioni e del quadro normativo comunitario e nazionale l'Autorità ha proposto la Misura 6 in oggetto.

3.2.2 Sintesi delle osservazioni

Un primo gruppo di osservazioni riguarda le componenti di costo considerate ai fini dei canoni del PMdA ; in merito sia la società **NTV** che **Fercargo** sostengono che la Componente C_{rc} (*Remunerazione del Capitale*) non deve essere inclusa nei costi da considerare ai fini del pedaggio del PMdA, per le motivazioni seguenti:

- Ambedue ritengono che una remunerazione del capitale con riguardo al PMdA si ponga in contrasto con la normativa vigente come peraltro già interpretata dalla Corte di Giustizia nella causa Commissione-Polonia C-512/10, richiamata in nota n. 3 nel Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.
- NTV sostiene inoltre che la remunerazione del capitale proprio non è prevista dalla norme europee per le reti ferroviarie pubbliche, considerate “non profit” e per le quali sono ammessi aiuti di Stato senza necessità di autorizzazioni preventive ma solo a condizione che i contributi pubblici vadano a ridurre in via esclusiva i canoni per le imprese ferroviarie che utilizzano le reti. Secondo NTV non è ammessa pertanto la convivenza in un medesimo gestore di rete di profitti distribuibili e di aiuti di Stato alla gestione, liberamente concedibili dai governi.
- NTV sostiene infine che laddove le tesi sopra indicate non trovassero accoglimento, la remunerazione del capitale proprio potrà ammettersi esclusivamente con riferimento agli investimenti futuri preventivamente concordati con le IF.

In linea con quanto sopra **NTV** propone i seguenti emendamenti:

“I canoni del PMdA ... dovranno essere correlati ai consentire ai ricavi di eguagliare i costi di gestione pertinenti ed efficienti ...”

C_o Costi operativi pertinenti ed efficienti relativi ai soli servizi del PMdA

C_a Ammortamenti relativi al valore netto contabile ... determinato al netto dei contributi statali-pubblici, calcolati in conformità con la L. 266/2005, art. 1, comma 87, nonché degli effetti derivanti dagli aumenti di capitale finalizzati a ripianare le perdite di gestione.

C_{fe} Remunerazione del capitale relativo al Capitale Investito Netto (...) determinato al netto dei contributi statali Remunerazione del capitale autofinanziato pertinente”

Al riguardo NTV specifica anche che a suo avviso la voce C_{rc} va eliminata ovunque nel testo e nelle formule della Misura 6 in conseguenza, da un lato, della non remunerabilità del capitale proprio e, dall'altro, del fatto che il costo del capitale di debito, contratto per finanziare gli investimenti, è già incluso in C_a , la componente di costo che registra gli ammortamenti, in conseguenza della capitalizzazione del costo del finanziamento nel valore ammortizzabile dei cespiti. NTV ritiene che in assenza di tale correzione il costo del capitale di debito verrebbe incluso due volte nella determinazione del pedaggio.

RFI richiede poi di precisare che l'equilibrio del GI deve essere conseguito sotto il profilo sia economico sia finanziario ai sensi di quanto previsto dall'art 18 comma 1 del Dlgs 112/2015, e propone altresì una parziale riformulazione della descrizione di alcune delle componenti della equazione riportata nella Misura in esame; in particolare viene proposto di modificare:

- la definizione di Contributi statali nel modo seguente:

“Ecdp: Contributi statali definiti nei contratti di programma, riferiti ai costi operativi pertinenti alle attività sottostanti i servizi del PMdA”;

- la definizione di Eccedenze nel modo seguente:

“Ec: Eccedenze provenienti da altre attività commerciali svolte utilizzando il correlato capitale investito del PMdA”;

- La formula di eguaglianza tra i ricavi R_c ed costi netti totali efficientati C_{nt} (Efficient total cost), al fine di specificare che sia la componente dei costi operativi sia la componente degli ammortamenti e della remunerazione

del capitale autofinanziato possa essere nettata della propria quota relativa ai contributi statali, alle entrate non rimborsabili e alle eccedenze;

RFI formula poi una osservazione relativa al fatto che per il Gestore appare fondamentale:

- la compatibilizzazione tra le tempistiche del periodo tariffario e il periodo di validità di contratti di programma in essere (CdP investimenti 2012-2016; CdP servizi 2012-2015) e prospettici (lo schema di CdP Servizi in discussione ha una durata quinquennale 2016-2020);
- la sottoscrizione dei CdP prima dell'avvio del nuovo regime, con copertura integrale dei fabbisogni;
- la revisione delle procedure di aggiornamento dei CdP per garantire la coerenza con i nuovi meccanismi regolatori.

Inoltre, a parere di RFI, la misura 6 sembrerebbe non conciliarsi con la verifica di sostenibilità dei vari segmenti di mercato che, ai sensi del D.lgs. 112/2015, deve essere condotta ai fini dell'applicabilità dei coefficienti di maggiorazione; ritiene RFI che il perseguimento dell'equilibrio del GI rischierebbe di essere compromesso se, a risorse pubbliche date e al netto di altri proventi, risultasse che uno o più segmenti di mercato non fossero in grado di sopportare il livello di pedaggio necessario a garantire il pieno recupero dei costi totali efficientati. In altri termini RFI ritiene che prima dell'avvio del nuovo paradigma regolatorio risulti indispensabile procedere ad un'armonizzazione tra gli aspetti che incidono sul livello e la disponibilità della contribuzione pubblica (tempistiche di approvazione dei contratti, sincronizzazione durate dei contratti, copertura integrale predefinita e certa).

Propone quindi l'inserimento nella Misura in oggetto di una clausola mirante a stabilire che i contratti di programma devono essere perfezionati prima dell'entrata in vigore del regime tariffario, presentare una durata compatibile con il periodo tariffario (maggiore o uguale) e con una dotazione di risorse atta a garantire, dato il gettito dei canoni determinato a valle della verifica di sostenibilità da parte del mercato, l'equilibrio di cui all'equazione ricavi/costi.

3.2.3 Valutazioni dell'Autorità

Riguardo alle osservazioni sulla **Componente C_{rc} (Remunerazione del Capitale)** vengono qui affrontati in successione i punti a), b) e c) sopra riportati.

In merito al punto a) ovvero al richiamo alla sentenza della Corte di Giustizia nella causa Commissione-Polonia C-512/10, si rileva quanto segue.

Nella causa in oggetto la Commissione sosteneva che la Repubblica di Polonia non aveva soddisfatto gli obblighi che le incombevano a norma degli articoli 7, paragrafo 3, e 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.

Si ricorda quanto stabilito da detti articoli:

- Art. 7.3.: *Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 o l'articolo 8, i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.*
- Art. 8.1.: *Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del GI, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, in particolare per il trasporto internazionale di merci per ferrovia. Il sistema di imposizione dei diritti deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Il livello dei diritti stabiliti non deve tuttavia precludere l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.*

Il primo rilievo della Commissione riguardante il *"costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario"* (art. 7.3) è stato accolto dalla Corte di Giustizia (CoJ) ed è quello che qui interessa (il secondo rilievo, cioè di non aver adempiuto agli obblighi di cui all'art. 8.1 della direttiva 2001/14, risulta qui non rilevante, e comunque la CoJ ha deciso che *"87. La censura della Commissione vertente sulla violazione dell'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, non può invece essere accolta"*).

In merito a tale primo rilievo, la CoJ osservava innanzitutto, riguardo al contesto normativo polacco, che

"Ai sensi dell'articolo 33, paragrafi da 1 a 8, della legge sul trasporto ferroviario [Ndr: del 28 marzo 2003]:

- «1. Il gestore [dell'infrastruttura] fissa l'importo dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura dai vettori ferroviari.
2. Il **diritto di base** per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è fissato prendendo in considerazione il costo, sostenuto dal gestore, direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario.
3. Il diritto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria consta del **diritto di base** e dei **diritti supplementari**.”

La CoJ effettuava poi una ricognizione di quanto previsto dal successivo *Regolamento ministeriale del 2009*, analizzando in particolare le varie componenti di costo previste all' articolo 8 di tale Regolamento, ed arrivava alle seguenti valutazioni:

“82 [...] in quanto includono costi di natura fissa legati alla messa a disposizione di una tratta di rete ferroviaria che il gestore deve sopportare anche in assenza di movimenti dei treni, i costi di manutenzione o di gestione del traffico menzionati all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento ministeriale del 2009 devono essere considerati direttamente imputabili alla prestazione del servizio ferroviario solo parzialmente.

83 Quanto ai **costi indiretti** e ai **costi finanziari**, parimenti menzionati in detta disposizione nazionale, è gioco-forza constatare che i medesimi non hanno manifestamente alcun rapporto diretto con la prestazione del servizio ferroviario.

84 Infine, in quanto sono determinati non sulla base dell'usura reale dell'infrastruttura imputabile al traffico, ma in funzione di regole contabili, nemmeno gli **ammortamenti** possono essere considerati direttamente imputabili alla prestazione del servizio ferroviario.”

Tenuto conto di ciò la CoJ raggiungeva le seguenti **conclusioni**:

“85 Ciò premesso, occorre constatare che **il regolamento ministeriale del 2009 porta a prendere in considerazione**, ai fini della determinazione del diritto per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea, costi che non possono essere considerati direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.

86 Occorre pertanto considerare fondata la censura della Commissione relativa alla violazione dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14.”

Emerge quindi come la CoJ abbia ritenuto che, pur a fronte di una normativa nazionale (articolo 33, paragrafo 2, della legge sul trasporto ferroviario) di fatto coerente con l'art. 7, paragrafo 3 della direttiva 2001/14 (in quanto prevedeva che il **diritto di base** per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dovesse essere determinato prendendo in considerazione il costo sopportato dal gestore **direttamente imputabile** alla prestazione del servizio ferroviario), nel Regolamento ministeriale del 2009 di fatto erano stati invece inclusi anche “costi che non possono essere considerati direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario”, ovvero i “**costi indiretti**” e i “**costi finanziari**” nonché “**gli ammortamenti**” “in quanto sono determinati non sulla base dell'usura reale dell'infrastruttura imputabile al traffico, ma in funzione di regole contabili”.

Alla luce di quanto sopra appare chiaro che la CoJ ha solo stabilito che alcuni dei costi inclusi dal Regolamento ministeriale del 2009 nella componente base del pedaggio (il **diritto di base**) erano “costi che non possono essere considerati direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario”.

La Corte non ha pertanto in alcun modo escluso che la remunerazione del costo del capitale potesse essere considerata in altre voci di costo del pedaggio – diverse dal costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario- relativo al PMdA.

Peraltro la CoJ non è poi entrata nel merito di costi che potevano essere recuperati tramite l'applicazione dei coefficienti di maggiorazione, previsti dall'art. 8.1 della Direttiva2001/14, limitandosi a rilevare che “*la Commissione non è riuscita a dimostrare la fondatezza della sua allegazione a tal riguardo*”.

In merito poi al riferimento di NTV alla **Nota 3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909** della Commissione del 12 giugno 2015 (relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario), occorre qui rilevare che tale Nota 3 (“*Sentenza della Corte di giustizia nella causa Commissione/Polonia, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, punti 82, 83 e 84*”) è richiamata, nel Regolamento di esecuzione, dal Considerando 9, che ricorda che

*“La Corte di giustizia ha pronunciato una sentenza **sul calcolo dei costi diretti** sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario (3). Il presente regolamento tiene conto di detta sentenza.”*

Alla luce di ciò si deve ritenere che nella misura in cui la regolamentazione nazionale italiana per i costi diretti viene ad essere definita da parte dell’Autorità in conformità a quanto disposto dal sopracitato Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, **tal regolamentazione viene a risultare rispettosa anche della citata sentenza della CoJ sul calcolo dei costi diretti.**

Tutto ciò premesso occorre qui altresì rilevare che l’Autorità ha ben tenuto presente quanto stabilito da citato Regolamento; infatti, nella Relazione Istruttoria di cui all’Allegato B della Delibera 61/2015 viene indicato quanto segue:

- nel par. 3.4.3 si è innanzitutto chiarito che nei **costi diretti** del pedaggio non vanno inclusi i c.d. “**costi non ammissibili**” [“secondo l’articolo 3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 i **costi diretti** relativi all’intera rete sono calcolati come la **differenza** tra, da un lato, i **costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio** (l’“**efficient total cost**”) e, dall’altro, i **seguenti costi, considerati non ammissibili**, elencati nell’articolo 4 del medesimo regolamento”];
- sempre nel par. 3.4.3 si è poi riportato tra i “**costi non ammissibili**” di cui al sopra citato art.4 del Regolamento, anche quegli specifici costi che sono stati espressamente “censurati” dalla sentenza della CoJ in oggetto, ovvero
 - “e)-i costi finanziari”
 - “n)-gli ammortamenti che non sono determinati in base all’usura reale dell’infrastruttura imputabile alla prestazione del servizio ferroviario”
 - Nonché altri costi aventi la natura di costi indiretti

Peraltro nella Relazione Istruttoria l’Autorità ha anche evidenziato (par. 3.2), con riguardo alla definizione di “costi diretti” data dal sopra richiamato Art. 3 del Regolamento di esecuzione, quanto segue (enfasi qui aggiunta):

<<Tale formulazione evidenzia che i “costi diretti” sono un “di cui” dei costi complessivi relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio”.

Ciò notato, si rileva altresì che il **Considerando 3 del Regolamento** di esecuzione evidenzia che il “*Fissare i canoni di accesso al livello dei costi direttamente sostenuti dal servizio ferroviario non dovrebbe comportare* [NdR: “causare”] *per il GI una perdita finanziaria netta o un guadagno finanziario netto a seguito della prestazione del servizio ferroviario”.*

Tale avvertenza va evidentemente posta in correlazione con le notazioni e le figure sopra esposte relativamente alla prestazione dei servizi del PMdA; pertanto, se la “**prestazione del servizio ferroviario**” non deve causare una perdita o un guadagno, quei costi sottostanti il PMdA che non sono riconducibili ai “**costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario**” non possono essere esclusi ai fini del pedaggio ma vanno opportunamente tenuti in conto nel contesto dei criteri che l’Autorità deve definire ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettera b), in modo che – come già detto – detti criteri non siano fonte di condizioni di disequilibrio del Gestore, ma siano tali da consentire al Gestore il recupero dei costi complessivi pertinenti (purché efficienti) dal medesimo sopportati relativamente alle attività sottostanti la fornitura del PMdA .>>

Al riguardo va altresì tenuto presente quanto stabilito **dall’art. 16, comma 1, del D.lgs. 112/2015**, di recepimento della Recast, che richiama espressamente -con riferimento all’equilibrio dei conti del gestore dell’infrastruttura ferroviaria- il concetto di “*costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito*”.

Quanto sopra richiamato, si evidenzia che il senso della Misura 6 è appunto quello di formalizzare che il livello complessivo del “*gettito dei canoni per il PMdA*” deve essere tale da “*assicurare che l’esercizio dei servizi del PMdA*

stesso, in condizioni di efficienza ed al netto delle contribuzioni pubbliche, non costituisca fonte di disequilibrio economico del GI”; in tal senso l’inserimento della componente di costo

“ C_{rc} Remunerazione del capitale, relativamente al Capitale Investito Netto sottostante i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi statali”

non implica assolutamente che tale componente **di costo** debba poi – in fase di costruzione del prezzo, ossia del Pedaggio- entrare a far parte della **componente tariffaria A (Canone Base), correlata ai soli Costi diretti**, di cui alla Misura 22; infatti, come esplicitamente indicato anche al par. 3.5.4 della Relazione istruttoria, detta componente A “va costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati consentano, ai sensi dell’art. 17.4 del D.lgs. 112/2015, il recupero dei **Costi Diretti**, avendo come riferimento, in sede di prima applicazione, l’intera rete”.

In conclusione si ritengono non motivate le posizioni di Fercargo e NTV secondo cui la Misura 6 laddove contempla la componente di costo “ C_{rc} ” si porrebbe in contrasto con la normativa vigente come peraltro già interpretata dalla Corte di Giustizia nella causa Commissione-Polonia C-512/10.

--^--

In merito al punto b) ovvero alla tesi di NTV secondo cui

- la remunerazione del capitale proprio non sarebbe prevista dalla norme europee per le reti ferroviarie pubbliche, considerate “non profit”;
- per tali reti sono ammessi aiuti di Stato senza necessità di autorizzazioni preventive ma solo a condizione che i contributi pubblici vadano a ridurre in via esclusiva i canoni per le imprese ferroviarie che utilizzano le reti;
- e pertanto non sarebbe ammessa la convivenza in un medesimo gestore di rete di profitti distribuibili e di aiuti di Stato alla gestione, liberamente concedibili dai governi,

si rileva qui quanto segue.

Innanzitutto va tenuto presente che secondo il documento di fonte IRG-Rail (il Gruppo dei Regolatori europei competenti per il settore ferroviario) dell’Ottobre 2015 “*Updated Review of Charging Practices in Europe*” approvato in data 11/11/2015 il costo del capitale (v. sez 3.5) è già incluso nella tariffazione dell’accesso all’infrastruttura e verificato dal Regolatore nazionale in almeno i seguenti Paesi: Austria, Francia, Germania, Ungheria e UK, secondo una metodologia che nella maggior parte dei casi si basa sull’approccio CAPM/WACC. Quindi il riconoscimento del costo del capitale è prassi comune e non contestata a livello comunitario.

In secondo luogo va tenuto presente quanto esplicitamente previsto dalla normativa nazionale, laddove il sopra richiamato **art. 16, comma 1, del D.lgs. 112/2015** che stabilisce che

“1. I conti del gestore dell’infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell’arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all’articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall’altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito.”

In terzo luogo in merito alle tesi secondo cui per le reti ferroviarie “sono ammessi aiuti di Stato senza necessità di autorizzazioni preventive solo a condizione che i contributi pubblici vadano a ridurre in via esclusiva i canoni per le imprese ferroviarie che utilizzano le reti”, e che “pertanto non sarebbe ammessa la convivenza in un medesimo gestore di rete di profitti distribuibili e di aiuti di Stato alla gestione, liberamente concedibili dai governi” va rilevato che la Comunicazione della Commissione “Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (2008/C 184/07)” chiarisce che :

“14. La concessione di aiuti pubblici al settore ferroviario può essere autorizzata quando contribuisca alla realizzazione di un mercato europeo integrato, aperto alla concorrenza e interoperabile, nonché agli obiettivi comunitari di mobilità sostenibile. In questo contesto la Commissione deve accertare che l’aiuto finanziario corrisposto dai poteri pubblici non determini distorsioni della concorrenza contrarie all’interesse comune.[...].”

e che

“25. Allorché l'utilizzazione di un'infrastruttura è aperta a tutti gli utenti potenziali in maniera paritaria e non discriminatoria e l'accesso all'infrastruttura viene fatturato a livelli conformi alla legislazione comunitaria (direttiva 2001/14/CE), la Commissione ritiene di norma che il finanziamento pubblico delle infrastrutture non costituisca un aiuto di Stato a favore delle imprese ferroviarie”

Si rileva quindi che tali Linee Guida ritengono innanzitutto che il finanziamento pubblico delle infrastrutture non costituisca un aiuto di Stato nella misura in cui l'utilizzazione di un'infrastruttura è aperta a tutti gli utenti potenziali in maniera paritaria e non discriminatoria e l'accesso all'infrastruttura viene fatturato a livelli conformi alla legislazione comunitaria, e che in secondo luogo esse non contengono alcun riferimento alla tematica della “*convivenza in un medesimo gestore di rete di profitti distribuibili e di aiuti di Stato alla gestione, liberamente concedibili dai governi*”.

In conclusione si ritengono non motivate le posizioni di NTV secondo cui la remunerazione del capitale proprio non sarebbe prevista dalla norme europee per le reti ferroviarie pubbliche.

--^--

In merito infine al punto c) ovvero alla tesi di NTV secondo cui

laddove le tesi sopra indicate non trovassero accoglimento, la remunerazione del capitale proprio potrà ammettersi esclusivamente con riferimento agli investimenti futuri preventivamente concordati con le IF.

si rileva che il citato art. 16, comma 1, del D.lgs. 15 luglio 2015 , n. 112 non limita la considerazione della componente di costo “remunerazione del capitale investito” ai soli investimenti futuri, né tantomeno a quelli “*preventivamente concordati con le Imprese Ferroviarie*”.

In conclusione si ritiene non motivata la richiesta di NTV di cui al punto c) sopra richiamato.

Sul tema del coinvolgimento delle Imprese Ferroviarie sulla tematica dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria appare comunque opportuno ricordare che il citato D.lgs. 112/2015 stabilisce il diritto delle I.F. ad avere accesso alle informazioni riguardanti il “Piano commerciale”, comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, che il GI è tenuto ad elaborare ed aggiornare, nonché il diritto delle medesime ad esprimersi sul contenuto di detto Piano, laddove (art. 15) viene stabilito che:

Comma 5. Nell'ambito della politica generale di Governo e tenendo conto della Strategia di cui all'articolo 1, comma 7, e del finanziamento erogato di cui al comma 1, **il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento**, da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'organismo di regolazione. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

6. **Il gestore dell'infrastruttura assicura che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura prima della sua approvazione da parte del gestore dell'infrastruttura.** A tal fine il gestore dell'infrastruttura pubblica, sul proprio sito internet, il piano commerciale tre mesi prima della sua adozione, concedendo ai richiedenti trenta giorni per esprimere un parere non vincolante sulle tematiche suddette.

Alla luce di quanto sopra l'Autorità ritiene di mantenere l'impostazione ed i contenuti della Misura 6 relativamente alla inclusione della Componente C_{rc} (*Remunerazione del Capitale*).

--°--

Relativamente al secondo gruppo di osservazioni riguardante la richiesta di parziale riformulazione della descrizione di alcune delle componenti della equazione riportata nella Misura in esame l'Autorità ritiene che, nel confermare il senso e l'impostazione della medesima , sia opportuno riformularla, per maggior chiarezza.

In particolare, con riferimento al trattamento delle “eccedenze da altre attività commerciali”, occorre rilevare che tale definizione discende direttamente dall'art. 16 del D.lgs. 112/2015 il quale dispone la loro attrazione ai fini del raggiungimento dell'equilibrio economico dei conti del GI.

Dall'analisi effettuata nel corso dell'istruttoria è emerso che, in base alla classificazione operata dal GI, tali eccedenze possono essere suddivise in due categorie:

- quelle cosiddette **ancillari**, derivanti dallo sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria o comunque alla stessa ricollegabili (ad esempio la pubblicità lungo la linea ferroviaria o negli spazi di stazione);
- quelle definibili come **esterne**, cioè non collegate allo sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria, perché inerenti ad *assets* estranei ad essa (prevalentemente le attività di *real estate*).

RFI propone di includere nel computo dei costi ammissibili soltanto la prima delle due categorie.

Al riguardo l'Autorità rileva che:

- a) il citato disposto normativo si riferisce indistintamente alla fattispecie "eccedenze da altre attività commerciali", non operando alcuna distinzione in tale ambito; inoltre il termine "altre" lascerebbe presupporre che la norma intenda riferirsi ad attività commerciali estranee all'infrastruttura ferroviaria;
- b) di contro, la remunerazione del capitale investito, ammessa nell'ambito dei servizi regolati, presuppone un analogo trattamento anche per le attività commerciali non regolate, inducendo pertanto ad interpretare, per le eccedenze "esterne", il termine "eccedenze" come "la parte che eccede" una quota di ragionevole profitto da riconoscere per tali attività.
- c) similmente alla prassi regolatoria nazionale ed internazionale applicata in altri settori, si ritiene opportuno provvedere pertanto al recupero, ai fini tariffari, di una quota del 50% di tali eccedenze.

Alla luce di quanto sopra l'Autorità ritiene quindi di definire compiutamente il perimetro delle eccedenze includendo:

- il 100% del margine lordo (ricavi meno costi, al lordo degli ammortamenti) delle altre attività commerciali, cosiddette ancillari;
- il 50% del margine netto delle altre attività commerciali (ricavi meno costi, al netto degli ammortamenti) definibili come esterne.

--°--

Riguardo all'osservazione di NTV secondo cui valore netto contabile dovrebbe essere nettato degli effetti derivanti dagli aumenti di capitale finalizzati a ripianare le perdite di gestione, l'Autorità conferma di ritenere che gli obblighi giuridici legati agli aumenti di capitale, sebbene questi ultimi siano stati in massima parte utilizzati per finanziare gli investimenti, siano incompatibili con l'esclusione del relativo ammontare dal Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni; al riguardo si rimanda alle più dettagliate considerazioni espresse in relazione alla Misura 16.

Per quanto riguarda la richiesta di NTV di precisare che gli ammortamenti vanno calcolati in conformità con la L. 266/2005, art. 1, comma 87, si rimanda alle considerazioni espresse in relazione alle Misure 16 e 17; parimenti, per quanto riguarda la tematica degli oneri finanziari capitalizzati, ai fini della determinazione del Capitale Investito Netto, si rimanda alla Misura 18.

--°--

Riguardo infine alle osservazioni di RFI relative alla: *i*) compatibilizzazione tra le tempistiche del periodo tariffario e il periodo di validità di contratti di programma in essere; *ii*) sottoscrizione dei CdP prima dell'avvio del nuovo regime, e *iii*) revisione delle procedure di aggiornamento dei CdP per garantire la coerenza con i nuovi meccanismi regolatori, nonché relativamente alla richiesta di aggiungere nella Misura in oggetto una clausola specifica al riguardo, l'Autorità osserva quanto segue.

La tematica dei Contratti di Programma è trattata dal D.lgs. 112/2015 all'art. 15 (*Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato*), dove, tra l'altro, viene indicato (comma 1) che "*I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del presente decreto*". Tale Allegato II specifica la lista minima di elementi che deve essere trattata nei Contratti di Programma che lo Stato ed il Gestore sottoscrivono, tra cui:

"7) la durata convenuta del contratto";

“9) le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali o in circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto”.

Alla luce di quanto sopra l’Autorità non ha evidentemente titolo per intervenire sugli aspetti di CdP sollevati da RFI; peraltro, nella Relazione allegata alla Delibera 61/2015 l’Autorità ha considerato esplicitamente (v. sez. 3.1) che i contratti sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, e dopo aver rilevato che (sez. 3.3)

<<[...] l’attività del Gestore dell’Infrastruttura (e quindi le dinamiche finanziarie, di investimento ed operative) sono fortemente correlate ai periodi pluriennali “scanditi” dai Contratti di Programma che riguardano sia la parte Investimenti che la parte Manutenzione>>

ha ritenuto opportuno prevedere, in relazione al perimetro delle proprie competenze, che

<<l’arco temporale di un periodo di regolazione venga in linea di principio a coincidere con almeno un periodo pluriennale definito nei contratti di Programma.>>

Ciò ricordato si rimanda alle considerazioni precedentemente effettuate, sul tema, in relazione alla Misura 2 .

Riguardo, da ultimo, alla osservazione di RFI secondo cui la misura 6 sembrerebbe non conciliarsi con la verifica di sostenibilità dei vari segmenti di mercato che, ai sensi del D.lgs. 112/2015, deve essere condotta ai fini dell’applicabilità dei coefficienti di maggiorazione, in quanto il perseguitamento dell’equilibrio del GI rischierebbe di essere compromesso se, a risorse pubbliche date e al netto di altri proventi, risultasse che uno o più segmenti di mercato non fossero in grado di sopportare il livello di pedaggio necessario a garantire il pieno recupero dei costi totali efficienti, si evidenzia che tale questione non può essere posta in astratto ma va eventualmente posta in sede di determinazione, da parte del Gestore, del canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l’utilizzo dell’infrastruttura (artt. 17.2 e 18.1 del D.lgs. 112/2015) e nell’ambito delle verifiche che l’Autorità deve svolgere anche ai sensi dell’art. 18.4 del D.lgs. 112/2015 e di comunicazione degli esiti delle medesime al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell’economia e delle finanze per le successive valutazioni.

3.3 Misura 7 - Modello Regolatorio: costi diretti

3.3.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell’Autorità

In coerenza con il quadro normativo comunitario e nazionale delineato nel par. 3.1 della Relazione, e tenendo in particolare considerazione il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 sulle modalità applicabili al calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, l’Autorità ha definito la Misura 7 in oggetto relativamente alla definizione dei “costi diretti”.

3.3.2 Sintesi delle osservazioni

RFI propone di chiarire che i contributi statali, le entrate non rimborsabili e le eccedenze, vanno a riduzione dei costi non ammissibili. Propone pertanto di modificare formula riportata nella Misura 7 come segue:

Cd = Cnt - Cnna

dove:

Cd *Costi diretti*: costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;

Cnt costi netti totali efficientati (*Efficient total cost*) afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso;

Cnna costi *netti considerati* non ammissibili, elencati nell’articolo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909

3.3.3 Valutazioni dell’Autorità

In merito l’Autorità ritiene condivisibile la precisazione proposta e riformula in tal senso la Misura in oggetto.

3.4 Misura 8 - Modello Regolatorio: tariffa media unitaria

3.4.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità

In coerenza con il quadro normativo comunitario e nazionale delineato nel par. 3.1 della Relazione, e tenendo in particolare considerazione il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 sulle modalità applicabili al calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, l'Autorità ha definito la Misura 8 in oggetto, relativamente alla definizione del “costo diretto unitario”, correlato alla domanda di traffico prevista per un determinato anno.

3.4.2 Sintesi delle osservazioni

RFI osserva che le stime di traffico possono essere effettuate tenendo principalmente conto della pianificazione delle IF e dei soggetti committenti (Regioni nel caso di servizi regionali a committenza pubblica).

Propone pertanto di modificare la penultima fase come segue:

“Ai fini della determinazione della tariffa media unitaria di riferimento da impiegare in ciascun anno nell'ambito del sistema di imposizione dei canoni, il GI deve provvedere, a seguito di una opportuna consultazione delle I.F., a definire la ~~previsione una stima~~ delle unità di traffico previste ~~relative al per l'intero periodo tariffario, che dovrà avvenire sulla base di modelli previsionali della domanda di trasporto passeggeri e merci, di ripartizione modale, di distribuzione spaziale e temporale sulla rete ferroviaria, derivati dalle migliori prassi riconosciute a livello internazionale~~”

NTV osserva che la Misura in oggetto prevede di calcolare il “costo diretto unitario” (per treno-km, veicolo-km o tonn. lorda-km, in base al Regolamento CE 2015/909, art. 2, numero 2) come rapporto tra i costi diretti totali e le unità di traffico ma che le esperienze dei paesi U.E che hanno storicamente applicato una tariffazione del canone di pedaggio al costo marginale e hanno provveduto nel tempo a stime accurate del medesimo, dimostrano che è invece necessario procedere con metodo opposto: stimare dapprima il costo diretto unitario, in genere attraverso metodi econometrici, per poi calcolare il costo diretto totale moltiplicando il valore unitario per le unità di traffico; ritiene che in nessun caso europeo noto sia stato calcolato dapprima il costo diretto totale e poi quello unitario.

Propone pertanto di sostituire la Misura in esame con la seguente:

“Il GI calcola i costi unitari diretti, distinti per tipologia di treno e categoria di linea, mediante modelli econometrici o ingegneristici dei costi, consultabili da parte delle IF, a condizione che possa dimostrare all'Autorità che i costi unitari non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (CE) 2015/909. I costi diretti totali del GI sono conseguentemente calcolati come sommatoria, per ogni tipologia considerata, del costo diretto unitario di ognuna moltiplicato per le quantità circolanti della medesima tipologia nell'esercizio contabile considerato.”

3.4.3 Valutazioni dell'Autorità

In merito alla osservazione di RFI, nel mentre da un lato si concorda sul fatto che le previsioni di traffico sono effettuate tenendo principalmente conto della pianificazione delle IF e dei soggetti committenti, dall'altro si osserva che -data la rilevanza dei volumi di traffico ai fini della determinazione della tariffa media unitaria di riferimento da impiegare in ciascun anno nell'ambito del sistema di imposizione dei canoni- deve essere posta massima cura dal GI nella valutazione dell'andamento del traffico, anche alla luce del fatto che tra le finalità del modello regolatorio definito dall'Autorità vi è quella (v. par. 3.2 della Relazione allegata alla Delibera 61/2015) di lasciare al gestore, a livello di *pricing*, “una appropriata flessibilità in modo da poter tener conto, nel rispetto del principio di non discriminazione e di trasparenza, delle esigenze del mercato e delle possibilità di utilizzare la “leva prezzo” ai fini di una promozione dello sviluppo del traffico”. In tal senso è opportuno che il Gestore non recepisca semplicemente le valutazioni di traffico provenienti dalle IF e dai soggetti committenti, ma si doti di modelli previsionali più sofisticati, in

grado di valutare il positivo effetto delle proprie azioni di sviluppo del traffico, anche alla luce del fatto che tali previsioni devono estendersi dall'anno in corso (il c.d. "anno ponte") sino all'ultimo anno del periodo tariffario.

In merito alla osservazione di NTV si osserva che la stima del costo diretto unitario attraverso metodi econometrici è prevista dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 all'art. 6 (Modellizzazione dei costi) come possibile deroga al metodo previsto dall' art. 3, par.1, e dall'art. 5, par. 1, prima frase.

In tal senso la possibilità di adottare tale modalità è lasciata in capo al GI; al riguardo l'art. 9 (Disposizioni transitorie) del Regolamento di esecuzione stabilisce che il Gestore deve presentare all'organismo di regolamentazione il suo metodo di calcolo dei costi diretti e, se applicabile, un piano di transizione entro il 3 luglio 2017.

Pertanto l'Autorità non ritiene di recepire la proposta di modifica.

3.5 Misura 9 - Modello Regolatorio: modulazione tariffaria

3.5.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell'Autorità

Nella Misura in oggetto l'Autorità aveva introdotto il principio secondo cui le tariffe unitarie applicate ai vari segmenti di mercato (o ad altre "dimensioni" del servizio) dovessero essere definite secondo opportuni criteri di modulazione; a tal fine veniva anche indicata una formula riassuntiva di tipo generale.

3.5.2 Sintesi delle osservazioni

NTV osserva che l'applicazione della metodologia internazionale per il calcolo del costo unitario diretto, suggerita alla precedente Misura 8, impone di modificare e semplificare radicalmente il testo della Misura 9, in quanto la disponibilità della misura del costo unitario diretto, distinta per tipologia di treno/rete, permette infatti di fissare la tariffa direttamente pari al valore di tale costo, senza che sia più necessaria l'adozione di coefficienti di modulazione.

Propone pertanto di riformulare integralmente il testo della Misura 9 come di seguito riportato:

"La tariffa unitaria di pedaggio è posta esattamente pari al valore del costo unitario diretto, calcolato dal GI in base alla Misura 8, per ogni distinta tipologia di treno/rete."

RFI osserva che non appare chiaro il significato della formula contenuta nella Misura e se in particolare essa si riferisca esclusivamente alla componente A o alla tariffa complessiva, somma di A e B. In particolare osserva che nel caso si riferisca al pedaggio complessivo, la formula indicata sembrerebbe non coerente con le formule successive, che prevedono criteri di modulazione differenti a seconda che si tratti della componente A o B, nonché una additività tra le due componenti che qui non viene indicata.

Rileva inoltre che in ogni caso, sia che ci si riferisca alla componente A, alla B o ad entrambe, il punto è che non è possibile calcolare il pedaggio di uno specifico segmento di trasporto, quanto piuttosto quello di uno specifico treno, in relazione alle sue caratteristiche in termini di peso e velocità, nonché in relazione alla distribuzione del percorso su classi di rete e fasce orarie differenti.

Il pedaggio di uno specifico segmento di trasporto potrà essere calcolato solo a posteriori da un'operazione di media tra i pedaggi dei singoli treni relativi a quel segmento, calcolati applicando i vari coefficienti di modulazione.

Osserva poi che se il significato della formula è invece puramente esemplificativo, per indicare la possibile modulazione della tariffa meda, è più opportuno rimanere in un ambito discorsivo, senza entrare nel merito di formule che potrebbero non risultare coerenti con quanto previsto alle successive misure.

3.5.3 Valutazioni dell'Autorità

In merito alle osservazioni ed alla proposta di modifica di NTV si rimanda alle considerazioni fatte in merito ad analoghe osservazioni relativamente alla Misura 8, e si conferma che la proposta di riformulazione non è accoglibile.

In merito alle osservazioni ed alla proposta di modifica di RFI, l'Autorità evidenzia che la formula era "riassuntiva" e di tipo generale, quindi esemplificativa. Nel convenire sulla necessità di precisare meglio i contenuti della misura, in modo che non siano possibili fraintendimenti circa il suo significato l'Autorità considera opportuno eliminare la formula esemplificativa e rimanda a quanto più dettagliatamente definito al Capo IV del presente documento.

Pertanto la Misura 9 viene riformulata in tal senso.

3.6 Misura 10 Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni

3.6.1 Sintesi delle osservazioni

In merito alla lettera a) -Costi Operativi- **Fercargo** ritiene che indicare una percentuale fissa possa negativamente influire sugli incentivi del GI a raggiungere tassi di efficientamento più elevati che, se del caso, potrebbero essere imposti dall'Autorità medesima. Per tale motivo propone di indicare una percentuale minima, e quindi di modificare come segue la seguente frase:

"Per il primo periodo tariffario il tasso di efficientamento annuo è fissato dall'Autorità nella misura *minima* del 2%".

Sempre in merito alla lettera a) **RFI** propone una modifica finalizzata a garantire, in caso di dinamica dei tassi di inflazione crescente (caso rilevato dai documenti di programmazione economico-finanziaria relativamente al primo periodo regolatorio), un obiettivo di costi unitari operativi coerente con l'effettivo andamento dei costi aziendali.

Osserva al riguardo che l'applicazione del tasso $I(n-1)$ comporterebbe la necessità di un ulteriore efficientamento rispetto all'obiettivo individuato dal tasso X annuo.

Rileva inoltre come i documenti di programmazione economica e finanziaria pubblicati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze coprano, relativamente alle previsioni sull'inflazione, un orizzonte temporale al massimo triennale, per cui nella definizione della dinamica dei costi di cui alla misura 10 ci si troverebbe per gli anni successivi nella condizione di dover ipotizzare un'inflazione programmata non suffragata da alcun documento "ufficiale".

Osserva altresì che storicamente il tasso di inflazione programmata risulta essere inferiore al tasso di inflazione reale, e che pertanto ritiene necessario tenere conto in ciascun periodo tariffario quinquennale dello scostamento tra inflazione effettiva ed inflazione programmata per valutare l'effettivo livello di efficienza del GI.

Osserva poi che il costo unitario calcolato come rapporto tra costi totali e volumi di traffico complessivi (espressi in treni-km) risulta fortemente condizionato dall'intensità di utilizzo della rete, intesa come rapporto tra volumi (treni-km) ed estensione della rete stessa (km di binario) su cui la capacità di incidere del GI è relativa. Ritiene infatti che i volumi sviluppati sulla rete rappresentino una variabile che può essere solo debolmente influenzata del GI, dato che una serie di fattori (scelte di politica dei trasporti, scelte gestionali delle IF, variabili macroeconomiche, cause di forza maggiore) condizionano la domanda effettiva di utilizzo da parte delle IF della "capacità ferroviaria installata", che rappresenta l'offerta infrastrutturale proposta dal GI. In altri termini il GI controlla, data la rete esercitata, i costi totali ed i costi per km di rete, ma il modo con cui tali costi si traducono in costi per treno-km dipende invece essenzialmente dalla produttività della rete, dalla sua intensità d'uso, fattore che è determinato dalla domanda di transiti sulla rete da parte delle IF ma non, salvo il caso di reti congestionate, dai comportamenti del GI.

Rileva inoltre che la struttura di costi del GI è caratterizzata da una rilevante incidenza di costi fissi, pertanto in caso di riduzione dei volumi i costi diminuirebbero in misura meno che proporzionale.

Alla luce di tali considerazioni RFI ritiene che i target di efficientamento debbano essere calcolati sui km di binario per la porzione relativa ai costi fissi e sui treni-Km per la quota riferita ai costi variabili.

Infine RFI ritiene che nel quadro normativo di settore non è rinvenibile in capo all'ART il potere di fissazione di un tasso di efficientamento dei costi del GI. Il fatto che l'ART sia chiamata a verificare la rispondenza del canone medesimo al principio di orientamento ai costi (art.37, comma 2, lett b) del D.L. 201/2011) oltre a quanto previsto dalla legislazione pertinente (art. 37, comma 6 del D.lgs. 112/2015), non sembra necessariamente presupporre che la stessa ART determini ex ante anche il tasso di efficientamento dei costi del GI. Ritiene altresì che la fissazione di un

tasso di efficientamento dei costi non possa essere determinato in modo apodittico non verificandone l'effettiva sostenibilità per il Gestore. Ritiene che l'efficientamento conseguibile deve essere ragionevole e deve essere calcolato tenendo presente che: RFI ha efficientato in modo significativo i propri costi operativi negli anni passati; i costi operativi unitari di RFI sono inferiori ai valori analoghi della media dei principali gestori delle infrastrutture ferroviarie in Europa; la teoria economica e le evidenze empiriche mostrano che gli efficientamenti conseguenti ad aumenti della produttività si riducono nel tempo (la produttività marginale è decrescente).

Ritiene pertanto che alla luce di quanto già realizzato, le dinamiche di efficientamento per i prossimi anni vanno attentamente valutate per verificarne l'effettiva attuabilità.

Ritiene inoltre, rispetto al meccanismo proposto dallo Schema di Atto di regolazione in consultazione, che il confronto dei costi annuali debba essere operato a perimetro costante in termini di attività e tenendo conto degli impatti che la normativa di settore ed altri fattori straordinari possono determinare, ciò al fine da effettuare un confronto omogeneo. Ritiene pertanto che il GI debba essere misurato sulla porzione di costi da esso effettivamente "controllabili".

Alla luce di quanto sopra propone pertanto di modificare la lettera a) come segue:

a) Per il calcolo dei **Costi operativi** così come definiti alla Misura 6 (**C_o**), il GI assicurerà che il valore annuale dei **costi operativi complessivi unitari** non risulti superiore ai valori calcolati, partendo dalla quantificazione all'anno precedente, secondo il seguente procedimento:

$$C_{o,t} = C_{o,VAR,u,(n-1)} \cdot (1 + I_{(n)} - X) \cdot P_n + C_{o,FIS,u,(n-1)} \cdot (1 + I_{(n)} - X) \cdot R_n$$

in cui

$$C_{o,VAR,u,(n-1)} = \frac{C_{o,VAR,(n-1)}}{P_{(n-1)}};$$

$$C_{o,FIS,u,(n-1)} = \frac{C_{o,FIS,(n-1)}}{R_{(n-1)}};$$

e

$$C_{o,(n-1)} = C_{o,VAR,(n-1)} + C_{o,FIS,(n-1)}$$

dove:

C_o (n-1) Costo operativo complessivo all'anno (n-1);

C_{o,VAR,(n-1)} Parte variabile dei costi operativi complessivi all'anno (n-1) che corrisponde ai costi diretti (C_d) così come definiti nella Misura 7;

C_{o,FIS,(n-1)} Parte fissa dei costi operativi complessivi all'anno (n-1);

C_{o,VAR,u,(n-1)} Costo variabile unitario all'anno (n-1);

C_{o,FIS,u,(n-1)} Costo fisso unitario all'anno (n-1);

P_n= Unità di traffico previste per l'anno n;

P_(n-1)= Unità di traffico previste per l'anno (n-1);

R_n= Estensione della infrastruttura ferroviaria gestita dal GI in km di binario all'anno n;

R_(n-1)= Estensione della infrastruttura ferroviaria gestita dal GI in km di binario all'anno (n-1);

I_n tasso di inflazione programmata per l'anno n risultante dai più recenti documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati;

X obiettivo di tasso di efficientamento annuo;

Sempre in merito ai Costi Operativi **NTV** osserva che la Misura in oggetto indicizza i costi operativi medi unitari, ma che, dato che gran parte dei costi gestionali dei GI europei sono stimati non dipendere dai livelli di traffico, appare preferibile indicizzare i costi operativi totali per poi dividere i medesimi, ai fini della tariffa, per i livelli di traffico previsti nel nuovo anno. Evidenzia come tale scelta sia rafforzata dalla constatazione che le quantità al denominatore del rapporto, i livelli di traffico, non risultano influenzabili dalle scelte gestionali del GI, mentre lo sono invece i costi totali. Esprime condivisione invece sul tasso di efficientamento dei costi del GI proposto dall'ART.

Propone pertanto di sostituire tutta la lettera a) con la seguente:

" a) Per il calcolo dei Costi operativi..., il GI assicurerà che il valore annuale dei costi operativi **unitari totali** non risulti superiore ai **valori calcolati**,, secondo il **seguente procedimento**: **al valore ammesso dalla regolazione nel precedente anno, incrementato per il tasso d'inflazione previsto, calcolato come valore medio di consenso**

delle previsioni per l'Italia delle maggiori istituzioni internazionali (OCSE, FMI), e ridotto per un tasso obiettivo X di miglioramento annuo dei costi. Inoltre, i costi operativi dovranno essere verificati attraverso KPI di efficienza e confrontabili con le best practice europee."

In merito alla lettera b) (immobilizzazioni autofinanziate) NTV ritiene necessarie precisazioni sulle variabili indicate) al fine di evitare sovrainvestimenti del GI (cosiddetto effetto Averch-Johnson), non utili per le imprese ferroviarie che utilizzano le reti; ritiene inoltre che gli incrementi (decrementi) di valore delle immobilizzazioni che non sono derivati da esborsi (introiti) finanziari del GI non debbano essere considerati e che il capitale investito netto debba essere depurato di eventuali incrementi del capitale circolante (quali ad esempio incrementi del magazzino).

Propone pertanto il seguente emendamento:

" b) Il valore delle immobilizzazioni autofinanziate, parametro di riferimento per il calcolo degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito ...

.....

$I_{a,(t-1)}$ Immobilizzazioni autofinanziate al 1° gennaio dell'anno (t-1), utilizzabili dalle IF;

$L_{ic,(t-1)}$ Lavorazioni in corso che sono entrate in esercizio Incrementi di immobilizzazioni a seguito di lavorazioni complete ed entrate in esercizio nell'anno (t-1), utilizzabili dalle IF

$V_{(t-1)}$ Altre Nuove immobilizzazioni che sono entrate in esercizio complete ed entrate in esercizio nel corso dell'anno (t-1), utilizzabili dalle IF

$R_{(t-1)}$ Rettifiche (incrementi e/o decrementi di valore delle immobilizzazioni) registrate nel corso dell'anno (t-1)"

3.6.2 Valutazioni dell'Autorità

Relativamente alle osservazioni in merito alla lettera a) l'Autorità rileva come vi sia convergenza da parte dei rispondenti nel valutare che i costi gestionali o operativi dipendono solo in parte dai livelli di traffico, dato che la struttura di costi dei Gestori di Infrastruttura è caratterizzata da una rilevante incidenza di costi fissi, e che pertanto in caso di riduzione/aumento dei volumi i costi diminuirebbero/aumenterebbero in misura meno che proporzionale.

L'Autorità rileva poi che alla luce di tali considerazioni RFI ritiene che i target di efficientamento debbano essere calcolati distintamente relativamente ai costi fissi ed ai costi variabili, e più specificatamente debbano essere calcolati sui km di binario per la porzione relativa ai costi fissi e sui treni-Km per la quota riferita ai costi variabili.

In tal senso appare condivisibile la proposta del GI di considerare la Parte variabile dei costi operativi complessivi corrispondente ai costi diretti (Cd) così come definiti nella Misura 7.

Conseguentemente la Parte fissa dei costi operativi viene a corrispondere alla componente C_{na} (costi non ammissibili, elencati nell'articolo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909).

Parimenti risulta condivisibile, onde evitare un effetto di amplificazione rispetto all'esplicito obiettivo di efficientamento determinato dal tasso X annuo definito dall'Autorità, utilizzare nelle formule di calcolo dei costi per l'anno t il tasso di inflazione programmata per l'anno t (anziché per l'anno $t-1$), come risultante dal più recente documento di programmazione economico-finanziaria approvato e pubblicato (che necessariamente si connota come il riferimento ufficiale più appropriato, rispetto a stime anche in ambito internazionale).

Riguardo alle considerazioni di RFI sul potere dell'Autorità di definizione di un tasso di efficientamento dei costi del GI, si osserva che l'ART è chiamata a definire (art.37, comma 2, lett. b) del D.L. 201/2011) i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, **l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori**. Il riferimento all'efficienza produttiva delle gestioni giustifica pienamente la definizione, ai fini tariffari, di ragionevoli obiettivi di efficientamento dei costi del Gestore, a fronte dei dovuti riscontri. In tal senso si osserva anche che l'obiettivo di efficientamento dei costi operativi unitari del 2% annuo appare non solo in linea con quanto applicato in altri settori a rete ma anche ragionevole, tenendo conto delle performances del GI come rilevabili dai dati di bilancio (laddove si osserva nel periodo 2009-2013 una riduzione dei

costi operativi complessivi con un CAGR del 2,58%, e nel periodo 2009-2014 una riduzione dei costi operativi con un CAGR del 3,25%).

Per le motivazioni di cui sopra l'Autorità, nel confermare l'obiettivo di efficientamento indicato in consultazione, provvede a riarticolare la formula di cui al punto a) della Misura secondo due componenti, individuate nei "costi diretti" e nei "costi non ammissibili".

Relativamente alle osservazioni in merito alla lettera b) ((immobilizzazioni autofinanziate) l'Autorità rileva quanto segue:

- circa la remunerazione del capitale investito si fa rimando a quanto già affermato a proposito della precedente misura 6;
- relativamente agli incrementi/decrementi del valore delle immobilizzazioni e del capitale circolante netto, si precisa che tali voci, secondo una prassi regolatoria, che per esempio viene applicata agli aeroporti, fanno tipicamente parte del Capitale Investito Netto; peraltro, non si può escludere che tali poste, esprimendo segno negativo, possano contribuire alla diminuzione del CIN stesso, a totale beneficio delle Imprese Ferroviarie;
- sulle lavorazioni in corso e sulle altre immobilizzazioni, la proposta di modifica ha la finalità di escludere dal CIN incrementi di immobilizzazioni non utili per le IF: in merito a tale punto si rimanda al concetto di pertinenza, più volte citato a proposito dell'ammissibilità dei costi. Per il resto, le variazioni terminologiche proposte sono accettabili, in quanto offrono una migliore definizione delle poste oggetto di trattazione.

Per le motivazioni di cui sopra l'Autorità provvede a riformulare il punto b) in linea con quanto esposto.

Capo III. Costing del PMdA

3.7 Misura 11 Categorie di costi ed equilibrio economico del GI

3.7.1 Sintesi delle osservazioni

Fercargo e **NTV** propongono l'eliminazione della voce di Capex riferibile alla "remunerazione del capitale investito".

3.7.2 Valutazioni dell'Autorità

Si richiamano integralmente le osservazioni già formulate con riferimento alla misura 6.

Si ribadisce che la remunerazione del capitale investito è espressamente contemplata dall'art. 16, 1° comma del D.lgs. 112 del 15 luglio 2015.

3.8 Misura 12 - Periodo temporale di riferimento dei costi

3.8.1 Sintesi delle osservazioni

Nessuna osservazione pervenuta.

3.9 Misura 13 - I Costi Diretti, ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909

3.9.1 Sintesi delle osservazioni

NTV propone:

- una precisazione, conforme a suo dire al regolamento CE 2015/909, il quale prevedrebbe che i costi tariffabili del GI debbano essere effettivamente sostenuti, generando un esborso finanziario;
- un precisazione riferibile all'usura "reale" prodotta dalla circolazione dei treni.

3.9.2 Valutazioni dell'Autorità

La proposta di emendamento non appare accettabile in quanto il comma 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 della commissione del 12 giugno 2015, relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, recita:

"5. I costi utilizzati per il calcolo ai sensi del presente articolo sono basati sui pagamenti **effettuati o previsti** dal GI. I costi calcolati ai sensi del presente articolo sono misurati o stimati in modo coerente in base a dati relativi a uno stesso periodo di tempo."

Altrettanto non accoglibile appare la precisazione riferibile all'usura "reale" prodotta dalla circolazione dei treni in quanto si può ragionevolmente ritenere che l'usura prodotta dalla circolazione dei treni, implicitamente, non possa che essere effettiva.

3.10 Misura 14 - I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria

3.10.1 Sintesi delle osservazioni

NTV, poiché il titolo della Misura 14 potrebbe far pensare che i costi residui dell'infrastruttura siano costi d'investimento, propone un titolo più esplicito.

3.10.2 Valutazioni dell'Autorità

Si richiamano integralmente le osservazioni già formulate con riferimento alle misure 6 e 11 circa il perimetro dei costi residui dell'infrastruttura ferroviaria che, in base a specifiche disposizioni normative, comprendono necessariamente anche i costi di investimento (ammortamenti e remunerazione del capitale).

Si ritiene, in ogni caso, di poter accogliere la proposta di modifica che appare finalizzata ad una migliore esplicitazione del contenuto della misura.

3.11 Misura 15 - Perimetro dei costi operativi (Opex)

3.11.1 Sintesi delle osservazioni

Nessuna osservazione pervenuta.

3.11.2 Valutazioni dell'Autorità

Ai fini di una migliore delimitazione del perimetro si è ritenuto di integrare la misura, inserendo l'elenco dei costi da ritenere in ogni caso non ammissibili.

3.12 Misura 16 - Perimetro dei costi di capitale (capex): Valore netto contabile delle immobilizzazioni

3.12.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone:

- di emendare la lettera a) riferibile al valore netto contabile, spostando l'inciso "al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti" dopo la parte riferibile ad eventuali variazioni per incrementi o svalutazioni;
- di eliminare dalla lettera f) il richiamo ai rinnovi dell'infrastruttura previsti da effettuare lungo l'intera durata della concessione;
- di inserire in calce alla misura alcune precisazioni in ordine al valore netto contabile ai fini della determinazione delle quote di ammortamento che avrebbe dovuto prevedere anche le lavorazioni in corso ed il valore residuo dell'infrastruttura.

Il predetto gestore ha fornito una valutazione d'impatto in base alla quale, in assenza degli emendamenti proposti, si avrebbero maggiori costi d'ammortamento (che andrebbero poi a confluire nei canoni) per circa 740 milioni di euro.

NTV invece propone:

- di ammettere gli oneri finanziari (lettera e) solo nella misura in cui si riferiscono a condizioni di mercato e non già a condizioni contrattuali. Le obbligazioni contrattuali ove non di mercato devono restare a carico del GI;
- di estromettere gli aumenti di capitale sociale di fonte statale conferiti sino all'anno 2004 al Gruppo Ferrovie dello Stato dato che in sede UE gli stessi sono stati considerati trasferimenti in conto capitale in tutto e per tutto equivalenti ai contributi in conto impianti.
- di ammettere gli aumenti di capitale sociale di fonte statale conferiti relativamente al periodo successivo, solo se finalizzati al finanziamento di opere infrastrutturali condivise preventivamente con le IF.

3.12.2 Valutazioni dell'Autorità

Rispetto alle proposte di emendamento formulate da RFI:

- quanto alla lettera a), appare pertinente la collocazione della frase riferibile ai contributi pubblici in conto impianti dopo e non prima gli incrementi di valore, posto che nella precedente formulazione poteva sembrare che le predette migliorie potessero essere assunte al lordo dei contributi, diversamente dal costo storico;
- quanto alla lettera f), prima alinea, e all'ultimo comma inserito in calce alla misura, preso atto delle osservazioni formulate dal GI secondo cui:

- l'eliminazione della parte relativa "ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente (cioè le manutenzioni straordinarie), previste da effettuare (sulla base di motivate stime) lungo l'intera durata della Concessione, **che non produce effetti ai fini della determinazione della quota di ammortamento** c.d. "regolatoria" (in quanto detti costi di manutenzione straordinaria risultano interamente contribuiti dallo Stato), si rende necessaria in coerenza e completamento di quanto emendabile nella successiva Misura 17 con riferimento alle quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione che dovranno essere computate sulla base delle disposizioni del D.M. 23/07/2007 del M.E.F. e all'eliminazione dell'eccezione riferibile agli incrementi di produzione correlati alle predette manutenzioni straordinarie;
- l'originale previsione della Misura 16, in assenza delle modifiche proposte, comporterebbe un incremento degli Ammortamenti c.d. "Regolatori" per un ammontare stimato pari a circa € 740 milioni, con conseguente impatto sui pedaggi;

si ritiene di poter accogliere la proposta di modifica che risulta finalizzata a non alterare il quadro contabile preesistente e comunque tale da evitare una rilevantissima lievitazione degli ammortamenti con conseguenti impatti sul pedaggio, **con l'unica limitazione dell'eventuale parte dei costi di manutenzione straordinaria che dovessero risultare non contribuiti dallo Stato.**

Rispetto alle proposte di emendamento formulate da **NTV**:

- non appare condivisibile la proposta di emendamento riferibile ai soli **"oneri (finanziari) coerenti con le condizioni di mercato"** posto che tutto il modello, come da precedente Misura 11, si basa indistintamente su **Costi Totali efficienti**. Ne deriva che tutte le voci ricomprese nel perimetro dei Capex, ivi comprese il costo delle opere, gli oneri accessori (tra cui gli interessi) e le spese incrementative, devono conformarsi alle migliori condizioni di mercato.
- non appare condivisibile la proposta di emendamento riferibile agli **aumenti di capitale sociale**, diretti o indiretti, di fonte statale conferiti fino all'esercizio 2004 per le seguenti motivazioni:
 - come già evidenziato nel documento istruttorio, diversamente dall'erogazione di contributi a fondo perduto in conto impianti, nel caso di aumenti di capitale realizzati ai sensi dell'art. 2438 c.c., lo Stato ha inteso far ricorso ad una forma di conferimento che, sebbene destinato ad essere vincolato in modo permanente nel patrimonio dell'azienda, comporta il diritto a partecipare alla ripartizione degli utili prodotti dall'impresa, al rimborso del capitale conferito in sede di riduzione del capitale sociale ovvero di recesso o di sua esclusione, ed al rimborso del capitale conferito, in sede di liquidazione della società, previo soddisfacimento dei creditori sociali;
 - l'esclusione degli aumenti di capitale sociale, diretti o indiretti, di fonte statale conferiti fino all'esercizio 2004 andrebbe a riflettersi sulla valorizzazione del Capitale Investito Netto, rendendo di fatto non remunerabile una quota parte del capitale proprio. Tale circostanza andrebbe conseguentemente a ripercuotersi sui titoli rappresentativi del capitale (azioni) che anche in caso di cessione risulterebbero limitati nel "diritto fondamentale" di partecipare alla ripartizione degli utili prodotti dall'impresa. Si consideri al riguardo che proprio grazie alla remunerazione del capitale investito il GI è in grado di coprire gli oneri finanziari correlati alla quota di debito nonché a remunerare il capitale proprio;
 - rispetto alle valutazioni dall'Istituto statistico dell'Unione Europea va osservato che gli aumenti di capitale sono risultati funzionali alla realizzazione di investimenti infrastrutturali e un eventuale operazione di privatizzazione porrebbe i medesimi in un'ottica di mercato e di redditività, permettendone la classificazione come capitale di rischio con prospettive di rendimento da parte dell'investitore.

In ogni caso si osserva che il valore del Capitale Investito Netto si riferisce in massima parte alla rete AV i cui investimenti risultano tutti successivi all'esercizio 2004 e che gli investimenti realizzati fino all'esercizio 2004 sono stati soggetti nel tempo (quindi anche successivamente al 2004) ad incrementi e decrementi di valore.

3.13 Misura 17 - Perimetro dei costi di capitale (capex): Ammortamenti**3.13.1 Sintesi delle osservazioni**

RFI propone di eliminare l'eccezione riferibile agli incrementi di produzione correlati alle spese già descritte nella precedente lettera f) della misura 16 in modo da evitare un rilevantissimo incremento dell'aliquota d'ammortamento (da 2% a 13%)

3.13.2 Valutazioni dell'Autorità

Rispetto alle proposte di emendamento formulate da RFI, l'Autorità rileva che l'originale previsione della Misura 17, in assenza delle modifiche proposte, comporterebbe un incremento dell'aliquota di ammortamento dal 2% al 13% e, conseguentemente, degli Ammortamenti c.d. "Regolatori" per un ammontare stimato pari a circa € 500 milioni, con conseguente impatto sui pedaggi.

L'Autorità ritiene pertanto di poter accogliere la proposta di modifica che appare finalizzata a non alterare il quadro contabile preesistente con conseguenti impatti sul pedaggio.

3.14 Misura 18 - Costi di capitale (capex): Capitale Investito Netto (CIN)**3.14.1 Sintesi delle osservazioni**

Nessuna osservazione pervenuta

3.15 Misura 19 - Costi di capitale (capex): Valore residuo dell'infrastruttura**3.15.1 Sintesi delle osservazioni**

NTV propone che l'Autorità, avvalendosi di un soggetto terzo indipendente, verifichi la congruità del valore residuo dell'infrastruttura che dovrà in ogni caso risultare coerente con l'applicazione di coefficienti di ammortamento tipici delle infrastrutture ferroviarie all'intera vita utile degli impianti, prescindendo dalla linea di demarcazione rappresentata dalla scadenza della concessione

3.15.2 Valutazioni dell'Autorità

Come già evidenziato nel documento istruttorio, il valore residuo dell'infrastruttura è pari alla somma del costo dei terreni, in quanto beni **non soggetti a deperimento e consumo**, e delle eventuali altre immobilizzazioni materiali ed immateriali (principalmente ponti, viadotti, gallerie, sedi di stazioni) che **non hanno esaurito nell'arco di durata della Concessione la loro funzionalità**.

Il valore residuo dell'infrastruttura (*residual value*) non può essere quantificato in base a criteri discrezionali ma deve necessariamente conformarsi alle linee guida contenute nel principio contabile internazionale IAS 16, come revisionato con l'introduzione dello IAS 36 (*Impairment of Assets*), secondo i quali:

- il valore residuo di un bene è il valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della sua vita utile;
- il valore residuo e la vita utile di un'attività deve essere rivisto almeno a ogni chiusura di esercizio, se le aspettative differiscono dalle precedenti stime, il/i cambiamento/i deve/ono essere considerato/i come un cambiamento nella stima contabile secondo quanto previsto dallo IAS 8 Principi contabili, Cambiamenti nelle stime contabili ed errori;
- se esiste una indicazione che un'attività può aver subito una riduzione durevole di valore, questo può indicare che la vita utile residua, il criterio di ammortamento (svalutazione) o il valore residuo dell'attività necessitano di essere riconsiderati e rettificati secondo le disposizioni contenute nel Principio contabile internazionale applicabile a tale attività, anche se non è rilevata alcuna perdita per riduzione durevole di valore della stessa.

La valorizzazione così effettuata dal GI viene poi sottoposta al vaglio di un revisore indipendente incaricato della certificazione del bilancio, che ne attesta la conformità con i principi contabili nazionali e internazionali IAS/IFRS.

Ciò premesso, non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento in quanto, pur ammettendo la rilevanza della voce in argomento, si è del parere che la sua valorizzazione sia sufficientemente tutelata dalle stringenti norme poste a presidio della valutazione delle poste di bilancio e dal già sussistente vaglio di un soggetto terzo indipendente.

Sarà in ogni caso cura dell'Autorità assicurare un'adeguata informativa sui criteri adottati.

3.16 Misura 20 - Costi di capitale (capex): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto

3.16.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone:

- a) di calcolare il Risk Free Rate sulla base della media dei 36 mesi precedenti l'anno base (incluso);
- b) di fissare il beta nella misura di 0,83 sulla base delle rilevazioni dalla stessa effettuate attraverso Bloomberg sulle aziende indicate nel benchmark;
- c) di fissare l'Equity risk premium nella misura di 8,66 sulla base del modello utilizzato dal Prof. Damodaran;
- d) rispetto al premio al debito:
 - di svolgere delle verifiche con particolare riferimento al debito finanziario formatosi in anni precedenti all'anno base in modo da tener conto delle condizioni alle quali le operazioni di finanziamento si sono effettivamente realizzate;
 - in caso di GI sprovvisto di rating di poter fare riferimento a quello della capogruppo;
 - di considerare come componenti del costo medio finanziario anche gli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa dei rischi di tasso, cambio e inflazione.
- e) Ai fini della ponderazione del WACC di assumere una leva $g = 40\%$ e $(1-g) = 60\%$

NTV propone invece, dopo aver ribadito di ritenere la remunerazione del capitale non conforme alla normativa europea:

- a) di sostituire rispetto al risk free rate (lettera b) il riferimento al BTP decennale con un BTP quinquennale;
- b) di eliminare il premio sul debito (lettera b) in quanto le aziende di Stato generalmente hanno un profilo di rischio inferiore a quello dello Stato di riferimento, in particolar modo i gestori di reti infrastrutturali. Pertanto il concetto di premio non risulterebbe applicabile;
- c) di non ammettere la copertura del rischio di oscillazione dei tassi (interest rate swap) trattandosi di una scelta autonoma del gestore e non di un costo obbligato;
- d) di non ammettere con riferimento all'equity risk premium il tasso proposto del 5% in quanto eccessivo rispetto ai rendimenti offerti dal mercato.

Fercargo propone di eliminare l'intero contenuto della Misura n. 20 in quanto a suo parere la normativa vigente non prevede la remunerazione del capitale investito con riguardo al PMdA.

Anche la **Conferenza Regioni e Province Autonome** propone l'eliminazione della misura in quanto ritiene che nei casi in cui il GI sia un soggetto pubblico (per cui è prescritto di gestire l'infrastruttura nell'ottica di un pareggio di bilancio e quindi senza utili) non si vede perché far gravare sui canoni anche la remunerazione del capitale proprio, dal momento che, vigendo la regola del pareggio di bilancio, non sono da distribuire utili agli azionisti.

3.16.2 Valutazioni dell'Autorità

3.16.2.1 Risk free rate

Non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento di RFI circa l'adozione di una media triennale in quanto la media riferibile all'anno base, alla luce delle attuali condizioni di mercato, appare adeguata ed idonea ad assorbire eventuali volatilità sui mercati dei titoli governativi.

Giova infatti ricordare che nel mese di marzo 2015 il rendimento del BTP decennale era sceso all'1,3% mentre l'ultimo bollettino della Banca d'Italia del settembre 2015 evidenzia un rendimento dell' 1,92%, ben al di sotto del rendimento riferibile all'anno base (2,89%).

Sarà cura dell'Autorità monitorare l'indicatore nel corso del periodo tariffario e conseguentemente valutare la possibilità di una revisione straordinaria in caso di oscillazioni rilevanti.

Parimenti, per le considerazioni innanzi espresse circa l'adeguatezza del valore assunto, non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento di NTV secondo cui non sarebbe accettabile il riferimento al BTP decennale che andrebbe sostituito con BTP quinquennale.

3.16.2.2 Equity Beta

Sulla base della proposta di emendamento e dei dati segnalati da RFI è stato leggermente rivisto il valore del Beta Equity.

Vista la difformità dei dati rilevati, (fonte Financial Time quelli dell'Autorità e Bloomberg quelli RFI) sono stati eliminati dal benchmark i dati dei gestori giapponesi.

Di seguito i dati riferibili al benchmark finale e la media ricavata:

	DB ML Group Infrastructure	ORR	TERNA	SNAM	Media
Equity beta	0,75	0,95	0,53	0,575	0,70

I dati di Terna e Snam sono stati rilevati direttamente dai modelli di regolazione approvati dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (Delibera DCO 45/11 riguardante la trasmissione elettrica e Delibera 14 novembre 2013, 514/2013/R/GAS sulla trasmissione gas).

I dati di DB ML Group Infrastructure e di ORR sono stati rilevati dai seguenti siti:

https://www.deutschebahn.com/en/investor_relations/gb_online.html

http://www.ukrn.org.uk/?page_id=535

In particolare, per il dato UK (ORR) si è ritenuto opportuno prendere in considerazione quello dell'ultimo periodo regolatorio PR13 e non il PR08 segnalato da RFI.

3.16.2.3 Equity Risk premium

Non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento di RFI circa l'adozione di un diverso valore dell'Equity Risk Premium.

La valorizzazione di tale adottata, che appare adeguata, si basa su studi adottati da altri regolatori, anche in ambito nazionale (AGCOM e AEEG).

Parimenti, per le considerazioni innanzi espresse circa l'adeguatezza del valore assunto, non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento di NTV secondo cui il tasso proposto del 5% non risulta accettabile in quanto eccessivo rispetto ai rendimenti offerti dal mercato.

3.16.2.4 Premio al debito

Non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento di RFI circa il “particolare riferimento al debito finanziario formatosi in anni precedenti all'Anno base e per il quale la misura prospettica del premio al debito dovrà necessariamente tenere conto delle condizioni alle quali tali operazioni sono state effettivamente realizzate”.

L'Autorità, come scritto nella misura, si riserva comunque di avviare verifiche in merito all'indicatore in argomento.

Si ritiene di accogliere, viceversa, la proposta di emendamento di RFI circa l'eventuale assunzione del rating assegnato alla Capogruppo .

Si ritiene di accogliere parzialmente la proposta di emendamento di RFI circa le componenti del costo medio del debito finanziario, con particolare riferimento agli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi di interesse e di cambio su finanziamenti accesi in valuta estera. Non si ritiene invece di accogliere la copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi di inflazione e l'esplicito riferimento a strumenti derivati, di norma non ammissibili.

Ritenendosi adeguata l'introduzione di un premio al debito con le modalità sopra descritte, non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento di NTV circa

- l'ammissibilità del premio al debito e la sua misura massima;
- l'ammissibilità degli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi di interesse.

3.16.2.5 Struttura finanziaria

Non si ritiene di accogliere la proposta di emendamento di RFI circa l'adozione di una diversa struttura finanziaria.

La struttura individuata, ritenuta adeguata, deriva dall'adozione (previo arrotondamento) del seguente benchmark:

	DB ML Group Infrastructure	ORR	TERNA	SNAM	RFI
D/(D+E)	32,69%	62,50%	80,00%	65,00%	60%
E/(D+E)	67,31%	37,50%	20,00%	35,00%	40%

Va inoltre ricordato il rilevante utilizzo di aumenti di capitale collegati agli investimenti, che hanno evidentemente alterato la struttura finanziaria.

Infine, non si ritengono ammissibili le proposte di emendamento di Fercargo e della Conferenza Regioni e Province autonome, in quanto basate sul principio dell'inaccettabilità totale o parziale della remunerazione del capitale investito che, come detto, deriva da un'espressa previsione legislativa.

Capo IV. Pricing del PMdA

3.17 Introduzione

I contributi dei soggetti partecipanti alla consultazione, relativi al Pricing del Pacchetto Minimo di Accesso, sono stati oggetto di valutazione da parte degli Uffici dell'Autorità, secondo le seguenti macro-tematiche:

1. **Composizione del canone e sua correlazione ai costi** (misure 21, 22, 23, 27);
2. Principi di **modulazione del pedaggio** (misure 24-25-26) e criteri applicativi per le **componenti del pedaggio** (misure 28-29-30);
3. Criteri regolatori di **sostenibilità** in relazione ai segmenti di mercato (misura 31);
4. Strumenti di **verifica** (misura 32);
5. **Profit sharing** (misura 33);
6. Forme di **incentivo** (misura 34).

3.18 Composizione del canone e sua correlazione ai costi (misure 21, 22, 23, 27)

3.18.1 Sintesi delle osservazioni

Si evidenzia una sostanziale condivisione, da parte degli *stakeholders*, della scomposizione del canone in tre componenti, correlate:

- A. al recupero dei **Costi Diretti**, così come definiti dalle misure precedenti;
- B. al recupero dei Costi totali pertinenti ed efficienti (“**Efficient Total Cost**”), dedotti i Costi Diretti ed al netto di eventuali compensazioni con la componente C;
- C. al recupero di **esternalità**, distinte a loro volta in tre sub-componenti:
 - C1. per specifiche tratte e per definiti periodi temporali, correlata ad un costo che rispecchi la **scarsità di capacità** dell'infrastruttura;
 - C2. per specifico materiale rotabile, correlati agli **effetti ambientali** della circolazione ferroviaria;
 - C3. per i Corridoi Ferroviari, relativa agli incentivi per dotare i treni del sistema **ECTS**.

Per la determinazione di ciascuna componente, tuttavia, sono emerse le **differenti visioni dei singoli operatori**, in un quadro articolato e complesso di cui è necessario giungere ad una sintesi.

Le principali osservazioni sono state essenzialmente le seguenti:

- a) la richiesta di **precisare maggiormente il contenuto delle varie componenti tariffarie** anche in relazione ai loro principali riferimenti normativi, nonché le rispettive interrelazioni in termini algebrici, con particolare attenzione alla componente C del pedaggio;
- b) la richiesta di precisare i concetti di “**maggiorazione**” e “**modulazione**” in relazione al loro diverso significato negli algoritmi di costruzione tariffaria, basato per il primo sulla nozione di incremento rispetto ad un valore base, e per il secondo sulla distribuzione ai vari destinatari a partire da un valore medio;
- c) la riflessione sull’opportunità di **enucleare dalla rete i segmenti oggetto di investimento autofinanziato**, al fine di attribuire solo ad essi, nella costruzione tariffaria, alcune delle componenti di costo evidenziate dal modello;
- d) l’introduzione, attraverso meccanismi di inclusione ed esclusione, di **poste figurative** all’interno della composizione dei costi ammessi, al fine di assicurare gradualità e sostenibilità all’evoluzione tariffaria;
- e) l’opportunità di introdurre l’**obbligo** che il Gestore adotti **modelli econometrici o ingegneristici** per la determinazione dei **costi diretti unitari**, da utilizzare nell’algoritmo relativo alla componente A del canone;
- f) l’opportunità che, nella definizione degli algoritmi di costruzione del pedaggio, l’Autorità si avvalga di **componenti additive** anziché di coefficienti moltiplicativi, in quanto:
 - l’uso di componenti additive garantisce una maggiore autonomia al gestore in termini di proposta tariffaria;
 - secondo alcuni *stakeholders* l’uso di componenti additive è maggiormente conforme ai dettami normativi;

- non risulta possibile ottenere una perfetta correlazione matematica utilizzando il principio della produttività di coefficienti riguardanti le medesime grandezze;
- g) l'inserimento, nel computo del pedaggio per i servizi insistenti sui rispettivi territori, delle variazioni originate dall'applicazione delle normative di attuazione degli statuti speciali delle province di Trento e Bolzano e della regione Friuli Venezia Giulia, che prevedono nella determinazione del pedaggio per i servizi ivi insistenti, di tenere conto degli **“oneri assunti per il miglioramento dell’infrastruttura”** stessa dall'ente territoriale;
- h) modifiche tese a tenere conto, nella determinazione del pedaggio, delle peculiarità del **trasporto ferroviario regionale**, per il quale la Conferenza delle Regioni ricorda che:
 - risponde alle esigenze, di interesse pubblico, di garantire, in primo luogo, la mobilità dei lavoratori e di fasce di popolazione svantaggiate e, in secondo luogo, di favorire la riduzione dell'inquinamento e del consumo energetico, specie nelle aree metropolitane;
 - non è gestito secondo logiche puramente commerciali e necessita di risorse pubbliche (compensazioni per obblighi di servizio), che peraltro sono in gran parte a carico del bilancio statale e sono assegnate e regolate secondo norme nazionali e precisi vincoli, tra cui i costi standard, anche connessi al patto di stabilità.
 - le sue condizioni di esercizio sono pertanto tali che l'*ability to pay*, non può essere l'unico criterio di riferimento per la fissazione dei canoni da parte del Gestore, ma deve essere dato peso adeguato anche al contesto di riferimento.
- i) la valutazione dell'opportunità che, nella componente C2 del pedaggio, possano essere contemplati **altri effetti ambientali**, diversi da quelli acustici.

3.18.2 Valutazioni dell'Autorità

- a) **Maggiore precisazione delle componenti tariffarie**
- b) **Maggiorazione e Modulazione**

Rispetto alla proposta di cui alla lettera a) dell'elenco precedente (maggiorate precisazione delle componenti tariffarie), l'Autorità ritiene che tutte le proposte emendative che provvedono a fornire maggiore chiarezza e comprensibilità ai contenuti regolatori del documento debbano essere accolte favorevolmente, in quanto migliorative del testo finale. Nel solco di tale approccio si colloca anche l'esplicazione dei concetti di "modulazione" e "maggiorazione" citati nella richiesta di cui alla lettera b).

c) **Enucleazione di segmenti di rete oggetto di investimento**

Per quanto attiene alla richiesta formulata alla lettera c) (enucleare dalla rete i segmenti oggetto di investimento autofinanziato) l'Autorità precisa che la rete ferroviaria non deve essere intesa come la sommatoria disaggregata di segmenti indipendenti, ma come un **sistema**, cioè un insieme di linee e impianti caratterizzato dalla presenza di relazioni e reciproche influenze, finalizzato a garantire la mobilità di persone e merci sul territorio nazionale.

Per il funzionamento del sistema, anche a causa dell'eterogeneità dei servizi offerti e della domanda di mobilità, è necessario garantire il rispetto di alcuni principi essenziali:

- la **concezione unitaria** della rete ferroviaria. Stante l'inevitabile promiscuità fra le tipologie di servizio che condividono l'utilizzo degli *asset*, i reciproci interessi di:
 - GI (garantire l'allocazione ottimale della capacità ferroviaria, oltre che il proprio equilibrio economico);
 - imprese ferroviarie (garantire la massimizzazione del *load factor* dei propri treni ed una ottimale allocazione dei propri fattori produttivi);
 - mercato *retail* passeggeri e merci (vedere soddisfatta la propria domanda di mobilità al prezzo più favorevole);

possono essere contemplati soltanto attraverso una gestione che, pur tenendo conto delle peculiarità di natura tecnico-organizzativa delle singole articolazioni della rete, ne preveda un razionale ed equilibrato sviluppo in tutte le sue componenti;

- la **solidarietà di rete**, modalità di gestione tesa a consentire:

- che le tratte della rete ferroviaria, utilizzate dai servizi più profittevoli, contribuiscano al finanziamento delle tratte strutturalmente in perdita, ma caratterizzate dalla presenza di servizi di rilevante interesse pubblico;
 - che i servizi sovvenzionati e quelli open-access non costituiscano due insiemi distinti e separati, in virtù del fatto che gli uni possono costituire l'adduzione agli altri, secondo una logica di sistema di tipo *hub and spoke* che, se esercitata in modo efficace e sinergico, è in grado di offrire vantaggi agli operatori di entrambe le categorie, oltre che ai rispettivi utenti.
- **l'integrazione fra rete AV/AC e rete convenzionale:** la rete Alta Velocità – Alta Capacità si è sviluppata in Italia secondo una logica di orientamento al trasporto sia dei passeggeri che delle merci, nonché all'aumento della capacità dell'intero sistema ferroviario, accompagnandosi ad importanti potenziamenti e riorganizzazioni della rete ferroviaria convenzionale nei grandi nodi urbani attraversati e sugli itinerari merci afferenti. Questo, pur in presenza di differenti sistemi di segnalamento e di alimentazione elettrica, è testimoniato dai valori progettuali assunti per massa assiale, sagoma limite e pendenza massima delle tratte (funzionali al transito di servizi merci), nonché dall'esistenza di frequenti interconnessioni con la rete convenzionale (finalizzate all'incremento della flessibilità gestionale del sistema).

L'Autorità intende fare propria questa visione sistematica della rete ferroviaria, spostando la focalizzazione del modello di pedaggio dalla tipologia di rete (modello *as is*) alla tipologia di servizio: per fare questo è condizione essenziale il superamento della netta separazione attualmente esistente fra rete AV/AC e rete convenzionale. All'interno di tale schema, anche gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria effettuati in autofinanziamento dal Gestore⁴ dovranno essere considerati in una logica unitaria e complessiva, e come tali trattati nel computo dei costi afferenti alle varie componenti del pedaggio.

d) Poste figurative

In merito alla proposta emendativa di cui alla lettera d) (inclusione di poste figurative), per omogeneità del modello regolatorio con gli analoghi modelli adottati per il settore autostradale e quello aeroportuale, e all'esclusivo fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, l'Autorità ritiene possibile da parte del Gestore, in sede di proposta tariffaria, prevedere l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo tariffario.

e) Obbligo di adozione di metodi econometrici/ingegneristici per i costi diretti

In merito alla proposta emendativa di cui alla lettera e) (obbligo di adozione di metodi econometrici o ingegneristici per la determinazione dei costi diretti unitari) occorre rilevare che l'adozione di siffatti modelli costituisce, in termini normativi, una deroga concessa al GI, rispetto alla modalità standard di calcolo definita dal Regolamento (UE) 2015/909⁵, cui l'Autorità si è scrupolosamente attenuta nella predisposizione del modello.

Peraltro, in sede di verifica di conformità della tariffa ai criteri definiti dall'Autorità, deve essere dimostrabile da parte del Gestore la correlazione fra il montante dei *costi diretti* (in qualunque maniera calcolati) ed il totale dei ricavi da componente A del pedaggio.

Ne consegue che la proposta non può essere accettata.

⁴ che oggi afferiscono ad una porzione specifica della rete ma che, in futuro, potranno essere allargati ad altri settori dell'infrastruttura, secondo una logica di priorità connessa ad una più efficace ed efficiente allocazione della capacità in relazione alla domanda complessiva di servizi.

⁵ Reg.(UE) 2015/909 – art. 3(1): *“I costi diretti relativi all'intera rete sono calcolati, come la differenza tra, da un lato, i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e, dall'altro, i costi non ammissibili di cui all'articolo 4”*.

Reg.(UE) 2015/909 – art. 5(1): *“Il gestore dell'infrastruttura calcola i costi unitari diretti medi per tutta la rete dividendo i costi diretti riferiti all'intera rete per il numero totale di veicoli/km, treni/km o tonnellate lorde/km previsti o realmente effettuati”*.

Reg.(UE) 2015/909 – art. 6: *“In deroga all'articolo 3, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, prima frase, il gestore dell'infrastruttura può calcolare direttamente i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o di ingegneria dei costi, debitamente testati e verificati, a condizione che possa dimostrare all'organismo di regolamentazione che i costi unitari diretti includono solo i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario e, in particolare, non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4. L'organismo di regolamentazione può chiedere al gestore dell'infrastruttura di calcolare, a fini di un confronto, i costi unitari diretti a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, e dell'articolo 5, paragrafo 1, oppure mediante la modellizzazione dei costi in conformità alla prima frase”*.

f) Componenti additive

Per quanto attiene alla proposta emendativa f) (variazione degli algoritmi del modello adottando componenti additive anziché moltiplicative), l'Autorità ha effettuato le opportune simulazioni, al fine di testare l'elasticità e la precisione dei meccanismi di calibrazione connessi alla valorizzazione dei numerosi e complessi parametri che caratterizzano il modello, addivenendo quindi ad una sua parziale rivisitazione secondo i meccanismi esplicitati nei successivi paragrafi.

g) Oneri da Regioni per il miglioramento dell'infrastruttura

Relativamente alle proposta emendativa g) (inserimento nell'algoritmo degli oneri assunti da Regioni e Province autonome per il miglioramento dell'infrastruttura), si rileva quanto segue.

Il modello in effetti, in ottemperanza a quanto previsto dall'art.16 del D.lgs. 112/2015 in materia di equilibrio economico del Gestore, prevede l'esclusione dall'*Efficient Total Cost* di tutte le "entrate non rimborsabili di fonte pubblica e privata", annoverando fra queste anche tutti i contributi regionali al miglioramento dell'infrastruttura; tuttavia considera tali entrate nel loro complesso, a livello nazionale. Nella formulazione attuale, pertanto, è impossibile una definizione di tale partita a livello territoriale, tra l'altro in forma limitata ad alcune circoscritte realtà.

Una possibile soluzione può essere prevista definendo una nuova **componente C4** del pedaggio, di valore sempre negativo (poiché si tratta di riduzioni di canone), valorizzata in €/treni·km ed applicata genericamente a tutti i servizi espletati in un determinato ambito territoriale, il cui montante corrisponderà agli oneri assunti dall'ente territoriale competente (in particolare, ad oggi, la Regione Friuli Venezia Giulia e le Province di Trento e Bolzano) per il miglioramento dell'infrastruttura.

Il montante delle riduzioni oggetto di tale nuova componente tariffaria dovrà, per ciascun ambito territoriale interessato, corrispondere all'importo che ciascun ente territoriale ha riservato alla specifica destinazione.

L'importo complessivo a carico delle Regioni e delle Province Autonome per tale destinazione non dovrà essere considerato ai fini del computo delle "entrate non rimborsabili di fonte pubblica e privata" da utilizzare per la valutazione dell'*Efficient Total Cost* definito alla misura 6. Il Gestore dovrà darne adeguata evidenza in contabilità regolatoria.

h) Servizi regionali

In merito alla proposta h) (peculiarità dei servizi regionali), l'Autorità rileva che le modalità di costruzione tariffaria, inserite nel quadro regolatorio previsto, conferiscono al Gestore gli opportuni strumenti di modulazione, finalizzati all'ottenimento di un quadro tariffario adeguato, tenendo in debito conto anche le esigenze di interesse pubblico manifestate dalle Regioni per i servizi ad essi afferenti.

Inoltre, nell'ambito dei criteri di sostenibilità tariffaria previsti dal modello, ed in particolare alle misure 29 e 31, è compresa una serie di vincoli destinati ad orientare la determinazione della tariffa verso livelli compatibili con le esigenze espresse dalle Regioni.

i) Effetti ambientali

Infine, relativamente alla proposta i), l'Autorità reputa interessante l'opportunità che nella componente C2 del pedaggio possano essere contemplati anche altri effetti ambientali, diversi da quelli acustici, la cui modalità di inserimento nella procedura di calcolo dovrebbe essere oggetto di valutazione da parte del Gestore, a seconda dei casi, in relazione alle migliori pratiche utilizzate a livello internazionale ed al rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione. Tra tali ulteriori effetti possono essere annoverati:

- l'inquinamento atmosferico;
- l'emissione di gas climalteranti;
- il consumo energetico.

Tuttavia, l'elaborazione di criteri applicativi per tenere conto dei suddetti ulteriori effetti ambientali richiede un approfondimento delle tematiche tale da suggerire un differimento della sua applicazione ai successivi periodi tariffari.

Principi di modulazione del pedaggio e criteri applicativi per le relative componenti

Di seguito, si analizzano nel dettaglio le singole componenti del pedaggio, con la giustificazione delle scelte adottate e la valutazione delle osservazioni pervenute nel merito.

3.19 Componente A (misura 28)

3.19.1 Sintesi delle osservazioni

Le principali osservazioni a tale approccio, così come emerse dalla consultazione, risultano le seguenti:

- a) la metodologia potrebbe essere ulteriormente semplificata sostituendo il parametro relativo al peso complessivo lordo del convoglio con un coefficiente basato su classi di peso;
- b) il coefficiente correttivo (K_A) potrebbe aderire meglio al concetto di usura dell'infrastruttura facendo riferimento, anziché alla velocità massima ammessa per il materiale rotabile (puramente teorica), per esempio:
 - alla velocità effettiva del convoglio, così come derivante dalla programmazione del servizio;
 - alla velocità massima delle singole linee;
- c) potrebbero essere introdotti ulteriori parametri, quali:
 - un coefficiente basato su classi di massa assiale del convoglio;
 - un coefficiente che tenga conto, per i treni a trazione elettrica, dell'usura della catenaria.
- d) la misura potrebbe essere cancellata, in seguito all'obbligo per il Gestore di adottare modelli econometrici od ingegneristici tali da fornire direttamente i costi diretti unitari e quindi la componente tariffaria A.

3.19.2 Valutazioni dell'Autorità

a) **Classi di peso**

Rispetto alla prima proposta emendativa (passare da peso lordo complessivo a **classi di peso**) l'Autorità valuta positivamente la variazione, in considerazione della semplificazione che essa comporta al sistema, consentendo:

- (i) di valorizzare la traccia utilizzando una tariffa a treno-km anziché a tonnellata-km, omogeneizzandone quindi il trattamento rispetto agli altri parametri del modello;
- (ii) di ridurre in modo sostanziale le possibili combinazioni tariffarie.

b) **Diverso riferimento per il coefficiente correttivo**

Anche la seconda proposta emendativa (variare la natura del coefficiente K_A) può essere favorevolmente accolta, in quanto consente, senza complicare il quadro di calcolo, una maggiore aderenza al contesto regolato. Per la sua maggiore prossimità alle effettive condizioni di esercizio, si ritiene opportuno dunque prendere a riferimento, per la valorizzazione di tale coefficiente, la **velocità media di percorrenza della traccia**, di cui nei successivi paragrafi sarà specificata la modalità di calcolo.

c) **Ulteriori coefficienti**

Circa la terza proposta emendativa (l'assunzione di ulteriori diversi coefficienti), si evidenzia quanto segue:

- la massa assiale del convoglio, pur costituendo una efficace *proxy* del sistema di forze trasmesso all'infrastruttura ferroviaria dal transito del treno, è legata alla massa complessiva del convoglio, essendo il rapporto fra le due grandezze nient'altro che il numero di assi del convoglio stesso; dunque si ritiene che l'appesantimento della procedura di calcolo dovuto alla sua eventuale applicazione sia superiore ai benefici di una maggiore aderenza all'effettiva usura della rete ferroviaria.
- la componente legata all'usura della catenaria, specifica per alcune tipologie di treno (quelle a trazione elettrica), determina l'adozione di elementi di valutazione strutturalmente separati dagli altri parametri fin qui adottati per la modulazione tariffaria. L'Autorità ritiene pertanto opportuno il suo inserimento quale ulteriore sub-

componente, correlandone l'applicazione ad una classificazione del materiale rotabile in base a criteri definiti da Gestore in relazione ai livelli di usura rispettivamente prodotti.

d) Cancellazione della misura 28

Come affermato ai paragrafi precedenti, l'adozione di modelli econometrici o ingegneristici costituisce, in termini normativi, una deroga alla modalità standard di calcolo definita dal Regolamento (UE) 2015/909. Pertanto la proposta non può essere presa in considerazione.

3.19.2.1 Nuovo algoritmo

Sulla base delle proposte emendative valutate, è stato predisposto un **nuovo algoritmo di calcolo**.

L'articolazione dell'algoritmo sulla base di più coefficienti (uno per la **massa**, uno per la **velocità**, uno per la **catenaria**) pone il problema della puntuale calibrazione del modello in funzione dell'obiettivo di collegamento ai costi, in quanto è dimostrato che non risulta possibile ottenere una perfetta correlazione matematica utilizzando il principio della produttoria di coefficienti riguardanti le medesime grandezze.

E' stato quindi necessario passare all'adozione di un **modello additivo**, in cui sono state identificate tre distinte sub-componenti A1, A2 e A3 afferenti rispettivamente:

- A1** - alla **massa complessiva del convoglio**, articolata secondo un certo numero di classi;
- A2** - alla **velocità di percorrenza della traccia**, articolata anch'essa secondo un numero predeterminato di classi;
- A3** - all'usura della **linea di contatto elettrica** da parte del materiale rotabile a trazione elettrica, secondo un numero predeterminato di classi.

Si è pertanto provveduto a modificare la struttura dell'algoritmo di calcolo della componente A del pedaggio come evidenziato nella misura emendata sotto riportata.

3.20 Componente B (misure 24, 25, 26, 29)

3.20.1 Sintesi delle osservazioni

Le principali osservazioni su tale approccio, così come emerse dalla consultazione, risultano le seguenti:

a) il concetto di **ability to pay** dovrebbe essere meglio declinato, ed in particolare:

- la sua valutazione in relazione ai segmenti di domanda non dovrebbe essere lasciata all'esclusiva iniziativa del GI, ma determinata da un soggetto terzo indipendente, identificato per una parte dei rispondenti nella stessa Autorità;
- dovrebbe essere integrato da una valutazione degli obiettivi e politiche europee e nazionali per la mobilità sostenibile e del finanziamento pubblico dei servizi passeggeri regionali mediante imposizione di obblighi di servizio;
- non dovrebbe essere applicato ai servizi OSP metropolitani e suburbani caratterizzati da un'offerta cadenzata nel corso della giornata, in base a supposte penalizzazioni derivanti dall'applicazione di canoni "a tempo" all'interno dei nodi.

b) nell'esplicitazione dei **binomi** da considerare per la costruzione tariffaria, viene suggerito di:

- escludere la ripartizione territoriale Centro-Nord / Centro-Sud per i servizi merci, a causa dell'esistenza di incentivi statali, determinati per legge, destinati a beneficiare la medesima tipologia di servizio oggetto del binomio, e pertanto della necessità di evitare sovrapposizioni;
- introdurre la separazione fra servizi ferroviari terrestri e servizi ferroviari marittimi, in modo da superare l'inclusione di questi ultimi fra i servizi "ancillari";

- porre attenzione al fatto che, prevedendo l'algoritmo di calcolo l'applicazione di produttorie dei coefficienti emergenti dai binomi, è necessario che vi sia una rigorosa corrispondenza gerarchica fra i binomi stessi, affinché non si producano distorsioni di calibrazione tali da alterare la corrispondenza del montante tariffario ai costi ad esso correlati;
 - considerare che la segmentazione di mercato proposta genererebbe vantaggi che, a giudizio di una IF, non sarebbero auspicabili:
 - per i servizi tecnici rispetto a quelli commerciali, in quanto contoproducenti per l'efficienza del sistema;
 - per i servizi OSP rispetto a quelli *open access*, in quanto già agevolati da un regime protetto da interferenze di mercato e dalla presenza dei corrispettivi pubblici.
- c) nella **riclassificazione della rete ferroviaria**, dovrebbero essere introdotte modifiche al numero ed al contenuto delle macro-classi definite dalla misura 25, rispondendo a diverse ed individuali esigenze espresse da parte degli *stakeholders*:
- il Gestore, pur manifestando la sua preferenza per un sistema che preveda il superamento della classificazione di rete in favore di una più articolata focalizzazione sui segmenti di mercato, ed in subordine per una diversa classificazione in base a criteri autodeterminati dal Gestore stesso in autonomia (da esplicitare in sede di proposta tariffaria), suggerisce quanto meno di scorporare in una nuova macro-classe le linee a velocità massima per il rango più elevato superiore a 250 km/h. Tale richiesta è peraltro supportata anche dalle principali imprese ferroviarie del comparto viaggiatori;
 - gran parte delle Imprese Ferroviarie concorda nel richiedere lo stralcio delle principali linee di collegamento internazionale dalla rete a livello di servizio elevato e la sua incorporazione nella rete a livello di servizio medio;
 - l'inserimento di linee con velocità massima per il rango più elevato pari o superiore a 200 km/h nella rete a livello di servizio elevato può essere causa di inclusione di linee caratterizzate dall'esercizio di un gran numero di treni a velocità massima inferiore a tale limite (per esempio le dorsali tirrenica e adriatica, o la Milano-Bologna), distorcendo in questo modo le effettive condizioni di contesto;
 - alcuni degli *stakeholders* impegnati nei servizi regionali chiedono di riperimetrare i nodi metropolitani, circoscrivendone i confini all'interno dei limiti amministrativi delle Città Metropolitane.
- d) la definizione delle **fasce orarie** di cui alla misura 26 dovrebbe essere rivista:
- secondo il Gestore, mediante il suo definitivo superamento, prevedendo in alternativa una maggiore articolazione dei binomi previsti da altre misure regolatorie. Tale posizione è suffragata dall'analisi dell'attuale offerta di servizi per fasce orarie, che evidenzierebbe l'assenza di una precisa correlazione;
 - secondo una delle Imprese Ferroviarie, attraverso la sua eliminazione, evidenziando il concetto che l'articolazione del pedaggio per fasce orarie assume rilievo solo in presenza di congestione, la quale è già ben rappresentata dalla componente C1 del pedaggio, riferita alla scarsità di capacità;
 - secondo un'altra Impresa Ferroviaria, attribuendo valore "off-peak" alla fascia 17-20, la quale sarebbe caratterizzata dall'assenza di punte significative della domanda;
 - secondo le Imprese Ferroviarie del comparto merci, introducendo una clausola di salvaguardia per la fascia "night" che difenda le stesse IF dalle variazioni di pedaggio correlate a modifiche di traccia imposte dal Gestore, a causa di lavori notturni sull'infrastruttura, che dovessero prevedere l'indisponibilità di tale fascia.
- e) in merito agli algoritmi di calcolo tariffario:
- il Gestore richiede una revisione complessiva dell'algoritmo stesso:
 - ai fini di una sua puntuale calibrazione, in funzione dell'obiettivo di collegamento ai costi, in quanto è dimostrato che non risulta possibile ottenere una perfetta correlazione matematica utilizzando il principio della produttoria di coefficienti riguardanti le medesime grandezze;

- per garantire una maggiore ampiezza delle possibilità di “*fine tuning*” riservate al Gestore nell’ambito della predisposizione della proposta tariffaria;
- alcune Imprese Ferroviarie chiedono l’articolazione della componente B secondo diverse sub-componenti additive, afferenti come minimo a:
 - segmentazione della domanda;
 - segmentazione dell’offerta;
- secondo le Regioni, è necessaria l’esclusione dal modello di calcolo dei costi di capitale, con loro contestuale recupero attraverso una nuova e diversa componente di pedaggio, separatamente per ciascuna macro-classe di tipologia di rete, in relazione agli effettivi costi di capitale ad essa allocabili;

3.20.2 Valutazioni dell’Autorità

a) Tematica dell’Ability to pay e della “sostenibilità”

L’art. 32.1 della direttiva Recast stabilisce che l’applicazione di coefficienti di maggiorazione, ai fini del pieno recupero dei costi da parte del GI, può essere effettuata “se il mercato lo consente”, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario, e che il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Tale statuizione fa riferimento alla necessità che le risorse destinate alla corresponsione dei pedaggi siano commisurate alla possibilità da parte delle imprese ferroviarie di pagare, mantenendo condizioni di bilancio equilibrate e sostenibili nel tempo.

E’ un concetto correlato a quello di “equità verticale”, specifico della materia fiscale, che afferma che soggetti con capacità contributiva diversa devono essere tassati in misura diseguale: tale assunto è alla base dell’attività di redistribuzione del reddito operata dal settore pubblico.

In sostanza, si configura la necessità di predisporre una gamma di criteri distributivi per calibrare il livello del pedaggio ferroviario tra i soggetti contribuenti, raggruppati per segmento di mercato, basata su giudizi di valore ritenuti idonei al fine di ponderare correttamente la capacità contributiva e la sostenibilità economica, a livello individuale.

Al GI, quale soggetto detentore del dovere di elaborare la proposta tariffaria, spetterebbe in prima istanza l’onere di effettuare le analisi necessarie per esprimere tali giudizi di valore: tuttavia è innegabile che tali analisi richiedano un livello di conoscenza del mercato dei servizi *retail* (in termini di struttura della domanda, di sostenibilità economica dell’offerta, di livello di concorrenza) che il Gestore, in autonomia, non appare obiettivamente in grado di ottenere, in quanto dovrebbe avere accesso, presso le Imprese Ferroviarie, ad informazioni di carattere commerciale connotate da profili di riservatezza. In tale contesto non giova, peraltro, l’attuale posizione del Gestore nazionale il quale, benché formalmente indipendente, è collocato all’interno di una *holding* societaria comprendente anche l’Impresa Ferroviaria *incumbent* del mercato italiano.

Nel merito, pertanto, l’Autorità ritiene opportuno, in sede di prima applicazione, fornire indicazioni in termini di “sostenibilità”:

- 1) dando atto che, per il primo periodo tariffario, i criteri di variabilità individuati alla misura 31, uniti ai limiti per i coefficienti dei binomi previsti alla misura 29, costituiscono le indicazioni dell’Autorità al Gestore in merito alla sostenibilità dei segmenti di mercato.
- 2) prevedendo di dare avvio, anche nel contesto di quanto previsto dai commi 3 ed 8 dell’art. 37 del D.lgs. 112/2015, agli opportuni approfondimenti in previsione dei successivi periodi tariffari, finalizzati ad una più puntuale definizione della capacità contributiva dei segmenti di mercato.

Riguardo l’esclusione dalla valutazione per i servizi OSP metropolitani, occorre rilevare che nel nuovo modello tariffario non sono previste tariffazioni a tempo e pertanto i servizi suddetti non subiscono alcuna penalizzazione rispetto agli altri servizi. Le indicazioni fornite alla misura 31 sono sufficienti a garantire da parte del GI un adeguato trattamento per tali servizi.

b) Binomi

Per quanto riguarda le proposte emendative relative all'articolazione dei binomi:

- si ritiene di accogliere la proposta di esclusione del binomio Merci centro/sud – Merci centro/nord, concordando con le osservazioni che evidenziano l'esistenza di incentivi statali nell'ambito della medesima ripartizione fra servizi, e quindi l'inopportunità della sovrapposizione;
 - occorre effettuare una riflessione sulla natura di quelli che il Gestore definisce "servizi ferroviari marittimi" e sulla loro collocazione nell'ambito del Pacchetto Minimo di Accesso piuttosto che fra gli altri servizi regolati. Infatti l'interpretazione del Gestore, che circoscrive i servizi di cui alla lettera g) dell'art. 13 comma 2 del D.lgs. 112/2015⁶ all'accesso alle infrastrutture portuali non appare priva di fondamento.
- L'Autorità ritiene possibile l'introduzione di tale tipologia di servizio all'interno dei binomi, la quale dovrà essere correlata all'evidenziazione dei relativi costi in contabilità regolatoria, all'interno del perimetro dell'*Efficient Total Cost* di cui alla misura 6.
- in merito all'osservazione sui vantaggi non auspicabili a determinate tipologie di servizio, si rileva quanto segue:
 - per i servizi cosiddetti "tecnici", già la Relazione Istruttoria alle misure poste in consultazione aveva evidenziato che invii a vuoto, tradotte, movimenti di locomotori isolati, corse prova, ecc. rappresentano un insieme di servizi che non determina da parte delle imprese ferroviarie un'offerta commerciale. Tali servizi costituiscono un mero costo tanto per le imprese ferroviarie che per il GI, e pertanto il loro pedaggio dovrebbe essere orientato alla copertura dei soli costi direttamente correlati alla prestazione del servizio ferroviario. Un modesto mark-up può essere previsto nell'ottica di razionalizzarne l'uso, limitandolo ai soli casi indispensabili, poiché è senza dubbio preferibile impegnare la capacità dell'infrastruttura per servizi maggiormente orientati all'utenza. L'esistenza di un binomio in tal senso è quindi giustificata.
 - la presenza del binomio fra servizi OSP e servizi *open access* è giustificata dalle diverse finalità commerciali che li caratterizzano: in particolare i servizi OSP sono orientati al soddisfacimento di una domanda di trasporto sistematica, correlata alle esigenze di mobilità casa-lavoro e casa-scuola, a cui generalmente corrisponde un'offerta di servizi molto estesa e rilevante dal punto di vista dei volumi. Inoltre, a proposito dei corrispettivi per gli oneri di servizio pubblico, occorre ricordare che dall'applicazione del D.lgs. 112/2015 non devono derivare maggiori oneri a carico dello Stato: tale previsione, di per sé, è sufficiente a suggerire da parte del GI attente valutazioni nella determinazione della tariffa.

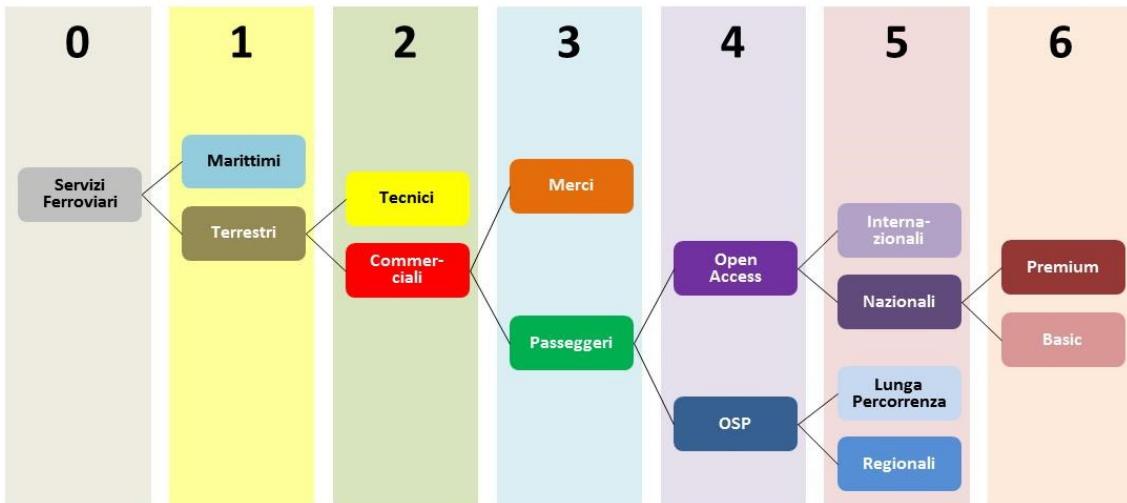
In ogni caso, la valorizzazione dei coefficienti per i binomi è lasciata all'autonomia del GI, ma comunque sottoposta alla vigilanza dell'Autorità;

- la struttura gerarchica dei servizi è stata aggiornata in funzione della necessità di evitare distorsioni di calibrazione tali da alterare la corrispondenza del montante tariffario ai costi ad esso correlati. In particolare:
 - è stata adottata una struttura a più livelli;
 - ogni binomio appartenente ad un livello deve descendere da un unico componente di binomio collocato al livello superiore;
 - non è possibile che più binomi discendano contemporaneamente dallo stesso componente di binomio collocato al livello superiore;
 - qualora il Gestore intenda introdurre ulteriori binomi, sulla base di specifiche valutazioni, dovrà avere cura di rispettare i vincoli disposti ai punti precedenti.
- nell'ambito di tale riclassificazione è stata rivista la successione gerarchica fra i binomi (Open Access - OSP) e (Lunga percorrenza – Regionali): non essendo possibile, per le regole date al punto precedente, una sovrapposizione delle due classificazioni sugli stessi servizi, si è operato come segue:
 - al livello gerarchico superiore è stata adottato il binomio (Open Access - OSP);
 - al livello gerarchico inferiore:
 - per i servizi OSP è stato adottato il binomio (Lunga percorrenza – Regionali)
 - per i servizi Open Access sono stati individuati due nuovi binomi:

⁶ che riporta testualmente: "g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;"

- (i) Il primo, destinato ad evidenziare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di servizi di trasporto passeggeri nei quali, in base a quanto previsto dall'art. 3 comma 1 lettera e) del D.lgs. 112/2015, il treno attraversa almeno una frontiera e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi; pertanto è stato introdotto il binomio (**Internazionale – Nazionale**),
- (ii) per i soli servizi *Open Access* nazionali, un secondo binomio orientato a distinguere, anche sulla base di quanto indicato al Considerando 41 della Direttiva Recast, l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di servizi delle I.F. caratterizzati da maggiore valore aggiunto per quella fascia di utenza che è in grado di apprezzare commercialmente un'offerta di maggior qualità in termini di frequenza e velocità commerciale; tale binomio è stato convenzionalmente definito (**Premium – Basic**).

La nuova articolazione della domanda di servizi ferroviari si configura quindi come segue:



c) Tipologia di rete

Per quanto attiene alla tipologia di rete ed alla sua revisione, l'Autorità:

- per le ragioni precedentemente esplicate a proposito di composizione del canone, ritiene non accettabile il concetto di separazione, in categoria a parte, delle tratte connotate attualmente come AV/AC;
- concorda con l'ipotesi presentata da un gran numero di rispondenti, relativamente allo stralcio delle principali linee di collegamento internazionale dalla rete a livello di servizio elevato e la sua incorporazione nella rete a livello di servizio medio;
- sempre per le linee a livello di servizio elevato, riconosce la necessità ridefinire il limite di velocità minima per il rango più elevato, ponendo il relativo valore di soglia a "superiore a 200 km/h" invece che a "pari o superiore a 200 km/h": questo consente di escludere dall'insieme molte delle linee per le quali gli osservatori hanno evidenziato criticità applicative;
- per quanto riguarda il perimetro dei nodi metropolitani, ritiene opportuno riservare al Gestore in fase di costruzione tariffaria la valutazione circa la loro estensione, evidenziando che, in ogni caso, il limite amministrativo della singola Città Metropolitana non costituisce di per sé un parametro sufficientemente rappresentativo delle prestazioni trasportistiche del servizio.

d) Fasce orarie

Relativamente alla questione delle fasce orarie, a seguito delle osservazioni di alcuni rispondenti, è stata approfondita la composizione del traffico nel corso della giornata. Per l'anno 2014 il risultato è evidenziato dal grafico di seguito riportato.

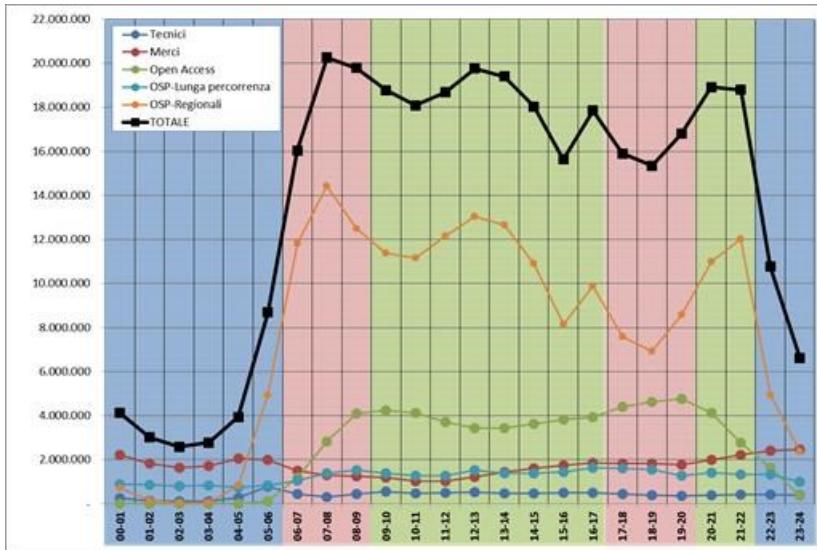


Grafico della distribuzione oraria delle percorrenze chilometriche relative all'anno 2014 – fonte: RFI – PICWEB
Asse x: Fasce orarie
Asse y: Treni-km annuali

Si evidenziano:

- l'effettiva assenza di una fascia *peak* serale (17-20);
- la sostanziale stabilità dei servizi passeggeri per tutta la fascia diurna (6-22);
- la prevalenza dei servizi merci nella fascia notturna (22-6).

L'Autorità, al fine di meglio aderire all'effettivo andamento della domanda di tracce, ritiene pertanto necessario prescrivere una revisione delle fasce orarie indicate in prima istanza, prevedendo una semplice bipartizione in due *cluster*:

- **fascia oraria diurna** (dalle 6.00 alle 22.00);
- **fascia oraria notturna** (dalle 22.00 alle 6.00).

e) Algoritmo di calcolo

In ordine all'algoritmo di calcolo, l'Autorità ritiene la revisione richiesta dal Gestore degna di attenzione, sia in merito al miglioramento delle possibilità di calibrazione del modello, sia relativamente all'incremento delle possibilità di "fine tuning" riservate al Gestore stesso, garantendo tuttavia un quadro coerente di regole, a garanzia delle Imprese Ferroviarie.

Il nuovo algoritmo definito dall'Autorità, comprendente una serie di sub-componenti additive, va incontro anche all'esigenza manifestata da alcune Imprese Ferroviarie.

Per quanto attiene, invece, alla richiesta delle Regioni di separare, nel modello di calcolo, i costi di capitale dai costi operativi, adottando due diversi sistemi di ripartizione fra i segmenti di mercato, l'Autorità conferma le proprie valutazioni in merito all'unitarietà della rete, già espresse precedentemente, e pertanto respinge l'istanza.

Per la costruzione tariffaria della componente B del pedaggio, è stato dunque adottato un **modello additivo**, in cui sono state identificate tre distinte sub-componenti B1, B2 e B3 afferenti rispettivamente:

- B1** - all'**ability to pay** dei segmenti di mercato, valutata attraverso una produttoria di coefficienti derivanti dalla classificazione della rete ferroviaria in binomi;
- B2** - alla **tipologia di rete**, con una serie di coefficienti articolati secondo un numero predeterminato di classi di rete, derivanti dall'applicazione della nuova classificazione di rete, disposta dal Gestore sulla base dei criteri dell'Autorità;
- B3** - alla **fascia oraria** del servizio, distinguendo due cluster: *diurna* (6.00-22.00) e *notturna* (22.00-6.00).

Il gestore modulerà il peso relativo delle singole sub-componenti, con il solo vincolo che quella relativa ai binomi ripartisca almeno il 50% dei costi complessivi sottesi all'intera componente B.

Si è pertanto provveduto a modificare la struttura dell'algoritmo di calcolo della componente B del pedaggio, secondo quanto specificato nel testo emendato seguente.

3.21 Componente C (misura 30)

3.21.1 Sintesi delle osservazioni

Le principali osservazioni alla misura, così come emerse dalla consultazione, risultano le seguenti:

- a) relativamente alla sub-componente C1:
 - diversi osservatori hanno richiesto, da parte del Gestore una definizione puntuale e anticipata delle tratte connotate da scarsità di capacità e la loro pubblicazione sul Prospetto Informativo della Rete;
 - le Regioni hanno chiesto, nella modulazione di tale componente tariffaria, di tenere conto delle specificità dei servizi regionali, connotati da obblighi di servizio pubblico; hanno inoltre richiesto che gli introiti correlati a tale sub-componente del pedaggio siano destinati al finanziamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale necessari per adeguare la capacità alle richieste.
- b) relativamente alla sub-componente C2:
 - alcuni osservatori hanno richiesto una estensione di essa ad altri potenziali effetti ambientali, diversi da quelli acustici;

3.21.2 Valutazioni dell'Autorità

a) sub-componente C1

L'Autorità valuta positivamente la richiesta di specificare maggiormente la definizione di "scarsità di capacità", ed è orientata a farla coincidere con la definizione di "infrastruttura a capacità limitata" riportata nel PIR: "*sezioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che si caratterizzano per un grado di utilizzazione prossimo alla saturazione*".

L'elenco delle tratte ad essa correlate dovrà essere pubblicato annualmente sul PIR.

Per quanto riguarda le richieste delle Regioni:

- in linea di principio, l'Autorità non esclude l'opportunità che il GI, nella costruzione tariffaria, preveda condizioni di favore per le tracce connotate da obblighi di servizio pubblico, in considerazione dell'elevata presenza di tali servizi (correlati essenzialmente alla mobilità dei pendolari) nelle tratte e nelle fasce orarie a più alto indice di utilizzo; in ogni caso tali condizioni di favore non dovranno prevaricare i criteri generali di equità, non discriminatorietà e trasparenza. Sotto questo aspetto, peraltro, giova ricordare che il GI dispone anche di altre leve tariffarie, in particolare sulla componente B del pedaggio, per garantire un trattamento equo ai servizi regionali.
- i ricavi derivanti dall'applicazione della sub-componente C1 contribuiscono alla copertura dell'*Efficient Total Cost* definito dal modello tariffario: non possono pertanto essere finalizzati ad altre specifiche destinazioni.

b) sub-componente C2

Si rimanda a quanto affermato nel precedente paragrafo 3.18.2, alla lettera i).

c) ulteriori sub-componenti

Come specificato ai paragrafi precedenti, in relazione a specifiche esigenze emerse nel corso della consultazione, l'Autorità ritiene opportuno inserire una nuova sub-componente di pedaggio:

- $T_{C4,treno}$ → **ONERI DA REGIONI PER IL MIGLIORAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA**

Nel caso in cui la legge preveda specifiche disposizioni normative in merito, il Gestore, nel rispetto delle condizioni di equilibrio economico previste dall'Autorità, stabilirà la riduzione dei canoni relativi ai servizi svolti all'interno dei confini di una determinata Regione o Provincia Autonoma, per tenere conto degli eventuali oneri assunti dalle stesse Regioni e Province autonome, per il miglioramento dell'infrastruttura.

La riduzione sarà calcolata in €/treno-km ed applicata indistintamente a tutti i treni circolanti nell'ambito territoriale di riferimento, salvo che le norme specifiche non dispongano diversamente.

3.22 Criteri di sostenibilità (misura 31)

3.22.1 Sintesi delle osservazioni

Le principali osservazioni pervenute, così come emerse dalla consultazione, risultano le seguenti:

- il Gestore richiede di cancellare l'intera misura;
- le Imprese ferroviarie, nel condividere la *ratio* della misura, richiedono aggiustamenti alla definizione dei tre criteri di variabilità, funzionali al mantenimento delle attuali prerogative del segmento di mercato in cui ciascuna di esse opera. Comune a tutte le Imprese è inoltre la richiesta di estendere l'applicazione all'intero primo periodo tariffario, anziché alla sola prima fase;
- una impresa ferroviaria chiede che le tariffe, ove prevedano incrementi rispetto alla situazione attuale, vengano adeguate gradualmente, in un periodo di più anni, mediante l'imposizione di *cap* annuali alle percentuali di incremento.

3.22.2 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità ribadisce la propria specifica competenza nel verificare, ai sensi dell'art. 32(1) della Direttiva 2012/34/UE:

- la competitività ottimale dei segmenti di mercato ferroviario;
- che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle Imprese Ferroviarie.

Il contenuto della misura è funzionale all'esercizio di tali prerogative.

L'estensione della validità dei criteri all'intero periodo tariffario è senza dubbio compatibile con tale quadro generale.

La definizione del numero e del contenuto dei criteri di variabilità si correla ad una puntuale valutazione dell'attuale situazione economica dei tre principali segmenti di mercato:

- l'attuale mercato liberalizzato dei **servizi AV/AC**, per il quale l'Autorità ha introdotto variazioni al pedaggio con la delibera 70/2014;
- il mercato liberalizzato dei **servizi merci**;
- il mercato dei **servizi regionali**, connotati da obblighi di servizio pubblico.

Per ciascuna di queste categorie, l'Autorità intende dare seguito ad alcune delle osservazioni pervenute, attraverso una riscrittura dei vincoli secondo il seguente schema:

1	La tariffa media chilometrica relativa all'insieme dei servizi transitanti sulla rete definita dalla nuova classificazione "a livello di servizio elevato" non potrà essere superiore a quella vigente nell'anno 2015 per le tratte attualmente connotate come AV/AC.
2	La tariffa media chilometrica relativa all'insieme dei servizi regionali, connotati da obblighi di servizio pubblico, non potrà essere superiore rispetto a quella vigente nell'anno 2015 per il medesimo insieme di servizi.
3	La tariffa media chilometrica dell'insieme dei servizi merci non potrà essere superiore rispetto a quella vigente nell'anno 2015 per il medesimo insieme di servizi.

In particolare:

- per gli attuali servizi AV/AC, considerate le riflessioni riportate ai paragrafi precedenti in relazione al concetto di unitarietà di rete, si ritiene di confermare il vincolo precedentemente apposto, precisandone meglio il campo di applicazione;
- per gli attuali servizi regionali, venendo incontro alla richiesta delle Regioni, anche in funzione del rispetto della condizione di cui all'art. 2 comma 2 del D.lgs. 112/2015⁷, si ritiene di ampliarne il concetto, ridefinendo il vincolo in maniera da applicarlo all'intero insieme di tali servizi, anziché ai soli nodi metropolitani;
- per gli attuali servizi merci, nell'ottica di rispondere positivamente alla richiesta dell'associazione delle principali imprese interessate, si ritiene opportuno ridefinire il vincolo, trasformandolo da "ambito di

⁷ "2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica."

oscillazione” a “limite superiore”; si precisa tuttavia che il vincolo sarà applicato all’intero segmento di mercato, e non potrà essere definito, come invece richiesto dall’associazione, alle singole Imprese Ferroviarie.

Riguardo la richiesta di imposizione di *cap* annuali da applicare in caso di incremento delle tariffe rispetto a quelle attuali, si ritiene la proposta non accoglibile per le seguenti ragioni:

- il modello tariffario, su espressa disposizione normativa, prevede l’equilibrio economico dei conti del GI: l’imposizione di *cap* come quelli proposti determinerebbe il mancato recupero di una parte dei costi e conseguentemente una situazione di disequilibrio;
- gli strumenti a disposizione del GI nella determinazione delle tariffe sono sufficienti ad evitare l’insorgenza di elevati sbalzi tariffari; peraltro l’Autorità può sempre esercitare, anche ex-post, i poteri di vigilanza ad essa conferiti dall’art.18 comma 4 del D.lgs. 112/2015 circa la sostenibilità per il mercato delle tariffe.

3.23 Strumenti di verifica (misura 32)

3.23.1 Sintesi delle osservazioni

Le principali richieste risultano le seguenti:

- a) il modello di simulazione predisposto dal Gestore dovrebbe essere sottoposto a validazione da parte di un ente terzo, rispetto all’Autorità;
- b) il modello di simulazione, le sue specifiche ed i risultati della sua applicazione, dovrebbero essere resi pubblici alle Imprese Ferroviarie, nell’ambito della loro partecipazione al procedimento di costruzione tariffaria.

3.23.2 Valutazioni dell’Autorità

Relativamente al punto a), l’Autorità intende inserire nella misura la possibilità di avvalersi di soggetti terzi per la validazione del modello di simulazione.

Per quanto riguarda il punto b), l’Autorità rimanda alle considerazioni espresse nelle valutazioni sulla misura 4.

3.24 Profit sharing (misura 33)

3.24.1 Sintesi delle osservazioni

Le principali richieste risultano le seguenti:

- a) il Gestore chiede di limitare la percentuale di variabilità al $\pm 2\%$, anziché al $\pm 5\%$; chiede inoltre che, sia in caso di margine negativo che positivo, il 50% del montante di esso sia registrato quale posta figurativa, da imputare a deduzione (in caso di margine positivo) o ad incremento (in caso di margine negativo) dei costi afferenti al periodo tariffario successivo. Precisa inoltre che i margini dovrebbero essere considerati al netto degli eventuali maggiori costi.
- b) la maggior parte delle Imprese Ferroviarie richiede che, in presenza di un margine positivo, esso sia recuperato a valere sul nuovo periodo tariffario, anziché essere accantonato in un fondo per specifiche finalità.

3.24.2 Valutazioni dell’Autorità

Relativamente al punto a), l’Autorità:

- prende atto positivamente delle valutazioni del Gestore in ordine alla quantificazione del valore di soglia, evidenziando peraltro che la proposta, abbassando tale valore, è a favore delle Imprese Ferroviarie.
- ritiene accettabile anche la proposta del Gestore relativamente all’inserimento di poste figurative a valere sul nuovo periodo tariffario, orientate al recupero (in senso positivo o negativo per il gestore) del 50% dei margini oltre il valore di soglia. Tale emendamento soddisfa anche le richieste di cui al punto b) delle Imprese Ferroviarie;

- per quanto attiene al fatto che i margini debbano essere considerati al netto degli eventuali maggiori costi, la richiesta non può essere esaudita, per le seguenti ragioni:
 - (i) la dinamica temporale dei costi è predefinita dal modello regolatorio, sulla base dei costi all'anno base e degli obiettivi di efficientamento;
 - (ii) la previsione di *profit sharing* è legata esclusivamente ai maggiori/minori ricavi che si potrebbero generare in relazione allo scostamento del traffico effettivo rispetto alle previsioni effettuate dal Gestore all'anno base.

Relativamente al punto b), la proposta è accoglibile, in quanto orientata ad una maggiore trasparenza nella gestione della posta considerata.

3.25 Forme di incentivo (misura 34)

3.25.1 Sintesi delle osservazioni

Le principali richieste risultano le seguenti:

- a) diverse Imprese Ferroviarie richiedono che gli incentivi, da applicarsi in modo equo e non discriminatorio, siano resi pubblici nel Prospetto Informativo della Rete;
- b) l'Impresa Ferroviaria *incumbent* e l'associazione delle imprese operanti nel ramo merci chiedono che sia cancellato l'incentivo previsto per le imprese nuove entrate, obiettando l'incompatibilità di esso con il quadro normativo comunitario;
- c) le Regioni chiedono l'inserimento di un incentivo volto ad agevolare la programmazione di servizi cadenzati nell'arco dell'intera giornata, a beneficio dell'utenza pubblica.
- d) una Impresa Ferroviaria rileva la necessità di escludere dagli incentivi destinati ai "nuovi entri" i servizi connotati da OSP, in quanto tale previsione potrebbe produrre effetti discriminatori nelle procedure di affidamento degli stessi.

3.25.2 Valutazioni dell'Autorità

Per quanto attiene al punto a), l'Autorità valuta positivamente le precisazioni proposte.

Relativamente al punto b), l'Autorità rileva quanto segue. In merito alla misura che prevede riduzioni di pedaggio ai nuovi entri per un limitato numero di anni, a fronte delle obiezioni che lamentano una incompatibilità con il quadro normativo comunitario, è stata accertata l'esistenza di analoghe forme di incentivo in altri Stati membri, nei fatti⁸, peraltro con riferimento a "nuovi servizi", e non "nuovi entri".

Per quanto attiene al punto c), la richiesta delle Regioni appare, a prima vista, incompatibile con il vincolo di limitatezza nel tempo delle forme di incentivo, a meno che non sia limitata alla fase di *startup* dei servizi cadenzati, nell'ottica di un più razionale sfruttamento della capacità (specie nei nodi metropolitani). Valutata in tal modo, la richiesta può ricadere in quanto previsto al punto precedente, a proposito di "nuovi servizi".

Relativamente al punto d), la riformulazione della misura consente il superamento della problematica, avendo escluso la fattispecie "nuovi entri".

⁸ (FR: riduzione del 20% sui Servizi AV e 40% sugli altri servizi, per due anni – pp 86-7)
 (DE: 6.2.5.13 – Discounts to promote new services - p.69)

4. TITOLO III - REGOLAZIONE ECONOMICA – ALTRI SERVIZI

Capo V. Aspetti generali

4.1 Misura 35 - Finalità della regolazione

Nessuna osservazione pervenuta.

4.2 Misura 36 - Ambito di applicazione

4.2.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone di modificare l'espressione "Impianti e servizi a diritto di accesso garantito", contenuta nel punto 3, con "Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito", in quanto ritiene tale ultima dizione maggiormente aderente a quella contenuta all'art. 13 comma 2 del D.lgs. 112/2015. FS Logistica e Trenitalia propongono una modifica simile.

4.2.2 Valutazioni dell'Autorità

Non si condivide la modifica proposta da RFI. Il D.lgs. 112/2015 art. 13 comma 2 stabilisce che "Gli operatori degli impianti di servizio forniscono ... a tutte le imprese ferroviarie l'accesso... ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito...". I successivi commi da 4 a 8 dettano poi una serie di disposizioni, riguardanti gli impianti di servizio di cui al comma 2, finalizzate a rendere effettivo il diritto di accesso da parte delle imprese ferroviarie. Tutte disposizioni richiamate mirano a garantire sia il diritto di accesso agli impianti che il diritto di accesso ai servizi forniti in tali impianti.

Si ritiene pertanto di mantenere il testo nella versione sottoposta a consultazione.

4.3 Misura 37 - Livello di concorrenza nell'offerta dei Servizi

4.3.1 Sintesi delle osservazioni

Nessuna osservazione pervenuta.

4.3.2 Valutazioni dell'Autorità

Pur non essendo stata presentata nessuna osservazione con riferimento alla misura 37, le osservazioni presentate sulla misura 38 (vedi *infra*) sollecitano una riflessione sull'esigenza di chiarire il grado di complessità e accuratezza delle analisi da svolgere per stabilire se i criteri del *market power test* siano soddisfatti. Infatti FS Logistica, Trenitalia e RFI mostrano di ritenere non rispettosa della procedura di *market power test* l'analisi sulla cui base l'Autorità, nella sezione 4.2 della relazione istruttoria, giunge a considerare come soddisfatti i criteri in questione per le società che fanno capo al gruppo FSI.

Inoltre le osservazioni presentate, sempre con riferimento alla Misura 38, pongono l'esigenza di chiarire se il *market power test* si debba applicare agli operatori di impianto o invece, secondo la proposta di FS Logistica e Trenitalia, ai singoli impianti.

Al riguardo occorre evidenziare che la metodologia di *market power test*, delineata dalla misura 37, non può limitarsi a considerare le caratteristiche di un singolo impianto e la domanda, da parte delle IF, per quel singolo impianto. Essa deve prendere in considerazione il mercato rilevante definito sia in termini di prodotto che di dimensione geografica, sulla base della metodologia sviluppata in ambito antitrust.

Nel contesto attuale, occorre tenere conto che:

- è necessario dare tempestiva attuazione a quanto previsto dalla normativa vigente, ed in particolare alla prescrizione secondo cui “l’organismo di regolazione garantisce che ... i corrispettivi per la fornitura dei servizi ... fissati dall’operatore di impianto, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto” (D.lgs. 112/2015 art. 37 c. 6);
- i mercati dei servizi ferroviari sono tuttora caratterizzati dalla presenza di una impresa dominante verticalmente integrata, con elevato rischio di comportamenti volti a limitare l’accesso agli impianti e relativi servizi;
- le misure di regolazione aggiuntive cui vengono assoggettati gli operatori che soddisfano il *market power test* si concretizzano in vincoli che specificano l’obbligo di orientamento ai costi (obbligo comunque esistente per tutti gli impianti e servizi di cui all’art. 13 comma 2 del D.lgs. 112/2015, e per quelli di cui ai commi 9 e 11 non offerti in regime di concorrenza), e in obblighi di contabilità regolatoria, da redigere anche mediante l’aggregazione per categorie di impianti, che costituiscono un onere sostenibile se applicato a soggetti di grandi dimensioni (in quanto i medesimi necessitano comunque, per esigenze di controllo interno, di impostare un sistema articolato di contabilità industriale).

Alla luce di quanto sopra, e tenuto conto del principio di proporzionalità previsto dal D.lgs. 112/2015 art. 37 comma 13, l’Autorità ritiene appropriato basarsi, in fase di prima applicazione:

- per la delimitazione dei mercati rilevanti in termini di prodotto, sulla classificazione tipologica contenuta nell’art. 13 del D.lgs. 112/2015;
- per quanto riguarda la dimensione geografica, sull’ipotesi che il mercato rilevante coincida con il territorio nazionale, salvo per i servizi di cui all’art. 13 comma 2 lett. a) (stazioni passeggeri...) per i quali si rimanda alle valutazioni relative alla Misura 38.

In fase di prima applicazione, l’Autorità ritiene pertanto di individuare quale soggetto dotato di un significativo potere di mercato, con riferimento alla classificazione tipologica dei servizi contenuta nell’art. 13 del D.lgs. 112/2015, l’operatore che:

- (i) detiene una quota di volumi di capacità produttiva maggiore o uguale al 50% su base nazionale, direttamente o tramite altri soggetti controllati, anche di fatto (secondo le indicazioni dell’art 2359 c.c.), dall’operatore stesso o dal soggetto economico che lo controlla⁹.
- (ii) pur non detenendo una quota di volumi di capacità produttiva maggiore o uguale al 50%, gestisce impianti o servizi per i quali, per almeno un terzo degli anni decorsi dalla loro attivazione, si è verificata una condizione di saturazione, in ragione della quale non è stato possibile soddisfare adeguatamente, almeno una volta nel corso dell’anno, le richieste di accesso o di fornitura.

Ciascuno degli operatori di impianto dovrà pertanto valutare se, con riferimento ai singoli servizi offerti, le condizioni sopra descritte risultino verificate, e fornirne comunicazione anche in caso di esito negativo entro il 31 gennaio 2016 all’Autorità, che ne darà notizia sul proprio sito. Nel caso una o entrambe le condizioni risultino verificate, gli operatori di impianto forniranno, contestualmente, informazioni utili ai fini della valutazione, da parte dell’Autorità, dei criteri b) e c), utilizzando apposito modulo che sarà pubblicato dall’Autorità sul proprio sito entro il 15 dicembre 2015.

L’Autorità si riserva di verificare l’attendibilità di tali valutazioni.

L’operatore di impianto per cui si verifichino una o entrambe le condizioni, potrà in ogni caso chiedere un’analisi più approfondita per specifici impianti o servizi, fornendo le informazioni necessarie a mostrare che per essi il criterio di cui alla lettera a) non risulta soddisfatto. La richiesta dovrà essere presentata sulla base di apposito modulo, che sarà pubblicato dall’Autorità sul proprio sito entro il 15 dicembre 2015.

L’Autorità, entro 6 settimane dal ricevimento delle suddette informazioni, stabilirà se sussistono le condizioni per avviare una procedura di valutazione più approfondita, disponendo contestualmente, in tal caso, la sospensione degli obblighi aggiuntivi previsti per gli operatori di impianto con significativo potere di mercato. Per tale valutazione, l’Autorità si orienterà sulla base degli stessi requisiti utilizzati per l’individuazione di una posizione dominante dalle Autorità nazionale e comunitaria della Concorrenza, alla luce della giurisprudenza rilevante.

⁹ La scelta di tale soglia riposa su di una consolidata giurisprudenza comunitaria in materia (cfr. par. 17, “Orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali a norma del regolamento del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese”, Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea n. C 031 del 05/02/2004).

Si intende infine valutare le osservazioni presentate con riferimento alla Misura 38, in cui FS Logistica e Trenitalia sembrano suggerire un possibile criterio, diverso ed ulteriore rispetto a quelli indicati nella misura 37, per discernere gli “impianti critici” o “strategici” dagli altri. Tale criterio fa riferimento al livello della domanda di utilizzo dell’impianto da parte di “terzi”, ovvero presumibilmente da parte di soggetti diversi dal gestore dell’impianto.

Al riguardo si osserva che la Direttiva Recast e la normativa nazionale di recepimento hanno introdotto nell’ordinamento la figura dell’operatore di impianto connotato da specifici obblighi di garantire l’accesso agli impianti e ai servizi in essi offerti, obblighi che precedentemente erano riferiti soltanto al GI (D.lgs. 188/2003 art. 20). Tale novità di carattere normativo, nonché l’evoluzione del mercato in senso concorrenziale attualmente in corso, implicano che le IF potranno più facilmente accedere a impianti e servizi utilizzati finora soltanto in regime di autoproduzione.

4.4 Misura 38 - Tipologia di operatore di impianto

4.4.1 Sintesi delle osservazioni

FS Logistica e Trenitalia chiedono di apportare 2 modifiche alla misura n. 38:

- (i) espungere dalla tipologia A gli operatori facenti capo al gruppo FSI, lasciandovi dunque soltanto quelli per i quali verrà accertata, previa applicazione della procedura di *market power test*, l’esistenza di significativo potere di mercato.
- (ii) riferire la misura non agli operatori di impianto, bensì ai singoli impianti.

La modifica sub i. è richiesta anche da RFI.

A sostegno della modifica sub i., viene contestato come la scelta di includere tutti gli operatori facenti capo al gruppo FSI nella tipologia A sia frutto di una “presunzione” e di un “automatismo”. Viene chiesto pertanto di applicare anche a tali operatori di impianto la procedura di *market power test*.

A sostegno della modifica sub ii., FS Logistica argomenta che la misura sottoposta a consultazione potrebbe condurre ad un “eccesso di regolazione”, applicandosi anche a quegli impianti che, per collocazione geografica e/o offerta commerciale, presentano una domanda di terzi relativamente bassa o nulla, per i quali, dunque, potrebbe essere sufficiente una regolazione semplificata. FS Logistica ritiene che solo “una idonea analisi di mercato e una valutazione dell’impatto della regolazione” consentirebbe di accettare “le caratteristiche dei singoli impianti” e di evitare l’eccesso di regolazione.

Trenitalia specifica che “il *market power test* non deve essere condotto avendo riguardo alla posizione di mercato detenuta dall’impresa/operatore di impianto nei segmenti di mercato in cui è attiva, ma deve essere riferito ai singoli impianti, tenuto conto della posizione geografica, dei servizi forniti e delle caratteristiche tecniche degli stessi”.

4.4.2 Valutazioni dell’Autorità

Si deve notare preliminarmente che la misura 38, distinguendo le due tipologie di operatori di impianto con significativo potere di mercato e privi di tale potere, definisce l’ambito di applicazione di alcune delle successive misure di regolazione. Infatti la misura 42 in tema di dinamica dei corrispettivi, le misure da 43 a 46 relative ai criteri di *costing*, e le misure da 53 a 56 in tema di contabilità regolatoria, si riferiscono solo agli operatori della Tipologia A. Inoltre la misura 40 prevede una tempistica per la revisione dei corrispettivi differenziata per le 2 tipologie di operatori. Modificare la misura 38 implica dunque, di fatto, modificare l’ambito di applicazione di tutte queste misure.

Le osservazioni presentate sulla Misura 38 rilevano, per alcuni aspetti, anche con riferimento alla Misura 37. Si rimanda, per tali aspetti, alle valutazioni svolte con riferimento alla suddetta Misura 37.

Per quanto riguarda invece in modo specifico la Misura 38, si ritiene, alla luce delle osservazioni ricevute, di effettuare una valutazione più approfondita della situazione concorrenziale per alcune tipologie di servizi, sulla base delle informazioni contenute nelle sezioni 4.2.1 e 4.2.2 della relazione istruttoria sottoposta a consultazione.

Per le stazioni passeggeri le condizioni di offerta del servizio sono caratterizzate dalla presenza di 3 soli operatori (RFI, Grandi Stazioni e Centostazioni), tutti, allo stato, sotto il controllo del gruppo FSI. In taluni casi, come a Milano e Roma, si rileva l’esistenza di più stazioni dove sono fruibili servizi passeggeri della stessa tipologia (ad esempio per

l'AV, Milano Rho, Milano Rogoredo, Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi e rispettivamente Roma Termini, Roma Tiburtina). Sebbene in linea di principio non si possa escludere una certa sostituibilità tra le diverse stazioni, si rileva che le IF sono presenti su tutti i siti ferroviari, in modo da fornire un servizio più aderente alle esigenze della propria clientela per la quale la sostituibilità tra le diverse stazioni, in realtà di forte congestione di traffico¹⁰, non è riscontrabile.

L'esigenza di sottoporre le stazioni passeggeri a una regolazione economica più stringente rispetto a quella prevista per la tipologia B, è confermata anche dal confronto con gli altri Paesi dell'Unione europea. In Francia e Gran Bretagna, in particolare, è prevista una forma di regolazione ancora più stringente, in quanto è stabilito che l'Organismo di regolazione si esprima preventivamente, con un parere vincolante, sui corrispettivi elaborati dal gestore di stazione.

Per quanto riguarda i criteri b) e c) della Misura 37, occorre rilevare che, con riferimento alle società facenti capo al gruppo FSI:

- da una prima analisi dei reclami presentati a questa Autorità, all'URSF, alla Commissione europea e all'AGCM, il criterio b) della Misura 37 risulta soddisfatto con riferimento alle seguenti tipologie di servizi: stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario (D.lgs. 112/2015 art. 13 comma 2 lett. a)); scali merci (lett. b)); Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservate a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati (lett. e)); infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari (lett. g)); servizi di manovra (D.lgs. 112/2015 art. 13 comma 9 lett. e));
- il criterio c) della Misura 37 risulta sempre soddisfatto, per le motivazioni esposte nella relazione istruttoria allegata alla delibera 61/2015.

Dagli elementi informativi raccolti nel corso dell'istruttoria, e sintetizzati nella sezione 4.2.2, risulta inoltre che per alcuni servizi regolamentati dal D.lgs. 112/2015, il GI rappresenta l'unico soggetto in grado di offrirli o comunque l'unico operatore presente sul mercato. Si tratta dei seguenti servizi:

- preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri;
- fornitura della corrente di trazione (attualmente non vi è concorrenza in quanto le IF non possono scegliere il fornitore, per ragioni di ordine tecnico);
- accesso alla rete di telecomunicazioni, ove costituisce per l'IF obbligo contrattuale del servizio fornito da RFI, nei limiti delle norme, disposizioni e prescrizioni di sicurezza dettate da RFI stessa;
- fornitura di informazioni complementari alle IF;
- ispezione tecnica del materiale rotabile.

Per tali impianti e servizi si ritiene pertanto, coerentemente con l'impostazione esposta nella sezione 2.3 della Relazione istruttoria, che essi debbano essere sottoposti alla regolazione rafforzata prevista per la tipologia B.

Vengono infine inclusi nella tipologia A gli impianti di servizio per i quali il D.lgs. 112/2015 art. 13 comma 5 primo periodo già prevede obblighi di contabilità separata rispetto ad una "società che è anche attiva e detiene una posizione dominante nei mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato".

Dunque rientrano nella tipologia A, in particolare, gli impianti di servizio a diritto di accesso garantito gestiti da Trenitalia, in quanto quest'ultima detiene, come è noto, una posizione dominante nei mercati nazionali di trasporto ferroviario, sia merci che passeggeri. L'inclusione nella tipologia A di tali impianti non deriva, in questo caso, da una puntuale analisi delle condizioni di concorrenza dei mercati dei servizi in questione, ma dall'esistenza dell'obbligo legislativo sopra citato e dalla opportunità di specificare tale obbligo, nonché il connesso obbligo di orientamento ai costi di cui al D.lgs. 112/2015 art. 17 comma 10, uniformandone la disciplina rispetto a quanto previsto per gli altri impianti e servizi della tipologia A.

¹⁰ Secondo uno studio di settore "Milano e Roma ... sono al 1° e al 7° posto nel ranking delle città più congestionate in Europa", Cassa Depositi e Prestiti, 2013, Mobilità Urbana, Studio di settore n.4, p.10.

4.5 Misura 39 - Metodologia regolatoria

4.5.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone di integrare il testo della misura aggiungendo, in fondo alla stessa, che “Per il GI (e le sue controllate) trova applicazione quanto per lo stesso previsto dall’art. 13, comma 5, del D.lgs. 112/2015”.

FS Logistica propone di specificare che i criteri di orientamento dei corrispettivi ai costi, cui si fa riferimento nel secondo capoverso della misura, sono quelli indicati dall’articolo 17 commi 10 e 11 del D.lgs. 112/2015.

4.5.2 Valutazioni dell’Autorità

Il D.lgs. 112/2015 art. 14 prevede specifici requisiti di indipendenza (comma 4, riferito ad alcuni servizi di cui al precedente comma 2) e di separazione contabile (comma 5 primo periodo, riferito a tutti i servizi di cui al comma 2) rispetto a società che detengono una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale i servizi in questione sono utilizzati. Il secondo periodo del comma 5 stabilisce poi che tali requisiti si considerano dimostrati, per il GI e sue controllate, se sono rispettate le condizioni previste dall’art. 11. Al primo comma dell’art. 11 è stabilito che “Il gestore dell’infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti”.

Gli obblighi di contabilità regolatoria, menzionati nella misura 39 per gli operatori della tipologia A e successivamente disciplinati dalle misure da 53 a 56, si applicano anche al GI, in quanto operatore di impianto. L’integrazione proposta da RFI potrebbe indurre, erroneamente, a ritenere il contrario, e pertanto non è ritenuta accoglibile.

Si è inoltre specificato, per maggiore chiarezza, la decorrenza degli obblighi di contabilità regolatoria per gli operatori di impianto della tipologia A, allineandoli a quelli previsti per il PMdA.

4.6 Misura 40 - Periodo tariffario

4.6.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone di integrare la lettera b) aggiungendo in fondo alla stessa “...se trattasi di servizi di cui all’art. 13 comma 2 del D.lgs. 112/2015, ovvero di servizi di cui all’art. 13 commi 9 e 11 del D.lgs. 112/2015 se offerti da un unico fornitore”.

4.6.2 Valutazioni dell’Autorità

Il D.lgs. 112/2015 art. 17 comma 11 disciplina due casi estremi: quello in cui i servizi complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, nel qual caso si applica il criterio che il corrispettivo non può superare il costo totale di fornitura aumentato di un profitto ragionevole; e quello in cui gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, nel qual caso essi possono essere forniti a prezzi di mercato. Non viene invece disciplinato il caso intermedio di servizi offerti da due o più fornitori, ma in condizioni non concorrenziali, in condizioni cioè uno o più di tali fornitori è in grado di esercitare un significativo potere di mercato.

Tale caso intermedio viene regolato dall’Autorità, sulla base dei poteri attribuiti dal D.L. 201/2011 art. 37 comma 2 lettera b), stabilendo che anche per esso vale il criterio del corrispettivo non superiore ai costi di fornitura, aumentati di un profitto ragionevole. Si veda al riguardo la sezione 2.3 della relazione istruttoria sottoposta a consultazione.

La proposta di RFI viene pertanto ritenuta accoglibile nei termini sopra specificati.

E’ stato inoltre chiarito che per gli operatori di impianto della tipologia A la durata del periodo regolatorio è la stessa prevista per il PMdA dalla lettera a) della Misura 2 (come risultante dalla relazione istruttoria sottoposta a consultazione, sezione 4.3.1), e decorre dal 1° gennaio 2017.

4.7 Misura 41 - Termine di preavviso per variazione dei corrispettivi

4.7.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone di eliminare l'ultimo capoverso, argomentando che RFI deve essere assoggettata agli stessi obblighi previsti per gli altri operatori di impianto.

NTV propone di uniformare il termine entro il quale gli operatori di impianto devono pubblicare le variazioni al proprio listino, e di anticiparlo a 3 mesi di anticipo rispetto alla scadenza per la richiesta di tracce relative all'orario di servizio cui si riferiscono. La proposta ha la “finalità di assicurare alle IF la piena conoscenza delle tariffe nel momento in cui formulano la richiesta di servizi essenziali per l'utilizzazione delle tracce”.

4.7.2 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento alla proposta di RFI, si ritiene che l'assoggettamento del GI, anche nella sua veste di operatore di impianto, alla verifica preventiva di conformità sia giustificata in ragione della complessità delle relazioni esistenti tra le due tipologie di attività soggette a regolazione (PMdA e altri servizi), dell'esistenza di fattori produttivi comuni, e dell'esigenza di evitare un utilizzo improprio dei canoni del PMdA, per finalità di copertura di costi inefficienti o non pertinenti, ovvero di mancati introiti da altre fonti. Per tali motivi, la proposta di modifica presentata da RFI non può essere accolta.

Con riferimento alla proposta di NTV, nello schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione sono stati fissati termini di preavviso relativamente ridotti, per tener conto del fatto che gli operatori di impianti di servizio costituiscono una pluralità di soggetti con caratteristiche molto eterogenee in termini dimensionali e di ampiezza dello scopo sociale.

Tuttavia, alla luce dell'osservazione ricevuta ed a seguito di una valutazione più approfondita, l'Autorità ritiene che la previsione, come regola generale, di un termine di preavviso più ampio non costituisca un onere eccessivo per gli operatori di impianto tenuto conto della possibilità, garantita dalla misura stessa, di derogare a tale regola “in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi unitari”. Ciò tenuto anche conto che il D.lgs. 112/2015 già prevede (allegato V lettera f) che gli operatori degli impianti di servizio debbano fornire, per la pubblicazione sul PIR, informazioni relative ai corrispettivi (o in alternativa debbano indicare un sito internet ove tali informazioni siano reperibili, in modo che il link a tale sito sia pubblicato sul PIR).

Alla luce di quanto sopra esposto, ed al fine di semplificare le tempistiche, si ritiene pertanto di accogliere, nella sostanza, la proposta di modifica presentata da NTV e di uniformare il termine di preavviso allineandolo a quello previsto per la pubblicazione del PIR (4 mesi prima della scadenza del termine per la presentazione di richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura - D.lgs. 112/2015 art. 14 c. 5).

Considerato che la data prevista per la conclusione del presente procedimento è a ridosso del suddetto termine, in sede di prima applicazione esso viene prorogato al 12 marzo 2016, cioè un mese prima della scadenza del termine per la presentazione di richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura per l'orario di servizio 2016/2017. Viene inoltre modificato il titolo per renderlo più rispondente al contenuto della Misura.

4.8 Misura 42 - Dinamica dei corrispettivi

4.8.1 Sintesi delle osservazioni

Trenitalia e FS Logistica propongono di eliminare il rimando alla misura 10, contenuto nel secondo capoverso, argomentando che tale rimando “assimila in modo indistinto la dinamica dei costi operativi (ivi incluso il tasso di efficientamento annuo) a tutte le diverse tipologie di impianto” e sostenendo invece che “occorre sia definita una misura circoscritta ed appropriata per la determinazione dei canoni, e quindi dei correlati costi operativi, riferiti all'impianto ed all'utilizzo specifico dei servizi”. Entrambi propongono inoltre di sostituire, nel quarto capoverso, il concetto di “volumi di produzione” con quello di “utilizzo dell'impianto”.

RFI propone di riportare nella misura 42 il testo della misura 10, ma con alcune modifiche (indicizzazione dei costi operativi dell'anno t all'inflazione programmata per l'anno t, invece che per l'anno t-1; eliminazione della disposizione che fissa il tasso di efficientamento annuo al 2 %; eliminazione della lettera b) della misura 10, relativa alla dinamica

delle immobilizzazioni autofinanziate). La motivazione della prima delle modifiche proposte, ma non delle altre, è presente nei commenti di RFI relativi alla misura 10.

4.8.2 Valutazioni dell'Autorità

La fissazione al 2 % del tasso di efficientamento, nella misura 10, fa riferimento a valutazioni quantitative prevalentemente riferibili al pacchetto minimo di accesso e non automaticamente estendibili agli altri servizi. Allo stato attuale, le misure che si ritiene di poter adottare per l'efficientamento degli operatori di impianto di servizio sono:

- la possibilità di richiedere all'operatore la revisione anticipata dei corrispettivi, qualora l'andamento dei costi evidensi una gestione inefficiente (Misura 40, ultimo periodo);
- la considerazione dell'utilizzo reale dell'impianto ai fini della individuazione delle immobilizzazioni rientranti nel perimetro regolatorio (Misura 45, penultimo capoverso).

Quest'ultima misura in particolare è volta a consentire analisi con metodologia “rate of return regulation”, dal momento che gli investimenti/immobilizzazioni possono favorire, in taluni casi, il miglioramento dei servizi, ma in altri possono non risultare necessari, come riportato da Averch e Johnson (“Behaviour of the firm under regulatory constraint”, in American Economic review n. 52 del 1962).

Per quanto riguarda la proposta di modifica di RFI sull'indicizzazione dei costi operativi, si rimanda alle valutazioni effettuate con riferimento alla Misura 10.

Capo VI. Costing (impianti e servizi individuati alla tipologia A della misura 38)

4.9 Misura 43 - Costo di fornitura e profitto ragionevole

4.9.1 Sintesi delle osservazioni

Trenitalia propone di modificare la base di calcolo della remunerazione del capitale, ovvero la grandezza cui il tasso di rendimento del capitale va applicato. Secondo Trenitalia tale grandezza dovrebbe essere identificata con il “valore del capitale investito netto, come definito nella Misura 20” (in realtà il capitale investito netto viene definito nella Misura 18), e non come nel testo sottoposto a consultazione il “valore minore tra (i) l'ammontare del patrimonio netto e (ii) il valore netto contabile delle immobilizzazioni autofinanziate allocate con criteri di efficienza al servizio”.

Trenitalia evidenzia inoltre che “non è applicabile la differenziazione circa la modalità di finanziamento dello stesso capitale investito”.

4.9.2 Valutazioni dell'Autorità

Il testo proposto da Trenitalia si differenzia da quello sottoposto a consultazione in quanto nel primo il tasso di rendimento viene applicato sull'intero ammontare del Capitale investito netto (CIN), laddove nel secondo esso viene applicato solo sul proprio capitale. In effetti l'esigenza di riconoscere all'operatore d'impianto una remunerazione del capitale che tenga conto degli oneri finanziari sostenuti per finanziare l'espansione/rimodernamento dei propri servizi appare compatibile con il dettato normativo, ove tale voce di costo può essere considerata compresa nella nozione di “costi di fornitura”.

La proposta di Trenitalia non è tuttavia condivisibile nella misura in cui propone l'applicazione, sull'intero CIN, del tasso di rendimento del capitale proprio. L'estensione della base di calcolo all'intero CIN comporta, come logica conseguenza, l'adozione di un tasso di rendimento medio tra quello del capitale proprio e del capitale di debito, secondo la metodologia applicata per il Pacchetto minimo d'Accesso. Si è ritenuto inoltre di modificare il titolo del capo IV (che comprende, oltre alla Misura 43, anche le successive Misure da 44 a 46) per specificare che esso si riferisce ai soli impianti e servizi rientranti nella tipologia A della Misura 38, come era stato indicato all'inizio della sezione 4.5 della relazione istruttoria sottoposta a consultazione.

4.10 Misura 44 - Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing**4.10.1 Sintesi delle osservazioni**

RFI propone di modificare il riferimento al consuntivo dell'Anno Base con quello al consuntivo risultante "dall'ultimo bilancio approvato e rappresentato nella contabilità regolatoria certificata".

4.10.2 Valutazioni dell'Autorità

La modifica proposta risulta non necessaria, in quanto la definizione di Anno base è fornita nelle misure 3 e 4 della presente delibera.

4.11 Misura 45 - Valori di riferimento per il calcolo dei costi di capitale**4.11.1 Sintesi delle osservazioni**

FS Logistica ritiene che il terzultimo capoverso della misura, che esclude dal perimetro dei costi ammessi gli asset trasferiti da RFI ai sensi della Direttiva PCM del 7 luglio 2009, sia in contrasto con il principio di orientamento ai costi stabilito dal D.lgs. 112/2015 art. 17 commi 10 e 11. Evidenzia che il procedimento avviato dalla Commissione europea ai sensi del TFUE art. 108 comma 2 è tuttora in corso.

Sul medesimo tema **Trenitalia** evidenzia come nell'ambito del citato procedimento avviato dalla Commissione europea sia in corso un confronto tra le Autorità nazionali – uniche destinatarie delle contestazioni – e la Commissione europea, al fine di fugare i dubbi relativi alla compatibilità con il mercato interno delle misure di cui alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009; osserva al riguardo che il procedimento è in corso e che non sono comunque emersi elementi idonei a supportare l'adozione di una decisione di ingiunzione di sospensione o di recupero provvisorio dei presunti aiuti.

Trenitalia ritiene quindi che il costo del capitale investito correlato agli asset oggetto di indagine non può non essere preso in considerazione ai fini della determinazione dei corrispettivi dei servizi.

Inoltre Trenitalia propone di fare riferimento, nel primo capoverso ai "principi contabili applicati dall'operatore", piuttosto che alla "prassi contabile d'uso".

4.11.2 Valutazioni dell'Autorità

La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 autorizza RFI a trasferire ad altre società del Gruppo FS gli impianti merci non rientranti nell'elenco, allegato alla Direttiva stessa, degli impianti funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana (articolo 1). Essa inoltre autorizza il Gruppo FS al trasferimento degli impianti di manutenzione di proprietà di RFI utilizzati integralmente da parte di alcune IF, sulla base di apposito piano predisposto da RFI e soggetto ad approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (articolo 2).

A seguito delle osservazioni ricevute, e di ulteriori approfondimenti sui bilanci delle società interessate, è stato verificato che i trasferimenti sono avvenuti, nel contesto di una riorganizzazione aziendale del gruppo FSI, tramite scissioni di capitale sociale scorporando asset da RFI a favore di FS Logistica e di Trenitalia. Da un punto di vista contabile, sono risultati sulla capogruppo (FSI) variazioni neutralizzate di immobilizzazioni finanziarie sulle partecipazioni in imprese controllate (RFI, Trenitalia e FS Logistica), mentre in queste ultime vi è stata variazione di capitale sociale (in più o meno).

Tali trasferimenti sono dunque assimilabili a finanziamenti dello Stato sotto forma di aumento di capitale sociale. Nell'impostazione del presente atto di regolazione, gli asset trasferiti sono quindi ammissibili ai fini del calcolo sia degli ammortamenti che della remunerazione del capitale, ma tenendo conto, in detrazione, di eventuali contributi in conto impianti a RFI, per la realizzazione degli asset o per migliorie / manutenzione straordinaria, antecedenti al trasferimento.

Alla luce di quanto sopra, e al fine di verificare che i corrispettivi applicati siano non superiori a quanto consentito, si ritiene di dover imporre a Trenitalia ed a FS Logistica uno specifico obbligo di trasparenza finalizzato a fornire separata

e dettagliata evidenza contabile degli asset in questione, del relativo valore di conferimento e dei valori netti e di ammortamento, evidenziando altresì la quota parte del costo storico e degli incrementi di valore eventualmente detratta per tenere conto di contributi pubblici, anche precedenti al trasferimento. Inoltre si dispone che per gli impianti in questione venga predisposta annualmente una contabilità separata, evidenziata in una colonna aggiuntiva, per ciascuna tipologia di servizio in essi fornita, nei prospetti RC1 e RC2 dell'allegato B di cui alle Misure 54 e 55.

Si è ritenuto inoltre opportuno, pur non avendo ricevuto osservazioni al riguardo, precisare meglio la seconda eccezione al principio generale della non ammissibilità delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici. Si tratta di una precisazione necessaria a rendere la disposizione, contenuta nel primo periodo, coerente con la sua motivazione, espressa nel periodo successivo (se l'ingresso del soggetto privato avviene dopo l'entrata in vigore della Delibera, i profitti attesi devono già scontare la non possibilità di comprendere in tariffa i cespiti finanziati con contributi pubblici).

Per quanto riguarda la proposta di modifica del primo capoverso presentata da Trenitalia, si rimanda alle valutazioni effettuate su analoga proposta relativa alla Misura 46.

4.12 Misura 46 - Aliquote di ammortamento e vite utili

4.12.1 Sintesi delle osservazioni

Trenitalia propone di sostituire, nel primo capoverso, le parole “previste dalla prassi contabile d’uso” con “secondo i principi contabili applicati dall’operatore”.

4.12.2 Valutazioni dell’Autorità

Si ritiene di concordare con la proposta di emendamento di Trenitalia, finalizzata ad esprimere un più preciso richiamo ai principi contabili adottati, sebbene con un ulteriore e più stringente riferimento agli organismi nazionali ed internazionali di contabilità.

Capo VII. Pricing

4.13 Misura 47 - Correlazione ai costi

4.13.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone di modificare il secondo capoverso con il seguente testo: “Per l’operatore di impianto RFI, la correlazione ai costi dovrà essere declinata applicando la metodologia definita alla Misura 6”.

4.13.2 Valutazioni dell’Autorità

Si condivide l’esigenza, segnalata da RFI, di esplicitare maggiormente il contenuto del secondo capoverso della misura, che viene quindi modificato a tal fine.

4.14 Misura 48 - Possibili opzioni in termini di Criteri di regolazione dei prezzi

4.14.1 Sintesi delle osservazioni

La **Conferenza delle Regioni e delle Province autonome** propone di prevedere la possibilità di riduzione dei corrispettivi in relazione “agli obblighi di servizio pubblico in carico alle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale”, garantendo comunque il rispetto delle 3 condizioni di cui al primo capoverso. Ciò al fine di consentire “un trattamento economicamente più sostenibile ai servizi a committenza pubblica”.

4.14.2 Valutazioni dell'Autorità

Considerata la necessità di rispettare il principio che il corrispettivo richiesto per l'accesso agli impianti di servizio e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare, nel complesso, il costo della loro fornitura aumentato di un profitto ragionevole (D.lgs. 112/2015 art. 17 commi 10 e 11), la riduzione dei corrispettivi per alcune tipologie di servizi (nel caso in oggetto, per i servizi di trasporto pubblico locale a committenza pubblica) dovrebbe essere compensata dall'aumento dei corrispettivi per le altre tipologie.

Con riferimento al PMdA, una possibilità di questo tipo è espressamente prevista sia dal D.lgs. 112/2015 art. 12 commi 12-14 e, nell'ambito del presente atto di regolazione, dalla Misura 29. In entrambi i casi, la decisione non può essere assunta unilateralmente dal GI, o comunque è soggetta a un controllo ex ante da parte di altri soggetti.

Considerato che il presente schema di atto di regolazione non prevede una regolazione ex ante dei corrispettivi dei servizi diversi dal PMdA, si ritiene che la modifica proposta attribuirebbe una discrezionalità eccessiva agli operatori di impianto, tenuto anche conto che nell'attuale contesto gran parte degli operatori di impianto fanno capo alla stessa compagnia societaria dell'impresa ferroviaria dominante.

Non si ritiene pertanto opportuno modificare il testo sottoposto a consultazione.

5. TITOLO IV - CONTABILITÀ REGOLATORIA

Capo VIII. Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile - PMdA

5.1 Misura 49 - Criteri di Contabilità regolatoria

5.1.1 Sintesi delle osservazioni

RFI propone una specificazione rispetto al concetto di “eccedenze dal altre attività commerciali” da riferire esclusivamente a quelle effettuate con l’utilizzo del capitale investito netto pertinente alla fornitura dei PMdA.

NTV propone invece:

- a) di redigere la contabilità regolatoria in modo che la stessa registri i costi dei servizi erogati distintamente per linea in esercizio e per singolo impianto e, simmetricamente, che i volumi di traffico siano resi disponibili per tipologia di servizio e per singola linea.
- b) di specificare che qualora non diversamente stabilito dal Contratto di Programma o dalla delibera dell’Amministrazione Pubblica che li assegna, i contributi e gli incentivi pubblici devono essere imputati a riduzione dei costi del PMdA
- c) di specificare che la contabilità regolatoria è riferita all’esercizio dell’ultimo bilancio approvato dal CDA
- d) di specificare la tipologia delle eccedenze da altre attività commerciali.

5.1.2 Valutazioni dell’Autorità

Rispetto alle proposte di emendamento formulate da **RFI** si fa rimando alla definizione di “eccedenze provenienti da altre attività commerciali” di cui alla precedente misura 6.

Pertanto, la proposta di emendamento non viene accettata ma la misura viene integrata alla luce della definizione in argomento.

Rispetto alle proposte di emendamento formulate da **NTV**.

- si ritiene accoglibile quella riferibile ai volumi di traffico, in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nel nuovo sistema tariffario, mentre non si ritiene accoglibile quella riferibile agli “standard di costo: FDC (Fully distributed cost), *distintamente per linea in esercizio e impianto*”, in quanto, pur considerando positivamente in linea di principio la proposta di modifica, non si ritiene ragionevole e proporzionato in fase di prima applicazione richiedere al GI un eccessivamente oneroso grado di dettaglio. L’Autorità si riserva di valutare successivamente tale aspetto;
- non si ritiene accoglibile quella riferibile alle prescrizioni circa l’imputazione dei contributi e incentivi pubblici in quanto tale tematica si ritiene sufficientemente trattata nelle misure precedenti e non appare in ogni caso opportuno inserire prescrizioni così rilevanti nella parte del modello afferente alla contabilità regolatoria;
- non si ritiene accoglibile quella riferibile ai “dati della contabilità regolatoria riferita all’esercizio dell’ultimo bilancio approvato dal CDA”, in quanto la misura esistente fa già esplicito riferimento alla contabilità regolatoria annuale;
- si ritiene accoglibile quella riferibile alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali, da distinguere per tipologia.

5.2 Misura 50 - Rendiconti di Separazione Contabile

5.2.1 Sintesi delle osservazioni

NTV ravvisa la necessità, al fine di permettere un'analisi comparata circa l'efficienza produttiva del GI, che la contabilità regolatoria registri i costi dei servizi erogati distintamente per linea in esercizio.

RFI richiede di espungere la linea di business relativa alla “terminalizzazione”, in quanto essa non costituisce più una autonoma linea di business. Chiede inoltre di esplicitare che la continuità metodologica dei rendiconti, limitatamente la prospettiva SC1, sia garantita soltanto per un biennio.

5.2.2 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità, condividendole, ritiene di accettare integralmente le proposte di emendamento di **RFI**.

Non ritiene, al contrario, accoglibile la proposta di emendamento formulata da **NTV** per analoghe motivazioni sulla eccessiva onerosità di un tale grado di dettaglio, in fase di prima attuazione del modello.

5.3 Misura 51 - Fornitura di Documentazione all'Autorità

5.3.1 Sintesi delle osservazioni

NTV non ritiene accettabile che la documentazione di cui alla Misura 51 non sia resa accessibile alle IF, dato che è solo sulla sua base che è possibile accettare la corrispondenza o mancata corrispondenza dei pedaggi da corrispondere con i costi efficienti e pertinenti effettivamente a carico del GI. Ritiene inoltre che la certificazione non possa essere redatta da una società che abbia o abbia avuto incarichi da parte del GI o di altre entità del gruppo FSI in un ragionevole periodo antecedente; tale società deve essere selezionata dall'ART.

RFI chiede un termine meno stringente per la presentazione della contabilità regolatoria riferita all'anno 2015, quale prima applicazione.

5.3.2 Valutazioni dell'Autorità

Non si ritengono accoglibili le proposte di emendamento formulate da **NTV** in quanto:

- è compito dell'Autorità accettare la corrispondenza o mancata corrispondenza dei pedaggi con i costi efficienti e pertinenti effettivamente a carico del GI;
- la misura contiene già una prescrizione circa l'indipendenza della società di revisione e sarà cura dell'Autorità vigilare sul rispetto di tale principio.

L'Autorità, ritiene condivisibile, in linea di principio, il maggior termine richiesto da **RFI** per la redazione del documento metodologico e le annesse rendicontazioni; tuttavia, essendo l'anno base del primo periodo tariffario fissato dalla misura 58 all'anno 2014, ritiene sufficiente il rimando ai termini ivi previsti.

5.4 Misura 52 - Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria

5.4.1 Sintesi delle osservazioni

Secondo **NTV**, il PIR dovrebbe contenere tutti gli elementi relativi ai canoni, in modo tale che possa essere facilmente determinato, per ogni possibile tipologia, il costo dell'utilizzo della rete e degli impianti. Inoltre, non ritiene in alcun modo accettabile che Metodologia e Criteri della separazione non siano accessibili nella loro interezza alle IF.

5.4.2 Valutazioni dell'Autorità

Si ritiene accoglibile la prima istanza di NTV, tendente ad ottenere maggiore chiarezza e trasparenza nella determinazione del costo di accesso e utilizzo delle linee e degli impianti di servizio per le IF.

Non si ritiene invece accoglibile la seconda istanza di emendamento, in quanto l'Autorità ritiene che l'imposizione di un modello regolatorio non possa eccedere i limiti della tutela del segreto industriale. Ne deriva che la Metodologia e i Criteri della separazione non possono essere accessibili nella loro interezza alle Imprese Ferroviarie. E' compito dell'Autorità vigilare sul pieno rispetto del modello e tutelare gli interessi di queste ultime imprese.

Capo IX. Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile – Altri servizi

5.5 Misura 53 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Criteri di Contabilità dei Costi

5.5.1 Sintesi delle osservazioni

FS logistica richiede che la Contabilità Regolatoria possa essere predisposta annualmente, anche mediante l'aggregazione per categorie di impianti gestiti dall'operatore, così come previsto dall'articolo 13, comma 5, del D.lgs. 112/2015.

5.5.2 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità, in sede di prima applicazione, ritiene di accogliere la proposta emendativa, limitatamente all'accorpamento per categorie omogenee di impianti, facendo salve le specifiche di separazione relative a ciascuno dei servizi previsti dal D.lgs. 112/2015 all'art. 13 commi 2, 9, 11. Non ritiene viceversa accoglibili eventuali raggruppamenti (basket) di servizi, sia nell'ambito del singolo impianto che all'interno di categorie omogenee di impianto.

5.6 Misura 54 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Rendiconti di Separazione Contabile

5.6.1 Sintesi delle osservazioni

Nessuna osservazione pervenuta.

5.7 Misura 55 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all'Autorità

5.7.1 Sintesi delle osservazioni

I rispondenti chiedono il differimento dei termini per la presentazione all'Autorità della Contabilità Regolatoria. Mentre il GI chiede un differimento di 30 giorni per la sola prima annualità, Trenitalia ed FS Logistica chiedono un generico differimento di 60 giorni.

5.7.2 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità, ritiene accettabile un differimento dei termini per la presentazione all'Autorità della Contabilità Regolatoria, uniformando tuttavia i suddetti termini in 60 giorni per tutti gli operatori di Impianto.

5.8 Misura 56 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Altri obblighi

5.8.1 Sintesi delle osservazioni

Nessuna osservazione pervenuta

5.9 Misura 57 - Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A e B

5.9.1 Sintesi delle osservazioni

Nessuna osservazione pervenuta

6. TITOLO V - ENTRATA IN VIGORE

Capo X. Periodo transitorio

6.1 Misura 58 – Disposizioni sull’entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni Misura 59 – Adeguamento del GI al meccanismo dei *Costi Diretti*

6.1.1 Sintesi della iniziale relazione istruttoria dell’Autorità

Nell’originaria formulazione delle misure, si era dato atto che la riforma complessiva del sistema tariffario per l’accesso e l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria comporta molteplici adempimenti da parte dei soggetti a vario titolo coinvolti, e va definita anche tenendo conto del processo e delle tempistiche di definizione e revisione annuale del Prospetto Informativo della Rete.

In particolare vanno considerati:

1. L’adozione, da parte del GI, di un sistema per la valutazione dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, ai sensi del Reg.(UE) 2015/909, operando in alternativa mediante l’adozione della metodologia analitica prevista all’art. 3(1) o con l’elaborazione di modelli econometrici o ingegneristici come previsto all’art. 6(1); al riguardo va rilevato che secondo quanto stabilito dal D.lgs. 112/2015 al comma 4 dell’art. 17, il GI può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a 4 anni dalla data di entrata in vigore del decreto stesso.
2. L’appontamento ed implementazione, da parte del GI, di:
 - a. nuovo format per la Contabilità Regolatoria, secondo i principi e i criteri disposti dall’Autorità;
 - b. riclassificazione tipologica della rete ferroviaria, sulla base dei principi e dei criteri definiti dall’Autorità;
 - c. modello di simulazione degli effetti per le Imprese Ferroviarie dell’applicazione del nuovo sistema tariffario.

E’ stato quindi previsto che il primo periodo tariffario con applicazione completa delle regole del nuovo Sistema di imposizione dei canoni:

- si sarebbe potuto estendere **dal 2016 al 2021**, periodo esennale ($t_1 - t_6$);
- avesse come anno base (t_{-1}) il **2014** ed anno ponte (t_0) il **2015**;
- prevedesse da parte del Gestore la presentazione all’Autorità della proposta di revisione tariffaria **entro il prossimo marzo 2016**.
- prevedesse la pubblicazione della nuova tariffa sul sito web del Gestore **entro il prossimo 11 giugno 2016**;
- entrasse in vigore, a regime, il **1 gennaio 2017**, fatta salva una fase transitoria.

Questo determina la necessità di adottare un regime tariffario transitorio, esteso all’intero anno 2016.

6.1.2 Sintesi delle osservazioni

Diverse Imprese Ferroviarie concordano su una sostanziale modifica della procedura di entrata in vigore del nuovo sistema, nonché della sua tempistica, che preveda:

- un maggiore coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, attraverso la previsione di una fase di consultazione;
- la possibilità per le IF di valutare preventivamente gli effetti del nuovo sistema avendo cognizione dei dati economici di base e dei risultati delle simulazioni svolte.

Emerge quindi una sostanziale convergenza sulla proposta di:

- prevedere la pubblicazione delle nuove tariffe sul Prospetto Informativo della Rete nell’edizione dicembre 2016;
- estendere la fase transitoria all’intero 2017;
- prevedere per l’inizio del 2018 l’entrata in vigore a pieno regime del nuovo sistema.

Per quanto riguarda il regime tariffario transitorio, la maggioranza delle Imprese propone di confermare il canone 2015, prevedendo al limite un suo aggiornamento attraverso un meccanismo di adeguamento all’inflazione. Le stesse

esprimono inoltre il sostanziale rifiuto del principio di applicazione della tariffa in modo retroattivo attraverso meccanismi di conguaglio, ritenuto incompatibile con una corretta pianificazione industriale delle Imprese Ferroviarie.

Tale impostazione si pone in contrasto con la valutazione del Gestore il quale, nella presentazione delle osservazioni alla misura 4, ha richiesto l'applicazione del nuovo sistema di tariffazione, in forma retroattiva, dal 7 novembre 2014, con l'elaborazione di adeguati meccanismi di recupero delle differenze rispetto ad eventuali tariffe transitorie, da attuarsi mediante l'inserimento di poste figurative fra i costi ammissibili ai fini della determinazione tariffaria.

In merito alla questione dell'adeguamento del GI al meccanismo dei costi diretti (misura 59), non sono emerse particolari osservazioni, se si esclude la necessità di adeguare i tempi a quelli previsti nella misura 58 per l'entrata in vigore del nuovo sistema.

6.1.3 Valutazioni dell'Autorità

Nella valutazione delle osservazioni degli *stakeholders* relativamente all'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario, l'Autorità si rapporta a quanto previsto nelle precedenti misure 3 e 4, con particolare riferimento al procedimento di verifica di conformità ai criteri fissati dall'Autorità della tariffa predisposta dal Gestore.

6.1.3.1 Le peculiarità del primo periodo regolatorio

Il primo periodo regolatorio, disponendo variazioni sostanziali al consolidato sistema tariffario attuale, alla sua articolazione ed alla sua applicazione, richiede un'attenzione particolare dal punto di vista della definizione delle procedure e delle relative tempistiche.

Se da un lato occorre infatti assicurare che gli *stakeholders* siano tempestivamente resi edotti del livello tariffario e delle relative modalità applicative, in maniera da disporre di un adeguato margine di tempo per poter efficacemente pianificare le proprie attività, dall'altro risulta necessario assicurare un rapido adeguamento dell'attuale sistema di pedaggio a quanto stabilito dalla direttiva Recast, oramai recepita con il D.lgs. 112/2015, mediante un regime che assicuri che il pedaggio remuneri i costi pertinenti, documentati, efficienti e coerenti con i principi dettati dalla direttiva a partire fin dal primo giorno di vigenza del nuovo periodo regolatorio.

In tal senso l'avvio del periodo regolatorio è inequivocabilmente fissato al prossimo **1 gennaio 2016**; l'adozione di tale data tiene anche conto del fatto che il livello tariffario emerso dall'entrata in vigore della Delibera 70/2014, ed in particolare il pedaggio per l'attuale rete AV/AC delineato alle misure 6.6.2, 6.6.3 e 6.6.4 della stessa Delibera ha fatto riferimento ad una proposta di RFI relativa ad un importo medio chilometrico valido per l'anno 2015, elaborata per tenere conto delle attuali condizioni di mercato e dell'esigenza di promuovere azioni di supporto allo sviluppo dell'offerta dei servizi AV/AC, emergente dall'applicazione dei principi sanciti nella Delibera stessa.

Appare quindi necessario, per i motivi sopra esposti, provvedere ad una diversa formulazione delle tempistiche di entrata in vigore del nuovo sistema. Per il primo periodo tariffario, si definisce quindi la seguente articolazione:

- **anni del periodo tariffario sessennale (T_1-T_6): 2016-2021.anno ponte (T_0): 2015** (in tale anno il Gestore avvia l'elaborazione della nuova tariffa, che viene formalizzata nell'anno seguente e quindi sottoposta a verifica e pubblicata);

anno base (T_{-1}): 2014;

La nuova tariffa, elaborata dal Gestore e verificata dall'Autorità, **entra formalmente in vigore il 1 gennaio 2016**, ma si espleta in forma effettiva con **l'applicazione delle modifiche all'orario di servizio prevista per il 10 giugno 2017**. A partire da tale data, pertanto, il sistema funziona a pieno regime.

Il trattamento economico del **periodo intercorrente fra il 1 gennaio 2016 ed il 9 giugno 2017** è stato oggetto di approfondite riflessioni in funzione delle seguenti e contrapposte esigenze:

- Il Gestore propone un sistema di conguagliamento basato sul concetto di retroattività del nuovo sistema fino al 07/11/2014, in maniera da recuperare, in forma distribuita nel tempo, anche i supposti costi, ammissibili secondo il nuovo sistema, ma non coperti dal pedaggio 2015 (nonché dal pedaggio relativo al periodo transitorio 2016-2017) e conseguenti all'applicazione dei criteri previsti dalla Delibera 70/2015 dell'Autorità;

- Le imprese propongono per il 2016 ed il 2017 l'applicazione delle tariffe 2015 con il loro adeguamento all'inflazione (per alcuni ISTAT-FOI, per altri MEF-DEF), escludendo nel contempo la previsione di qualunque forma di conguaglio.

L'Autorità ha in proposito elaborato la seguente disciplina, che risulta coerente con il procedimento generale previsto alla Misura 4 e con l'impiego, nell'ambito del periodo tariffario pluriennale, di un regime transitorio per una fase iniziale (v. le considerazioni e valutazioni dell'Autorità in merito alla Misura 4).

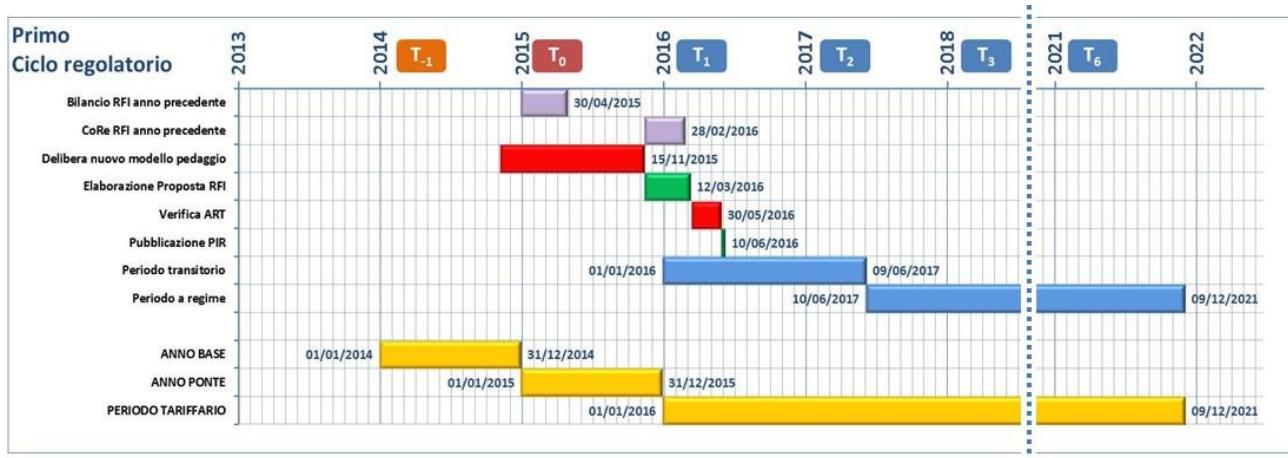
Più in dettaglio, per il primo periodo tariffario è prevista una articolazione in due fasi:

- **Prima fase (transitoria):** dal **1 gennaio 2016** al **10 giugno 2017**;
- **Seconda fase (a regime):** dal **10 giugno 2017** al **9 dicembre 2021**;

secondo le seguenti modalità:

- il primo periodo tariffario ha lunghezza maggiore di un anno rispetto a quella prevista a regime, per tenere conto che la procedura di verifica della determinazione tariffaria si attua, nella sostanza, nel corso del primo anno del periodo stesso, anziché nell'anno ponte;
- la sua estensione comprende quindi gli anni dal **2016** al **2021**, con durata esennale ($T_1 - T_6$);
- sono identificati come **anno base** (T_{-1}) il **2014** ed **anno ponte** (T_0) il **2015**;
- avendo posto come anno base il 2014, la **presentazione all'Autorità**, da parte del Gestore, del nuovo **sistema tariffario 2016-2021**, corredata di tutta la documentazione prevista alla misura 4, viene anticipata al **12 marzo 2016**;
- di conseguenza, il termine per la **verifica di conformità dell'Autorità** viene a sua volta anticipato al **30 maggio 2016**;
- il nuovo sistema tariffario sarà oggetto di una **edizione straordinaria del PIR**, che dovrà essere resa pubblica, secondo le consuete modalità, entro il successivo **11 giugno 2016**.
- il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti il **1 gennaio 2016**, ed entrerà definitivamente a regime il **10 giugno 2017**, facendo salva la fase transitoria di seguito esposta;
- per la prima fase del periodo tariffario (**1 gennaio 2016 – 9 giugno 2017**) il GI dovrà prevedere l'applicazione, in via transitoria, delle **tariffe vigenti al 2015**, adeguate applicando il tasso di inflazione programmato relativo all'anno 2016, così come risultante dal Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015, presentato alle Camere nel mese di aprile 2015.

La schematizzazione del ciclo regolatorio relativo al primo periodo tariffario risulta pertanto la seguente:



Tenendo presente che il pedaggio a regime (2017 e anni successivi) è basato sulla Contabilità Regolatoria all'anno base 2014 (T_{-1}), con estrapolazione sui costi secondo i criteri dell'Autorità e presentazione della tariffa ai fini della procedura di verifica entro marzo 2016, l'Autorità individua un distinto valore PF_{2016} , da considerare quale **posta figurativa**, che il Gestore dovrà valorizzare all'interno della costruzione tariffaria, da sottoporre a verifica secondo le scadenze individuate.

L'importo PF_{2016} sarà costituito dall'eventuale differenza fra:

- il montante dei pedaggi ottenuti applicando il **regime provvisorio** previsto per la prima fase del periodo tariffario (**1 gennaio 2016 – 9 giugno 2017**), assumendo come base di calcolo le previsioni di traffico elaborate in sede di costruzione tariffaria per il medesimo periodo;
- il montante dei pedaggi relativi allo stesso periodo (**1 gennaio 2016 – 9 giugno 2017**) ed alle stesse quantità di traffico, **calcolati secondo i criteri stabiliti dall'Autorità per il sistema a regime**, basati sulla Contabilità Regolatoria 2014 e sulla relativa dinamica temporale in termini di costi.

Ai fini della costruzione tariffaria, il valore della posta figurativa così determinato dovrà essere poi utilizzato per la determinazione di una componente tariffaria supplementare (di segno positivo o negativo), distribuendolo sul traffico previsto per la restante durata del periodo tariffario, nel seguente modo:

$$T_{supp,base} = \frac{PF_{2016}}{P_{tot,2017-2021}}$$

dove:

$T_{supp,base}$ **tariffa base** espressa in **€/treno-km**, correlata al recupero (a favore del Gestore o delle Imprese) dei maggiori/minori introiti inerenti all'applicazione del regime tariffario provvisorio per il periodo **dal 1 gennaio 2016 al 9 giugno 2017**.

$P_{tot,2017-2021}$ **percorrenze complessive dei servizi ferroviari sulla rete**, espresse in **treni-km**, derivanti dalle previsioni del Gestore effettuate in sede di costruzione tariffaria ed estese al periodo **dal 10 giugno 2016 al 31 dicembre 2021**;

La tariffa $T_{supp,base}$ sarà successivamente modulata nei confronti dei segmenti di mercato con le stesse modalità assunte dal Gestore per la componente B del pedaggio.

La procedura di costruzione tariffaria, qui esposta insieme alle relative tempistiche di entrata in vigore, garantisce:

- la **formale entrata in vigore il 1 gennaio 2016**, evitando tuttavia in detto anno discontinuità di applicazione tariffaria rispetto al sistema attualmente vigente;
- il **tempestivo avvio delle procedure di predisposizione del nuovo sistema tariffario**, con riferimento ai criteri stabiliti dall'Autorità e sulla base dei dati di contabilità regolatoria del Gestore sulle informazioni relative all'ultimo bilancio approvato oggi disponibile (cioè quello 2014);
- la **pubblicazione in tempi brevi del nuovo sistema tariffario**, al fine di rendere disponibile l'informazione alle Imprese Ferroviarie ed ai soggetti titolari di contratto di servizio, in tempi compatibili con le loro esigenze di programmazione;
- la **predeterminazione delle tariffe in vigore per l'intero periodo 2016-2021**, in quanto:
 - le tariffe per la prima fase (periodo transitorio) possono essere determinate fin d'ora, in quanto basta applicare al sistema attuale l'adeguamento all'inflazione programmata;
 - le tariffe per la seconda fase (periodo a regime) saranno note con un anno di anticipo rispetto alla loro entrata in vigore, già comprensive della tariffa supplementare (di segno positivo o negativo) correlata all'esigenza di allineare il montante dei ricavi del periodo transitorio con quelli del periodo a regime.
- la **formale entrata in vigore il 1 gennaio 2016**, evitando tuttavia in detto anno discontinuità di applicazione tariffaria rispetto al sistema attualmente vigente;

La Misura 58 viene pertanto riformulata in tal senso.

Relativamente alle variazioni richieste per la misura 59, l'Autorità ritiene il testo originale adeguato alle variazioni apportate alla misura 58. Non sono pertanto state introdotte modifiche.