

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

MISURE DI REGOLAZIONE

SOMMARIO

SOMMARIO	2
PREMESSA	4
TITOLO I. ASPETTI GENERALI	4
Capo I. Principi e criteri di imposizione dei Canoni	4
Misura 1 Oggetto della regolazione.....	4
Misura 2 Modello Regolatorio	4
Misura 3 Periodo tariffario	4
TITOLO II. REGOLAZIONE ECONOMICA – PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (PMdA)	6
Capo II. Aspetti generali della regolazione del PMdA	6
Misura 4 Procedimento di verifica della conformità dei canoni ai principi e criteri dell'Autorità	6
Misura 5 Ambito di applicazione	7
Misura 6 Principio di correlazione ai costi	8
Misura 7 Modello Regolatorio: costi diretti	9
Misura 8 Modello Regolatorio: tariffa media unitaria	9
Misura 9 Modello Regolatorio: modulazione tariffaria	10
Misura 10 Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni	10
Capo III. Costing del PMdA	12
Misura 11 Categorie di costi ed equilibrio economico del GI	12
Misura 12 Periodo temporale di riferimento dei costi	12
Misura 13 I Costi Diretti, ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909	12
Misura 14 I costi del GI non coperti dalla tariffazione al costo diretto	12
Misura 15 Perimetro dei costi operativi (Opex).....	12
Misura 16 Perimetro dei costi di capitale (capex): Valore netto contabile delle immobilizzazioni	13
Misura 17 Perimetro dei costi di capitale (capex): Ammortamenti	14
Misura 18 Costi di capitale (capex): Capitale Investito Netto (CIN)	14
Misura 19 Costi di capitale (capex): Valore residuo dell'infrastruttura	15
Misura 20 Costi di capitale (capex): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto	15
Capo IV. Capo IV Pricing del PMdA	18
Misura 21 Correlazione ai costi.....	18
Misura 22 Componenti del canone.....	18
Misura 23 Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio	21
Misura 24 Segmenti di mercato.....	21
Misura 25 Riclassificazione della rete ferroviaria	22
Misura 26 Definizione delle fasce orarie di servizio.....	23
Misura 27 Composizione del pedaggio	23
Misura 28 Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio	23
Misura 29 Misura 29 Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio.....	25
Misura 30 Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio.....	28
Misura 31 Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato	29
Misura 32 Strumenti di verifica	30
Misura 33 Profit sharing	30
Misura 34 Forme di incentivo	30

TITOLO III. REGOLAZIONE ECONOMICA – ALTRI SERVIZI	32
Capo V. Aspetti generali	32
Misura 35 Finalità della regolazione	32
Misura 36 Ambito di applicazione	32
Misura 37 Livello di concorrenza nell'offerta dei Servizi	33
Misura 38 Tipologia di operatore di impianto	34
Misura 39 Metodologia regolatoria	34
Misura 40 Periodo tariffario	34
Misura 41 Obblighi di trasparenza e termine di preavviso per variazione dei corrispettivi	35
Misura 42 Dinamica dei corrispettivi	35
Capo VI. Costing (impianti e servizi individuati alla tipologia A della Misura 38)	36
Misura 43 Costo di fornitura e profitto ragionevole	36
Misura 44 Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing	36
Misura 45 Valori di riferimento per il calcolo dei costi di capitale	36
Misura 46 Aliquote di ammortamento e vite utili	37
Capo VII. Pricing	38
Misura 47 Correlazione ai costi	38
Misura 48 Possibili opzioni in termini di Criteri di regolazione dei prezzi	38
TITOLO IV. CONTABILITA' REGOLATORIA	39
Capo VIII. Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile - PMdA	39
Misura 49 Criteri di Contabilità regolatoria	39
Misura 50 Rendiconti di Separazione Contabile	39
Misura 51 Fornitura di Documentazione all'Autorità	40
Misura 52 Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria	40
Capo IX. Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile – Altri servizi	41
Misura 53 Obblighi relativi agli Impianti di cui alla Tipologia A: Criteri di Contabilità dei Costi	41
Misura 54 Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Rendiconti di Separazione Contabile	41
Misura 55 Obblighi per gli Operatori di Impianto relativi agli Impianti di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all'Autorità	41
Misura 56 Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Altri obblighi	42
Misura 57 Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A e B	42
TITOLO V. ENTRATA IN VIGORE	43
Capo X. Periodo transitorio	43
Misura 58 Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni	43
Misura 59 Adeguamento del GI al meccanismo dei Costi Diretti	44
ALLEGATO A - CONTABILITA' REGOLATORIA DEL GI	45
Tabella 1	45
Prospetto SC1	47
Prospetto SC2	49
Prospetto CD1	51
ALLEGATO B - CONTABILITA' REGOLATORIA DELL'OPERATORE DI IMPIANTO	52
Tabella 1	52
Prospetto RC1	53

PREMESSA

Il presente atto di regolazione, adottato dall'Autorità con propria delibera n. 96 del 13 novembre 2015, è redatto sulla base dei contenuti della Relazione Istruttoria (allegato 1).

TITOLO I. ASPETTI GENERALI

Capo I. Principi e criteri di imposizione dei Canoni

Misura 1 Oggetto della regolazione

Ai sensi delle attribuzioni assegnate all'Autorità 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, il presente schema di misure regolatorie ha come oggetto la definizione di principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta, ivi compresi gli obblighi di contabilità regolatoria, per:

- a) il canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" o PMdA, come definito dall'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 112/2015);
- b) i canoni ed i corrispettivi dei Servizi afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, non ricompresi nel canone del PMdA, qualora soggetti a regolamentazione, ai sensi di quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015.

Misura 2 Modello Regolatorio

Fatte salve le misure specifiche fissate al Titolo II ed al Titolo III, i criteri per la determinazione dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei canoni e dei corrispettivi dei servizi, di cui alla Misura 1, lettere a) e b), si basano su un "modello regolatorio" caratterizzato da:

- a) definizione, a regime, di un periodo di regolazione su base quinquennale, fatte salve specifiche deroghe;
- b) individuazione del perimetro dei costi pertinenti da parte del Gestore dell'Infrastruttura (GI) o dell'operatore di impianto, e relativa valorizzazione;
- c) definizione di obiettivi di efficientamento sui costi operativi;
- d) individuazione dei segmenti di offerta e di domanda maggiormente rilevanti, sulla base della situazione in atto e delle evoluzioni attualmente prefigurabili;
- e) definizione delle modalità di determinazione del pedaggio da parte del GI o dei corrispettivi da parte dell'operatore di impianto, a partire dai costi definiti;
- f) fissazione delle procedure di verifica, da parte dell'Autorità, della corretta applicazione dei criteri per la fissazione del pedaggio e dei corrispettivi.

Misura 3 Periodo tariffario

La determinazione, in conformità al modello regolatorio indicato dall'Autorità, (i) da parte del GI, ai sensi dell'art. 17, comma 2, del D.Lgs. 112/2015, dei canoni del PMdA (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio), (ii) da parte dell'operatore di impianto di Tipologia A (come successivamente definito alla Misura 38), ai

sensi dell'art. 17, commi 10 e 11, del D.Lgs. 112/2015, dei corrispettivi per i servizi diversi dal PMdA:

- a) deve essere correlata ai costi, pertinenti ed efficienti, del Periodo tariffario considerato, in conformità ai criteri definiti dall'Autorità;
- b) deve essere effettuata a partire dai costi relativi al c.d. **Anno base**, ovvero dell'esercizio contabile di cui si assumono i dati del bilancio, approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base il GI o (laddove richiesto) l'operatore di impianto abbia, in coerenza, predisposto la contabilità regolatoria certificata secondo i criteri definiti dall'Autorità;
- c) deve avvenire durante 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, nonché alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete.

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

Capo II. Aspetti generali della regolazione del PMdA

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

Nel rispetto dell'autonomia del GI, e in merito alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'Autorità prevede l'adozione di un apposito procedimento di verifica di conformità del nuovo sistema tariffario definito 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.

Tale procedimento prevede, a regime, le seguenti definizioni e le seguenti fasi di elaborazione, verifica ed entrata in vigore del nuovo sistema tariffario:

- 1) **Definizioni:** prendendo come riferimento l'anno c.d. "ponte" (T_0), in cui la nuova tariffa viene elaborata dal GI, sono identificati i seguenti periodi rilevanti:
 - i. **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 relativa ai singoli anni del Periodo Tariffario quinquennale, in accordo ai criteri definiti dall'Autorità;
 - ii. **anno ponte** (T_0), in cui la nuova tariffa viene elaborata dal Gestore in accordo ai criteri definiti dall'Autorità, verificata dall'Autorità medesima e pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete relativamente al primo anno del periodo tariffario quinquennale (T_1) nonché per i restanti anni;
 - iii. **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 orarie oggetto dell'orario di servizio entrato in vigore a metà dicembre dell'anno precedente (T_0), per le quali si applica, in regime provvisorio, la tariffa in vigore all'anno (T_0), incrementata del tasso di inflazione programmato;
 - iv. **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 il recupero dei maggiori/minori introiti del Gestore, correlati all'applicazione per l'anno (T_1) del regime tariffario provvisorio.
- 2) **Procedura** di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della nuova tariffa, secondo le seguenti fasi:
 - A. Ai fini della verifica di conformità, entro **fine maggio** dell'anno ponte (T_0), il GI presenta all'Autorità il nuovo sistema tariffario per gli anni da T_1 a T_5 , elaborato in accordo ai criteri definiti dall'Autorità e corredato 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 del pedaggio;
 - b. contabilità regolatoria certificata, redatta sulla base degli schemi previsti dall'Autorità, relativa al bilancio dell'anno base del periodo tariffario (T_{-1}), 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) secondo gli schemi della contabilità regolatoria definiti dall'Autorità;
 - 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. relazione sulla dinamica dei costi totali e dei costi diretti per l'anno ponte e per l'intero periodo tariffario (calcolata secondo i principi e i criteri dell'Autorità);

- f. consuntivo di traffico o di livello di utilizzo degli impianti per l'anno base, in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nel nuovo sistema tariffario;
 - g. previsioni di traffico sulla rete ferroviaria e di livello di utilizzo degli impianti per l'anno ponte e per ciascun anno dell'intero periodo tariffario, in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nel nuovo sistema tariffario;
 - h. calcolo, per ciascun anno dell'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 del 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.** Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il **primo gennaio** dell'anno T_1 , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale; tuttavia, da detta data e fino a metà dicembre dello stesso anno vige il "regime provvisorio", con applicazione della tariffa in vigore all'anno ponte (T_0), incrementata del tasso di inflazione programmato, come ufficializzato alla data di presentazione di cui al punto A.
- C.** Il GI provvede ad individuare, relativamente all'anno T_1 , una posta figurativa PF_1 , costituita dall'eventuale differenza fra:
- a. 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;
 - b. il montante dei pedaggi relativi allo stesso anno T_1 ed alle stesse quantità di traffico, calcolati secondo quanto indicato al punto A.
- Ai fini della costruzione tariffaria, il valore della posta figurativa così determinato dovrà essere poi utilizzato per la determinazione di una componente di pedaggio supplementare (di segno positivo o negativo), distribuendolo sul traffico previsto per la restante durata quadriennale del periodo tariffario ed assicurando neutralità finanziaria, con una 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 A.
- D.** Entro **metà settembre** dell'anno ponte, l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, attesta con propria delibera la conformità del nuovo sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione.
- E.** Entro **metà dicembre** dell'anno ponte, 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 pedaggio derivante dall'applicazione del nuovo sistema tariffario, nonché, relativamente all'anno T_1 , il pedaggio derivante dall'applicazione del "regime provvisorio" di cui al punto B.

Misura 5 **Ambito di applicazione**

In relazione alla Misura 1, lettera a), l'Autorità intende disciplinare:

- a) i criteri per la definizione del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, ai sensi dell'art. 17, comma 4, del D.Lgs. 112/2015 e sulla base delle modalità di calcolo definite dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909;
- b) i criteri funzionali al fine di consentire al GI il pieno recupero dei costi pertinenti efficienti connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, ai sensi dell' art. 17 comma 1 del D.Lgs. 112/2015;
- c) i criteri per l'eventuale inclusione, ai sensi dell' art. 17, comma 5, del D.Lgs. 112/2015, di un costo che rispecchi la scarsità di capacità di una specifica sezione dell'infrastruttura in periodi di congestione;
- d) i criteri, ai sensi dell'art. 17, comma 6, del D.Lgs. 112/2015, sulla base delle modalità di calcolo definite dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429, funzionali al fine di tener conto degli effetti ambientali causati dalla

circolazione del treno, per incentivare l'ammodernamento dei carri ferroviari merci con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità;

- e) i criteri per l'applicazione degli incentivi finalizzati a dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato European Train Control System (ETCS), ai sensi dell'art. 18.9 del D.Lgs. 112/2015;
- f) i criteri per l'applicazione delle riduzioni ai canoni dei servizi svolti all'interno di specifiche Regioni o Province autonome, a seguito di speciali disposizioni normative, per tenere conto degli eventuali oneri assunti dagli Enti Territoriali per il miglioramento dell'infrastruttura;
- g) i criteri relativi alle modalità con cui il GI può stabilire o mantenere, ai sensi dell'art. 18.8 del D.Lgs. 112/2015, per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, canoni più elevati, sulla base dei costi totali a lungo termine di tali progetti.

Misura 6 Principio di correlazione ai costi

I canoni del PMdA (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio) dovranno essere correlati ai costi pertinenti ed efficienti, in linea con l'esigenza:

- di 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 e finanziario del GI;
- 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;

il tutto secondo la seguente equazione:

$$R_c + E_{cdp} + E_{fpp} + E_{ec} = C_o + C_a + C_{rc}$$

dove:

R_c Gettito dei canoni per il PMdA;

E_{cdp} Contributi statali definiti nei contratti di programma, riferiti ai costi pertinenti alle attività sottostanti i servizi del PMdA;

E_{fpp} Entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, nella misura afferibile alle attività sottostanti i servizi del PMdA;

E_{ec} Eccedenze provenienti da altre attività commerciali, come di seguito definite:

- il 100% del margine lordo (ricavi meno costi, al lordo degli ammortamenti) delle altre attività commerciali, qualificate dal GI come ancillari, derivanti dallo sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria o comunque alla stessa ricollegabili, ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015;
- il 50% del margine netto delle altre attività commerciali (ricavi meno costi, al netto degli ammortamenti) qualificate dal GI come non collegate all'infrastruttura ferroviaria;

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

C_a Ammortamenti relativi al valore netto contabile delle immobilizzazioni sottostanti i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi pubblici;

C_{rc} Remunerazione del Capitale Investito Netto sottostante i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi pubblici.

Da essa deriva che:

$$R_c = C_{nt} = C_o + C_a + C_{rc} - (E_{cdp} + E_{fpp} + E_{ec})$$

ovvero che al fine di non determinare un disequilibrio per i conti del GI, il gettito previsto dei canoni del PMdA deve uguagliare i costi netti totali efficientati C_{nt} (**Efficient total cost**) afferenti ai relativi servizi, costituiti dalla somma algebrica di quattro componenti:

- a) costi operativi pertinenti ed efficientati, come evidenziato nella Misura 10;
- b) ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti;
- c) remunerazione del capitale autofinanziato pertinente;
- d) con segno negativo, la sommatoria dei valori, come precedentemente definiti, riferibili ai contributi statali

contrattualizzati nei Contratti di Programma, alle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private ed alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

La componente di cui alla lettera a) si identifica nei c.d. Opex, mentre le componenti di cui alle lettere b) e c) si identificano con i c.d. Capex.

Misura 7 **Modello Regolatorio: costi diretti**

Sulla base del disposto normativo, all'interno dei costi netti totali efficientati (*Efficient total cost*) afferenti ai servizi del PMdA, ai fini tariffari occorre prendere in considerazione i "costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario" (*Costi diretti*), attraverso l'applicazione delle regole esplicitate nel Regolamento di esecuzione (CE) 2015/909.

I Costi diretti relativi all'intera rete sono identificabili secondo la seguente formula:

$$C_d = C_{nt} - C_{nna}$$

dove:

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

C_{nt} costi netti totali efficientati (*Efficient total cost*) afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso;

C_{nna} costi netti non ammissibili, ovvero quelli elencati nell'articolo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, valutati al netto della sommatoria dei valori, come definiti nella misura 6, riferibili ai contributi statali contrattualizzati nei Contratti di Programma, alle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private ed alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

Misura 8 **Modello Regolatorio: tariffa media unitaria**

I costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (*Costi diretti*), valutati su base annua, dovranno tradursi in un Costo Diretto Unitario e quindi in tariffe da applicare ai soggetti richiedenti capacità di infrastruttura; fatti salvi gli aspetti di modulazione di cui alle successive Misure, la tariffa media unitaria di riferimento per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria viene determinata in via generale, sulla base del Costo Diretto Unitario, a partire dal montante dei costi diretti C_d , definiti in coerenza con le equazioni di cui alle Misure 6 e 7, secondo la seguente formula:

$$T_{m,t} = \frac{C_{d,t}}{P_t}$$

dove:

$T_{m,t}$ Tariffa media unitaria di riferimento, all'anno t ;

$C_{d,t}$ Costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (*Costi diretti*), all'anno t ;

P_t Unità di traffico previste per l'anno t ;

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 Imprese Ferroviarie (IF), a definire la previsione delle unità di traffico fino all'ultimo anno del 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.

Il GI può calcolare i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o ingegneristici dei costi, debitamente testati e verificati, a condizione che possa dimostrare all'Autorità che i costi unitari 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 del regolamento di esecuzione (CE) 2015/909.

Misura 9 Modello Regulatorio: modulazione tariffaria

A partire dalla tariffa media unitaria di riferimento, il Gestore dovrà determinare le tariffe effettive da attribuire alle singole tracce orarie, attraverso l'applicazione dei principi e dei criteri definiti dall'Autorità al Capo IV del presente atto di regolazione.

Misura 10 Modello Regulatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni

Ai fini della determinazione delle tariffe da applicare nell'ambito del sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità definisce i criteri per la stima previsionale della dinamica, nel corso del periodo tariffario, delle grandezze correlate alla determinazione dei canoni e dei pedaggi.

In particolare:

- 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 non risulti superiore ai valori calcolati, partendo dalla quantificazione all'anno precedente, secondo il seguente procedimento:

$$C_{o,t} = C_{v,u,(t-1)} \cdot (1 + I_{(t)} - X) \cdot P_t + C_{f,u,(t-1)} \cdot (1 + I_{(t)} - X) \cdot R_t$$

in cui

$$C_{v,u,(t-1)} = \frac{C_{v,(t-1)}}{P_{(t-1)}}$$

$$C_{f,u,(t-1)} = \frac{C_{f,(t-1)}}{R_{(t-1)}}$$

$$C_{v,(t-1)} + C_{f,(t-1)} = C_{o,(t-1)}$$

dove:

$C_{o,t}$ Costi operativi complessivi all'anno t ;

$C_{o,(t-1)}$ Costi operativi complessivi all'anno $(t - 1)$;

$C_{v,u,(t-1)}$ Costi variabili unitari all'anno $(t - 1)$;

$C_{f,u,(t-1)}$ costi fissi unitari all'anno $(t - 1)$;

$C_{v,(t-1)}$ Costi variabili all'anno $(t - 1)$, corrispondenti alla voce C_d (costi diretti) di cui alla precedente misura 7, per la sola parte riferibile alla componente opex;

$C_{f,(t-1)}$ costi fissi all'anno $(t - 1)$, corrispondenti alla voce C_{nna} (costi netti non ammissibili) di cui alla precedente misura 7, per la sola parte riferibile alla componente opex;

P_t Unità di traffico, espresse in treni-km, previste per l'anno t ;

R_t Estensione della infrastruttura ferroviaria, espressa in km di binario, gestita dal GI all'anno t

$P_{(t-1)}$ Unità di traffico previste per l'anno $(t - 1)$;

$R_{(t-1)}$ Estensione della infrastruttura ferroviaria gestita dal GI all'anno $(t - 1)$;

$I_{(t)}$ tasso di inflazione programmato per l'anno t risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo nazionale all'anno t .

X obiettivo di tasso di efficientamento annuo sui costi operativi;

I valori dei Costi fissi unitari, dei Costi variabili unitari, delle Unità di traffico e dell'Estensione della infrastruttura ferroviaria all'anno base dovranno essere coerenti con i valori di consuntivo di contabilità regolatoria.

L'Autorità provvede a fissare il valore del **tasso minimo di efficientamento annuo** dei costi operativi unitari del GI, in base a valutazioni quantitative di serie storiche dei pertinenti dati gestionali e con riferimento alle migliori

prassi disponibili a livello internazionale nel settore ferroviario, nonché tenendo in debita considerazione gli obiettivi di efficienza correlati ai Contratti di Programma fra GI e Stato, così da definire un incremento di produttività annuo coerente con gli obiettivi di efficientamento progressivo della gestione.

Ai fini della determinazione delle tariffe per il primo periodo tariffario, il tasso di efficientamento annuo è fissato dall'Autorità nella misura del 2%, da applicarsi per ciascun anno successivo all'“anno base” di cui alla Misura 4.

- b) Il **valore netto contabile delle immobilizzazioni**, parametro di riferimento per il calcolo degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito, quantificato all'anno base al netto di tutte le componenti segnalate nelle precedenti equazioni, dovrà evolversi, in linea generale, secondo la seguente dinamica:

$$I_{a,t} = I_{a,(t-1)} + L_{ic,(t-1)} + V_{(t-1)} - A_{(t-1)} \pm R_{(t-1)} \pm \Delta_{vr,(t-1)}$$

dove:

$I_{a,t}$ Immobilizzazioni autofinanziate al 1 gennaio dell'anno t ;

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

$L_{ic,(t-1)}$ Incrementi di immobilizzazioni a seguito di lavorazioni (già in corso) completate ed entrate in esercizio nel corso dell'anno $(t - 1)$;

$V_{(t-1)}$ Nuove immobilizzazioni completate ed entrate in esercizio nel corso dell'anno $(t - 1)$;

$A_{(t-1)}$ Ammortamenti contabilizzati nel corso dell'anno $(t - 1)$;

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

$\Delta_{vr,(t-1)}$ Incremento o decremento del valore residuo dell'infrastruttura al termine della concessione, registrato nel corso dell'anno $(t - 1)$.

- c) Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, è consentita l'inclusione di poste figurative (di segno positivo o negativo) tra i costi ammessi, al fine di anticipare o posticipare la loro contabilizzazione rispetto all'anno di effettiva competenza.

L'inserimento di poste figurative tra i costi ammessi è consentito a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo tariffario complessivamente considerato. In conformità a tale principio, il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo stesso.

Conformemente a quanto previsto nella misura 4, al primo anno di ogni periodo tariffario è applicabile la sola posta figurativa PF_1 ivi definita.

L'applicazione di poste figurative è in ogni caso sottoposta alla valutazione da parte dell'Autorità.

Capo III. Costing del PMdA

Misura 11 Categorie di costi ed equilibrio economico del GI

Il modello regolatorio del PMdA deve basarsi in via prioritaria sui “**Costi Diretti**” efficienti, cioè sui costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, così come disciplinati dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, ed in via residuale sui Costi Totali Efficienti (“**Efficient Total Cost**”) relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, questi ultimi nelle componenti di Opex (costi operativi) e Capex (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), determinati in base ai principi definiti alla Misura 6.

Misura 12 Periodo temporale di riferimento dei costi

Gli *Efficient Total Cost* ed i *Costi Diretti*, come sopra definiti, devono essere misurati:

- a) a consuntivo, con riferimento all’Anno Base del Periodo tariffario;
- b) nella loro dinamica evolutiva, a partire dall’Anno Base e fino al compimento del periodo tariffario quinquennale, secondo i principi ed i criteri dettati dall’Autorità.

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

Con riferimento alla componente *Costi Diretti*, 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, ovvero il costo imputabile a un servizio ferroviario specifico aggiuntivo. A tal fine, l'elemento da considerare in modo prioritario per la sua valutazione è il costo derivante dall'usura prodotta dalla circolazione dei treni.

Nel caso in cui il GI intenda includere, ai fini del calcolo dei costi diretti per l'intera rete, i costi di cui all'art. 3 par. 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, dovrà fornire adeguata evidenza che tali costi possono essere misurati in modo trasparente, fondato e oggettivo e dimostrare in base, tra l'altro, alle migliori pratiche internazionali, che detti costi sono direttamente connessi alla prestazione del servizio ferroviario.

Misura 14 I costi del GI non coperti dalla tariffazione al costo diretto

Ai sensi dell’art. 17.8, secondo periodo, del D.Lgs. 112/2015, la componente residua degli *Efficient Total Cost*, non ricompresa nel novero dei *Costi Diretti*, sarà considerata, purché pertinente ed efficiente ed adeguatamente documentata, ai fini del pieno recupero dei costi totali connessi all’accesso e all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio.

Misura 15 Perimetro dei costi operativi (Opex)

Per l’allocazione e l’ammissibilità ai fini regolatori degli Opex pertinenti agli *Efficient Total Cost* ed ai *Costi Diretti*, dovranno essere prese in considerazione, con riferimento al bilancio del GI, le seguenti tipologie di costo:

- a) costi delle materie prime, sussidiarie di consumo e merci;

- b) costi dei servizi;
- c) costi per godimento beni di terzi;
- d) costi del personale;
- e) altri costi operativi.

Tali tipologie di costo dovranno essere valutate al netto di eventuali partite rettificative (come ad esempio capitalizzazioni per lavori interni ovvero variazioni delle rimanenze).

Di contro, le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, che in nessun caso potranno essere considerati nel perimetro degli Opex:

- a) oneri di natura straordinaria;
- b) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;
- c) accantonamenti di qualsiasi natura;
- d) oneri finanziari;
- e) oneri fiscali;
- f) oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo.

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

Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti agli *Efficient Total Cost* e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai *Costi Diretti*, il GI dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, determinato con le seguenti modalità:

- a) il valore netto contabile è rappresentato dai valori di costo su base storica, aumentati da eventuali incrementi (tra cui migliorie e manutenzioni di natura straordinaria) o diminuiti per perdite di valori, il tutto al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ed al netto delle quote di ammortamento;
- b) in caso di una riduzione del debito in cui la totalità o parte dei debiti del GI sia stata assunta da un altro soggetto, il GI utilizzerà una parte rilevante della riduzione del debito per ridurre il valore delle attività e i corrispondenti costi su base dell'intera rete;
- c) il riferimento ai valori di costo su base storica sarà mantenuto, a meno che tali valori non siano più disponibili ovvero i valori correnti risultino inferiori a quelli basati sui costi storici. Il GI della infrastruttura dovrà fornire adeguata evidenza in proposito;
- d) i valori di costo su base storica delle attività devono riferirsi agli importi effettivamente sostenuti e documentati dal GI al momento dell'acquisto o della produzione interna delle suddette attività;
- e) il costo d'acquisto o di produzione potrà includere gli oneri accessori di diretta imputazione tra cui:
 - gli oneri sostenuti per predisporre i beni al loro utilizzo;
 - gli oneri finanziari sostenuti sino al completamento di tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo;
 - eventuali oneri di smantellamento e di rimozione, da sostenere conseguentemente ad obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie;
- f) il costo di acquisto o di produzione potrà ricomprendere, anche ai fini della determinazione delle aliquote di ammortamento, le spese relative ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente (cioè migliorie e manutenzioni straordinarie), effettivamente sostenute nonché previste da effettuare (sulla base di motivate stime) lungo l'intera durata della Concessione, purché interamente contribuite dallo Stato e senza alcun effetto sulle quote di ammortamento c.d. "regolatorie" ad esse riferibili;
- g) il costo di acquisto o di produzione non potrà invece ricomprendere:
 - le spese incrementative, non ancora effettivamente sostenute, che concorrono alla produzione complessivamente prevista (comprendenti quindi anche i futuri ampliamenti o sviluppi);
 - le spese di cui alla precedente lettera f), per la parte eventualmente non coperta da contribuzione pubblica, con conseguente effetto sulle quote di ammortamento c.d. "regolatorie" ad esse riferibili;
 - gli oneri finanziari, sostenuti dopo il completamento di tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo, ovvero previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione,

connessi a finanziamenti relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, a tal fine direttamente imputati all'attivo patrimoniale, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti.

Tali spese, espressamente contemplate fra le immobilizzazioni iscrivibili a Bilancio dal D.M. 23/07/2007 del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), ancorché con le limitazioni imposte dai principi contabili IAS, dovranno comunque essere rese esplicite mediante separata evidenza contabile/regolatoria.

Ai fini della quantificazione dei contributi pubblici correlati al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, non rilevano gli aumenti di capitale sociale, diretti o indiretti, di fonte statale.

I decrementi per perdite di valori ricomprendono anche eventuali operazioni straordinarie di svalutazione.

Le attività possono essere comprese nel valore delle immobilizzazioni solo a partire dal momento in cui partecipano al processo produttivo per la fornitura del PMdA.

Il Valore Netto Contabile ai fini della determinazione delle quote di ammortamento, deve essere ridotto del Valore Residuo dell'infrastruttura al termine della concessione.

Misura 17 **Perimetro dei costi di capitale (capex): Ammortamenti**

Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti agli *Efficient Total Cost* e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai *Costi Diretti*, le quote di ammortamento dovranno continuare ad essere determinate da parte del GI, nel rispetto delle norme vigenti e dei principi contabili IAS adottati, con il meccanismo delle quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km.

Le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione dovranno essere computate sulla base delle disposizioni del D.M. 23/07/2007 del MEF.

Gli ammortamenti afferenti al valore netto contabile delle immobilizzazioni descritte alla lettera g) della precedente Misura 16, dovranno essere evidenziati separatamente e, qualora afferenti al sistema AV/AC o ad altri progetti di investimento specifici, costituiranno una voce di costo esterna agli *Efficient Total Cost* (e di conseguenza anche ai *Costi Diretti*), denominata "**Costi a lungo termine**".

Misura 18 **Costi di capitale (capex): Capitale Investito Netto (CIN)**

Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti agli *Efficient Total Cost*, il Capitale Investito Netto (CIN), sarà costituito delle seguenti componenti:

- (+) Immobilizzazioni nette rappresentate da immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie esistenti all'Anno Base, espresse al loro valore netto contabile, con l'esclusione:
 - degli oneri finanziari capitalizzati;
 - delle immobilizzazioni descritte alla lettera g) della precedente Misura 16;
- (+) Lavori in Corso (LIC), comprensivi di acconti/anticipi verso fornitori, al netto di eventuali contributi pubblici e di eventuali oneri finanziari capitalizzati;
- (±) Capitale Circolante Netto, rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti, altri crediti e debiti commerciali o altre passività nette;
- (-) Poste rettificative rappresentate dal TFR o altri fondi;
- (-) Valore residuo dell'infrastruttura, 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 Capitale Investito Netto ai fini regolatori, per le ragioni esposte nella Misura 25, andrà determinato con riferimento

all'intera infrastruttura di rete, senza operare distinzioni tra i valori della Rete attualmente definita Convenzionale e quelli della Rete attualmente definita AV/AC.

Dal Capitale Investito Netto, in ogni caso, dovrà essere decurtata (e conseguentemente riallocata) la quota parte direttamente attribuibile ai servizi diversi dal PMdA, di cui si dirà al successivo Titolo III.

Il GI provvederà alla riallocazione del CIN in modo trasparente, fondato e oggettivo, eventualmente attraverso l'utilizzo di driver all'uopo costruiti.

Misura 19 **Costi di capitale (capex): Valore residuo dell'infrastruttura**

Tenuto conto del fatto che il valore residuo dell'infrastruttura rappresenta un'importante posta rettificativa del Capitale Investito Netto, lo stesso dovrà essere valutato nel pieno rispetto del principio della costanza dei criteri di valutazione di cui all'art. 2423 bis c.c., criteri dei quali il GI fornirà adeguata evidenza.

Eventuali deroghe al predetto principio di costanza dei criteri di valutazione:

- a) potranno essere adottate soltanto in casi eccezionali;
- b) potranno essere esercitate solo nell'ambito dei criteri di valutazione indicati dal legislatore;
- c) comporteranno un immediato obbligo di evidenziazione e giustificazione degli effetti determinati all'Autorità.

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

La remunerazione del capitale sarà realizzata attraverso l'applicazione al Capitale Investito Netto (CIN) di un tasso di rendimento, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, (WACC/CAPM), in base alla seguente formula:

$$r = g \cdot \frac{r_d \cdot (1 - t_{ires})}{1 - t_e} + (1 - g) \cdot \frac{r_e}{1 - t_e}$$

dove:

r_d è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

r_e è il tasso di rendimento ammesso sul capitale proprio;

g è la quota di indebitamento finanziario del GI ;

$(1 - g)$ è la quota di capitale proprio del GI;

t_{ires} rappresenta lo scudo fiscale;

t_e è l'aliquota fiscale sul reddito del GI,

r è il tasso di remunerazione del capitale definito in termini nominali, che viene convertito in termini reali attraverso la seguente formula:

$$r_{reale} = \frac{1 + r}{1 + P} - 1$$

con P uguale alla media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per ciascun anno del Periodo tariffario, come risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte dal Governo nazionale.

PROSPETTO DI CALCOLO DEL WACC

1	g	D/(D+E)
2	$(1 - g)$	E/(D+E)
3	r_{fr}	Risk free rate
4	p_d	Premio al debito

5	$r_d = r_{fr} + p_d$	Costo ammesso del capitale di debito
6	erp	Equity risk premium
7	β_e	Equity beta
8	$r_e = r_{fr} + \beta_e \cdot erp$	Costo del capitale di rischio
9	t_{ires}	Aliquota Ires
10	t_e	Tax rate complessivo
11	$r_{(n.post-tax)} = (r_d \cdot (1 - t_{ires}) \cdot g) + r_e \cdot (1 - g)$	Wacc post-tax nominale
12	$r_{(n.pre-tax)} = \frac{r_{(n.post-tax)}}{1 - t_e}$	Wacc pre-tax nominale
13	P	Tasso di inflazione programmato
14	$r_{(reale,pre-tax)} = \frac{1 + r_{(n.pre-tax)}}{1 + P} - 1$	Wacc pre-tax reale

i criteri per la determinazione dei parametri sopra indicati sono i seguenti:

a) Ai fini della ponderazione del WACC - con riferimento alla determinazione delle quote di indebitamento finanziario $g (=D/(D+E))$, nonché di capitale proprio $(1-g)$ - l'Autorità ha proceduto all'elaborazione di un *benchmark* di mercato assumendo quale attendibile riferimento:

- per la parte internazionale, i dati del GI tedesco (DB ML Group Infrastructure), nonché i dati elaborati per il mercato britannico dal regolatore inglese (ORR); la scelta del panel comprende soggetti caratterizzati da differenti modelli gestionali e rappresentativi delle principali metodologie regolatorie adottate in ambito europeo;
- per la parte nazionale, i dati di due importanti gestori di infrastruttura di rete, sebbene operanti in altro settore (Terna per la rete elettrica e Snam per la rete gas).

Sulla base del predetto benchmark, ai fini delle ponderazione del WACC, la quota di indebitamento finanziario ($g = D/(D+E)$) dovrà essere convenzionalmente posta pari al **60,00%**, mentre la quota di capitale proprio $(1-g)$ pari al **40,00%**.

L'Autorità si riserva in ogni caso di valutare, durante il periodo tariffario, l'andamento dei parametri di ponderazione ai fini del WACC, anche nell'ottica di perseguire l'allocazione di costi efficienti, nonché un ottimale utilizzo della leva finanziaria. I parametri per il calcolo del WACC saranno aggiornati all'inizio di ogni Periodo tariffario.

b) Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito (r_d) è pari alla somma del tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio - risk free rate (r_{fr}) - e del premio al debito (p_d).

Il rendimento di attività prive di rischio r_{fr} verrà ricavato come media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, benchmark rilevato dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi coincidenti con l'Anno base di ciascun periodo tariffario.

E' ammesso il premio sul debito (p_d), nel limite massimo di 2 punti percentuali; l'Autorità si riserva comunque di avviare verifiche in merito. Nei limiti di cui sopra, il premio da attribuirsi al GI sarà calcolato come differenza tra il costo medio del debito finanziario specifico del GI (rilevato con riferimento ai valori medi, di inizio e fine d'anno, tratti dal bilancio di esercizio coincidente con l'Anno base) ed il valore di r_{fr} .

Nella costruzione del premio al debito potrà tenersi conto di condizioni specifiche ed oggettive di accesso al credito del GI espresse dal rating ad esso assegnato o, in caso di GI sprovvisto di *rating*, da quello assegnato alla Capogruppo (valore medio ultimi 12 mesi) e dallo spread medio applicato - con riferimento a debito/emissione obbligazionaria per durata comparabile - a categorie similari di rating (nel medesimo periodo).

Saranno considerati, inoltre, come componenti del costo medio del debito finanziario:

- previa verifica dello strumento utilizzato, gli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi di interesse e di cambio (quest'ultimo se riferibile a finanziamenti accesi in valuta estera). Di norma non saranno ammessi strumenti derivati;
- gli oneri accessori legati direttamente alla accensione del debito/emissione obbligazioni (spese bancarie, legali, amministrative, ecc).

c) Il costo del capitale di rischio sarà determinato secondo la seguente relazione:

$$r_e = r_{fr} + \beta_e \cdot erp$$

con

r_e costo del capitale di rischio;

r_{fr} risk free rate

β_e equity beta (misura quantitativa del rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario)

erp (equity risk premium): premio sul capitale di rischio

Il parametro r_{fr} è determinato secondo quanto indicato precedentemente.

Il coefficiente β_e (equity beta) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne segue che il β_e può essere derivato direttamente dal mercato azionario per le società quotate in borsa, mentre per le società non quotate deve essere ricavato indirettamente tramite il ricorso a valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (*comparables*).

L'Autorità, sulla base del *benchmark* realizzato con le modalità innanzi descritte, fissa convenzionalmente tale parametro pari a **0,70**.

L'Autorità fissa inoltre per l' erp (equity risk premium), dato dalla differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio, un valore pari al 5%, in attesa di ulteriori approfondimenti in merito; detto valore risulta in media coerente con il range dato dai valori calcolati come media aritmetica e media geometrica riportato dallo studio di Dimson, Marsh, Staunton e Wilmot (Credit Suisse Yearbook 2014), basato sull'approccio delle serie storiche, nonché coerente con il valore dell' erp stimato per l'Italia dallo studio di Fernandez, Aguierramalhoa e Corres ("Market Risk Premium used in 82 countries in 2012: a survey with 7,192 answers", Nov. 2013), sulla base di un approccio metodologico alternativo, basato sulle valutazioni degli analisti.

- d) I parametri illustrati consentono di determinare il WACC post-tax. Al fine di definire il WACC pre tax, in fase di prima applicazione e in attesa di valutazioni specifiche dell'incidenza fiscale sul GI volta a individuare un'aliquota di riferimento idonea a riflettere l'impatto effettivo della tassazione (effective tax rate), si farà riferimento all'aliquota legale pari a 31,7%, ottenuta come somma delle aliquote delle imposte che gravano sulle imprese, ovvero IRES (l'imposta sul reddito delle società), pari al 27,5%, e IRAP (l'imposta regionale sulle attività produttive), che, per le imprese titolari di concessioni per la gestione di servizi e opere pubbliche, è pari 4,2%. Le aliquote sono suscettibili di variazione a livello nazionale e regionale.

Per quanto concerne il livello dello scudo fiscale portato in deduzione dal costo del debito, si farà riferimento ad un livello pari a quello dell'aliquota dell'IRES.

Capo IV. Pricing del PMdA

Misura 21 Correlazione ai costi

Il GI, sulla base dei costi pertinenti ed efficienti sottostanti i Servizi del pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (artt. 17 e 18 del D.Lgs. 112/2015), determinerà le relative tariffe.

Le componenti di costo da considerare a tal fine sono le seguenti:

- a) il **“costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario”** (*Costi Diretti*), in relazione al PMdA, le cui modalità di calcolo sono esplicitamente descritte nella Misura 7;
- b) i **costi residui pertinenti ed efficienti** il cui recupero è finalizzato ad assicurare che l'esercizio della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio non sia causa di un disequilibrio economico per i conti del GI, nel rispetto del principio sancito alla Misura 6; tali costi sono determinati per differenza fra l'*Efficient Total Cost* (relativo alla *“prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio”*, e considerato al netto dei contributi statali definiti nei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private e della quota di eccedenze provenienti da altre attività commerciali) da un lato, e dall'altro i costi di cui al punto a).
- c) gli eventuali costi relativi a:
 - i. **scarsità di capacità**, per sezioni identificabili dell'infrastruttura nei periodi di congestione;
 - ii. **effetti ambientali**, e in particolare quelli sottesi all'incentivazione ed all'ammodernamento dei carri ferroviari merci mediante tecnologia frenante a bassa velocità;
 - iii. incentivazione della introduzione del sistema **ETCS** (*“European Train Control System”*), nel caso in cui tali incentivi non siano coperti da adeguati finanziamenti pubblici;
 - iv. mancati introiti correlati all'applicazione delle **riduzioni ai canoni dei servizi svolti all'interno di specifiche Regioni o Province autonome**, a seguito di speciali disposizioni normative, per tenere conto degli eventuali oneri assunti dagli Enti Territoriali per il miglioramento dell'infrastruttura;
- d) i **“Costi a lungo termine”**, per *“il sistema Alta Velocità / Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici”* (art. 18.8), di cui non si sia già tenuto conto, ai fini dell'equilibrio economico del GI, al punto b), determinati secondo le modalità definite nella Misura 17;

Misura 22 Componenti del canone

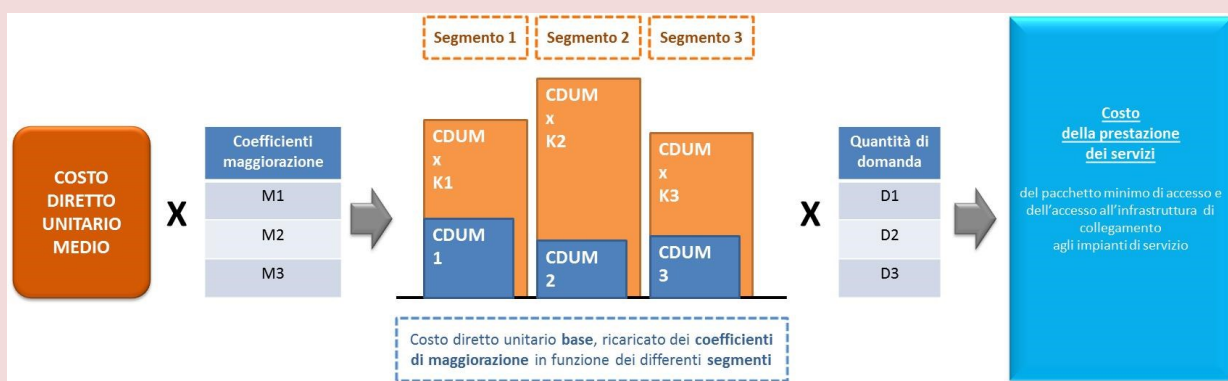
Ai fini della correlazione del Pedaggio ai costi, ai sensi di quanto previsto dal D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettera b) e dal D.Lgs. 112/2015, art. 17.1, il canone per il Pacchetto Minimo di Accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sarà determinato in relazione ai seguenti criteri e distinto nelle seguenti macro-componenti:

- a) la **componente A (Canone Base)**, 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 merito a tale componente, il GI proporrà una modulazione dei costi medi in modo da tener conto dei diversi livelli di usura causati all'infrastruttura in relazione ad uno o più dei parametri indicati nell'art. 5 par. 2 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, e secondo i criteri definiti alla successiva Misura 28.
- b) la **componente B**, costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed al netto dell'eventuale compensazione con le successive pertinenti componenti C, il recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti, valutati con riferimento all'intera rete ed al netto dei pertinenti contributi statali come pianificati nell'ambito dei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, nonché delle eccedenze da altre attività commerciali (gli *“Efficient Total Cost”* di cui alla Misura 6), in linea con l'esigenza di assicurare che il PMdA non costituisca fonte di disequilibrio economico per il GI.

In merito a tale componente, al fine di salvaguardare la coerente impostazione del sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità definisce i criteri per la sua determinazione, da parte del GI, assumendo come riferimento quanto stabilito in linea generale dall'art. 32 par. 1 della Direttiva 2012/34/UE, ovvero adottando il meccanismo di "coefficienti di maggiorazione" ivi delineato (in correlazione con i "binomi" di cui all'allegato VI punto 1 della Direttiva stessa) ed:

- avendo riguardo alla sostenibilità per il mercato;
- utilizzando principi efficaci, trasparenti e non discriminatori;
- garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;
- facendo in modo che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Più in particolare, in questo ambito, il meccanismo dei *coefficienti di maggiorazione* è finalizzato ad incrementare il valore della componente A, precedentemente calcolata sulla base dei *Costi Diretti*, in modo da pervenire ad un insieme di valori di maggiorazione (Componente B) differenziati per "segmenti", tali che la somma delle Componenti A e B consenta, complessivamente (una volta che ciascun valore sia applicato alle quantità di domanda di ciascun segmento), il pieno recupero degli *Efficient Total Cost*.



- l'eventuale **componente C1**, su specifiche tratte e per periodi temporali ben individuati, correlata ad un costo che rispecchi la scarsità di capacità su tali tratte;
- l'eventuale **componente C2**, correlata agli effetti ambientali, ed in particolare quelli causati dalla circolazione ferroviaria di specifico materiale rotabile, sulla base delle modalità di calcolo definite dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 e fatta salva la neutralità economica per il GI, sancita dall'art. 7.3 del citato Regolamento;
- l'eventuale **componente C3**, valida per i Corridoi ferroviari di cui alla Decisione 2009/561/CE della Commissione Europea, relativa agli incentivi per dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato European Train Control System (ETCS), la cui applicazione non incide globalmente sulle entrate del GI;
- l'eventuale **componente C4**, valida per i servizi svolti in specifici ambiti territoriali, correlata all'applicazione delle riduzioni ai canoni dei servizi svolti in Regioni o Province autonome, in relazione a specifiche disposizioni normative, per tenere conto degli eventuali oneri assunti da tali soggetti per il miglioramento dell'infrastruttura;

In sintesi, il canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria sarà articolato nelle seguenti componenti:

Compo- nente del canone	Descrizione componente	Criterio di tariffazione	Sub compo- nente	Descrizione sub-componente e modulabilità	Limiti Peso	Variabili da considerare
A	<u>Costi Diretti</u>	COST-BASED	A1	MASSA	50% min	Classi di massa complessiva convoglio
			A2	VELOCITA'	50% max	Classi di velocità di percorrenza della traccia oraria
			A3	LINEA DI CONTATTO ELETTRICA	50% max	Classi di materiale rotabile
B	<u>Pieno recupero dei costi pertinenti efficienti del PMdA</u>	MARKET-BASED	B1	SEGMENTI DI DOMANDA	50% min	Segmentazione della domanda: Binomi
			B2	TIPOLOGIA DI RETE	50% max	Segmentazione dell'offerta: Macro tipologie di rete
			B3	FASCE ORARIE	50% max	Segmentazione dell'offerta Fasce orarie
C	<u>Esternalità</u>	COST-BASED	C1	SCARSITA' DI CAPACITA'	n.a.	Tipologia di rete, fascia oraria e periodo
			C2	EFFETTI AMBIENTALI	n.a.	Tipologia di materiale rotabile
			C3	ETCS	n.a.	Tipologia di rete , tipologia di materiale rotabile
			C4	COMPENSAZIONI REGIONALI	n.a.	Ambito territoriale

Eventuali maggiorazioni del canone sono possibili sulla base delle seguenti specifiche prescrizioni normative:

- Il GI, in virtù della facoltà a lui concessa dall'art. 18.8 del D.Lgs. 112/2015 e nel rispetto delle condizioni ivi previste, potrà stabilire canoni più elevati, connessi al recupero degli eventuali soli "costi residuali di lungo termine" che non risultino già ripagati dalla sopra menzionata componente B del canone. Ne consegue che tale eventuale sub-componente del canone dovrà essere correlata ad un costo che non potrà superare il valore dei *Costi a lungo termine* determinati secondo le modalità descritte nella Misura 17.
- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità, potrà introdurre con proprio decreto il sovrapprezzo al canone previsto all'art. 12, comma 12, del D.Lgs. 112/2015, in armonia con la necessità di assicurare la copertura degli oneri per i servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale, oggetto di Contratti di servizio pubblico;
- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, ferma restando la verifica di sostenibilità a cura dell'Autorità, potrà prevedere, con proprio decreto, coefficienti di maggiorazione da applicare nel caso di gravi disequilibri economici ai conti del GI, generati da eventi straordinari ed imprevedibili; nell'applicazione di tali coefficienti i Ministeri competenti terranno conto dei prospetti di Contabilità Regulatoria redatti dal Gestore nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall'Autorità.

Le descritte maggiorazioni andranno a costituire l'eventuale **componente D** del canone. L'Autorità ritiene che tale componente, ove applicata ai sensi e nei termini di cui al D.Lgs. 112/2015, debba rispondere alle medesime logiche di articolazione e segmentazione definite per la componente B del Pedaggio.

Ulteriori componenti	Descrizione	Criterio	Variabili auspicabilmente da considerare
D	<u>Maggiorazioni del canone</u>	MARKET-BASED	a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmento di mercato)

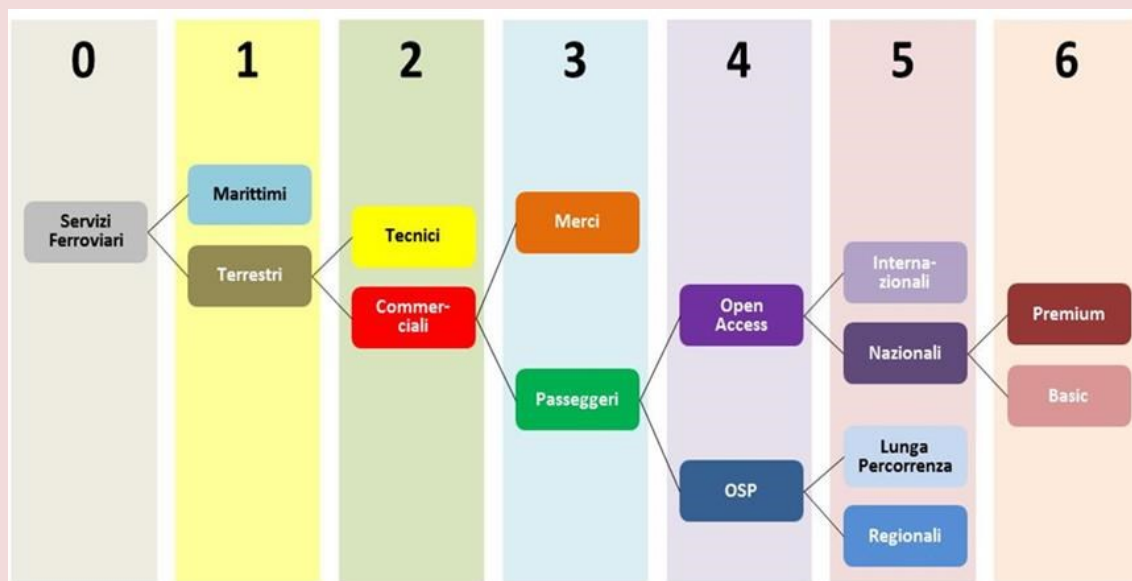
Misura 23 Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio

I principi di articolazione e modulazione del pedaggio cui il GI deve rifarsi al fine di determinare i canoni per il PMdA sono i seguenti:

1. **SEMPLICITA'**: ciascuna componente del pedaggio dovrà essere caratterizzata da una **tariffa base fissa, unica**, corrispondente al costo medio ad essa pertinente. Partendo da tale tariffa media, con l'applicazione di pochi **coefficienti correttivi**, scelti dal GI in base a **classi di variabili** legate alla tipologia di costi da coprire, sarà determinata la tariffa effettiva.
2. **PREDETERMINAZIONE**: per ciascuna **impresa ferroviaria** dovrà essere possibile **predeterminare** la tariffa relativa alla traccia di ciascun proprio treno.
3. **STRUTTURA MODULARE**: i **valori di soglia** per la classificazione delle variabili ed i **valori numerici** dei relativi coefficienti dovranno poter offrire un'ampia gamma di **strumenti di modulazione**, adatta al «*fine tuning*» necessario per ottimizzare le tariffe in funzione degli obiettivi economici da traguardare.
4. **CORRELAZIONE AI COSTI E ALLE CONDIZIONI DI MERCATO**: mentre le componenti **A** e **C**, legate prevalentemente a fattori di natura tecnica (rispettivamente: usura della rete, esternalità), dovranno essere modulate con metodologia basata sui costi (**cost-based**), la componente **B** e la eventuale componente **D** potranno essere costruite in base a logiche commerciali (**market-based**), tenendo conto dei criteri di sostenibilità definiti dall'Autorità nella misura 31, anche in funzione di obiettivi e politiche europee e nazionali per la mobilità sostenibile e tenendo conto del finanziamento pubblico dei servizi passeggeri regionali e nazionali mediante imposizione di obblighi di servizio.
5. **COMPENSAZIONE FRA COMPONENTI**: poiché le componenti legate all'usura ed agli effetti ambientali possono determinare penalizzazioni per alcuni segmenti di mercato rispetto ad altri, con effetti potenzialmente discriminatori nell'accesso all'infrastruttura, dovrà essere possibile, attraverso le componenti *market-based* della tariffa, realizzare le necessarie **compensazioni** a tali aggravi, attraverso l'utilizzo mirato dei coefficienti di maggiorazione.

Misura 24 Segmenti di mercato

Avuto riguardo ai binomi proposti dalla Direttiva 2012/34/UE e tenuto conto delle indicazioni pervenute nel corso della consultazione dei vari *stakeholders*, l'Autorità definisce, **relativamente al PMdA**, la seguente **struttura di base dei servizi ferroviari**:



I binomi da considerare, dovranno pertanto essere, come minimo, i seguenti:

Liv.	Classe con maggiore <i>ability to pay</i>	↔	Classe con minore <i>ability to pay</i>
1	Servizi Marittimi (di traghettamento)	↔	Servizi Terrestri (ferroviari in senso stretto)
2	Servizi commerciali (merci-passeggeri)	↔	Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.)
3	Trasporto Passeggeri	↔	Trasporto Merci
4	Trasporto passeggeri <i>open access</i>	↔	Trasporto passeggeri con OSP
5	Trasporto passeggeri <i>open access</i> internazionale	↔	Trasporto passeggeri <i>open access</i> nazionale
6	Trasporto passeggeri <i>open access nazionale premium</i>	↔	Trasporto passeggeri <i>open access nazionale basic</i>
5	Trasporto passeggeri OSP lunga percorrenza	↔	Trasporto passeggeri OSP regionale

Per quanto riguarda il binomio *trasporto passeggeri open access nazionale premium-basic*, il GI farà riferimento all'utilizzo dell'infrastruttura da parte di servizi di trasporto che presentino significative differenziazioni in termini di livello di servizio reso alla clientela, con particolare riferimento a frequenza e velocità commerciale.

La struttura adottata, articolata su più livelli (di base 0-1-2-3-4-5-6), potrà essere arricchita da parte del Gestore con l'aggiunta di ulteriori binomi, motivandone la scelta sulla base di adeguate indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari, nel rispetto delle seguenti regole:

- ogni binomio appartenente ad uno specifico livello deve discendere 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.

Misura 25 Riclassificazione della rete ferroviaria

Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà sottoporre all'approvazione dell'Autorità una complessiva riclassificazione della rete, in modo da evidenziarne le tratte aventi caratteristiche omogenee, in termini di livello di servizio, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità.

La rete ferroviaria non deve essere intesa come la sommatoria disaggregata di segmenti indipendenti, ma come sistema, cioè come 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. Dovranno pertanto essere salvaguardati:

- la concezione unitaria della rete ferroviaria;
- la solidarietà di rete;
- la completa integrazione fra rete AV/AC e rete convenzionale.

La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggio, prevedere le seguenti classi:

1	Rete metropolitana, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali;
2	Rete a livello di servizio elevato, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità e dalle linee con velocità massima per il rango più elevato superiore a 200 km/h;
3	Rete a livello di servizio medio, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud), dalle principali linee di collegamento internazionale e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;
4	Rete a livello di servizio base, costituita dalle restanti linee.

Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.

Misura 26 Definizione delle fasce orarie di servizio

Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà provvedere a dare seguito alla definizione delle **fasce orarie e dei periodi temporali di picco e di morbida**, secondo il seguente schema, costruito sulla base dell'analisi delle percorrenze giornaliere dei vari segmenti di mercato:

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Fascia oraria
																									Diurna
																									Notturna

Misura 27 Composizione del pedaggio

Il pedaggio relativo alla traccia di ciascun treno sarà determinato dalla somma delle tre componenti **A, B, C** secondo la seguente formula:

$$T_{treno} = T_{A,treno} + T_{B,treno} + T_{C,treno}$$

Per ciascuna componente, vengono di seguito indicati i criteri applicativi individuati dall'Autorità.

Dovranno essere computate separatamente le eventuali maggiorazioni di canone derivanti dall'applicazione della componente D.

Misura 28 Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio



La **componente A del pedaggio** deve essere costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire il recupero dei costi direttamente attribuibili alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, come determinati sulla base dei criteri definiti dall'Autorità.

Tale componente A è ripartita in tre sub-componenti additive fra loro, con l'utilizzo di **due fattori (γ e δ)**, fissati dal Gestore sulla base di motivate scelte di carattere tecnico-economico, legate al concetto di usura dell'infrastruttura ferroviaria, in maniera che:

$$T_{A,treno} = (T_{base,A1} \cdot W_{A1} + T_{base,A2} \cdot W_{A2} + T_{base,A3} \cdot W_{A3}) \cdot P_{treno}$$

con:

$$T_{base,A1} = T_{base,A} \cdot \gamma$$

$$T_{base,A2} = T_{base,A} \cdot \delta$$

$$T_{base,A3} = T_{base,A} \cdot [1 - (\gamma + \delta)]$$

e:

$$T_{base,A} = \frac{C_d}{\sum_{treni\ annui}(P_{treno})}$$

dove:

$T_{A,treno}$ **tariffa complessiva della traccia**, relativa alla componente A del pedaggio, espressa in €;

$T_{base,A1}$ **tariffa base** espressa in €/treno-km, correlata alla sub-componente **A1** del pedaggio, basata sulla **classe di massa complessiva del convoglio**;

$T_{base,A2}$ **tariffa base** espressa in €/treno-km, correlata alla sub-componente **A2** del pedaggio, basata sulla

$T_{base,A3}$	classe di velocità di percorrenza della traccia oraria; tariffa base espressa in €/treno-km, correlata alla sub-componente A3 del pedaggio, basata sulla classe di usura della linea di contatto elettrica del materiale rotabile;
$T_{base,A}$	tariffa base espressa in €/treno-km, correlata alla componente A del pedaggio;
W_{A1}	coefficiente funzione della classe di massa complessiva del convoglio;
W_{A2}	coefficiente funzione della classe di velocità di percorrenza della traccia.
W_{A3}	coefficiente funzione della classe di usura della linea di contatto elettrica da parte del materiale rotabile.
P_{treno}	lunghezza della traccia oraria del singolo treno, espressa in km;
γ	fattore (maggiore o uguale a 0,50) che esprime il peso della sub-componente A1 sul totale della componente A del pedaggio;
δ	fattore (compreso fra 0 e 0,50) che esprime il peso della sub-componente A2 sul totale della componente A del pedaggio;
$[1 - (\gamma + \delta)]$	fattore (compreso fra 0 e 0,50) che esprime il peso della sub-componente A3 sul totale della componente A del pedaggio;
C_d	costo annuo correlato alla componente A di pedaggio (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario), così come definito alla misura 7;

La scelta dei valori dei coefficienti dovrà essere effettuata dal Gestore secondo le seguenti specifiche tecniche:

- Il coefficiente W_{A1} , basato su almeno tre classi, dovrà essere calcolato opportunamente dal Gestore, in maniera che la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle percorrenze annue complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base. Il Gestore, quindi, avendo cura di non ricavare, per ciascuna delle classi, valori di W minori di 0,50, dovrà procedere:
 - fissando a scelta il valore W_{max} oppure W_{min} , relativi rispettivamente alla classe superiore o alla classe inferiore;
 - attribuendo i valori $W_{medio,1}, \dots, W_{medio,n}$ ai coefficienti relativi alle n classi intermedie;
 - determinando il valore del coefficiente mancante W_{min} oppure W_{max} , applicando la formula:

$$W_{mancante} = \frac{P_{totale} - (W_{noto} \cdot P_{classe\ nota} + \sum_1^n (W_{medio,n} \cdot P_{classe\ intermedia}))}{P_{classe\ mancante}}$$

dove:

$P_{totale} = \sum_{treni\ annui} (P_{treno})$	treni-km complessivi annui previsti in circolazione sull'intera rete;
$P_{classe\ nota}$	treni-km complessivi annui previsti per la classe nota;
$P_{classe\ intermedia}$	treni-km complessivi annui previsti per ciascuna classe intermedia;
$P_{classe\ mancante}$	treni-km complessivi annui previsti per la classe mancante.

La ripartizione del traffico in classi di massa complessiva del convoglio, operata attraverso la scelta di opportuni valori di soglia, dovrà essere realizzata dal Gestore secondo criteri di equità e non discriminazione in base alla diversa incidenza in termini di costi diretti, nonché orientata a riflettere le caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile circolante, premiandone in particolare l'efficienza in termini di minore usura dell'infrastruttura, distintamente per i servizi passeggeri e merci.

- Il coefficiente W_{A2} , basato su almeno tre classi, dovrà essere calcolato opportunamente dal Gestore, in maniera che la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle percorrenze annue complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base. Ciò si otterrà con la stessa metodologia adottata per il coefficiente W_{A1} , avendo cura anche in questo caso di non ricavare valori di W minori di 0,50.

Il calcolo del valore della velocità media, ai fini della costruzione tariffaria, nonché della verifica della classe di appartenenza di ogni singolo treno, sarà effettuato secondo la seguente formula:

$$V_{m,treno} = \frac{P_{treno}}{(H_{A,treno} - H_{P,treno}) - \sum(S_{treno})}$$

dove:

$V_{m,treno}$	velocità di percorrenza della traccia oraria da parte del singolo treno, espressa in km/h;
P_{treno}	lunghezza della traccia oraria del singolo treno, espressa in km;
$H_{A,treno} - H_{P,treno}$	Tempo di percorrenza della traccia oraria del singolo treno, ottenuto come differenza fra il suo orario di partenza e quello di arrivo, espresso in ore;
$\Sigma(S_{treno})$	sommatoria dei tempi di sosta lungo il percorso della traccia oraria del singolo treno, espressa in ore;

La ripartizione del traffico in classi di velocità di percorrenza, operata attraverso la scelta di opportuni valori di soglia, dovrà essere realizzata dal Gestore secondo criteri di equità e non discriminazione in base alla diversa incidenza in termini di costi diretti, nonché orientata a riflettere le caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile circolante e della traccia oraria assegnata, attraverso la composizione di raggruppamenti basati su macro-categorie il più possibile omogenee.

- Il coefficiente W_{A3} , basato su almeno due classi, di cui una per il materiale rotabile a trazione non elettrica (per il quale il coefficiente avrà valore nullo), dovrà essere calcolato opportunamente dal Gestore, in maniera che la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle percorrenze annue complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base. Ciò si otterrà con la stessa metodologia adottata per il coefficiente W_{A1} .

La ripartizione del materiale rotabile circolante in classi di usura della linea di contatto elettrica dovrà essere realizzata dal Gestore secondo criteri di equità e non discriminazione, nonché orientata a riflettere le caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile circolante, attraverso la composizione di raggruppamenti basati su macro-categorie il più possibile omogenee.

Misura 29 Misura 29 Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio



La **componente B** del pedaggio:

- deve essere costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed alle pertinenti sub-componenti della componente C (con il rispettivo segno algebrico), il recupero dei costi netti totali efficientati C_{nt} (*Efficient Total Cost*), come determinati sulla base dei criteri definiti dall'Autorità, relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio;
- deve essere funzione dei *Costi Diretti*, in conformità al disposto dell'art. 17 comma 4 del D.Lgs. 112/2015;
- deve assumere a riferimento, onde salvaguardare la coerente impostazione del sistema di imposizione dei canoni, quanto stabilito in linea generale dall'art. 32 par. 1 della Direttiva 2012/34/UE, adottando il meccanismo dei "coefficienti di maggiorazione" ivi delineato.

Pertanto essa si concretizzerà in una tariffa variabile, *market-based*:

- basata sull'**importo medio chilometrico** definito a partire dal costo **correlato alla componente A** del pedaggio;
- rettificata, attraverso un **coefficiente di maggiorazione (α)**, in funzione dell'importo dei costi residui per il recupero dell'*Efficient Total Cost* sopra definito;
- ripartita in **tre sub-componenti additive fra loro**, sulla base di **due fattori (ε , φ)**, stabiliti dal Gestore sulla base di motivate scelte di carattere tecnico-economico.

La generica formula per la determinazione della componente prevede dunque i seguenti passaggi:

- 3) determinazione del **coefficiente di maggiorazione α** corrispondente al rapporto tra i costi residui per il raggiungimento dell'*Efficient Total Cost* (costi residui, quindi, al netto dei Costi Diretti) ed i Costi Diretti medesimi:

$$\alpha = \left(\frac{C_{n,t} - C_d}{C_d} \right)$$

dove:

α **coefficiente di maggiorazione;**

$C_{n,t}$ **Efficient total cost**, calcolato secondo la misura 6, ;

C_d **costo** annuo correlato alla componente A di pedaggio (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario);

- 4) determinazione della **tariffa base unitaria** $T_{base,B}$, calcolata attraverso il prodotto tra il coefficiente di maggiorazione α e la tariffa base unitaria $T_{base,A}$:

$$T_{base,B} = \alpha \cdot T_{base,A}$$

con:

$$T_{base,A} = \frac{C_d}{\sum_{treni\ annui}(P_{treno})}$$

dove:

$T_{base,A}$ **tariffa base** espressa in €/treno·km, correlata alla componente A del pedaggio;

C_d **costo** annuo correlato alla componente A del pedaggio (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario);

P_{treno} lunghezza della **traccia oraria** del singolo treno, espressa in km;

- 5) ripartizione della tariffa base unitaria $T_{base,B}$ in tre **sub-componenti additive**, afferenti rispettivamente:

B1 - all'**ability to pay** dei segmenti di mercato;

B2 - alla classe di **tipologia di rete**;

B3 - alla **fascia oraria** del servizio;

secondo le seguenti formule:

$$T_{B,treno} = T_{base,B1} \cdot J_B \cdot P_{treno} + \sum_{classi\ TR} (T_{base,B2} \cdot K_{B2,classe\ TR} \cdot P_{classe\ TR}) + \sum_{fasce} (T_{base,B3} \cdot K_{B3,fascia} \cdot P_{fascia})$$

con:

$$T_{base,B1} = \varepsilon \cdot T_{base,B1}$$

$$T_{base,B2} = \varphi \cdot T_{base,B1}$$

$$T_{base,B3} = [1 - (\varepsilon + \varphi)] \cdot T_{base,B1}$$

dove:

$T_{B,treno}$ **tariffa complessiva della** traccia oraria, relativa alla componente B del pedaggio, espressa in €;

$T_{base,B1}$ **tariffa base** espressa in €/treno·km, correlata alla sub-componente **B1** del pedaggio, basata sui **binomi dei segmenti di mercato**;

$T_{base,B2}$ **tariffa base** espressa in €/treno·km, correlata alla sub-componente **B2** del pedaggio, basata sulla **tipologia di rete**;

$T_{base,B3}$ **tariffa base** espressa in €/treno·km, correlata alla sub-componente **B3** del pedaggio, basata sulla **fascia oraria**;

J_B coefficiente originato dalla produttoria dei singoli coefficienti afferenti ai **binomi**, originati dalla segmentazione del mercato, come di seguito indicato;

$K_{B2,classe\ TR}$ coefficiente funzione della classe di **macro-tipologia di rete**, originato come di seguito indicato;

$K_{B3,fascia}$ coefficiente funzione della **fascia oraria**, originato come di seguito indicato;

P_{treno} lunghezza della **traccia oraria** del singolo treno, espressa in km;

$P_{classe\ TR}$ lunghezza della parte di **traccia oraria** del singolo treno percorsa in una determinata **classe di**

P_{fascia}	tipologia di rete , espressa in km; lunghezza della parte di traccia oraria del singolo treno percorsa in una determinata classe di fascia oraria , espressa in km;
ε	fattore (compreso fra 0,50 e 1) che esprime il peso della sub-componente B1 sul totale della componente B del pedaggio;
φ	fattore che esprime il peso della sub-componente B2 sul totale della componente B del pedaggio;
$[1 - (\varepsilon + \varphi)]$	fattore che esprime il peso della sub-componente B3 sul totale della componente A del pedaggio;

Alla conclusione del processo di costruzione tariffaria, ogni treno sarà caratterizzato da un unico coefficiente J_B , originato dalla produttoria dei singoli coefficienti calcolati sulla base delle specifiche più avanti esposte, in ragione dei segmenti di mercato serviti, secondo la seguente formula:

$$J_B = \prod_n J_{B,i}$$

I coefficienti $J_{B,i=1,...,n}$ sono pertinenti ai singoli segmenti di mercato, ed operano sulla base di **binomi**, così come previsto dalla Direttiva 2012/34/UE all'art. 32(1).

All'interno di ogni binomio, i coefficienti si calcolano come segue:

- fissando il valore J_{min} , relativo, nel singolo binomio, alla classe caratterizzata dalla minore *ability to pay*;
- determinando il valore del coefficiente J_{max} , relativo alla classe caratterizzata dalla maggiore *ability to pay*, applicando la formula:

$$J_{max} = \frac{P_{totale} - (J_{min} \cdot P_{classe\ min})}{P_{classe\ max}}$$

con:

$$P_{totale} = P_{classe\ min} + P_{classe\ max}$$

dove:

$P_{classe\ min}$ **treni-km** complessivi annui relativi alla componente di binomio caratterizzata dalla minore *ability to pay*;

$P_{classe\ max}$ **treni-km** complessivi annui relativi alla componente di binomio caratterizzata dalla maggiore *ability to pay*;

Nel calcolo della produttoria occorre che, quando il treno non sia presente in un segmento di mercato di uno dei binomi considerati, il corrispondente valore del coefficiente J_i sia posto pari a 1.

I binomi da considerare dovranno essere definiti sulla base dei criteri dettati alla Misura 24.

I valori dei coefficienti J_{min} e J_{max} dovranno riflettere le caratteristiche dei servizi, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato, e dovranno rispettare i seguenti valori limite:

Bin.	Classe con maggiore <i>ability to pay</i>	↔	Classe con minore <i>ability to pay</i>	J_{min} minimo
$J_{B,1}$	Servizi Marittimi (di traghettamento)	↔	Servizi Terrestri (ferroviari in senso stretto)	0.00
$J_{B,2}$	Servizi commerciali (merci-passeggeri)	↔	Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.)	0.10
$J_{B,3}$	Trasporto Passeggeri	↔	Trasporto Merci	0.30
$J_{B,4}$	Trasporto passeggeri open access	↔	Trasporto passeggeri con OSP	0.50
$J_{B,5}$	Trasporto passeggeri open access internazionale	↔	Trasporto passeggeri open access nazionale	0.90

$J_{B,6}$	Trasporto passeggeri <i>open access nazionale premium</i>	↔	Trasporto passeggeri <i>open access nazionale basic</i>	0.80
$J_{B,7}$	Trasporto passeggeri OSP lunga percorrenza	↔	Trasporto passeggeri OSP regionale	0.80
...	Eventuali altri binomi			...

Il coefficiente K_{B2} , basato sulle 4 classi in cui sarà ripartita la **rete ferroviaria** a seguito della riclassificazione definita in esito alla proposta, effettuata dal GI sulla base dei criteri definiti dall'Autorità alla misura 25, dovrà essere calcolato opportunamente per ciascuna classe, in maniera che:

- la sua applicazione alle percorrenze di ciascuna classe, rapportata alle somme delle percorrenze annue complessive (P), rispetti il seguente vincolo:

$$P = \sum_{\text{classi}} (P_{\text{classe}} \cdot K_{B,1,\text{classe}})$$

- la scelta dei singoli coefficienti sia orientata a riflettere le caratteristiche di utilizzo della rete, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità per gli operatori del mercato.

Il coefficiente K_{B3} , basato sulle due **classi di fascia oraria** [(i) **diurna**, (ii) **notturna**], dovrà essere calcolato opportunamente, in maniera che la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle percorrenze annue complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base. Ciò si ottiene:

- attribuendo valore K_{\min} (compreso fra 0,30 e 1) al coefficiente relativo alla classe **notturna**;
- determinando il valore del coefficiente K_{\max} , applicando la formula:

$$K_{\max} = \frac{P_{\text{totale}} - (K_{\min} \cdot P_{\text{notturna}})}{P_{\text{diurna}}}$$

con:

$$P_{\text{totale}} = P_{\text{notturna}} + P_{\text{diurna}}$$

dove:

P_{notturna} **treni-km** complessivi annui relativi alla fascia oraria **notturna**;

P_{diurna} **treni-km** complessivi annui relativi alla fascia oraria **diurna**;

La scelta dei singoli coefficienti dovrà essere orientata a riflettere le caratteristiche di utilizzo della rete, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità per gli operatori del mercato.

Misura 30 Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio



Fermo restando il principio del rispetto dell'equilibrio economico sancito alla Misura 22, al GI è conferita la possibilità di adottare la **componente C** del pedaggio, da correlare alle pertinenti esternalità di costo, definite dal quadro normativo; tale componente dovrà essere ripartita in quattro sub-componenti, disgiunte tra loro e tutte variabili (a treno-km), *cost-based*, modulate in maniera equa e non discriminatoria, legate rispettivamente:

- C1** - alla **scarsità di capacità**,
- C2** - agli **effetti ambientali**,
- C3** - alla presenza della **tecnologia ETCS**,
- C4** - alla presenza di **oneri regionali** per il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria basati su specifiche fonti normative.

In definitiva:

$$T_{C,treno} = T_{C1,treno} + T_{C2,treno} + T_{C3,treno} + T_{C4,treno}$$

dove:

• $T_{C1,treno}$ → **SCARSITA' DI CAPACITA'**

Il Gestore, qualora voglia avvalersi dell'uso di tale componente tariffaria, dandone adeguata evidenza e motivazione, dovrà applicarla solo a specifiche **tratte** e solo in **determinate fasce orarie**; in linea di principio, le tratte connotate da scarsità di capacità dovranno essere correlate all'infrastruttura a capacità limitata, così come definita nel Prospetto Informativo della rete.

La tariffa base, computata dal Gestore in base alle caratteristiche dell'infrastruttura interessata e del traffico ad essa afferente, dovrà essere modulata in maniera equa e non discriminatoria, con modalità che configurino una ragionevole semplicità di applicazione e la possibilità di predeterminazione da parte dell'Impresa Ferroviaria.

Ove si dovesse applicare questa componente tariffaria, il Gestore è tenuto a pubblicare nel PIR un elenco delle tratte interessate, corredato per ciascuna di esse dei dati di capacità disponibile e di utilizzo, distintamente per fasce orarie.

• $T_{C2,treno}$ → **EFFETTI AMBIENTALI**

Il GI, qualora voglia avvalersi dell'uso di tale componente tariffaria, dovrà applicarla:

- nel caso di **effetti acustici**, solo a **specifico materiale rotabile**, utilizzando la formula *bonus/malus* e le modalità previste dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429. Il suo montante potrà essere nullo (nel caso in cui i *malus* eguagliassero i *bonus*) o negativo (nel caso in cui i *bonus* fossero superiori ai *malus*).

• $T_{C3,treno}$ → **INCENTIVI ETCS**

Limitatamente ai Corridoi ferroviari di cui alla Decisione 2009/561/CE della Commissione Europea, il GI provvederà alla differenziazione dei canoni in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato "*European Train Control System*" (ETCS), in conformità a quanto stabilito dall'art. 18.9 del D.Lgs. 112/2015.

• $T_{C4,treno}$ → **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, in assenza di specifiche disposizioni normative, ai treni circolanti nell'ambito territoriale di riferimento.

Misura 31 **Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato**

Ai sensi dell'art. 32 par. 1 della Direttiva 2012/34/UE, il pieno recupero da parte del GI dei costi netti efficienti relativi al PMdA deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario e garantire nel contempo una competitività ottimale all'interno dei segmenti del mercato stesso. In aggiunta, il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Al riguardo il GI, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie, ai fini delle verifiche dell'Autorità sul sistema dei canoni ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2 lettera c), per il primo periodo tariffario determinato sulla base di quanto stabilito nella Misura 58, dovrà applicare per il PMdA (nel rispetto del vincolo generale complessivo di recupero dei soli costi netti pertinenti, documentati ed efficienti come da criteri di cui alla Misura 6 e sulla base delle evidenze di contabilità regolatoria certificata), la seguente cornice di variabilità massima:

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.

I criteri di variabilità sopra individuati costituiscono, per il primo periodo tariffario, le indicazioni dell'Autorità al Gestore in merito alle condizioni di sostenibilità dei segmenti di mercato.

L'Autorità si riserva, nel corso del primo periodo tariffario, di effettuare i necessari approfondimenti, anche attraverso l'acquisizione di informazioni da parte delle imprese ferroviarie ai sensi dell'art. 37 comma 8 del D.Lgs. 112/2015, finalizzati ad una più puntuale definizione della capacità contributiva dei segmenti di mercato.

Misura 32 **Strumenti di verifica**

Per consentire all'Autorità la possibilità di verifica e controllo dell'applicazione delle nuove tariffe, il GI dovrà predisporre, entro la data di presentazione della proposta tariffaria, un apposito **modello di simulazione**, le cui specifiche funzionali andranno preventivamente sottoposte all'approvazione dell'Autorità medesima (con almeno 30 giorni di anticipo rispetto al termine per la presentazione della proposta tariffaria) in modo da permettere la valutazione d'impatto dell'applicazione del nuovo sistema di pedaggio. Per la validazione delle specifiche funzionali del modello l'Autorità potrà avvalersi di soggetti terzi.

Misura 33 **Profit sharing**

A partire dal periodo tariffario successivo al primo:

- nel caso in cui la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad un valore soglia +2% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini attribuibile alle percorrenze eccedenti la soglia dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo;
- nel caso in cui la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini attribuibile alle percorrenze inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo.

Detto margine sarà calcolato come differenza tra:

- i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico effettivo consuntivo;
- i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante maggiorato/ridotto del $\pm 2\%$ (ricavi soglia).

Misura 34 **Forme di incentivo**

E' prevista la possibilità per il GI, ai sensi dell'art. 18 comma 3 del D.Lgs. 112/2015, di prevedere l'adozione di un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo parere favorevole dell'Autorità, per i seguenti casi:

- per ciascuna impresa ferroviaria, nell'ambito di ogni singolo contratto di utilizzo, relativamente:
 - alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari e nuovi collegamenti;
 - all'uso di linee notevolmente sottoutilizzate;
- per soggetti appartenenti a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato.

Ove intendesse applicare una o più delle forme di incentivo previste dalla presente misura, il Gestore è tenuto a pubblicare nel Prospetto Informativo della Rete i valori del regime tariffario di favore, nonché i relativi criteri di applicazione.

TITOLO III. REGOLAZIONE ECONOMICA – ALTRI SERVIZI

Capo V. Aspetti generali

Misura 35 Finalità della regolazione

In relazione alla Misura 1 lettera b), l'Autorità, in coerenza con quanto stabilito dal D.lgs. 112/2015, adotta misure di regolazione con lo scopo di:

- a) assicurare un effettivo ed efficace diritto d'accesso, equo e non discriminatorio, agli impianti per i servizi alle IF;
- b) introdurre, per quei servizi che, per ragioni tecniche o economiche, vengono offerti da un unico fornitore o comunque in condizioni scarsamente concorrenziali, meccanismi che incentivino l'efficientamento dei costi da parte degli operatori di impianto;
- c) definire un quadro di riferimento trasparente, che consenta agli operatori di Impianto ed alle Imprese Ferroviarie di avere maggiore visibilità sulle condizioni economiche di offerta.

Misura 36 Ambito di applicazione

I servizi di cui alla Misura 1 lettera b), sono distinti in tre tipologie, sulla base del combinato disposto della Direttiva 2012/34/UE e della relativa normativa italiana di recepimento:

- 1) Servizi di cui al comma 2 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015, qui denominati ***Impianti e servizi a diritto di accesso garantito***:
 - i. 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;
 - ii. scali merci;
 - iii. scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
 - iv. aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
 - v. centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
 - vi. altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;
 - vii. infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;
 - viii. impianti e attrezzature di soccorso;
 - ix. aree o impianti per l'approvvigionamento di combustibile, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.
- 2) Servizi di cui al comma 9 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015, denominati ***Servizi complementari***:
 - i. corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE;
 - ii. preriscaldamento dei treni passeggeri e servizio di rifornimento idrico dei treni;
 - iii. controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose;
 - iv. assistenza alla circolazione di treni speciali;
 - v. servizi di manovra;
- 3) Servizi di cui al comma 11 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015, denominati ***Servizi ausiliari***:
 - i. accesso alla rete di telecomunicazioni;
 - ii. fornitura di informazioni complementari;

- iii. ispezione tecnica del materiale rotabile;
- iv. servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;
- v. servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.

Misura 37 Livello di concorrenza nell'offerta dei Servizi

Per stabilire quali soggetti debbano essere sottoposti a regolazione ex-ante delle condizioni economiche, l'Autorità applica procedure di *market power test*, normalmente utilizzate anche in altri settori regolati, basate, tra l'altro, sui seguenti criteri:

- a) verifica che il soggetto abbia, o possa probabilmente acquisire, un significativo potere di mercato (criterio basato su di una analisi concorrenziale del mercato interessato, sotto il profilo del prodotto e geografico, indipendenza dell'operatore da IF con potere di mercato (anche in termini di controllo di fatto), trasparenza delle condizioni economico-tecniche per l'offerta dei servizi, esistenza di alternative altrettanto valide, valutazione delle barriere all'entrata, etc.);
- b) verifica che la disciplina della concorrenza non abbia un effetto deterrente sufficiente a fornire una protezione contro il rischio di comportamenti abusivi (esistenza di reclami e loro esiti); e
- c) verifica che, per gli utenti dei servizi nel mercato in cui opera il soggetto in questione, i benefici della regolazione siano superiori agli effetti negativi, in termini economici o altro.

In fase di prima applicazione, si intende 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 controlla.
- (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 di ciascuno di tali anni, le richieste di accesso o di fornitura.

Ciascuno degli operatori di impianto dovrà pertanto valutare se, con riferimento ai singoli servizi offerti, le soglie sopra descritte risultino superate, 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 soglie risultino superate, 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 che superi una o entrambe le soglie sopra descritte 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 specifica procedura di valutazione, disponendo contestualmente, se necessario, 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.

Misura 38 **Tipologia di operatore di impianto**

Ai fini della regolazione delle condizioni economiche di offerta l'Autorità, fin da ora, anche in linea con i criteri usualmente utilizzati per i *market power test*, identifica le seguenti due **tipologie di impianto o di servizio**:

- TIPOLOGIA A:**
- 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; fornitura della corrente di trazione; preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri; impianti di accesso alla rete di telecomunicazioni il cui utilizzo è obbligatorio per le imprese ferroviarie; fornitura di informazioni complementari alle Imprese Ferroviarie; servizio di ispezione tecnica del materiale rotabile;
 - impianti di cui al primo periodo del comma 5 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015;
 - ulteriori impianti e servizi gestiti da società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FSI) o comunque soggetti a un controllo, anche di fatto (secondo le indicazioni dell'art. 2359 c.c.), da parte di FSI o sue controllate, rientranti nelle tipologie di cui al D.Lgs. 112/2015 art. 13 comma 2 lett. b), e) e g) e comma 9 lett. e), qualora risulti superata una o entrambe le soglie di cui alla Misura 37, punti (i) e (ii);
 - ulteriori impianti e servizi per i quali verrà accertato, previa applicazione della procedura di *market power test* di cui alla Misura 37, l'esistenza di significativo potere di mercato;
- TIPOLOGIA B:**
- i restanti impianti o servizi.

Misura 39 **Metodologia regolatoria**

Per gli impianti e servizi rientranti nella **tipologia B** di cui alla Misura 38, l'Autorità definisce criteri di regolazione economica semplificati, sotto il profilo procedurale e dei costi di implementazione, sostanzialmente basati sul principio della trasparenza, della predicibilità e della non discriminazione, e definendo un insieme minimo di informazioni, di natura anche contabile, che l'operatore di impianto dovrà periodicamente comunicare ai propri utenti e all'Autorità.

Per gli impianti e servizi rientranti nella **tipologia A** di cui alla Misura 38, l'Autorità definisce, in aggiunta ai criteri ed obblighi validi per la tipologia B, ulteriori criteri di orientamento dei corrispettivi ai costi, in linea con quanto disposto dal D.Lgs. 112/2015 art. 17 commi 10 e 11, e specifici obblighi di contabilità regolatoria, che si applicano a partire dalla contabilità dell'anno 2014.

Misura 40 **Periodo tariffario**

Relativamente alla durata del periodo tariffario:

- a) per gli impianti e servizi della **Tipologia A** si farà riferimento a quanto stabilito nella Misura 3 ed alla lettera a) della Misura 2, ed in sede di prima applicazione il primo periodo tariffario decorre dal 1° gennaio 2017;
- b) per gli altri impianti e servizi, è consentita la pubblicazione di un listino pluriennale o annuale, fatto salvo il caso di variazione esogena ed imprevedibile dei costi unitari. In occasione di ogni variazione del listino, l'operatore di impianto dovrà assicurare che i nuovi livelli di prezzo non siano superiori al costo della fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, 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 non offerti in regime di concorrenza.

Nel caso di periodo tariffario pluriennale, l'operatore di impianto deve preventivamente comunicare all'Autorità, oltreché sul proprio sito web, la descrizione delle regole che determinano l'andamento delle tariffe per il periodo in questione. L'Autorità ad ogni modo si riserva la possibilità di richiedere all'operatore la revisione anticipata dei corrispettivi, qualora l'andamento dei costi evidenzia una gestione inefficiente o quando si generi un profitto non

ragionevole.

Misura 41 **Obblighi di trasparenza e termine di preavviso per variazione dei corrispettivi**

Al fine di garantire i principi di trasparenza e non discriminazione:

- in occasione di ciascuna variazione del proprio listino, tutti gli operatori di impianto devono pubblicare sul proprio sito internet, con un termine di almeno 4 mesi di anticipo rispetto alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura, una relazione contenente:
 - una rendicontazione dei costi e dei ricavi dell'anno precedente, nonché dei volumi di servizi erogati;
 - il listino dei corrispettivi per il successivo orario di servizio e il livello di utilizzo previsto per l'impianto;
 - un documento metodologico che illustri le modalità con cui sono stati determinati i corrispettivi richiesti nell'ambito del periodo tariffario, sia con riferimento all'evoluzione prevista dei costi, dell'inflazione e del livello di utilizzo dell'impianto, sia alle scelte di articolazione delle tariffe effettuate.

In sede di prima applicazione, tutti gli operatori di impianto dovranno pubblicare la suddetta documentazione entro la data del 12 marzo 2016.

- in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi unitari, l'operatore di impianto potrà modificare il livello dei corrispettivi anche successivamente al termine sopra indicato, dandone comunicazione all'Autorità e sul proprio sito web con anticipo di almeno tre mesi. Analogamente, nel caso l'operatore abbia optato per un periodo tariffario pluriennale, la modifica delle tariffe o delle regole per la loro determinazione nel corso del periodo stesso, in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi, deve essere comunicata all'Autorità e sul sito web dell'operatore con almeno tre mesi di anticipo.

Per ragioni di armonizzazione con le Misure relative al PMdA, il GI, nella sua funzione di operatore di impianto, dovrà attenersi alla seguente procedura di verifica della conformità dei corrispettivi:

- entro il 12 marzo 2016 il GI presenta all'Autorità il nuovo sistema di corrispettivi relativo al periodo quinquennale 2017-2021, comprensivo del documento metodologico sopra descritto e della contabilità regolatoria di cui alla misura 55;
- entro il 30 maggio 2016 l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, attesta la conformità ai principi e criteri stabiliti dalla presenti Misure, prescrivendo se necessario gli eventuali correttivi.

Misura 42 **Dinamica dei corrispettivi**

La presente misura si riferisce solo agli impianti e servizi individuati alla tipologia A della Misura 38.

La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo dell'impianto. Relativamente ai costi si rimanda alla Misura 10, riguardante la dinamica tariffaria nel corso del periodo regolatorio, ad eccezione di quanto ivi previsto in materia di fissazione del tasso di efficientamento annuo, e con i necessari adattamenti in relazione alla tipologia di servizio analizzata.

Per quanto riguarda l'evoluzione del livello di utilizzo dell'impianto, la stessa deve essere stimata per l'intero periodo tariffario da parte dell'operatore di impianto sulla base di una analisi approfondita, che costituirà parte della relazione indicata alla Misura 41.

Qualora sia prevista, sulla base di criteri di ragionevolezza, una consistente variazione nell'utilizzo dell'impianto (tale da generare dimostrabili economie o diseconomie di scala), l'operatore d'impianto deve tenerne conto applicando ai costi operativi misurati all'anno base un appropriato coefficiente di elasticità, oppure distinguendo, all'interno dei costi operativi, la componente fissa da quella variabile, e calcolando la variazione dei costi operativi unitari al variare dell'utilizzo previsto.

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

Misura 43 Costo di fornitura e profitto ragionevole

Il "costo di fornitura" del servizio comprende i costi operativi afferenti alla produzione del servizio stesso e gli ammortamenti calcolati sulle immobilizzazioni associate alla produzione medesima.

Al fine anche di assicurare il "profitto ragionevole" previsto dall'art. 3 lettera aa) del D.Lgs. 112/2015, detto costo comprende inoltre, per il primo periodo regolatorio, l'importo emergente dall'applicazione al Capitale investito netto, come definito nella Misura 18, del tasso di rendimento (WACC), così come definito dalla Misura 20.

Misura 44 Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing

Analogamente a quanto previsto con riferimento al pacchetto minimo d'accesso, il costo di fornitura dei servizi in esame deve essere misurato a consuntivo con riferimento all' "Anno Base".

Misura 45 Valori di riferimento per il calcolo dei costi di capitale

Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Costi di Capitale (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), l'operatore di impianto dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, secondo i principi contabili nazionali (OIC) o internazionali (IAS-IFRS) adottati dall'operatore.

Per il calcolo del capitale investito netto, si utilizzano la stessa metodologia e gli stessi parametri illustrati per il PMdA, tranne che, per la voce "Valore residuo dell'infrastruttura", che si applica soltanto al GI, e si giustifica in relazione ad esigenze di armonizzazione con i criteri adottati con riferimento al pacchetto minimo d'accesso.

Le immobilizzazioni ammissibili ai fini del calcolo sia degli ammortamenti che della remunerazione del capitale, dovranno essere computate al netto dei contributi pubblici. Fanno eccezione:

- i finanziamenti dello Stato sotto forma di aumento di capitale sociale (diretto o indiretto) a favore di società attualmente facenti parte del gruppo FSI;
- i casi in cui la data di concessione del contributo pubblico è antecedente alla data di ingresso a titolo oneroso nel capitale dell'operatore di impianto di soggetti privati, e tale ingresso sia avvenuto prima dell'entrata in vigore della presente Delibera. In tali casi infatti il prezzo di acquisto delle azioni da parte dei soggetti privati, essendo basato sulla attualizzazione del flusso di profitti attesi, include quota parte del valore dei cespiti finanziati con contributi pubblici.

Con riferimento agli *asset* trasferiti da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) a Trenitalia S.p.A. (Trenitalia) e FS Logistica S.p.A. (FS Logistica) ai sensi della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, il costo di capitale correlato a tali *asset* potrà essere preso in considerazione al fine della determinazione dei corrispettivi dei servizi 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. Trenitalia ed FS Logistica dovranno fornire, nell'ambito del documento metodologico previsto dalla Misura 41, separata e dettagliata evidenza contabile di tali *asset*, 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.

Nell'individuazione delle immobilizzazioni ammissibili occorre tenere conto dell'utilizzo reale dell'impianto.

L'individuazione delle immobilizzazioni associate alla produzione del servizio richiede, nel caso di operatori di impianto che svolgano anche altre attività (come ad es. nel caso del GI RFI), l'implementazione da parte

dell'operatore di impianto di una contabilità regolatoria separata non solo dei costi operativi, ma anche delle voci patrimoniali, che consenta di imputare gli *asset* ai diversi servizi prodotti, e a suddividere eventuali *asset* comuni secondo appropriati criteri di imputazione.

Misura 46 **Aliquote di ammortamento e vite utili**

Gli operatori di impianto faranno riferimento alle metodologie e alle aliquote di ammortamento, secondo i principi contabili nazionali (OIC) o internazionali (IAS-IFRS) da loro applicati.

L'operatore di impianto RFI adotterà, per esigenze di armonizzazione con i criteri utilizzati per il pacchetto minimo di accesso, la stessa metodologia di ammortamento ivi prevista.

Capo VII. Pricing

Misura 47 Correlazione ai costi

L'operatore di impianto, sulla base dei pertinenti costi sottostanti i Servizi diversi da quelli ricompresi nel PMdA e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (artt. 17 e 18 del D.Lgs. 112/2015), determinerà i relativi corrispettivi.

Per l'operatore di impianto RFI, la determinazione dei corrispettivi dovrà essere effettuata adottando la stessa metodologia definita alla Misura 6.

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

I corrispettivi possono essere differenziati prevedendone una riduzione in relazione al volume di produzione assicurato dalla singola impresa ferroviaria, nella misura in cui tale riduzione:

- a) tenga conto dei minori costi sostenuti;
- b) sia praticata su base trasparente e non discriminatoria;
- c) non si basi su prezzi predatori.

I corrispettivi possono essere riferiti a "insiemi di servizi" solo nel caso in cui gli stessi vengano offerti alla generalità degli utenti in modo unitario (ad es. servizio di pulizia degli spazi comuni delle stazioni e servizio di informazioni al pubblico).

Al fine di evitare comportamenti discriminatori, sarà onere dell'operatore d'impianto, in sede di revisione tariffaria, documentare le differenze, sul lato dei costi o su quello della domanda, che giustificano la differenziazione. Di tali differenze dovrà essere fornita spiegazione in una specifica relazione annuale, con una descrizione delle modalità utilizzate per stimarne la rilevanza quantitativa.

TITOLO IV. CONTABILITA' REGOLATORIA

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

Misura 49 Criteri di Contabilità regolatoria

La Contabilità Regolatoria che il GI deve produrre è finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi e dei ricavi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al PMdA ed alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, a fornire evidenza delle principali grandezze funzionali alla valutazione dei costi unitari (*in primis* i volumi di traffico in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nel nuovo sistema tariffario), nonché a fornire evidenza della destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, con lo scopo di costituire la base di riferimento per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi.

Detta Contabilità Regolatoria deve essere predisposta annualmente, adottando, come criteri di contabilità dei costi, quelli sotto riportati nonché quelli più in dettaglio definiti nelle Misure del precedente Capo III del presente atto, che si intendono qui integralmente richiamati:

- base di costo: HCA (Historical Cost Accounting) con riferimento ai dati dell'ultimo bilancio di esercizio approvato;
- standard di costo: FDC (Fully Distributed Costing) con separata evidenziazione, relativamente ai Servizi del PMdA, dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;
- attribuzione dei costi: criteri di causalità (Activity Based Costing) e pertinenza, con separata evidenziazione, relativamente ai Servizi del PMdA, dei costi non direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;
- eccedenze provenienti da altre attività commerciali: attribuzione al PMdA, distintamente per tipologia, delle eccedenze provenienti dalle altre attività commerciali, come precedentemente definite nell'ambito della misura 6;
- evidenza del Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni e delle quote di ammortamento per i seguenti costi:
 - le spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista (comprendenti quindi anche i futuri ampliamenti o sviluppi) e quelle relative ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente (cioè le manutenzioni straordinarie), in corso o previste da effettuare (sulla base di motivate stime) lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti;
 - gli oneri finanziari, previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, connessi a finanziamenti relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, a tal fine direttamente imputati all'attivo patrimoniale, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti;

Il GI provvede ad aggiornare periodicamente il sistema di contabilità regolatoria ed in particolare i criteri e metodi di imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale, dandone evidenza all'Autorità.

Misura 50 Rendiconti di Separazione Contabile

Il GI dovrà predisporre annualmente le rendicontazioni di separazione contabile specificate nell' **Allegato A, Tabella 1- Sezione A: "Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniali"**.

Per quanto riguarda in particolare la separazione contabile per "Processi industriali", l'Autorità ritiene necessario assicurare continuità con il passato in modo da consentire gli opportuni confronti e la evidenziazione delle dinamiche su costi, ricavi e contributi statali (anche alla luce di quanto previsto nei Contratti di programma Investimenti e Servizi); a tal fine risulta necessario che il GI produca, in sede di prima attuazione ed in particolare, limitatamente al

prospetto SC1, al massimo per due anni al fine di mantenere continuità metodologica, rendiconti separati per le seguenti linee di business:

- *Circolazione*
- *Infrastruttura*
- *Navigazione*
- *Safety*
- *Security*
- *Gestione patrimonio*

Misura 51 **Fornitura di Documentazione all'Autorità**

Il GI deve predisporre e fornire annualmente all'Autorità, entro 30 giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio, un Documento di **"Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria"** (eccezione fatta per l'anno 2014 il cui documento sarà predisposto e fornito entro i termini di cui alla misura 58, lettera c), contenente, anche alla luce della migliore pratica internazionale, almeno i seguenti aspetti:

- 1) la descrizione del modello logico del sistema di contabilità regolatoria e dell'ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della contabilità regolatoria stessa, dei principi per l'attribuzione delle partite economiche e patrimoniali e per la produzione dei prospetti economico/patrimoniali, delle logiche di funzionamento (inclusive delle modalità di valorizzazione delle attività e dei Servizi, e dei drivers impiegati) nonché delle logiche di attribuzione dei Contributi Pubblici e delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali;
- 2) la dettagliata indicazione e descrizione delle metodologie di contabilità dei costi adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione almeno a **ciascuno degli aspetti specificati nell' Allegato A, Tabella 1 - Sezione B: *"Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni"***, in ottemperanza alle ulteriori specificazioni ivi indicate ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati;
- 3) **i criteri di separazione contabile adottati ed i Rendiconti di Separazione Contabile** di cui alla Misura 50, corredati da note di commento esplicative e da descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, e delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente.

L'Autorità considererà tale documentazione come riservata.

Il suddetto Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria" deve essere corredato da una "Relazione sulla verifica delle risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria adottato da RFI ai sensi delle disposizioni dell'Autorità di regolazione dei Trasporti", redatta da una società di revisione indipendente dal GI e attestante la conformità del suddetto documento alle disposizioni emanate dall'Autorità di regolazione dei Trasporti in tema di Contabilità regolatoria (c.d. **"Certificazione"**). L'Autorità considererà tale Relazione come riservata.

Misura 52 **Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria**

Ai sensi dell' art. 14.3 lettera b del D.Lgs. 112/2015 il GI provvede ad inserire nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) un capitolo sui principi di imposizione dei diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e sui canoni, al fine di consentire alle IF di determinare facilmente il costo di utilizzo delle linee e degli impianti di servizio. Esso precisa la metodologia, le norme ed i parametri utilizzati per quanto riguarda i costi e i canoni.

Il citato capitolo del PIR contiene inoltre informazioni sulle modifiche dei canoni già decise o previste nei prossimi cinque anni, se disponibili (art. 14.3 lettera b del D.Lgs. 112/2015).

Al fine di assicurare un adeguato livello di trasparenza, il GI deve rendere disponibili, su richiesta dei soggetti interessati, una sintesi della Metodologia di Contabilità Regolatoria (in versione pubblicabile) ed una sintesi dei Criteri di separazione contabile adottati (in versione pubblicabile); tale sintesi deve essere preventivamente comunicata

all'Autorità.

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

Misura 53 Obblighi relativi agli Impianti di cui alla Tipologia A: Criteri di Contabilità dei Costi

La Contabilità Regolatoria che l'Operatore di Impianto deve produrre è finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi e dei ricavi relativi alla attività di produzione di ciascuno dei servizi di cui al D.Lgs. 112/2015 , art. 13 commi 2, 9 ed 11, da esso offerti.

Detta Contabilità Regolatoria deve essere predisposta annualmente, adottando, come criteri di contabilità dei costi, quelli definiti nel Capo VI del presente atto, che si intendono qui integralmente richiamati.

Nell'ambito di ciascun servizio, la predetta Contabilità Regolatoria, in sede di prima applicazione, potrà essere redatta anche mediante l'aggregazione per categorie di impianti gestiti dall'operatore medesimo, così come previsto dall'articolo 13, comma 5, del D.Lgs. 112/2015.

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

Devono essere predisposti annualmente dall'Operatore di Impianto le rendicontazioni di separazione contabile specificate all' **Allegato B - Tabella 1 - Sezione A: "Separazione Contabile per Operatore di impianto: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniali"**, in cui sono anche evidenziati i riferimenti normativi relativi a ciascuna rendicontazione.

Misura 55 Obblighi per gli Operatori di Impianto relativi agli Impianti di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all'Autorità

Relativamente a quanto sopra riportato nelle Misure 53 e 54, l'Operatore di impianto deve predisporre e fornire annualmente all'Autorità entro 60 giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio un Documento di **"Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria"** contenente almeno i seguenti aspetti:

- a) la descrizione del modello logico del sistema di contabilità regolatoria e dell'ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della contabilità regolatoria, dei principi per l'attribuzione delle partite economiche e per la produzione dei prospetti economico/patrimoniali, delle logiche di funzionamento (inclusive delle modalità di valorizzazione delle attività e dei Servizi e dei drivers impiegati) nonché delle logiche di attribuzione degli eventuali Contributi Pubblici;
- b) I criteri di separazione contabile adottati ed i Rendiconti di Separazione Contabile di cui alla Misura 54, con note di commento esplicative e descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente;
- c) la dettagliata indicazione delle metodologie di contabilità dei costi adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione almeno a **ciascuno degli aspetti specificati all' Allegato B - Tabella 1 - Sezione B: "Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni"**, ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati.

L'Autorità considererà tale documentazione come riservata.

Per la contabilità regolatoria relativa all'anno 2014, il termine di presentazione all'Autorità della relativa documentazione è fissato, in analogia a quanto previsto alla misura 58, al 12 marzo 2016. In sede di prima applicazione, l'Autorità valuterà l'accogliibilità dell'impiego, ai fini dell'allocatione dei costi ai servizi, di metodi parametrici/estimativi, in luogo del puntuale utilizzo di sistemi di contabilità analitica.

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

Il Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria" deve essere corredato da una "Relazione sulla verifica delle risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria adottato dell'operatore di impianto ai sensi delle disposizioni dell'Autorità di regolazione dei Trasporti", redatta da una società di revisione indipendente dal GI e attestante la conformità del suddetto documento alle disposizioni emanate dall'Autorità di regolazione dei Trasporti in tema di Contabilità regolatoria (c.d. "**Certificazione**"). L'Autorità considererà tale Relazione come riservata.

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

Al fine di assicurare una adeguata trasparenza sulle condizioni di offerta, tutti gli Operatori di impianto devono pubblicare sul proprio sito internet una relazione contenente:

- a) una rendicontazione dei costi e dei ricavi dell'anno base, nonché dei volumi di servizi erogati;
- b) il listino dei corrispettivi per il successivo orario di servizio e il livello di utilizzo previsto per l'impianto;
- c) un documento metodologico che illustri le modalità con cui sono stati determinati i corrispettivi richiesti nell'ambito del periodo tariffario, con riferimento sia all'evoluzione prevista dei costi, dell'inflazione e del livello di utilizzo dell'impianto, sia alle scelte di articolazione delle tariffe applicate.

TITOLO V. ENTRATA IN VIGORE

Capo X. Periodo transitorio

Misura 58 Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni

In previsione dell'entrata a regime, in maniera compiuta e definitiva, dei principi ed i criteri definiti per il Sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità fissa le seguenti modalità di regolazione economica transitorie per il primo periodo tariffario 2016 – 2021, valide a partire dal 1 gennaio 2016:

- 1) prima fase (transitoria): dal **1 gennaio 2016** al **9 giugno 2017**;
- 2) seconda fase (a regime): dal **10 giugno 2017** al **9 dicembre 2021**.

Tali fasi sono caratterizzate da quanto segue:

- a) il primo periodo tariffario ha lunghezza maggiore di un anno rispetto a quella prevista a regime: la sua estensione comprende quindi gli anni dal **2016** al **2021**, con durata sessennale ($T_1 - T_6$);
- b) sono identificati come **anno base** (T_{-1}) il **2014** ed **anno ponte** (T_0) il **2015**;
- c) il termine per la **presentazione all'Autorità**, da parte del Gestore, del nuovo **sistema tariffario 2016-2021**, corredato di tutta la documentazione prevista alla misura 4, viene anticipato al **12 marzo 2016**;
- d) di conseguenza, il termine per la **verifica di conformità dell'Autorità** viene anticipato al **30 maggio 2016**;
- e) 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**.
- f) 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;
- g) 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 dal Governo nazionale alle Camere nel mese di aprile 2015.

Tenendo presente che il pedaggio a regime (2017 e anni successivi) è fondato sulla Contabilità Regulatoria all'anno base 2014 (T_{-1}), con estrapolazione dei 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:

- i. 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;
- ii. 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 Regulatoria 2014 e sulla sua dinamica temporale.

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 GI o delle IF) dei

maggiori/minori introiti inerenti all'applicazione del regime tariffario provvisorio per il periodo **dal 1 gennaio 2016 al 9 giugno 2017**.

$P_{tot,2017-2021}$ **percordanze 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.

Misura 59 **Adeguamento del GI al meccanismo dei Costi Diretti**

Relativamente alla determinazione del canone relativo al PMdA effettuata avendo come riferimento i *Costi Diretti*, così come definiti alla Misura 7, il comma 4 dell'art. 17 del D.Lgs. 112/2015 specifica che *"Il gestore dell'infrastruttura può comunque decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detto atto di esecuzione"* [n.d.r.: il Regolamento di esecuzione (CE) 2015/909].

Qualora il GI intenda avvalersi di tale possibilità, si applicheranno le seguenti misure transitorie:

- a) contestualmente alla presentazione della proposta di canoni, di cui alla Misura 4, per il primo periodo tariffario, il GI dovrà comunicare all'Autorità i termini e l'eventuale gradualità dell'adeguamento alla nuova modalità di calcolo dei Costi Diretti;
- b) per il periodo intercorrente fra l'avvio del periodo tariffario (1 gennaio 2016) ed il termine indicato dal GI di cui al punto a), la componente *Costi Diretti* verrà calcolata, in via presuntiva, partendo dal dato dell'*Efficient Total Cost* ed applicando ad esso la seguente formula:

$$C_d = \mu \cdot C_{nt}$$

dove:

C_d *Costi Diretti*: costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;

C_{nt} costi netti totali efficientati (*Efficient total cost*) afferenti ai servizi del PMdA;

μ coefficiente di stima dei costi diretti sui costi totali netti efficientati, adottato dal GI sulla base delle informazioni analitiche relative alle proprie attività, nel rispetto dei principi di pertinenza e ragionevolezza; le analisi e le motivazioni relative alla scelta del valore del parametro μ dovranno essere sottoposte all'Autorità nell'ambito della verifica di conformità di cui alla Misura 4.

- c) l'implementazione, eventualmente graduale, delle nuove modalità di calcolo dei Costi Diretti, adottata dal GI e comunicata secondo quanto stabilito alla lettera a), dovrà costituire oggetto di una revisione tariffaria straordinaria, secondo modalità e tempi da concordare con l'Autorità.

ALLEGATO A - CONTABILITA' REGOLATORIA DEL GI

Tabella 1

Rendicontazioni di separazione contabile e informazioni da comunicarsi annualmente all'Autorità

Obbligazioni in capo al GI	Riferimenti normativi generali e specifici	Aree di applicazione	
Sezione A "Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniali" (°)	In via generale: Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b)	Processi industriali di competenza del GI	Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA)
Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e rendiconto patrimoniale secondo la struttura di cui al Prospetto SC1 .	Art. 16.2 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 e Allegato 4 punto 1.a del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI	
Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e rendiconto patrimoniale secondo la struttura di cui al Prospetto SC2 .	Art. 16.2 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 e Allegato 4 punto 1.a del D.Lgs. 112/2015		<input checked="" type="checkbox"/>
Prospetto di riconciliazione tra il prospetto SC1 ed il Bilancio civilistico.	Art. 16.2 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 e Allegato 4 punto 1.a del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/>	
Rendiconto dei flussi finanziari relativi al "regime" di cui all'art. 17 comma 6 del D.Lgs. 112/2015 (per tener conto degli effetti ambientali), con evidenziazione: a) dell'importo totale dei <i>bonus</i> concessi per carri ammodernati, treni a bassa rumorosità e carri e locomotive a rumorosità molto bassa; b) dell'importo totale dei <i>malus</i> raccolti.	Artt. 8, 9 e 7.3 del Regolamento (UE) 2015/429 del 13 marzo 2015; Art. 37.13 ed Allegato 4 , punto 2.b del D.Lgs. 112/2015		<input checked="" type="checkbox"/>
Sezione B. "Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni" (^)	In via generale: Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b); D.Lgs. 112/2015 , Allegato IV, punto 3 f)	Processi industriali di competenza del GI	Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA)
Evidenziazione delle diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi in modo da poter monitorare i canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 2.a del D.Lgs. 112/2015 ,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Metodologia seguita per ripartire i costi totali fra le diverse attività e meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 1.d del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 16.2 del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI	<input checked="" type="checkbox"/>
Metodologia seguita per attribuire i ricavi ai singoli processi e servizi, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 1.c del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 16.2 del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI	<input checked="" type="checkbox"/>
Metodologia seguita per determinare i valori dei costi direttamente attribuibili per il Pacchetto minimo di accesso e valutazione quantitativa secondo la struttura di cui al Prospetto CD1 .	Art. 17.4 del D.Lgs. 112/2015 ; Regolamento di esecuzione (UE)2015/909 della Commissione sulle modalità di calcolo dei costi diretti; Art.37.13 ed Allegato 4 punto 2.a del D.Lgs. 112/2015		<input checked="" type="checkbox"/>

Obbligazioni in capo al GI	Riferimenti normativi generali e specifici	Aree di applicazione	
Metodologia seguita per l'identificazione delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali.	Art. 16.1 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 del D.Lgs. 112/2015 ;	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI	
Metodologia seguita per l'attribuzione [di quota parte] delle eccedenze provenienti dalle altre attività commerciali ai ricavi del Pacchetto minimo di accesso.	Art. 16.1 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 del D.Lgs. 112/2015 ;		<input checked="" type="checkbox"/>
Metodologia seguita per determinare i valori dei coefficienti di maggiorazione al fine del pieno recupero dei costi totali per il Pacchetto minimo di accesso.	Art. 18.2 e 18.3 del D.Lgs. 112/2015		<input checked="" type="checkbox"/>
Metodologia seguita per determinare i valori delle immobilizzazioni e degli ammortamenti afferenti ai "Costi a lungo termine" per Progetti di investimento specifici ai sensi dell' art. 18.8 del D.Lgs. 112/2015 ed evidenziazione dei relativi valori.	Art. 18.8 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 del D.Lgs. 112/2015 ;		<input checked="" type="checkbox"/>
Evidenziazione delle categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra le diverse attività.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 1.c del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI	<input checked="" type="checkbox"/>
Informazioni dettagliate sulle singole fonti e sugli utilizzi dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa dei settori, al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati, in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro sia rispettato.	Art. 37.13 ed Allegato 4, punto 1.b del D.Lgs. 112/2015 Art. 6. par 4 della Direttiva Recast	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Dati dettagliati sulle partite infragruppo fra GI e società appartenenti al medesimo gruppo cui appartiene il GI.	Art. 37.13 ed Allegato 4, punto 1.e del D.Lgs. 112/2015		<input checked="" type="checkbox"/>
Informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei corrispettivi versati per il servizio, con dati disaggregati sui volumi di traffico e sugli introiti pagati dai singoli clienti, con una certificazione indipendente relativa al sistema di consuntivazione dei volumi di traffico in termini di veridicità dei dati e della loro congruenza rispetto ai dati contabili.	Art. 37.13 ed Allegato 4 , punto 2.b del D.Lgs. 112/2015		<input checked="" type="checkbox"/>
Informazioni sui Costi e ricavi del Pacchetto minimo di accesso per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).	Art. 37.13 e Allegato 4 del D.Lgs. 112/2015 , punto 2.c		<input checked="" type="checkbox"/>
Dichiarazioni a) sui risultati finanziari; b) di spesa riepilogativa; c) delle spese di manutenzione; d) delle spese di gestione;	Art. 37.13 e Allegato 4 del D.Lgs. 112/2015 , punto 3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
(*) Rendiconti di Separazione Contabile da includere nel Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria"			
(^) Aspetti da trattare nell'ambito del Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria"			

Prospetto SC1

Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI (*)

A) Prospetto di Conto Economico

	Circolazione		Infrastruttura		Navigazione		Safety		Security		Gestione Patrimonio		TOTALE	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
Pedaggio														
Altri ricavi da Servizi														
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio														
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private														
Altri proventi														
Totale ricavi operativi														
Costo del personale														
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci														
Costi per servizi														
Costi per godimento beni di terzi														
Altri costi operativi														
Costi per lavori interni capitalizzati														
Totale costi operativi														
Risultato operativo lordo (EBITDA)														
Ammortamenti														
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore														
Accantonamenti														
Risultato al lordo del costo del capitale impiegato														
Costo del capitale impiegato														
Risultato al netto del costo del capitale impiegato														
WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del capitale impiegato														

B) Prospetto di stato patrimoniale

	Circolazione		Infrastrut- tura		Navigazione		Safety		Security		Gestione Patrimonio		TOTALE	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
ATTIVITÀ														
Immobili, impianti e macchinari														
Investimenti immobiliari														
Attività immateriali														
Attività per imposte anticipate														
Partecipazioni														
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)														
Crediti commerciali non correnti														
Altre attività non correnti														
Totale attività non correnti														
Rimanenze														
Contratti di costruzione														
Crediti commerciali correnti														
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)														
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti														
Crediti tributari														
Altre attività correnti														
Totale attività correnti														
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione														
TOTALE ATTIVITÀ														
PASSIVITÀ														
Finanziamenti a medio/lungo termine														
TFR e altri benefici ai dipendenti														
Fondi rischi e oneri														
Passività per imposte differite														
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)														
Debiti commerciali non correnti														
Altre passività non correnti														
Totale passività non correnti														
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine														
Debiti commerciali correnti														
Debiti per imposte sul reddito														
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)														
Altre passività correnti														
Totale passività correnti														
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione														
TOTALE PASSIVITÀ														
TOTALE CAPITALE IMPIEGATO														

(*) La documentazione metodologica relativa a tale prospetto dovrà includere la lista e la descrizione dei Processi, la lista e la descrizione dei Servizi inclusi in ciascun Processo, la lista e la descrizione delle attività (o macroattività) afferenti a ciascun Processo, nonché eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente.

Prospetto SC2

Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA).

A) Prospetto di Conto Economico

	Circolazione		Infrastruttura		Navigazione		Totale PMdA	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
Pedaggio								
Altri ricavi da Servizi								
Ricavi da Contratto di Programma o di Servizio								
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Altri proventi								
Eccedenze da altre attività commerciali								
Totale ricavi operativi								
Costo del personale								
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci								
Costi per servizi								
Costi per godimento beni di terzi								
Altri costi operativi								
Costi per lavori interni capitalizzati								
Totale costi operativi								
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio								
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Risultato operativo lordo (EBITDA)								
Ammortamenti								
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore								
Accantonamenti								
Risultato al lordo del costo del capitale impiegato								
Costo del capitale impiegato								
Risultato al netto del costo del capitale impiegato								
WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del capitale impiegato								

B) Prospetto di stato patrimoniale

	Circolazione		Infrastruttura		Navigazione		Totale PMdA	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
ATTIVITÀ								
Immobili, impianti e macchinari (*)								
Investimenti immobiliari								
Attività immateriali								
Attività per imposte anticipate								
Partecipazioni								
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)								
Crediti commerciali non correnti								
Altre attività non correnti								
Totale attività non correnti								
Rimanenze								
Contratti di costruzione								
Crediti commerciali correnti								
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)								
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti								
Crediti tributari								
Altre attività correnti								
Totale attività correnti								
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione								
TOTALE ATTIVITÀ								
PASSIVITÀ								
Finanziamenti a medio/lungo termine								
TFR e altri benefici ai dipendenti								
Fondi rischi e oneri								
Passività per imposte differite								
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)								
Debiti commerciali non correnti								
Altre passività non correnti								
Totale passività non correnti								
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine								
Debiti commerciali correnti								
Debiti per imposte sul reddito								
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)								
Altre passività correnti								
Totale passività correnti								
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione								
TOTALE PASSIVITÀ								
TOTALE CAPITALE IMPIEGATO								

(*) al netto dei contributi pubblici in conto impianto, in conformità con i principi contabili internazionali IAS/IFRS adottati.

N.B. La documentazione metodologica relativa a tale prospetto dovrà includere la lista e la descrizione dei servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso, la lista e la descrizione delle attività (o macroattività) afferenti, nonché eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente.

Prospetto CD1

Valutazione quantitativa dei costi direttamente attribuibili per il Pacchetto minimo di accesso

A) Prospetto di Conto Economico

	Circolazione			Totale PMdA	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
<i>Costo del personale per manutenzioni direttamente legate alla prestazione del servizio ferroviario</i>								
<i>Costo del personale necessario per mantenere aperto un tratto particolare di linea se il richiedente chiede di effettuare un servizio ferroviario specifico al di fuori del normale orario di apertura di questa linea</i>								
<i>Costo del personale necessario per l'assegnazione delle tracce ferroviarie e dell'orario nella misura in cui sono direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario</i>								
<i>Costo del personale per manutenzione della linea aerea di contatto o del terzo binario elettrificato o di entrambi e dei componenti della linea aerea direttamente legata alla prestazione del servizio ferroviario;</i>								
<i>Costo del personale per altre prestazioni direttamente legate alla prestazione del servizio ferroviario</i>								
<i>Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci per sostituzione della linea aerea di contatto o del terzo binario elettrificato o di entrambi e dei componenti della linea aerea direttamente legata alla prestazione del servizio ferroviario;</i>								
<i>Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci per interventi direttamente legati all'infrastruttura e alla prestazione del servizio ferroviario;</i>								
<i>Costi per servizi di manutenzione direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario</i>								
<i>Costi dell'infrastruttura di scambio, compresi i dispositivi d'armamento, che è esposta ad usura in ragione del servizio ferroviario</i>								
<i>Ammortamenti determinati in base all'usura reale dell'infrastruttura imputabile alla prestazione del servizio ferroviario</i>								
<i>Altri costi, precedentemente non considerati, direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario</i>								

ALLEGATO B - CONTABILITA' REGOLATORIA DELL'OPERATORE DI IMPIANTO

Tabella 1

Rendicontazioni di separazione contabile e informazioni da comunicarsi annualmente all'Autorità

Obbligazioni in capo all'operatore di impianto	Riferimenti normativi generali e specifici	Area di applicazione
Sezione A: "Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniali"	In via generale: Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b)	Servizi offerti dall'Operatore di Impianto
Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e rendiconto patrimoniale secondo la struttura di cui alla Tabella RC1.	Art. 16.2 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 e Allegato 4 punto 1.a del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Servizi offerti
Tabella di riconciliazione con il Bilancio civilistico.	Art. 16.2 del D.Lgs. 112/2015 ; Art. 37.13 e Allegato 4 punto 1.a del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/>
Sezione B. "Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni"	In via generale: Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b); D.Lgs. 112/2015 , Allegato IV, punto 3 f)	Servizi offerti dall'Operatore di Impianto
Documento metodologico che illustri le modalità con cui sono stati determinati i corrispettivi richiesti nell'ambito del periodo tariffario, con riferimento sia all'evoluzione prevista dei costi, dell'inflazione e del livello di utilizzo dell'impianto, sia alle scelte di articolazione delle tariffe effettuate.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 2.b del D.Lgs. 112/2015 ,	<input checked="" type="checkbox"/>
Evidenziazione delle diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi in modo da poter monitorare le tariffe dei servizi.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 2.a del D.Lgs. 112/2015 ,	<input checked="" type="checkbox"/>
Metodologia seguita per ripartire i costi totali fra le diverse attività e meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 1.d del D.Lgs. 112/2015 ;	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Servizi offerti dall'Operatore di Impianto
Evidenziazione delle categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra le diverse attività.	Art. 37.13 ed Allegato 4 punto 1.c del D.Lgs. 112/2015	<input checked="" type="checkbox"/> Per ciascuno dei Servizi offerti dall'Operatore di Impianto
Informazioni dettagliate sulle singole fonti e sugli utilizzi dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa dei settori al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati, in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro sia rispettato.	Art. 37.13 ed Allegato 4, punto 1.b del D.Lgs. 112/2015 Art. 6. par 4 della Direttiva Recast	<input checked="" type="checkbox"/>
Dati dettagliati sulle partite infragruppo.	Art. 37.13 ed Allegato 4, punto 1.e del D.Lgs. 112/2015	

Prospetto RC1

Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Servizi di competenza dell'Operatore di impianto

A) Prospetto di Conto Economico

	Servizio 1		Servizio 2		Servizio ...		Servizio N	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
Pedaggio								
Altri ricavi da Servizi								
Ricavi da Contratto di Programma o di Servizio								
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Altri proventi								
Eccedenze da altre attività commerciali								
Totale ricavi operativi								
Costo del personale								
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci								
Costi per servizi								
Costi per godimento beni di terzi								
Altri costi operativi								
Costi per lavori interni capitalizzati								
Totale costi operativi								
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio								
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Risultato operativo lordo (EBITDA)								
Ammortamenti								
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore								
Accantonamenti								
Risultato al lordo del costo del capitale impiegato								
Costo del capitale impiegato								
Risultato al netto del costo del capitale impiegato								
WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del capitale impiegato								

B) Prospetto di stato patrimoniale

	Servizio 1		Servizio 2		Servizio ...		Servizio N	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
ATTIVITÀ								
Immobili, impianti e macchinari								
Investimenti immobiliari								
Attività immateriali								
Attività per imposte anticipate								
Partecipazioni								
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)								
Crediti commerciali non correnti								
Altre attività non correnti								
Totale attività non correnti								
Rimanenze								
Contratti di costruzione								
Crediti commerciali correnti								
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)								
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti								
Crediti tributari								
Altre attività correnti								
Totale attività correnti								
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione								
TOTALE ATTIVITÀ								
PASSIVITÀ								
Finanziamenti a medio/lungo termine								
TFR e altri benefici ai dipendenti								
Fondi rischi e oneri								
Passività per imposte differite								
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)								
Debiti commerciali non correnti								
Altre passività non correnti								
Totale passività non correnti								
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine								
Debiti commerciali correnti								
Debiti per imposte sul reddito								
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)								
Altre passività correnti								
Totale passività correnti								
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione								
TOTALE PASSIVITÀ								
TOTALE CAPITALE IMPIEGATO								