

**Schema di atto di regolazione**

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

## SOMMARIO

Nota di lettura .....	4
<b>TITOLO I. ASPETTI GENERALI .....</b>	<b>5</b>
Capo I. Principi e criteri di imposizione dei Canoni .....	5
Misura 1 Oggetto della regolazione .....	5
Misura 2 Modello Regolatorio .....	5
Misura 3 Periodo tariffario.....	5
Misura 4 Procedimento di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi ai principi e criteri dell'Autorità.....	6
<b>TITOLO II. REGOLAZIONE ECONOMICA – PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (PMdA) .....</b>	<b>7</b>
Capo II. Aspetti generali della regolazione del PMdA .....	7
Misura 5 Ambito di applicazione.....	7
Misura 6 Principio di correlazione ai costi .....	7
Misura 7 Modello Regolatorio: costi diretti .....	8
Misura 8 Modello Regolatorio: tariffa media unitaria .....	8
Misura 9 Modello Regolatorio: modulazione tariffaria .....	9
Misura 10 Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni .....	9
Capo III. Costing del PMdA .....	10
Misura 11 Categorie di costi ed equilibrio economico del GI .....	10
Misura 12 Periodo temporale di riferimento dei costi.....	10
Misura 13 I Costi Diretti, ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.....	10
Misura 14 I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria.....	11
Misura 15 Perimetro dei costi operativi (Opex) .....	11
Misura 16 Perimetro dei costi di capitale (capex): Valore netto contabile delle immobilizzazioni.....	11
Misura 17 Perimetro dei costi di capitale (capex): Ammortamenti .....	12
Misura 18 Costi di capitale (capex): Capitale Investito Netto (CIN) .....	12
Misura 19 Costi di capitale (capex): Valore residuo dell'infrastruttura .....	13
Misura 20 Costi di capitale (capex): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto .....	13
Capo IV. Pricing del PMdA .....	15
Misura 21 Correlazione ai costi.....	15
Misura 22 Componenti del canone .....	16
Misura 23 Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio.....	17
Misura 24 Segmenti di mercato .....	18
Misura 25 Riclassificazione della rete ferroviaria.....	19
Misura 26 Definizione delle fasce orarie di servizio.....	19
Misura 27 Composizione del pedaggio .....	19
Misura 28 Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio.....	20
Misura 29 Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio.....	21
Misura 30 Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio.....	23
Misura 31 Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato .....	24
Misura 32 Strumenti di verifica.....	24
Misura 33 Profit sharing.....	24
Misura 34 Forme di incentivo .....	25
<b>TITOLO III. REGOLAZIONE ECONOMICA – ALTRI SERVIZI .....</b>	<b>26</b>
Capo V. Aspetti generali .....	26
Misura 35 Finalità della regolazione .....	26

Misura 36	Ambito di applicazione.....	26
Misura 37	Livello di concorrenza nell'offerta dei Servizi .....	27
Misura 38	Tipologia di operatore di impianto .....	27
Misura 39	Metodologia regolatoria .....	27
Misura 40	Periodo tariffario.....	27
Misura 41	Termine di preavviso per variazione dei corrispettivi .....	28
Misura 42	Dinamica dei corrispettivi .....	28
Capo VI.	Costing .....	29
Misura 43	Costo di fornitura e profitto ragionevole .....	29
Misura 44	Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing .....	29
Misura 45	Valori di riferimento per il calcolo dei costi di capitale .....	29
Misura 46	Aliquote di ammortamento e vite utili.....	30
Capo VII.	Pricing .....	30
Misura 47	Correlazione ai costi.....	30
Misura 48	Possibili opzioni in termini di Criteri di regolazione dei prezzi .....	30
<b>TITOLO IV. CONTABILITA' REGOLATORIA.....</b>		<b>31</b>
Capo VIII.	Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile - PMdA .....	31
Misura 49	Criteri di Contabilità regolatoria .....	31
Misura 50	Rendiconti di Separazione Contabile .....	31
Misura 51	Fornitura di Documentazione all'Autorità .....	32
Misura 52	Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria .....	32
Capo IX.	Criteri per la redazione della contabilità regolatoria e la separazione contabile – Altri servizi .....	33
Misura 53	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Criteri di Contabilità dei Costi.....	33
Misura 54	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Rendiconti di Separazione Contabile .....	33
Misura 55	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all'Autorità.....	33
Misura 56	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A: Altri obblighi .....	33
Misura 57	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A e B.....	34
<b>TITOLO V. ENTRATA IN VIGORE.....</b>		<b>35</b>
Capo X.	Periodo transitorio .....	35
Misura 58	Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni.....	35
Misura 59	Adeguamento del GI al meccanismo dei <i>Costi Diretti</i> .....	35
<b>ALLEGATO A- CONTABILITA' REGOLATORIA DEL GI .....</b>		<b>37</b>
Tabella 1.....		37
Prospetto SC1.....		39
Prospetto SC2.....		41
Prospetto CD1.....		43
<b>ALLEGATO B - CONTABILITA' REGOLATORIA DELL'OPERATORE DI IMPIANTO .....</b>		<b>44</b>
Tabella 1.....		44
Prospetto RC1 .....		45

## Nota di lettura

La **Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014** ha previsto all'art. 2 comma 1 di avviare uno specifico procedimento, da concludersi entro il 30 settembre 2015, finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio (canoni) per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, inter alia:

- correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici;
- opportunamente parametrato e modulato;
- orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione e separazione contabile;
- sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione.

Con la successiva **Delibera n. 86/2014 del 18 dicembre 2014**, l'Autorità ha stabilito che, stante la complessità e la numerosità delle tematiche, la predisposizione di uno Schema di Provvedimento (da sottoporre a Consultazione Pubblica orientativamente nei mesi di giugno/luglio 2015) dovesse avvenire all'esito dei seguenti atti:

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

Con tale Delibera l'Autorità ha contestualmente proceduto a pubblicare il testo della *Call for Inputs*, con Questioni su alcune specifiche tematiche, utili al fine di procedere alla definizione di criteri:

- per la determinazione del canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (servizi del c.d. **"Pacchetto Minimo di Accesso"** o PMdA), e
- per la determinazione delle tariffe dei **Servizi** non ricompresi nel canone stesso, qualora regolamentati sul prezzo.

All'esito della pubblicazione, sono pervenute Osservazioni da parte dei soggetti interessati (Imprese ferroviarie, Regioni e Gestore della infrastruttura ferroviaria - GI) e da parte delle Associazioni rappresentative di settore.

Anche sulla base di quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti nell'ambito della *Call for Inputs*, l'Autorità, in virtù delle specifiche competenze ad essa attribuite dalla propria legge istitutiva, ha predisposto il presente schema di atto di regolazione, contenente un set di misure per la disciplina uniforme di aspetti regolatori in coerenza con i **principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, di cui alla Direttiva 2012/34/UE e di cui al D.Lgs. 112/2015 di recepimento della medesima.

Lo schema di atto si compone di 60 Misure, collocate in 10 Capi, all'interno di 5 Titoli:

1. Aspetti generali;
2. Regolazione economica – pacchetto minimo di accesso;
3. Regolazione economica – altri servizi;
4. Contabilità regolatoria;
5. Entrata in vigore.

Lo schema è corredato da 2 allegati, recanti informazioni tecniche di dettaglio, che costituiscono parte integrante dello stesso.

## 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 delle infrastrutture ferroviarie (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" o PMdA)
- b) i canoni ed i corrispettivi dei Servizi 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 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 del Periodo tariffario considerato;
- b) deve essere effettuata a partire dai costi del c.d. **Anno base**, ovvero dell'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base il GI o l'operatore di impianto abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata;
- c) deve avvenire durante il c.d. **Anno ponte**, ovvero durante l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI o l'operatore di impianto provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e, per quanto riguarda il GI, alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete.

#### Misura 4 Procedimento di verifica della conformità dei canoni e dei corrispettivi 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;
- in quanto operatore di impianto, relativamente alla determinazione dei canoni e dei corrispettivi relativi ai servizi da esso gestiti;

L'Autorità prevede l'adozione di un apposito **procedimento di verifica di conformità** della proposta tariffaria del GI 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.

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

Nella situazione "a regime", il procedimento si articola nelle seguenti fasi:

- A.** Ai fini della verifica di conformità, entro **fine maggio** dell'anno ponte  $t_0$ , il GI presenta all'Autorità la **proposta di revisione tariffaria** per gli anni da  $t_1$  a  $t_n$ , che sarà corredata della seguente documentazione, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:
- a. relazione illustrativa delle scelte adottate in materia di: perimetrazione e allocazione dei costi, evoluzione del traffico, applicazione dei principi e criteri di calcolo delle tariffe e dei corrispettivi;
  - b. contabilità regolatoria certificata, redatta sulla base degli schemi previsti dall'Autorità, relativa all'anno base ( $t_{-1}$ ) del periodo tariffario, con relativa documentazione di dettaglio (inclusiva dell'Elenco delle attività e delle immobilizzazioni sottostanti i servizi regolati);
  - c. evidenza all'anno base dei costi totali (compresi ammortamenti e remunerazione del capitale, calcolati secondo i principi e criteri dell'Autorità) allocati alle singole attività regolate (PMdA, altri servizi);
  - d. per il Pacchetto Minimo di Accesso, evidenza all'anno base dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (costi diretti), ai sensi del Reg.(UE) 2015/909;
  - e. proposta di dinamica dei costi totali e dei costi diretti per l'intero periodo tariffario (calcolata secondo i principi e i criteri dell'Autorità ed in conformità alla normativa europea);
  - f. consuntivo di traffico o di livello di utilizzo degli impianti per l'anno base  $t_{-1}$ , in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nella proposta tariffaria;
  - g. previsioni di traffico sulla rete ferroviaria e di livello di utilizzo degli impianti per l'anno ponte e per l'intero periodo tariffario ( $t_0$ , da  $t_1$  a  $t_n$ );
  - h. calcolo, per l'intero periodo tariffario, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio ed eventualmente per ogni tipologia di rete e fascia oraria, sulla base dei principi e criteri dettati dall'Autorità;
  - i. simulazione degli effetti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario sui costi per le Imprese Ferroviarie, sulla base del traffico e di livello di utilizzo degli impianti consuntivato all'anno base, e confronto con il sistema vigente;
  - j. eventuali meccanismi di incentivazione del traffico che si intende adottare e relative motivazioni.
- B.** Entro il **secondo sabato di settembre** dell'anno ponte  $t_0$ , l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche sulla proposta del GI, attesta con propria delibera la conformità del nuovo sistema tariffario ai principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e autorizza la pubblicazione del nuovo sistema tariffario sul sito web del GI. Tale adempimento costituisce il momento in cui la proposta tariffaria viene resa pubblica, la cui scadenza anticipa di 3 mesi la pubblicazione del PIR da parte del GI;
- C.** Entro il **secondo sabato di dicembre** dell'anno ponte  $t_0$ , il GI pubblica il proprio Prospetto Informativo della Rete (PIR) nel rispetto delle scadenze previste dalla Direttiva 2012/34/UE e dalla normativa italiana di suo recepimento per tale documento, includendo nello stesso il nuovo sistema tariffario.
- D.** Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il **primo gennaio** dell'anno  $t_1$ , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale.

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

### **Capo II. Aspetti generali della regolazione del PMdA**

#### **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;
- 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 (ECTS), ai sensi dell'art. 18.9 del D.Lgs. 112/2015 ;
- f) 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 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 operativi 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;

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

$C_a$  Ammortamenti relativi al valore netto contabile delle attività sottostanti i servizi del PMdA, determinato al

netto dei contributi statali;

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

Da essa deriva che:

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

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

- costi operativi pertinenti ed efficientati, come evidenziato nella Misura 10, al netto dei seguenti valori, stabiliti anch'essi nella misura riferibile ai servizi del PMdA: (i) contributi statali definiti nei Contratti di Programma, (ii) entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, (iii) eccedenze provenienti da altre attività commerciali;
- ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti;
- remunerazione del capitale autofinanziato pertinente.

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

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

dove:

- $C_d$  Costi diretti: costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;  
 $C_{nt}$  costi netti totali efficientati (*Efficient total cost*) afferenti i servizi del pacchetto minimo di accesso;  
 $C_{na}$  costi, considerati non ammissibili, elencati nell'articolo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.

#### 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 G.I. deve provvedere, a seguito di una opportuna consultazione delle I.F., a definire la previsione delle unità di traffico relative al 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 Regolatorio: modulazione tariffaria

A partire dalla tariffa media unitaria di riferimento, il GI dovrà determinare le tariffe unitarie effettive applicate ai vari segmenti di mercato (o ad altre "dimensioni" del servizio), attraverso l'adozione di opportuni criteri di modulazione, secondo la seguente formula generale:

$$T_{s,t} = T_{m,t} \cdot (K_1 \cdot K_2 \cdot K_{...} \cdot K_n)$$

dove:

$T_{s,t}$	Tariffa specifica unitaria relativa al segmento di mercato (o ad altre "dimensioni" del servizio), all'anno $t$ ;
$T_{m,t}$	Tariffa media unitaria di riferimento, all'anno $t$ ;
$K_1 \dots K_n$	coefficienti di modulazione del pedaggio.

#### Misura 10 Modello Regolatorio: 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 unitari** non risulti superiore ai valori calcolati, partendo dalla quantificazione all'anno precedente, secondo il seguente procedimento:

- calcolo costi operativi unitari all'anno  $(t - 1)$

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

- calcolo dinamica dei costi operativi unitari tra anno  $(t - 1)$  e anno  $t$

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

dove:

$C_{o,u,t}$	Costo operativo per unità di traffico all'anno $t$ ;
$C_{o,u,(t-1)}$	Costo operativo per unità di traffico all'anno $(t - 1)$ ;
$C_{o,(t-1)}$	Costo operativo complessivo all'anno $(t - 1)$ ;
$P_t$	Unità di traffico previste per l'anno $t$ ;
$P_{(t-1)}$	Unità di traffico previste per l'anno $(t - 1)$ ;
$I_{(t-1)}$	tasso di inflazione programmata per l'anno $(t - 1)$ risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati all'anno ponte.
$X$	obiettivo di tasso di efficientamento annuo;

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.

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

- b) Il valore delle **immobilizzazioni autofinanziate**, 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:

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

dove:

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

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

$L_{ic,(t-1)}$  Lavorazioni in corso che sono entrate in esercizio nel corso dell'anno  $(t - 1)$ ;

$V_{(t-1)}$  Altre immobilizzazioni che sono 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  $(t - 1)$ ;

### 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 consuntivo, con riferimento all'Anno Base del Periodo tariffario;
- nella loro dinamica evolutiva all'interno 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 residui dell'infrastruttura ferroviaria

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 gli *Efficient Total Cost* ed i *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).

#### **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 gli *Efficient Total Cost* e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i *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, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti, aumentati da eventuali incrementi (tra cui migliorie e manutenzioni di natura straordinaria) o diminuiti per perdite di valori, 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 non potrà invece comprendere:
  - le spese incrementative, non ancora effettivamente sostenute, 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), 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, 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 M.E.F. (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.

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

Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli *Efficient Total Cost* e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i *Costi Diretti*, le quote di ammortamento dovranno continuare ad essere determinate da parte del GI, nel rispetto delle norme vigenti e dai 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 M.E.F., fatta eccezione per gli incrementi di produzione correlati alle spese descritte alla lettera f) della precedente Misura 16, che andranno dedotti dal totale.

Gli ammortamenti afferenti il valore netto contabile delle immobilizzazioni descritte alla lettera f) della precedente Misura 16, dovranno essere evidenziati separatamente e 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 gli *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 f) 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..

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

- potranno essere adottate soltanto in casi eccezionali;
- potranno essere esercitate solo nell'ambito dei criteri di valutazione indicati dal legislatore;
- 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  $P$  eguale alla media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per ciascun anno del Periodo tariffario risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte della dinamica tariffaria.

#### PROSPETTO DI CALCOLO DEL WACC

<b>1</b>	$g$	D/(D+E)
<b>2</b>	$(1 - g)$	E/(D+E)
<b>3</b>	$r_{fr}$	Risk free rate
<b>4</b>	$p_d$	Premio al debito
<b>5</b>	$r_d = r_{fr} + p_d$	costo ammesso del capitale di debito
<b>6</b>	$erp$	Equity risk premium
<b>7</b>	$\beta_e$	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 programmata
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), la media dei dati dei principali GI giapponesi (East Japan Railway co., Central Japan Railway co., West Japan Railway co.) 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 internazionale;
- 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'allocatione 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  $r_{fr}$ .

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 (valore medio ultimi 12 mesi) e dallo spread medio applicato per categorie similari di rating (nel medesimo periodo).

Saranno considerati inoltre:

- gli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi (interest rate swap);
- 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

$\beta_e$  equity beta (misura il 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  $\beta_e$  (equity beta) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne segue che il  $\beta_e$  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 **0,68**.

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 pertinenti ed efficienti costi 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:

- 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;
- 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).
- gli eventuali **costi relativi alla scarsità di capacità**, per sezioni identificabili dell'infrastruttura nei periodi di congestione, nonché quelli correlati agli effetti ambientali e quelli correlati alla incentivazione della introduzione del sistema ETCS ("European Train Control System");
- 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 d), determinati secondo le modalità descritte nella Misura 16, lettera f), e 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.

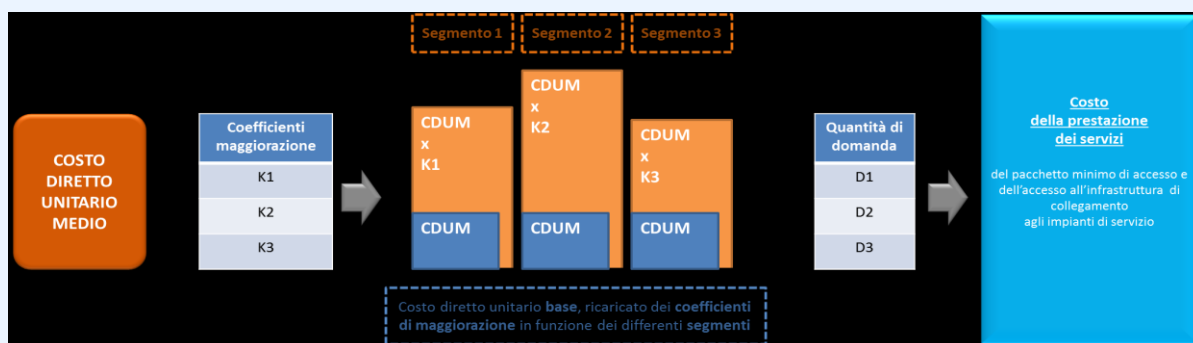
In merito a tale componente, il GI proporrà una modulazione dei costi medi in modo da tener conto dei diversi livelli di usura causati all'infrastruttura in base in relazione ad uno o più dei parametri indicati nell'art. 5 par. 2 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, e secondo i criteri definiti 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 componenti "C", il recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti, valutati con riferimento all'intera rete ed al netto dei pertinenti contributi pubblici come pianificati nell'ambito dei Contratti di Programma e dell'eventuale margine 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 del 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 a "modulare" 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*.




- c) 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;
- d) l'eventuale **componente C2**, per specifico materiale rotabile, correlata agli effetti ambientali causati dalla circolazione ferroviaria di tale materiale, fatta salva la neutralità economica per il GI, sancita dall'art. 7.3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429;



- e) 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.


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

Componente del canone	Descrizione componente	Criterio di tariffazione	Variabili da considerare
	<b>Costi Diretti</b>	<b>COST-BASED</b>	a) Massa complessiva convoglio b) Velocità massima materiale rotabile
	<b>Pieno recupero dei costi netti pertinenti efficienti del PMdA</b>	<b>MARKET-BASED</b>	a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmento di mercato)
	<b>Scarsità Effetti ambientali Incentivi ETCS</b>	<b>COST-BASED</b>	<b>C1)</b> Tipologia di rete, fascia oraria e periodo <b>C2)</b> Tipologia di materiale rotabile <b>C3)</b> Tipologia di materiale rotabile

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 16, lettera f), e 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
	<b>Maggiorazioni del canone</b>	<b>MARKET-BASED</b>	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:

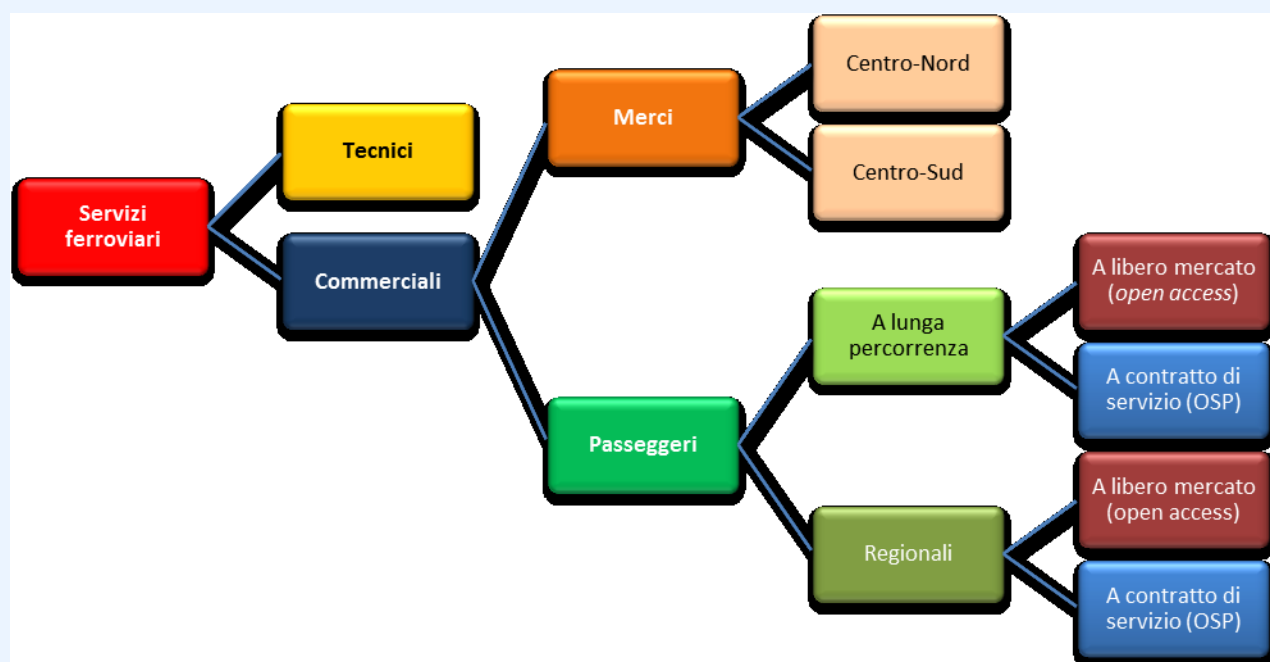
- SEMPLICITA'**: ciascuna componente di pedaggio dovrà essere caratterizzata da una **tariffa base fissa, unica**, corrispondente al costo medio ad essa pertinente. Partendo da tale tariffa media, con l'applicazione di pochi **coefficienti correttivi**, scelti dal GI in base a **classi di variabili** 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, fra l'altro, della *ability to pay* dei vari segmenti di mercato.
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:

Servizi commerciali (merci-passeggeri)	↔	Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.)
Trasporto Passeggeri	↔	Trasporto Merci
Trasporto passeggeri lunga percorrenza	↔	Trasporto passeggeri regionale
Trasporto passeggeri <i>open access</i>	↔	Trasporto passeggeri con OSP
Trasporto merci linee Centro-Nord	↔	Trasporto merci linee Centro-Sud

Sarà facoltà del GI aggiungere ulteriori binomi, motivandone la scelta sulla base di adeguate indagini relative alla

segmentazione del mercato dei servizi ferroviari.

## Misura 25 Riclassificazione della rete ferroviaria

Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà proporre 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.

Occorre in particolare considerare che, sul territorio nazionale, ai fini dei servizi ferroviari, non esiste di fatto una separata ed autonoma rete ad Alta Velocità, in quanto i treni che utilizzano l'infrastruttura oggi così definita, in realtà svolgono il servizio transitando anche su tratte oggi classificate come rete convenzionale, nonché attraversando i principali nodi metropolitani. Ciò impone il superamento della distinzione fra rete convenzionale e rete ad Alta Velocità e, di conseguenza, la riclassificazione della rete in ragione del livello di servizio offerto alle imprese ferroviarie.

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

<b>1</b>	<b>Rete metropolitana</b> , costituita dai principali nodi metropolitani nazionali;
<b>2</b>	<b>Rete a livello di servizio elevato</b> , costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità, dalle linee con velocità massima per il rango più elevato pari o superiore a 200 km/h, e dalle principali linee di collegamento internazionale;
<b>3</b>	<b>Rete a livello di servizio medio</b> , costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;
<b>4</b>	<b>Rete a livello di servizio base</b> , 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 alla definizione delle **fasce orarie e dei periodi temporali di picco, di morbida e notturni**, sulla base di criteri che tengano conto del livello di servizio da perseguirsi e delle caratteristiche della domanda.

Il seguente schema, che riprende, sulla base dell'esito delle relative consultazioni, i contenuti delle Delibere n. 70/2014 e 76/2014 rispetto ai criteri di priorità all'interno della procedura di assegnazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, costituisce un possibile, nonché auspicabile, riferimento in tal senso:

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
																									Peak
																									Off Peak
																									Night

## 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

### A

La **componente A** del pedaggio, correlata al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (*Costi Diretti*), è costituita da una tariffa variabile *cost-based* (connessa essenzialmente all'usura della rete ferroviaria) che, per ciascun treno, sarà commisurata alla lunghezza della traccia ed al peso lordo complessivo del singolo convoglio, nonché corretta con l'utilizzo di un coefficiente funzione della classe di velocità massima ammessa per il materiale rotabile, secondo la seguente formula:

$$T_{A,treno} = T_{base,A} \cdot Q_{treno} \cdot P_{treno} \cdot K_A$$

La tariffa base  $T_{base,A}$  sarà calcolata come rapporto fra i costi annui pertinenti, direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (*Costi Diretti*), e le tonnellate-km annue complessivamente circolanti, secondo le logiche di evoluzione del traffico predeterminate per l'intero periodo tariffario sulla base delle analisi, approfondite e motivate, fornite dal GI:

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

dove:

$T_{A,treno}$  **tariffa complessiva della** traccia, espressa in €;

$T_{base,A}$  **tariffa base** espressa in €/tonnellata·km;

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

$Q_{treno}$  **peso lordo** del convoglio espresso in tonnellate;

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

$K_A$  coefficiente funzione della classe di **velocità massima**, ammessa dal materiale rotabile.

Il coefficiente  $K_A$ , basato su 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:

- attribuendo valore  $K_{medio}$  al coefficiente relativo alla classe intermedia;
- fissando a scelta, il valore  $K_{max}$  oppure  $K_{min}$ , relativi rispettivamente alla classe superiore o alla classe inferiore;
- determinando il valore del coefficiente mancante, avendo cura di non ottenere valori di  $K$  minori di 0.50, applicando la formula:

$$K_{mancante} = \frac{H_{totale} - (K_{noto} \cdot H_{classe\ nota} + K_{medio} \cdot H_{classe\ intermedia})}{H_{classe\ mancante}}$$

dove:

$H_{totale} = \sum_{treni\ annui} (Q_{treno} \cdot P_{treno})$  **tonnellate·km** complessive annue intera rete;

$H_{classe\ nota}$  **tonnellate·km** complessive annue relative alla classe di velocità nota;

$H_{classe\ intermedia}$  **tonnellate·km** complessive annue relative alla classe di velocità intermedia;

$H_{classe\ mancante}$  **tonnellate·km** complessive annue relative alla classe di velocità mancante.

La ripartizione del traffico in classi di velocità massima, operata attraverso la scelta di opportuni valori di soglia, dovrà essere realizzata dal Gestore secondo criteri di equità e non discriminazione, nonché orientata a riflettere le caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile, attraverso la composizione di raggruppamenti basati su macro-categorie il più possibile omogenee.

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



Come indicato nella Misura 22, 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, il recupero dei costi netti totali efficienti  $C_{nt}$  (*Efficient Total Cost*) 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. 17.4 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 di "coefficienti di maggiorazione" ivi delineato.

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

- basata su un **importo medio chilometrico**, definito a partire dal costo **correlato alla componente A** del pedaggio;
- rettificata, attraverso un coefficiente  $\alpha$  di **riparametrizzazione**, in funzione dell'importo dei costi residui per il recupero dell'*Efficient Total Cost* sopra definito;
- corretta attraverso l'uso di due ulteriori coefficienti di maggiorazione:
  - il primo, denominato  $K$ , basato sulla **segmentazione dell'offerta**, ottenuto dalla moltiplicazione tra un sotto-coefficiente ( $K_{1,B}$ ), correlato alla **tipologia di rete** attraversata, ed un altro sotto-coefficiente ( $K_{2,B}$ ) funzione delle **fasce orarie** di esercizio della singola traccia;
  - il secondo, denominato  $J$ , determinato sulla base della **segmentazione della domanda**, ottenuto attraverso la moltiplicazione dei sub-coefficienti originati dal **confronto a coppie fra binomi** di servizi caratterizzati da marcate differenze di mercato ( $J_{i,B}$ ).

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

- determinazione del coefficiente  $\alpha$  corrispondente al rapporto tra i costi residui per il raggiungimento dell'*Efficient Total Cost* (quindi al netto dei *Costi Diretti*) ed i *Costi Diretti* medesimi:

$$\alpha = \left( \frac{C_{nt} - C_d}{C_d} \right)$$

- determinazione della tariffa base unitaria  $T_{base,B}$ , calcolata attraverso il prodotto tra il coefficiente  $\alpha$  ed il rapporto fra i *Costi Diretti* totali ed i treni-km annui complessivamente circolanti:

$$T_{base,B} = \alpha \cdot \left( \frac{C_d}{\sum_{treni\ annui} (P_{treno})} \right)$$

- determinazione della tariffa relativa alla traccia, ottenuta moltiplicando la tariffa base unitaria  $T_{base,B}$  per i coefficienti di maggiorazione  $K$  e  $J$  relativi, rispettivamente, alla porzione di rete e fascia oraria della traccia ed al segmento di mercato del servizio:

$$T_{B,treno} = \sum_{(tipi\ rete), (fasce\ orarie)} (T_{base,B} \cdot P_{treno, (tipo\ rete), (fascia\ oraria)} \cdot K \cdot J)$$

dove:

$T_{B,treno}$	<b>tariffa complessiva</b> della traccia, espressa in €
$T_{base,B}$	<b>tariffa base</b> espressa in €/treno·km
$C_d$	<b>costo</b> annuo totale correlato alla componente A di pedaggio (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario);
$C_{n,t}$	<b>costo</b> annuo totale pertinente ed efficiente ( <i>efficient Total cost</i> ) relativo alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio
$P_{treno}$	<b>lunghezza</b> della traccia del singolo treno

e con:

$K = K_{1,B} \cdot K_{2,B}$  univoco per porzione di rete e fascia oraria omogenea;

$J = (J_{1,B} \cdot J_{2,B} \cdot J_{3,B} \cdot \dots)$  univoco per tipologia di servizio omogenea;

Il coefficiente  $K_{1,B}$ , basato sulle 4 classi in cui sarà ripartita la rete ferroviaria a seguito della riclassificazione che sarà 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 alla tariffa, rapportata alle somme delle percorrenze annue ( $P$ ) complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base, secondo la seguente formula base:

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

- 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 del mercato.

Il coefficiente  $K_{2,B}$ , basato sulle tre **classi di fascia oraria** [(i) **peak**, (ii) **off-peak**, (iii) **night**], 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  $K_{medio}$  al coefficiente relativo alla classe intermedia;
- fissando a scelta, il valore  $K_{max}$  oppure  $K_{min}$ , relativi rispettivamente alla classe superiore o alla classe inferiore;
- determinando il valore del coefficiente mancante, avendo cura di non ottenere valori di  $K$  minori di 0.50, applicando la formula:

$$K_{mancante} = \frac{P_{totale} - (K_{noto} \cdot P_{classe\ nota} + K_{medio} \cdot P_{classe\ intermedia})}{P_{classe\ mancante}}$$

dove:

$P_{totale} = \sum_{\text{treni annui}} (P_{treno})$  **treni-km** complessivi annui intera rete;

$P_{classe\ nota}$  **treni-km** complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria nota;

$P_{classe\ intermedia}$  **treni-km** complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria intermedia;

$P_{classe\ mancante}$  **treni-km** complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria mancante;

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 del mercato.

I coefficienti  $J_{1,...,B}$  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 a scelta, il valore  $J_{max}$  oppure  $J_{min}$ , relativi rispettivamente alla classe superiore o alla classe inferiore;
- determinando il valore del coefficiente mancante applicando la formula:

$$J_{mancante} = \frac{P_{totale} - (J_{noto} \cdot P_{classe\ nota})}{P_{classe\ mancante}}$$

dove:

$P_{totale} = \sum_{\text{treni annui}} (P_{treno})$  **treni-km** complessivi annui intera rete;

$P_{classe\ nota}$  **treni-km** complessivi annui relativi alla componente di binomio nota;

$P_{classe\ mancante}$  **treni-km** complessivi annui relativi alla componente di binomio mancante;

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

I valori dei coefficienti  $J_{min}$  dovranno riflettere le caratteristiche dei servizi, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato, e non potranno essere inferiori ai seguenti valori limite:

Bin.	Classe con maggiore <i>ability to pay</i>	↔	Classe con minore <i>ability to pay</i>	$J_{min}$ limite
$J_{1,B}$	Servizi commerciali (merci-passeggeri)	↔	Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.)	0.10
$J_{2,B}$	Trasporto Passeggeri	↔	Trasporto Merci	0.50
$J_{3,B}$	Trasporto passeggeri lunga percorrenza	↔	Trasporto passeggeri regionale	0.80
$J_{4,B}$	Trasporto passeggeri <i>open access</i>	↔	Trasporto passeggeri con OSP	0.80
$J_{5,B}$	Trasporto merci linee Centro-Nord	↔	Trasporto merci linee Centro-Sud	0.50
...	Eventuali altri binomi			...

### 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 tre sotto-componenti, disgiunte tra loro e tutte variabili (a treno·km), *cost-based*, modulate in maniera equa e non discriminatoria, legate rispettivamente: alla **scarsità di capacità (componente C1)**, agli **effetti ambientali (componente C2)** ed alla presenza della **tecnologia ETCS (componente C3)**:

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

dove:

- $T_{C1,treno}$  → **SCARSITA' DI CAPACITA'**  
Il GI, qualora voglia avvalersi dell'uso di tale componente tariffaria, dandone adeguata evidenza e motivazione, dovrà applicarla solo alle **tratte caratterizzate da capacità limitata**, ed eventualmente solo in **determinate fasce orarie**; la tariffa base sarà computata in base alle quantità emergenti da una analisi dei **costi esterni** connessi alla fattispecie, basata sulle migliori pratiche, ed eventualmente 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.
- $T_{C2,treno}$  → **EFFETTI AMBIENTALI**  
Anche in questo caso il GI, qualora voglia avvalersi dell'uso di tale componente tariffaria, dovrà applicarla solo a **specifico materiale rotabile**, sulla base delle caratteristiche di **rumorosità** (dandone adeguata evidenza) e correlarle ad una analisi dei **costi esterni** connessi alle singole fattispecie, basati sulle migliori pratiche, e 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. Il GI dovrà adottare, tra l'altro, le misure previste nel Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 sugli effetti acustici.
- $T_{C3,treno}$  → **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.



Fatta salva la neutralità sia dell'esternalità legata agli effetti ambientali, sancita dall'art. 7.3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429, sia dell'applicazione degli incentivi ETCS, l'eventuale maggiore gettito da canone per il GI scaturente dall'applicazione della componente C del Pedaggio dovrà essere compensato attraverso la contestuale riduzione della componente B dello stesso.

### 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 la prima fase del 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:

<b>1</b>	La tariffa media chilometrica per i 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.
<b>2</b>	La tariffa media chilometrica dei servizi regionali connotati da obblighi di servizio pubblico, all'interno dei nodi metropolitani, non potrà essere superiore rispetto a quella vigente nell'anno 2015 per le tratte attualmente connotate come nodo.
<b>3</b>	La tariffa media chilometrica del complesso dei servizi merci non dovrà discostarsi di un valore superiore al $\pm 5\%$ rispetto a quella attuale.

### 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.

### 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  $+5\%$  predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini attribuibile alle percorrenze eccedenti la soglia dovrà essere contabilizzata ed accantonata in un Fondo per specifiche finalità;
- nel caso la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia  $-5\%$  predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini attribuibile alle percorrenze inferiori alla soglia potrà essere recuperata in tariffa a valere sul nuovo periodo tariffario.

Detto margine sarà calcolato come differenza tra:

- i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato, ed



- i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante maggiorato/ridotto del  $\pm 5\%$  (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;
  - all'uso di linee notevolmente sottoutilizzate;
- per soggetti nuovi entranti nel mercato dei servizi ferroviari, per un limitato numero di anni;
- 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.

## 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***:
  - 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;
  - b. scali merci;
  - c. scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
  - d. aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
  - e. 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;
  - f. altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;
  - g. infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;
  - h. impianti e attrezzature di soccorso;
  - i. 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***:
  - a. 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;
  - b. preriscaldamento dei treni passeggeri e servizio di rifornimento idrico dei treni;
  - c. controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose;
  - d. assistenza alla circolazione di treni speciali;
  - e. servizi di manovra;
- 3) Servizi di cui al comma 11 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015, denominati ***Servizi ausiliari***:
  - a. accesso alla rete di telecomunicazioni;
  - b. fornitura di informazioni complementari;
  - c. ispezione tecnica del materiale rotabile;
  - d. servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;

- e. 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) 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) che la disciplina di 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) 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.

L'avvio delle procedure di *market power test* sarà realizzato attraverso l'adozione di uno specifico provvedimento da parte dell'Autorità.

### 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 operatore di impianto di servizio**:

**TIPOLOGIA A:** gli operatori di impianto facenti parte del gruppo 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, e gli ulteriori operatori 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 operatori di impianto.

### Misura 39 Metodologia regolatoria

Per gli operatori 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 operatori 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, e specifici obblighi di contabilità regolatoria.

### Misura 40 Periodo tariffario

Relativamente alla durata del periodo tariffario:

- a) per gli operatori di impianto della **Tipologia A** si farà riferimento a quanto stabilito nella Misura 3;
- b) per gli altri operatori, 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.

Nel caso di periodo tariffario pluriennale, l'operatore di impianto deve preventivamente comunicare all'Autorità, oltretutto 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** 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 3 mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio, 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 dell'impianto previsto;
  - 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 caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi unitari, l'operatore di impianto potrà modificare il livello dei corrispettivi anche nel corso di validità dell'orario di servizio, 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.

Gli operatori di impianto di cui alla tipologia A diversi dal GI, soggetti ad obblighi di rendicontazione contabile ai sensi della Misura 53, dovranno pubblicare la stessa documentazione, ma con termine di almeno 6 mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio.

Per ragioni di armonizzazione con le Misure relative al PMdA, il GI, nella sua funzione di operatore di impianto, dovrà attenersi alla procedura di verifica della conformità dei corrispettivi stabilita con la Misura 4.

#### **Misura 42** Dinamica dei corrispettivi

La presente misura si riferisce solo agli operatori di impianto 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.

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 dei volumi di produzione (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 della produzione prevista.

## Capo VI. Costing

### Misura 43 Costo di fornitura e profitto ragionevole

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

Il “profitto ragionevole” sarà calcolato, in conformità alle disposizioni dell’art. 3 lettera aa) del D.Lgs. 112/2015, sulla base del tasso di rendimento del proprio capitale, ottenuto applicando, al valore minore tra (i) l’ammontare del patrimonio netto e (ii) il valore netto contabile delle immobilizzazioni autofinanziate allocate con criteri di efficienza al servizio, il tasso risultante dalla seguente formula:

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

con

$r_e$  costo del capitale di rischio;

$r_{fr}$  risk free rate;

$\beta_e$  equity beta (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);

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

I parametri  $r_{fr}$ ,  $\beta_e$  e  $erp$  sono determinati secondo quanto indicato alla 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 la prassi contabile d’uso.

Per il calcolo del proprio capitale 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 del GI di impianto di soggetti privati. 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 RFI a Trenitalia e FS Logistica ai sensi della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, in attesa delle valutazioni della Commissione europea a conclusione del procedimento di accertamento di violazione delle disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato, il costo di capitale correlato a tali *asset* non potrà essere preso in considerazione al fine di determinazione dei corrispettivi dei servizi.

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 previste dalla prassi contabile d'uso.

L'operatore di impianto RFI potrà adottare, per esigenze di armonizzazione con i criteri adottati 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 dal 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 i relativi corrispettivi.

Per l'operatore di impianto RFI, la correlazione ai costi deve tenere conto dell'equilibrio economico definito 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 pacchetto minimo di accesso 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) 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 (costi storici) con riferimento ai dati dell'ultimo bilancio approvato dal CDA;
- standard di costo: FDC (Fully distributed costing) con separata evidenziazione, relativamente ai Servizi del pacchetto Minimo di Accesso, 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 Pacchetto Minimo di Accesso, dei Costi non direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;
- eccedenze provenienti da altre attività commerciali: attribuzione al Pacchetto minimo di accesso [di quota parte] delle eccedenze provenienti dalle altre attività commerciali;
- 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 Patrimoniale"**.

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 e mantenendo continuità metodologica, rendiconti separati per le seguenti linee di business:

- *Circolazione*
- *Terminalizzazione*

- *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"** 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 G.I 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 su principi di imposizione dei diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni. Esso precisa la metodologia, le norme ed i parametri utilizzati per quanto riguarda i costi e i canoni.

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 (versione pubblicabile) ed una sintesi dei Criteri di separazione contabile adottati (versione pubblicabile); tale sintesi deve essere preventivamente comunicata all'Autorità .

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 ).



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

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

La Contabilità Regolatoria che l'Operatore di Impianto deve produrre è finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi relativi e dei ricavi relativi alla attività di produzione 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.

### 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 Patrimoniale"**, in cui sono anche evidenziati i riferimenti normativi relativi a ciascuna rendicontazione.

### Misura 55 Obblighi per gli Operatori di Impianto 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 30 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, 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 ed 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.

### 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 G.I 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 dell'impianto previsto;
- c) 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.

## 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, valide a partire dal 1 gennaio 2016.

In particolare, per il primo periodo tariffario, è prevista una articolazione in due fasi:

- 1) **Prima fase** (transitoria): dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2016;
- 2) **Seconda fase** (a regime): dal 1 gennaio 2017 al 31 dicembre 2021;

secondo le seguenti modalità:

- a) il primo periodo tariffario ha lunghezza maggiore di un anno rispetto a quella prevista a regime;
- b) la sua estensione comprende quindi gli anni dal 2016 al 2021, con durata esennale ( $t_1 - t_6$ );
- c) sono identificati come **anno base** ( $t_{-1}$ ) il **2014** ed **anno ponte** ( $t_0$ ) il **2015**;
- d) il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti il **1 gennaio 2016**, ed entrerà definitivamente a regime il **1 gennaio 2017**, fatta salva la fase transitoria di seguito esposta;
- e) il GI dovrà provvedere alla pubblicazione della nuova tariffa in occasione di una revisione straordinaria del PIR la cui pubblicazione dovrà essere prevista per il prossimo **30 giugno 2016**;
- f) di conseguenza, il GI comunicherà all'Autorità la proposta di revisione tariffaria a valere dal 1 gennaio 2016 entro il **12 marzo 2016**; la pubblicazione sul sito web dell'Autorità avverrà entro il **11 giugno 2016**.
- g) Per la prima fase del periodo tariffario (1 gennaio 2016 – 31 dicembre 2016) il GI dovrà altresì prevedere l'applicazione, in via transitoria e a titolo di acconto, delle tariffe vigenti al 2015, adeguate applicando il tasso di inflazione (Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati – ISTAT FOI) risultante per il periodo novembre 2014 – dicembre 2015.
- h) il GI procederà, entro il 31 marzo 2017, a calcolare l'importo a conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, titolare di contratto di utilizzo della capacità ferroviaria, in base alla differenza fra:
  - l'importo dovuto al GI per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato secondo il livello 2016 previsto dal nuovo sistema di imposizione dei canoni di cui ai punti e) ed f), in esito alla verifica attuata dall'Autorità;
  - l'importo corrisposto al GI a titolo di acconto per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato secondo l'applicazione in via transitoria delle tariffe attuali, adeguate al tasso di inflazione programmata, come previsto al punto g).
- i) l'importo dell'eventuale conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, a favore dell'una o dell'altra parte, sarà recuperato a decorrere dall'anno 2017 e distribuito durante l'intero periodo tariffario, secondo modalità da concordare fra GI e imprese, sulla base principi di ragionevolezza, equità, non discriminazione e trasparenza.

#### 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"*.

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:

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

dove:

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

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

$\varepsilon$  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  $\varepsilon$  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	
<b>Sezione A</b> <b>"Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniale" (°)</b>	<b>In via generale: Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b)</b>	<b>Processi industriali di competenza del GI</b>	<b>Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA)</b>
Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e rendiconto patrimoniale secondo la struttura di cui al Prospetto <b>SC1</b>	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 <b>SC2</b>	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 <b>SC1</b> 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"/>
<b>Sezione B. "Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni" (°)</b>	<b>In via generale: Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b); D.Lgs. 112/2015 , Allegato IV, punto 3 f)</b>	<b>Processi industriali di competenza del GI</b>	<b>Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA)</b>
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 <b>CD1</b>	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 i "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 G.I 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 Regulatoria"			
(^) Aspetti da trattare nell'ambito del Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regulatoria"			

## 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		Terminaliz- zazione		Infrastrut- tura		Navigazione		Safety		Security		Gestione Patrimonio	
	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														
<b>Totale ricavi operativi</b>														
<b>Costo del personale</b>														
<b>Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</b>														
<b>Costi per servizi</b>														
<b>Costi per godimento beni di terzi</b>														
<b>Altri costi operativi</b>														
<b>Costi per lavori interni capitalizzati</b>														
<b>Totale costi operativi</b>														
<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>														
Ammortamenti														
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore														
Accantonamenti														
<b>Risultato al lordo del costo del capitale impiegato</b>														
<b>Costo del capitale impiegato</b>														
<b>Risultato al netto del costo del capitale impiegato</b>														
WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del capitale impiegato														

**B) Prospetto di stato patrimoniale**

	Circolazione		Terminaliz- zazione		Infrastrut- tura		Navigazione		Safety		Security		Gestione Patrimonio	
	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
<b>ATTIVITÀ</b>														
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														
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>														
<b>PASSIVITÀ</b>														
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														
<b>Totale passività non correnti</b>														
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														
<b>Totale passività correnti</b>														
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione														
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>														
<b>TOTALE CAPITALE IMPIEGATO</b>														

(\*) La documentazione metodologica relativa a tale prospetto dovrà includere la lista e descrizione dei Processi, la lista e descrizione dei Servizi inclusi in ciascun Processo, la lista e 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		Terminaliz-zazione		Totale PMdA	
	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						
<b>Totale ricavi operativi</b>						
Costo del personale						
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio						
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private						
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci						
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio						
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private						
Costi per servizi						
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio						
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private						
Costi per godimento beni di terzi						
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio						
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private						
Altri 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						
Costi per lavori interni capitalizzati						
<b>Totale costi operativi</b>						
<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>						
Ammortamenti						
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore						
Accantonamenti						
<b>Risultato al lordo del costo del capitale impiegato</b>						
Costo del capitale impiegato						
<b>Risultato al netto del costo del capitale impiegato</b>						
WACC utilizzato ai fini della valutazione del costo del capitale impiegato						

### B) Prospetto di stato patrimoniale

	Circolazione		Terminaliz-zazione		Totale PMdA	
	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente	Ultimo anno di consuntivo	Anno precedente
<b>ATTIVITÀ</b>						
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						
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>						
<b>PASSIVITÀ</b>						
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						
<b>Totale passività non correnti</b>						
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						
<b>Totale passività correnti</b>						
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione						
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>						
<b>TOTALE CAPITALE IMPIEGATO</b>						

(\*) 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 descrizione dei servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso, la lista e 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		Terminaliz-zazione		Totale PMdA	
	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**

<b>Obbligazioni in capo al GI</b>	<b>Riferimenti normativi generali e specifici</b>	<b>Area di applicazione</b>
<b>Sezione A: "Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniale"</b>	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"/>
<b>Sezione B. "Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni"</b>	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, 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	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, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso	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								
<b>Totale ricavi operativi</b>								
Costo del personale								
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio								
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci								
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio								
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Costi per servizi								
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio								
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Costi per godimento beni di terzi								
di cui coperti da Contratto di Programma o di Servizio								
di cui coperti da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
Altri 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								
Costi per lavori interni capitalizzati								
<b>Totale costi operativi</b>								
<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>								
Ammortamenti								
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore								
Accantonamenti								
<b>Risultato al lordo del costo del capitale impiegato</b>								
Costo del capitale impiegato								
<b>Risultato al netto del costo del capitale impiegato</b>								
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
<b>ATTIVITÀ</b>								
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								
<b>Totale attività non correnti</b>								
Rimanenze								
Contratti di costruzione								
Crediti commerciali correnti								
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)								
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti								
Crediti tributari								
Altre attività correnti								
<b>Totale attività correnti</b>								
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione								
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>								
<b>PASSIVITÀ</b>								
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								
<b>Totale passività non correnti</b>								
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								
<b>Totale passività correnti</b>								
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione								
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>								
<b>TOTALE CAPITALE IMPIEGATO</b>								

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente  
Andrea Camanzi