

***Procedimento ex art. 2
della Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014***

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

Relazione istruttoria

SOMMARIO

Principali abbreviazioni e definizioni utilizzate nel documento	5
1. LE TEMATICHE OGGETTO DEL PROCEDIMENTO.....	8
1.1 Obiettivi e approccio	8
1.2 Inquadramento generale	8
1.2.1 La Delibera n. 70/2014	8
1.2.2 La Delibera n. 86/2014	9
1.3 Le tematiche oggetto di approfondimento nella “Call for Inputs”	9
1.4 I riscontri alla “Call for Inputs”	10
1.4.1 Livello di concorrenza dei servizi	10
1.4.2 Differenziazione pedaggio	11
1.4.3 Pricing dei servizi	11
1.4.4 Costing	12
1.4.5 Contabilità regolatoria	12
1.5 Il successivo percorso di approfondimento	13
1.5.1 Gli incontri con il gestore dell'infrastruttura	13
2. ASPETTI GENERALI	14
2.1 Definizione del contesto normativo	14
2.1.1 I principali riferimenti normativi.....	14
2.1.2 Normativa attinente i criteri di determinazione dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie	14
2.1.2.1 Quadro di riferimento normativo riguardante il Pedaggio (Servizi di cui al c.d. Pacchetto Minimo di Accesso)	15
2.1.2.2 Quadro di riferimento normativo riguardante gli altri Servizi non compresi nel PMdA	15
2.2 Individuazione dei Servizi che ai sensi della normativa devono essere offerti alle Imprese Ferroviarie al fine di assicurare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria	16
2.2.1 I Servizi costituenti il c.d. Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA)	16
2.2.2 I Servizi non compresi nel PMdA	16
2.3 Individuazione dei Servizi che ai sensi della normativa possono essere oggetto di misure regolatorie in merito alle condizioni economiche di offerta	17
2.3.1 I servizi del Pacchetto Minimo di Accesso	18
2.3.2 I servizi diversi dal PMdA	18
3. REGOLAZIONE ECONOMICA - PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	19
3.1 Il quadro normativo di dettaglio	19
3.2 Finalità della regolazione economica	27
3.3 Metodologia regolatoria	31
3.3.1 Considerazioni generali	31
3.3.2 Il modello regolatorio individuato	33
3.3.2.1 Gli elementi per la determinazione dei canoni del PMdA	33
3.3.2.2 La dinamica tariffaria nel corso del periodo regolatorio	35
3.3.2.3 Il procedimento di verifica della proposta di revisione tariffaria	36
3.4.4 I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria	42
3.5 Aspetti di pricing (economico/tecnici/normativi/di mercato) relativi al Pacchetto Minimo di Accesso	51

3.5.1	Spunti della "Call for inputs" e del confronto con il Gestore	51
3.5.2	Confronto internazionale dei sistemi di pedaggio adottati in ambito UE	52
3.5.3	Le componenti di costo rilevanti ai fini del Pedaggio	55
3.5.4	Correlazione del Pedaggio ai costi	56
3.5.5	Le variabili da considerare ai fini della articolazione del Pedaggio	59
3.5.6	Equilibrio economico, elasticità alla domanda e sostenibilità per il mercato	59
3.5.7	Possibili definizioni dei segmenti di offerta e di domanda	60
3.5.7.1	Segmentazione della domanda	60
3.5.7.2	Segmentazione dell'offerta: tipologia di rete	62
3.5.7.3	Segmentazione dell'offerta: fascia oraria	63
3.5.8	Periodo temporale di riferimento – evoluzione del pedaggio	64
3.5.9	Profit sharing	65
3.5.10	Forme di incentivo per incrementi di produzione e per soggetti nuovi entranti	65
3.6	Il modello di definizione del pedaggio	65
3.6.1	I principi di articolazione e modulazione del pedaggio	65
3.6.2	I criteri per la determinazione del pedaggio	66
3.6.2.1	Componente A	66
3.6.2.2	Componente B	67
3.6.2.3	Componente C	70
3.6.3	Criteri di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato	70
3.6.4	Strumenti di verifica	71

4. REGOLAZIONE ECONOMICA - ALTRI SERVIZI 72

4.1	Finalità della regolazione economica	72
4.2	Valutazioni sul livello di concorrenza nell'offerta ed ambiti di regolazione	72
4.2.1	I servizi diversi dal PdMA per i quali è garantito il diritto di accesso	73
4.2.2	I servizi diversi dal PdMA: servizi complementari ed ausiliari	76
4.3	Criteri di determinazione dei corrispettivi e obblighi validi per tutti gli operatori di servizio	80
4.3.1	Periodo di regolazione dei prezzi e di periodo tariffario	80
4.3.2	Termine di preavviso per variazione dei corrispettivi	80
4.4	Gli operatori d'impianto con significativo potere di mercato: la dinamica tariffaria	81
4.5	Aspetti di costing	81
4.5.1	Costo di fornitura e profitto ragionevole	81
4.5.2	Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del <i>pricing</i> ("a consuntivo" o "forward looking")	82
4.5.3	Valori di riferimento per il calcolo dei costi di capitale	82
4.5.4	Aliquote di ammortamento e vite utili	82
4.6	Aspetti di <i>pricing</i>	83
4.6.1	Criteri di regolazione dei prezzi	83

5. CONTABILITÀ REGOLATORIA 84

5.1	Il quadro di riferimento normativo	84
5.2	Contabilità regolatoria del Gestore dell'infrastruttura	91
5.2.1	Tenuta e pubblicazione di bilanci separati per le attività di servizi di trasporto e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria	91
5.2.2	Altri aspetti di Contabilità Regolatoria	92
5.2.2.1	Criteri di Contabilità dei Costi	92
5.2.2.2	Rendiconti di Separazione Contabile:	92
5.2.2.3	Fornitura di Documentazione all'Autorità	93
5.2.2.4	Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria	93

5.3	Contabilità regolatoria degli Operatori di impianto	94
5.3.1	Gli obblighi di Contabilità regolatoria in capo agli Operatori di impianto	94
5.3.2	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A del par. 4.2	94
5.3.2.1	<i>Criteri di Contabilità dei Costi</i>	94
5.3.2.2	<i>Rendiconti di Separazione Contabile</i>	94
5.3.2.3	<i>Fornitura di Documentazione all'Autorità</i>	94
5.3.3	Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A e B del par. 4.2	95
5.3.3.1	<i>Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria</i>	95
6.	PERIODO TRANSITORIO	96
6.1	Gli adempimenti propedeutici all'avviamento del nuovo sistema di imposizione dei canoni	96
6.2	Termini di avvio del primo periodo tariffario con le nuove regole	96
6.3	Periodo transitorio	96
6.3.1	L'attuale regime tariffario: la Delibera 70/2014	96
6.3.2	Il pedaggio per il 2016	98
6.3.3	L'adeguamento graduale ai <i>Costi Diretti</i> da parte del GI	98

Principali abbreviazioni e definizioni utilizzate nel documento

ACCORDO QUADRO	Un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
AQ	Accordo quadro
AREE DI DEPOSITO	Aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro
AUTORITÀ	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLA LICENZA	L'organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
AV/AC	Alta velocità/Alta capacità
CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA	Il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo
CONTRATTO	Un accordo concluso nel quadro di misure amministrative
CONTRATTO DI RACCORDO	Atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo
CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA	Accordo concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento dei canoni di cui all'articolo 17 del D.Lgs. 112/2015
COSTO TOTALE	L'insieme dei costi operativi, degli ammortamenti e del costo di remunerazione del capitale investito, nelle sue componenti di capitale di debito o di rischio
DD	Linea direttissima
FDC	Metodo di allocazione dei costi (Fully Distributed Costs)
GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA	Soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento.
GI	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria
GU	Gestore unico
IF	Impresa ferroviaria
IMPIANTO DI SERVIZIO	L'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 10 e 13 del D.Lgs. 112/2015
IMPIANTO RACCORDATO	L'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo

IMPRESA FERROVIARIA	Qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Gli elementi elencati nell'allegato I del del D.Lgs. 112/2015
IPO	Interruzione programmata in orario
MANUTENZIONE PESANTE	L'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio;
MLP	Media e lunga percorrenza;
OPERATORE DELL'IMPIANTO DI SERVIZIO	Un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 10 e 13 del D.Lgs. 112/2015 ;
ORARIO DI SERVIZIO	I dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità;
ORGANISMO DI REGOLAZIONE	L'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.214, come modificato dall'articolo 36 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n.27, che è anche l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE
OSP	Obblighi di servizio pubblico
PIC	Piattaforma integrata di circolazione
PIR	Prospetto informativo della rete adottato da RFI
PMR	Persone a mobilità ridotta
PROFITTO RAGIONEVOLE	Un tasso di rendimento del proprio capitale, che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni
PROGETTI DI INVESTIMENTO SPECIFICI	Progetti di investimento finanziati, integralmente o parzialmente, con capitale di debito o di rischio
PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE	Un documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura
RACCORDO	Binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale fino all'interno dell'impianto raccordato
RETE	L'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura
RFI	Rete Ferroviaria Italiana Spa
SLA	Service Level Agreement (Accordo sui livelli di qualità del servizio);

STI	Standard tecnici di interoperabilità
TFUE	Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea
TPL	Trasporto pubblico locale
TRACCIA ORARIA	La frazione di capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un determinato periodo temporale
TRASPORTO FERROVIARIO	Svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due distinte località, a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura

1. LE TEMATICHE OGGETTO DEL PROCEDIMENTO

1.1 Obiettivi e approccio

L'intervento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Autorità), in merito ai principi ed ai criteri per la determinazione del corrispettivo per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie e dei relativi servizi, persegue i seguenti **obiettivi specifici**:

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

L'approccio dell'Autorità alle questioni oggetto dell'intervento è orientato ai seguenti principi:

- Massimo coinvolgimento degli *stakeholders*;
- Coerenza con il quadro normativo attuale e con la sua prevista evoluzione;
- Confronto con i regolatori degli altri Stati europei;
- Pubblicazione, per consultazione, delle proposte di misure regolatorie.

1.2 Inquadramento generale

1.2.1 La Delibera n. 70/2014

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

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

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

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

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

1.2.2 **La Delibera n. 86/2014**

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

- avvio di una **"Call for Inputs"**, al fine di acquisire preliminarmente utili informazioni, osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati;
- analisi delle risposte fornite dai diversi *stakeholders* alla **"Call for Inputs"**;
- possibili ulteriori consultazioni con i soggetti richiedenti;
- raccolta di alcuni dati economici/quantitativi, al fine di effettuare simulazioni degli impatti derivanti da possibili alternative di regolamentazione sugli operatori del settore;
- recepimento della Direttiva 2012/34/UE Recast da parte dello Stato italiano;

nonché tenendo conto degli *Implementing Acts* dalla Commissione Europea su: Accesso ai Servizi, Costi Diretti e *Scarcity Charges* per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie.

1.3 **Le tematiche oggetto di approfondimento nella "Call for Inputs"**

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

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

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

N.	Questione	PMdA	Altri Servizi
1	LIVELLO DI CONCORENZA NEI SERVIZI Si chiedono considerazioni motivate in merito al livello di concorrenza (anche prospettica) con il quale sono offerti i singoli servizi di cui agli elenchi negli Annessi A e B [rispettivamente D.Lgs.188/2003 e Direttiva 2012/34/CE], non ricompresi nel PMdA.		<input checked="" type="checkbox"/>
2	DIFFERENZIAZIONE PEDAGGIO Si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastruttura di rete e/o per "segmenti di trasporto" ed in merito all'articolazione del canone in specifiche componenti e/o secondo criteri di modulazione.	<input checked="" type="checkbox"/>	
3	PRICING DEI SERVIZI NON COMPRESI NEL PMdA Si chiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di <i>pricing</i> ed alla relativa articolazione da applicare a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) non compresi nel PMdA, qualora non		<input checked="" type="checkbox"/>

	offerti in regime di concorrenza.		
4	COSTING Si chiedono osservazioni motivate in merito alle tematiche relative alla valutazione dei costi, in quanto rilevanti ai fini della determinazione dei prezzi regolati.	✓	✓
5	CONTABILITA' REGOLATORIA Si chiedono osservazioni motivate in merito agli aspetti di Contabilità Regolatoria.	✓	✓

1.4 I riscontri alla "Call for Inputs"

Di seguito viene riportata la lista dei soggetti rispondenti ed una sintesi dei contributi forniti in merito a ciascuna questione.

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

1 - Tabella dei rispondenti ai quesiti della "Call for Inputs"

1.4.1 Livello di concorrenza dei servizi

RFI rimarca nella Direttiva *Recast* la figura dell'operatore di impianto, distinto dal Gestore dell'infrastruttura, e prevede di attendere il recepimento della Direttiva *Recast* nell'ordinamento italiano per entrare nel merito dei singoli servizi.

FerCargo evidenzia l'attuale assenza di concorrenza nel mercato dei servizi e sottolinea i potenziali comportamenti escludenti dell'*incumbent* (con riferimento in particolare a scali merci e centri di manutenzione ceduti a Trenitalia da RFI in ragione del DPCM 7 Luglio 2009). Per i servizi, ove non sia possibile la concorrenza, auspica l'affidamento con gare, escludendo l'*incumbent*.

Trenitalia dichiara che la maggior parte dei servizi ricade tra le competenze del Gestore dell'Infrastruttura. Per gli altri, si riferisce a quelli offerti dalla società stessa, sottolineando che i propri servizi: (i) non possono essere erogati ad altri per vincoli normativi o per ragioni organizzative/industriali; (ii) sono erogabili a richiesta con la definizione di regole chiare e certe.

NTV auspica che i servizi siano forniti da operatori unici individuati con procedura ad evidenza pubblica; definisce prioritario evitare nell'accesso ai servizi barriere all'ingresso di nuovi operatori ferroviari, garantendo equità e non discriminazione.

ASSOFERR sottolinea la complessità del sistema, per il quale occorre garantire una maggiore trasparenza e la possibilità di *benchmarking*, anche internazionale, sul livello dei prezzi e dei servizi offerti; evidenzia inoltre la necessità di non discriminare il trasporto merci.

EAV elenca i servizi della propria rete infrastrutturale evidenziandone il livello di concorrenza.

1.4.2 **Differenziazione pedaggio**

RFI auspica l'adozione di obiettivi di *pricing* orientati alla multimodalità, sottolineando le differenze tra servizi di trasporto su ferro e su gomma (specie nell'ambito merci); evidenzia poi alcuni aspetti rilevanti del modello attuale (nessuna distinzione per tipologia di servizio, regime AV comprensivo di recupero costi a lungo termine) e rimanda alla documentazione fornita per l'istruttoria relativa alla delibera 70/2014 per gli aspetti evolutivi del pedaggio.

FerCargo desidera l'utilizzo dei binomi previsti dall'allegato 6 delle Direttiva 2012/34/UE (tra cui soprattutto passeggeri/merci), il mantenimento della distinzione fra rete convenzionale e AV, la riduzione delle componenti fisse del pedaggio attuale.

Trenitalia afferma la necessità che il canone sia stabilito al costo direttamente legato alla prestazione del servizio, secondo principi di sostenibilità per le IF, visibilità pluriennale, sostegno rispetto alla concorrenza della gomma, incentivazione all'uso di tratte a scarso traffico. Per i metodi di calcolo chiede di differenziare i segmenti di trasporto passeggeri/merci, abolire la logica di accesso alla tratta elementare, definire prezzi coerenti con la dislocazione geografica e l'interesse commerciale delle linee.

NTV evidenzia l'assenza di una vera rete AV in Italia (in quanto costituita da linee separate -Torino-Milano, Milano-Bologna-Firenze, Roma-Napoli- ancorché interconnesse da rete convenzionale) e propone il ricorso ad una rete unica o, in alternativa, ad una classificazione linee per carattere commerciale. Prevede poi una differenziazione del pedaggio per segmento di trasporto (come minimo MLP, TPL, merci), per tratta e nodo (con aggiornamento della suddivisione e affrontando la tematica delle tratte doppie) per velocità commerciale (disincentivando l'eterotachia ai fini della massimizzazione dell'utilizzo della capacità), per fascia oraria (con ricalibrazione delle fasce).

ASSOFERR sottolinea la necessità di differenziare i segmenti di trasporto passeggeri/merci.

EAV descrive il proprio algoritmo di calcolo del canone, ripreso dal DM43T/2000 adottando opportuni coefficienti correttivi.

TPER auspica la revisione dell'algoritmo per il pedaggio di nodo, a suo avviso attualmente insostenibile per i servizi regionali; desidera inoltre una differenziazione del canone per segmento di trasporto ed il trattamento separato degli invii a vuoto.

DE BERNARDI e **LEONARDI** invitano ad innovare i criteri per la tariffazione dell'energia di trazione, introducendo modalità a consumo, previa installazione a bordo treno di adeguati sistemi di misurazione.

1.4.3 **Pricing dei servizi**

RFI rimanda a quanto evidenziato nella questione 1.

FerCargo invita a considerare l'attuale difficoltà a reperire informazioni sui costi dei servizi. Ritiene che le tariffe, trasparenti e certificate, debbano riflettere le dotazioni impiantistiche e le risorse impiegate per l'esercizio dei servizi, con un profitto ragionevole. Evidenzia il *trade-off* tra incidenza costi fissi sulla produzione dei servizi e l'eventuale previsione di componenti variabili nel pedaggio degli stessi.

Trenitalia evidenzia che la propria organizzazione degli impianti e dei servizi è funzionale al servizio principale svolto, che è quello del trasporto ferroviario: se offerti a terzi, i servizi di Trenitalia potrebbero pertanto presentare inefficienze di costo. Per la tariffazione, invita a considerare tutti i costi (inclusa la remunerazione capitale), allocare tali costi per impianto con opportuni drivers, definire un ulteriore *mark-up* per garantire la redditività.

NTV auspica: per i servizi obbligatori l'orientamento al costo con un utile ragionevole, con modulazione delle tariffe in relazione all'ubicazione ed alla qualità spazi (per le stazioni passeggeri), oppure in relazione alla prossimità ed ai volumi di servizio (per gli impianti tecnici); per i servizi ausiliari e complementari auspica l'orientamento al costo di fornitura con un utile ragionevole, con costi determinati utilizzando criteri di efficienza.

ASSOFERR evoca la concorrenza; se impossibile, auspica l'autoproduzione, ed in caso di gestore unico l'orientamento al costo marginale.

1.4.4 Costing

RFI elenca fra i costi ammissibili i costi operativi, gli ammortamenti e la remunerazione del capitale; auspica l'adozione di periodi regolatori pluriennali, evidenzia l'uso dell'*impairment test* per la valutazione della sostenibilità del sistema tariffario per la rete AV (che comprende la copertura dei costi a lungo termine a carico del gestore); da' conto del proprio rapporto con lo Stato in termini di finanziamento degli investimenti; evidenzia la necessità di definire con chiarezza le modalità di valutazione del perimetro del capitale investito e della sua remunerazione (WACC), le modalità di ammortamento ("a quote variabili"), il modello di *costing* adottato (*Full Distributed Cost + Activity Based Costing*), l'implementazione del Registro dei beni, previsto dalla Direttiva 2012/34/UE.

FerCargo evidenzia l'opportunità di assumere come base di costo il costo incrementale, che come tale non dovrebbe comprendere ammortamenti, oneri finanziari e finanziamenti pubblici. Auspica che le metodologie di calcolo siano stabilite ex-ante e stabili nel tempo. Per gli oneri finanziari, fa riferimento alla sentenza della Corte di Giustizia Europea C-512/10 (relativa alla Polonia).

Trenitalia si allinea a RFI per la definizione dei costi ammissibili e per il loro perimetro, nonché per la remunerazione del capitale e per il calcolo degli ammortamenti; ai fini della perimetrazione del capitale investito auspica l'inserimento anche del capitale circolante. Introduce il concetto di "costo standard" per alcuni servizi.

NTV analizza in profondità i vincoli normativi europei e nazionali nell'ambito della definizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, concludendo che: (i) nessuna remunerazione del capitale è disciplinata; (ii) a livello nazionale non vi sono riferimenti agli investimenti; (iii) la manutenzione è a carico dello Stato. Evidenzia di conseguenza l'ammissibilità dei soli costi operativi, da cui dedurre i contributi pubblici ed i proventi da servizi diversi da PMdA, compresi quelli commerciali. Qualora variazioni normative dovessero in futuro ammettere ai fini tariffari l'allocatione dei costi di investimento, questi dovrebbero entrare attraverso l'ammortamento (a quote variabili), tenendo conto della vita utile dell'opera (assimilabile ad almeno 100 anni per la rete AV), degli oneri finanziari inclusi nel costo complessivo, del valore residuo a fine concessione. A suo avviso, applicando tali principi, ed assumendo i dati del Bilancio RFI 2011-2013, il corretto pedaggio per l'accesso alla rete AV dovrebbe ammontare a circa 4,80 €/tr·km.

ASSOFERR auspica l'adozione di metodologie di calcolo basate su: (i) predeterminazione e stabilità nel tempo, (ii) semplicità e (iii) separazione dei finanziamenti statali.

1.4.5 Contabilità regolatoria

Nell'ambito della Call for Inputs sono pervenuti contributi sulla tematica sia da parte del G.I RFI che da parte di I.F. ed Associazioni.

RFI, nel descrivere il proprio attuale sistema di contabilità regolatoria (COREG), evidenzia che esso è stato impostato sulla base di quanto disposto dall'art. 15 del D.Lgs 188/2003, che prevedeva una disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi, dei ricavi e dei contributi pubblici ai singoli "processi industriali" e rappresenta che la relativa rendicontazione è stata articolata per business e servizi (Circolazione, Terminalizzazione, Infrastruttura, Navigazione, Gestione patrimonio, Safety, Security), segnalando che essa: (i) riguarda solo poste economiche (costi-ricavi) e non patrimoniali/finanziarie; (ii) le partite economiche sotto il margine operativo lordo (MOL) sino al risultato di esercizio sono ripartite sui vari business secondo specifici criteri metodologici di cui ha fornito evidenza; (iii) consente la vista contabile separata (relativamente alla sola parte economica) tra PMdA su Rete Convenzionale e PMdA su Rete AV/AC; (iv) non consente una disaggregazione per segmenti di mercato; (v) è fruibile una volta l'anno e si concilia con la contabilità industriale e civilistica. Circa l'allocatione dei costi, dichiara l'adozione del metodo FDC adottando il criterio ABC (con l'utilizzo di specifici drivers industriali).

FerCargo evidenzia la necessità di prevedere il massimo dettaglio e la possibilità di disaggregazione dei costi e dei ricavi per tipologia di rete (convenzionale – AV), per tipologia di servizio offerto (PMdA – altri servizi), per segmento di traffico (passeggeri – merci). Suggerisce di attingere all'esperienza di altri settori (in particolare telecomunicazioni).

Trenitalia descrive il proprio modello di controllo, basato su 5 settori contabili e con reporting per 4 unità di business (Lunga percorrenza a libero mercato, Lunga percorrenza servizio universale, passeggeri regionale (TPL), cargo), con diverso livello di dettaglio per ciascuna categoria.

NTV evidenzia l'insufficienza dell'attuale quadro normativo in materia di effettiva separazione contabile sia per quanto riguarda il Gestore dell'Infrastruttura (nell'ambito della holding FSI), sia dei singoli segmenti di trasporto esercitati dall'*incumbent*, caratterizzati da diversi vincoli regolamentari e, a suo avviso, a rischio di sussidi incrociati.

Per le tipologie di costo disaggregabili, indica costi di gestione, di manutenzione, di rinnovo/reinvestimento, di nuovo investimento. Per gli elementi di rete evidenziabili indica linee, stazioni, scali merci, altri impianti. Per i segmenti di trasporto, ammette che l'imputabilità è possibile solo per i costi diretti.

ASSOFERR sottolinea la necessità di valutare: investimenti e manutenzioni, chiavi di ripartizione dei costi comuni, reportistica separata per linea e per segmento di traffico, finanziamenti di terzi.

1.5 Il successivo percorso di approfondimento

1.5.1 Gli incontri con il gestore dell'infrastruttura

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

2. ASPETTI GENERALI

2.1 Definizione del contesto normativo

2.1.1 I principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:

Regolamento 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e su ferrovia;
Regolamento di esecuzione 2015/429 della Commissione, del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici (di cui all'art. 31, comma 5 della Direttiva 2012/34/UE);
Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 della Commissione del 12 giugno 2015 relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;
Direttiva 2012/34/UE.

Ambito Nazionale:

Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37;
Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1, art. 37;
DECRETO LEGISLATIVO 15 luglio 2015, n. 112 - Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione) .

2.1.2 Normativa attinente i criteri di determinazione dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

Relativamente alla tematica dell'accesso ed utilizzo delle infrastrutture ferroviarie l'Autorità ha il compito (ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37 e del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, art 37) di:

- A.** garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino
- la concorrenza,
 - l'efficienza produttiva delle gestioni e
 - il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;
- B.** definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare
- l'equilibrio economico delle imprese regolate,
 - l'efficienza produttiva delle gestioni e
 - il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;
- C.** definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità nonché a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;
- D.** definire, sentiti i soggetti interessati, gli ambiti del servizio pubblico e le modalità di finanziamento;
- E.** analizzare l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria;
- F.** determinare i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate imponendo, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate.

Il recente D.Lgs. 112/2015, recante attuazione della Direttiva 2012/34/UE, nel confermare che è compito dell'Autorità definire i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore

dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi ¹, provvede poi a fornire ulteriori specifici riferimenti, sia riguardanti il Pedaggio (relativo ai servizi di cui al c.d. Pacchetto Minimo di Accesso, o PMdA) sia riguardanti i corrispettivi per l'accesso ai Servizi non ricompresi nel PMdA stesso.

Pertanto, il combinato disposto del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201 (art. 37), del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1 (art. 37) ed infine del D.Lgs. 112/2015 conduce al seguente quadro di riferimento.

2.1.2.1 Quadro di riferimento normativo riguardante il Pedaggio (Servizi di cui al c.d. Pacchetto Minimo di Accesso)

I servizi costituenti il c.d. Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) sono compiutamente definiti all'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 112/2015, che stabilisce altresì che il PMdA deve essere fornito dal Gestore dell'Infrastruttura alle Imprese Ferroviarie, a condizioni eque e non discriminatorie, a fronte di un corrispettivo economico (Canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura), denominato anche Pedaggio.

L'Autorità deve provvedere a definire i criteri per la determinazione di detto Pedaggio così come i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità nel rispetto di condizioni di accesso eque e non discriminatorie, e deve vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura (D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettere a), b) ed i), anche ai sensi del D.Lgs. 112/2015, art. 17 comma 1); nel definire detti criteri, l'Autorità deve tener conto dell'esigenza di assicurare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori nonché l'equilibrio economico delle imprese regolate (D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettera b)).

Il Gestore dell'infrastruttura deve utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzii i meccanismi di imputazione dei costi a tutti i processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti, con particolare riferimento al PMdA, nonché la destinazione di contributi ed incentivi pubblici (art. 16 comma 2 del D.Lgs. 112/2015).

Ai fini della definizione dei suddetti criteri da parte dell'Autorità valgono anche i riferimenti specifici stabiliti dalla Direttiva 2012/34, trasposti nel D.Lgs. 112/2015, e dai Regolamenti di Esecuzione emanati da parte della Commissione, come previsti nella medesima direttiva.

Il Gestore dell'infrastruttura determina il Pedaggio sulla base dei criteri definiti dall'Autorità e procede alla riscossione del medesimo dalle Imprese Ferroviarie (D.Lgs. 112/2015, art. 17 comma 2).

2.1.2.2 Quadro di riferimento normativo riguardante gli altri Servizi non compresi nel PMdA

I Servizi, non compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA), erogati dagli Operatori degli Impianti di servizio sono analiticamente definiti nell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015, al comma 2 (definibili come "Impianti e Servizi con diritto di accesso garantito"), al comma 9 (Servizi Complementari), ed al comma 11 (Servizi Ausiliari).

Sempre nell'art. 13, sono definite alcune specifiche condizioni di accesso da applicarsi a ciascuna categoria nonché i riferimenti per la definizione da parte dell'Autorità di procedure e criteri relativi all'accesso a detti servizi, sulla base delle misure adottate dalla Commissione ai sensi dell'art. 13, comma 9 della Direttiva 2012/34/UE.

L'Autorità deve inoltre provvedere a definire i criteri per la determinazione delle condizioni economiche di accesso ed utilizzo relativamente a detti impianti e servizi, ed a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie (D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettere a), b) ed i), anche ai sensi del D.Lgs. 112/2015, art. 17 comma 1).

L'Autorità è tenuta a definire detti criteri tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori, nonché l'equilibrio economico delle imprese regolate (D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettera b)).

¹ "Art. 17. Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi.

1. Fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13."

Ai fini della definizione dei suddetti criteri da parte dell'Autorità, valgono anche i riferimenti specifici stabiliti dalla Direttiva 2012/34/UE, trasposti nel D.Lgs. 112/2015, e dai Regolamenti di Esecuzione emanati da parte della Commissione, come previsti nella medesima direttiva. In particolare:

- il canone per l'accesso agli Impianti e per la prestazione dei Servizi di cui al comma 2 non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole (art. 17 comma 10 del D.Lgs. 112/2015);
- i corrispettivi per i servizi Complementari di cui al comma 9 e per i servizi Ausiliari di cui al comma 11 non possono superare i costi di fornitura, aumentati di un profitto ragionevole, qualora siano offerti da un unico fornitore, e sono forniti a prezzi di mercato se sono offerti in regime di concorrenza (art. 17 comma 11 del D.Lgs. 112/2015).

2.2 Individuazione dei Servizi che ai sensi della normativa devono essere offerti alle Imprese Ferroviarie al fine di assicurare l' accesso all'infrastruttura ferroviaria

Alla luce di quanto definito nell' art. 13 del D.Lgs. 112/2015, si riporta qui di seguito la lista dei Servizi che ai sensi della normativa devono essere offerti alle Imprese Ferroviarie al fine di assicurare l' accesso all'infrastruttura ferroviaria.

2.2.1 I Servizi costituenti il c.d. Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA)

I servizi del PMdA (di cui all'art. 13 **comma 1** del D.Lgs. 112/2015) sono:

- a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- b) diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
- d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

2.2.2 I Servizi non compresi nel PMdA

I Servizi non compresi nel PMdA sono raggruppati in tre diversi insiemi:

A. I servizi di cui all'art. 13 **comma 2 del D.Lgs. 112/2015**

Sono quelli relativi all'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito:

- 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.

Detti impianti e servizi possono essere denominati, per brevità, **"Impianti e Servizi con diritto di accesso garantito"**, qualora esistenti.

B. I servizi di cui all'art. 13 **comma 9 del D.Lgs. 112/2015**

Sono denominati **Servizi Complementari** e sono da fornirsi alle Imprese ferroviarie, su loro richiesta, qualora essi siano forniti dall'operatore dell'impianto di servizio; essi sono i seguenti:

- 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.

C. I servizi di cui all'art. 13 comma 11 del D.Lgs. 112/2015

Sono denominati **Servizi Ausiliari** e sono da fornirsi alle Imprese ferroviarie, su loro richiesta, qualora essi siano effettuati dall'operatore dell'impianto di servizio; essi sono i seguenti:

- 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.

Il regime giuridico è in parte diverso per questi insiemi di servizi: mentre è previsto per tutti i servizi di cui ai commi 1, 2, 9 e 11 dell'art. 13 che l'accesso agli stessi venga fornito in modo equo, non discriminatorio e trasparente, solo per quelli di cui al comma 1 e 2 è espressamente riconosciuto il "diritto di accesso" delle IF (D.Lgs. 112/2015, art. 12 commi 1 e 2) e quindi l'obbligo di fornitura per il Gestore di impianto. Per i servizi Complementari ed Ausiliari vale il principio che se essi vengono forniti ad IF allora essi devono essere forniti a condizioni non discriminatorie.

I commi da 4 a 8 dell'articolo 13 dettano poi una serie di disposizioni, riguardanti i servizi di cui al comma 2 dello stesso articolo, finalizzate a rendere effettivo tale diritto di accesso e ad assicurare che le condizioni di accesso siano eque e non discriminatorie. In particolare i commi 4 e 5, che si riferiscono soltanto ad alcuni dei servizi di cui al comma 2, riguardano l'indipendenza dell'operatore di impianto rispetto a società che detengono una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale i servizi in questione sono utilizzati, e la connessa separazione contabile; i commi 6 e 7 disciplinano le procedure relative all'accesso ai servizi e alla risoluzione di controversie; il comma 8 prevede l'obbligo per il proprietario dell'impianto di servizio, nel caso non lo utilizzi per almeno due anni consecutivi, di darlo in locazione o in leasing affinché possa essere utilizzato da imprese ferroviarie che hanno manifestato interesse ad accedervi.

2.3 Individuazione dei Servizi che ai sensi della normativa possono essere oggetto di misure regolatorie in merito alle condizioni economiche di offerta

Prescindendo dalla regolazione delle condizioni di accesso (Art. 13, commi 9, 11 e 12, del D.Lgs. 112/2015) risulta, sulla base del combinato disposto del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37 e del D.Lgs. 112/2015, che i servizi che possono essere oggetto di misure regolatorie in merito alle condizioni economiche di offerta sono i seguenti:

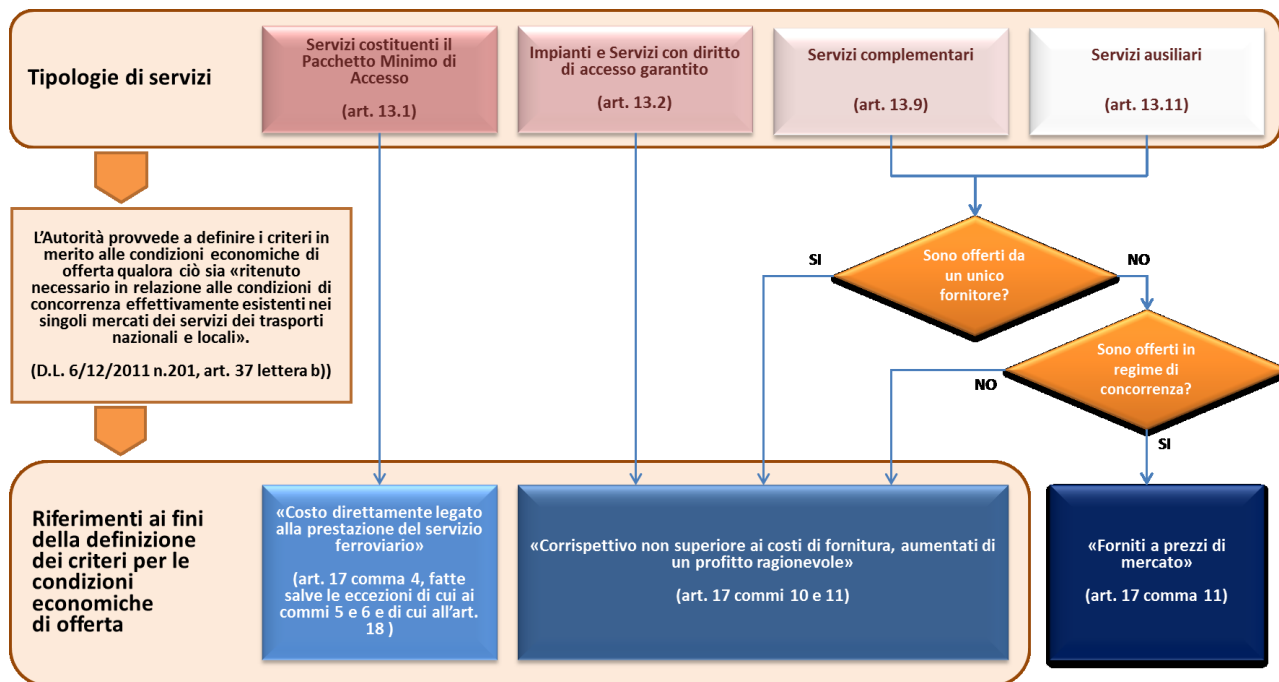
- i Servizi costituenti il c.d. Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA), ai sensi di quanto specificato all'art. 17 commi 1 e 4 del D.Lgs. 112/2015;
- i Servizi di cui al comma 2 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 (Impianti e Servizi con diritto di accesso garantito), ai sensi di quanto specificato all'art. 17 commi 1 e 10;
- i Servizi di cui al comma 9 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 (Servizi Complementari) qualora essi risultino offerti da un fornitore unico, ai sensi di quanto specificato all'art. 17 commi 1 e 11;
- i Servizi di cui al comma 11 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 (Servizi Ausiliari) qualora essi risultino offerti da un fornitore unico, ai sensi di quanto specificato all'art. 17 commi 1 e 11.

Alla luce di quanto sopra, l'Autorità deve pertanto preliminarmente accertare quali dei servizi di cui ai commi 9 ed 11 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 siano offerti da un fornitore unico e quali siano invece offerti in regime di concorrenza,

al fine di definire quali di detti servizi possano essere oggetto di misure regolatorie in merito alle condizioni economiche di offerta.

In ogni caso ai sensi di quanto previsto dal D.L. 6 dicembre 2011 n. 201, art. 37 lettera b) l'Autorità provvede a definire i criteri in merito alle condizioni economiche di offerta qualora ciò sia *“ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali”*.

La figura seguente evidenzia il processo che deve essere posto in atto dall'Autorità.



2.3.1 I servizi del Pacchetto Minimo di Accesso

Relativamente ai Servizi costituenti il Pacchetto Minimo di Accesso, così come definiti al comma 1 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015, l'Autorità registra che essi possono essere offerti esclusivamente dal Gestore dell'Infrastruttura, relativamente alla rete di propria competenza, e che quindi non può per essi esistere, nell'ambito di tale infrastruttura, un regime di concorrenza nell'offerta². Pertanto l'Autorità intende provvedere a definire i criteri in merito alle condizioni economiche di offerta di detti servizi.

2.3.2 I servizi diversi dal PMdA

Relativamente ai Servizi diversi dal PMdA si rimanda, per le considerazioni sulle condizioni di concorrenza e sulle misure regolatorie che l'Autorità intende provvedere a definire, al Capitolo 4.

² vedi anche il Considerando 71 della Direttiva Recast: *“L'infrastruttura ferroviaria è un monopolio naturale [...]”*

3. REGOLAZIONE ECONOMICA - PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

Nel presente capitolo l'Autorità evidenzia gli aspetti che ha inteso considerare ai fini della definizione dei Criteri per il Pedaggio relativamente ai Servizi di cui al Pacchetto Minimo di Accesso. Tali aspetti riguardano:

- il quadro normativo di dettaglio;
- le novità introdotte dal Regolamento di esecuzione di cui all'art. 31, comma 3 della Direttiva 2012/34/UE;
- le finalità della regolazione economica;
- gli aspetti di *costing* (economico/tecnici/normativi);
- gli aspetti di *pricing* (economico/tecnici/normativi);
- il modello di regolazione del pedaggio ed i criteri per la determinazione del medesimo da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

3.1 Il quadro normativo di dettaglio

Nel par. 2.1.2.1 si è sinteticamente delineato il quadro di riferimento normativo riguardante il Pedaggio per il PMdA.

Tale quadro viene qui più dettagliatamente esposto³, anche contestualizzandolo rispetto alle altre disposizioni del D.Lgs. 112/2015 riguardanti i rapporti tra lo Stato ed il GI e riguardanti l'equilibrio del conto economico complessivo del GI.

Si ricorda innanzitutto che ai sensi dell'art. 1 comma 7 del D.Lgs. 112/2015 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve pubblicare e periodicamente aggiornare, previa consultazione delle parti interessate e sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, la Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, a valere per un periodo di almeno 5 anni, in cui definisce le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario⁴.

Nell'ambito di tale strategia di sviluppo i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. 112/2015, da un atto di concessione e da uno o più Contratti di programma (CdP) riguardanti anche i finanziamenti statali. Detti contratti sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni; le condizioni dei medesimi e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al GI sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

E' previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informi l'Autorità sul contenuto dei contratti.

I CdP disciplinano, in particolare (art. 15.3):

- da un lato la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, e
- dall'altro la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria.

Viene indicato che il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato.

I principi e parametri fondamentali dei CdP sono dettagliati nell'Allegato II del D.Lgs. 112/2015, come richiamato dall'art. 15.1.

³ sempre con riferimento al combinato disposto del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37, del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, art 37 ed infine del D.Lgs. 112/2015.

⁴ Art. 1 comma 7. "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate e sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, che si esprime entro e non oltre il termine di trenta giorni, pubblica e periodicamente aggiorna la Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Tale Strategia definisce, per un periodo di almeno cinque anni, le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario".

Viene indicato anche (art. 15.1 comma 4) che nei CdP sono previsti incentivi al Gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, e fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario del GI medesimo (come meglio specificato all'articolo 16). Peraltro l'Allegato II specifica, al punto 5, che detti incentivi di efficientamento non comprendono quelli (diversi) attuati attraverso misure di regolamentazione ai sensi dell'art. 30, par. 3 della Direttiva Recast⁵.

Viene poi indicato (comma 5) che nell'ambito della politica generale di Governo e tenendo conto della Strategia di cui all'articolo 1, comma 7, e del finanziamento erogato in relazione ai CdP, il Gestore dell'Infrastruttura deve elaborare un Piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'Autorità; l'elaborazione di detto Piano *“ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi”*. Viene indicato altresì (comma 7) che *“Il gestore dell'infrastruttura si accerta della coerenza tra le disposizioni del contratto e il piano commerciale”*.

La seguente Figura sintetizza l'impostazione di cui sopra:



L'art. 15 stabilisce inoltre (tra l'altro) che (comma 8):

“Il gestore dell'infrastruttura entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo, mette a punto e aggiorna annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione”.

Ciò premesso va rilevato che il successivo art. 16 comma 1 del D.Lgs. 112/2015 (Costo dell'infrastruttura nazionale e contabilità) stabilisce che i conti del GI devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato,

- il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura,
- i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15,

⁵ Direttiva Recast, Articolo 30-Costo dell'infrastruttura e contabilità

1.Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, sono concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso.

[...]

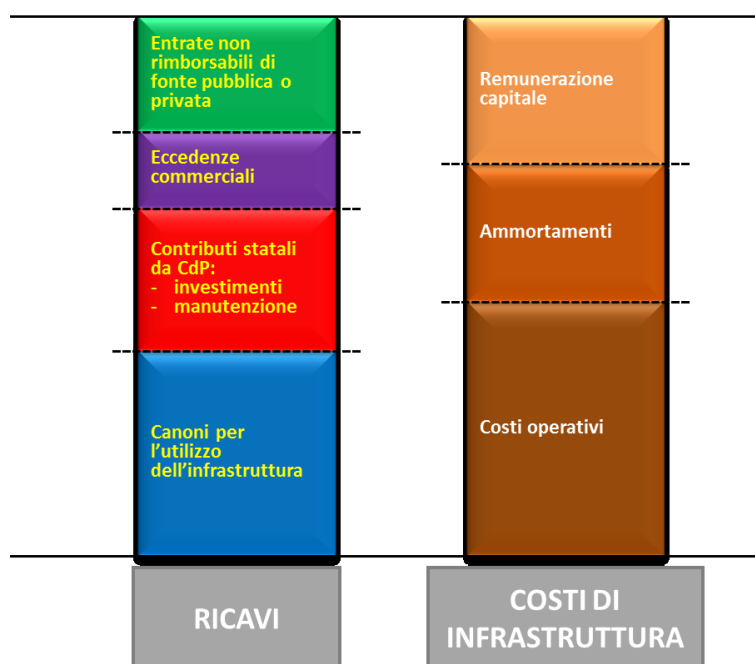
3. Gli Stati membri pongono in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso il contratto di cui al paragrafo 2 o attraverso misure di regolamentazione oppure tramite una combinazione di incentivi volti a ridurre i costi attraverso il contratto e il livello dei canoni tramite misure di regolamentazione.

- le eccedenze provenienti da altre attività commerciali;
- le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche,

e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di

- costi operativi,
- ammortamenti
- e remunerazione del capitale investito.

Tale disposto recepisce quanto previsto dall'art. 8.4 della Direttiva Recast, e va letto alla luce del Considerando 14⁶ della medesima ed alla luce dell'art. 11.2 del D.Lgs. 112/2015⁷, nell'ottica di una responsabilizzazione del Gestore in merito al conseguimento di un equilibrio economico dell'azienda.



Per quanto riguarda i Costi di Infrastruttura va evidenziato che la definizione degli elementi che devono essere considerati come facenti parte dell'Infrastruttura è contenuta nell'Allegato 1 del D.Lgs. 112/2015 .

Il successivo comma 2 dell' art. 16 del D.Lgs. 112/2015 stabilisce poi che il GI deve utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi a tutti i processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti, con particolare riferimento al PMdA; in particolare, tale sistema deve presentare un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi relativi

- ai processi industriali di sua competenza o
- alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie
- nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici⁸.

⁶ Considerando (14): *“Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe conseguire un equilibrio del conto profitti e perdite in un periodo ragionevole che, una volta fissato, può essere superato in circostanze eccezionali, quale un deterioramento grave e improvviso della situazione economica in uno Stato membro che incida in maniera sostanziale sul livello di traffico sulla sua infrastruttura o sul livello di contributi pubblici disponibili. In ottemperanza alle norme contabili internazionali, l'importo dei prestiti per finanziare progetti infrastrutturali non figura nel conto profitti e perdite.”*

⁷ Art. 11.2. *“Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura è autonomo e responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno”.*

⁸ Al riguardo si segnala che sempre la Direttiva Recast ricorda, al Considerando 14, che in ottemperanza alle norme contabili internazionali, l'importo dei prestiti per finanziare progetti infrastrutturali non può figurare nel conto profitti e perdite.

Alla luce di quanto sopra appare chiaro che il PMdA rappresenta una delle “*diverse categorie di servizi offerti*” dal GI e quindi una (sicuramente la principale) delle componenti che contribuiscono al conto economico aziendale complessivo (in merito al quale il GI si deve far carico di assicurare, ai sensi del sopra richiamato art. 16.1, che esso presenti, in condizioni normali di attività e nell’arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra il complesso dei ricavi ed il complesso dei costi di infrastruttura).

E’ per questo motivo che viene attribuito al GI l’obbligo di utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzii, in particolare, i meccanismi di imputazione dei costi al PMdA, disaggregando le poste contabili in modo tale da evidenziare l’attribuzione dei relativi costi e ricavi nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici.

Al riguardo si rileva che, ai sensi dell’art. 37 comma 8 del D.Lgs. 112/2015 l’Autorità ha la facoltà di chiedere ai gestori dell’infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell’infrastruttura⁹ di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell’allegato IV al D.Lgs. e ogni altra informazione che l’organismo di regolazione può richiedere nell’esercizio delle funzioni di cui all’articolo 37, comma 3, lettera b), del decreto legge n. 201 del 2011, con un livello di dettaglio sufficiente, secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

L’Autorità deve poi, anche in relazione alle informazioni da rendersi complessivamente disponibili per mezzo della Contabilità regolatoria, procedere a definire i criteri per la successiva determinazione (da parte del GI) delle relative condizioni economiche di fornitura, in accordo a quanto previsto dal D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettere b) ed i), come riconfermato dal D.Lgs. 112/2015, art. 17 comma 1 e dai riferimenti più specifici stabiliti nel medesimo decreto.

In via generale, pertanto, l’Autorità deve provvedere a definire detti criteri per il PMdA tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori, nonché l’equilibrio economico delle imprese regolate (D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettera b)). In tale contesto è chiaro che i criteri per la determinazione delle condizioni economiche del PMdA devono essere tali per cui l’erogazione dei servizi del PMdA non risulti fonte di condizioni di disequilibrio del Gestore, ossia devono essere tali da consentire al Gestore il recupero dei costi relativi alle attività sottostanti la fornitura del PMdA purché pertinenti, dimostrati ed efficienti.

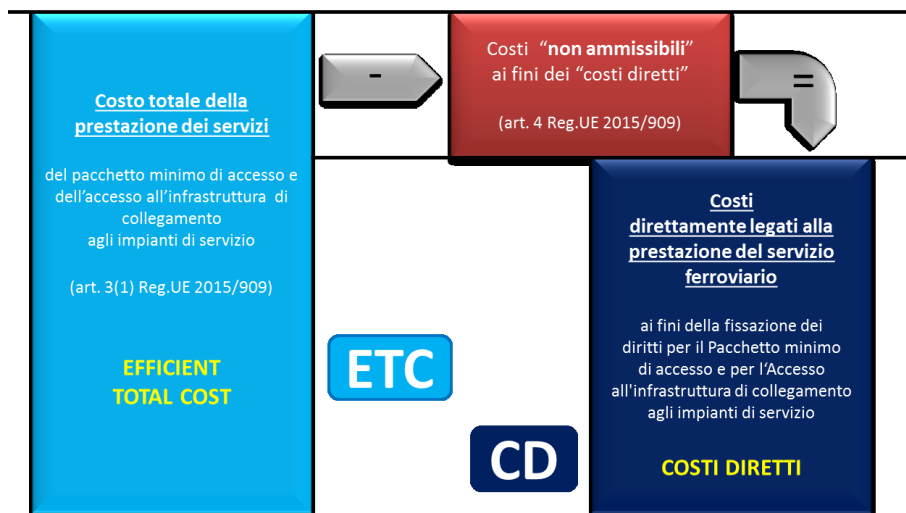
In via più specifica valgono poi anche i riferimenti stabiliti dalla Direttiva 2012/34, trasposti nel D.Lgs. 112/2015 ; in particolare l’art. 17 comma 4 del D.Lgs. 112/2015 stabilisce che, fatto salvo quanto previsto ai successivi commi 5 e 6 ed all’art.18, i canoni del PMdA (e per l’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio) sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, sulla base delle modalità di calcolo definite dall’atto di esecuzione di cui all’art. 31, comma 3 della Direttiva 2012/34/UE.

Detto atto di esecuzione è stato approvato dalla Commissione il 12/06/2015 (Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909) ed è finalizzato a stabilire le modalità applicabili al calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ai fini della fissazione dei diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

In particolare l’art. 3 par. 1 di detto Regolamento stabilisce un principio rilevante e cioè che i “costi diretti” vanno calcolati su base dell’intera rete e sono calcolati come la differenza tra

- da un lato, i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e,
- dall’altro, i costi “non ammissibili” ai fini dei costi diretti (come dettagliatamente specificati al successivo articolo 4).

⁹ di cui all’articolo 5, commi 4 e 5, e all’articolo 13 del D.Lgs. 112/2015

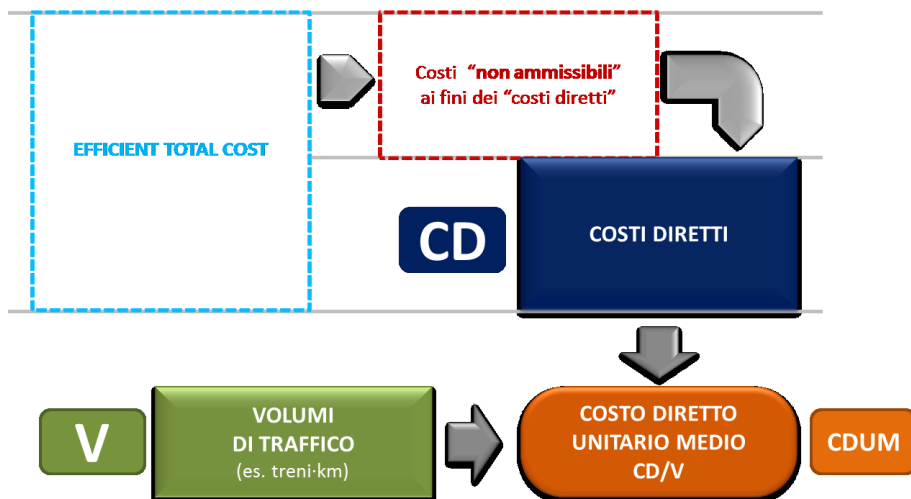


Il par.2 dell'art. 3 specifica poi che lo Stato membro può decidere che il gestore dell'infrastruttura **applichi i costi di una prestazione di servizi efficiente** ai fini del calcolo dei costi diretti su base dell'intera rete.

In sostanza viene indicato che i costi diretti vanno concettualmente visti come la differenza tra l'“*efficient total cost*” della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, ed i costi “non ammissibili” ai fini dei costi direttamente attribuibili alla prestazione del servizio ferroviario.

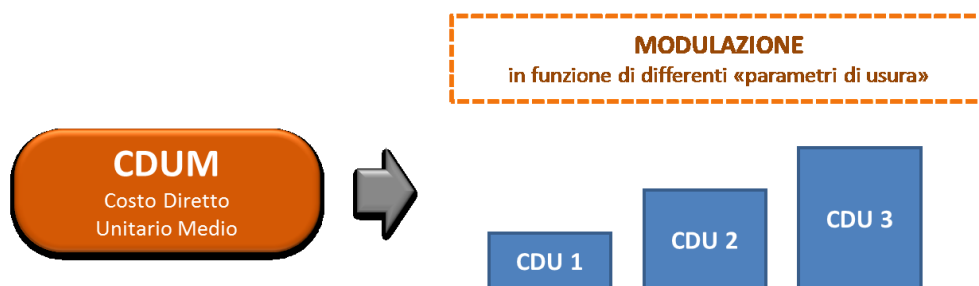
Il Regolamento stabilisce poi altre prescrizioni rispetto al calcolo dei costi diretti unitari (art. 5, par. 1) ed alla loro eventuale differenziazione per “parti di rete”.

In sostanza viene indicato che il calcolo dei costi unitari diretti (medi per tutta la rete) deve essere effettuato dividendo i costi diretti efficienti riferiti all'intera rete per il numero totale di unità di “consumo” (es. veicolo/km, treno/km o tonnellata lorda/km) previste o realmente effettuate.



In alternativa, viene indicato che se il GI dimostra che vi sono significative variazioni di costo per parti diverse della rete, il calcolo dei costi diretti unitari medi (d'ora in poi: CDUM) può essere effettuato separatamente per le diverse parti della rete, dividendo i costi diretti di ciascuna parte per il numero totale di unità di “consumo” previsti o realmente effettuati (il periodo di previsione può coprire più anni).

Vengono poi fornite altre prescrizioni rispetto alla eventuale modulazione dei costi diretti, al fine di tener conto dei diversi livelli di usura causati all'infrastruttura in base a uno o più parametri (quali, ad esempio, la lunghezza del treno, la massa del treno, la velocità del treno, etc.) purché ciò non alteri il costo medio.



Vengono infine fornite prescrizioni alla modellizzazione dei costi, ai parametri di riferimento per l'effettuazione di controlli semplificati da parte dell'Organismo di regolamentazione ed alle revisioni periodiche del metodo di calcolo dei costi diretti.

In particolare l'art. 6 (Modellizzazione dei costi) stabilisce che

- in deroga al sopracitato art. 3, par.1, e all'art. 5, par. 1, prima frase, il G.I può calcolare direttamente i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o di ingegneria dei costi, debitamente testati e verificati, a condizione che possa dimostrare all'organismo di regolamentazione che i costi unitari diretti includono solo i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario e, in particolare, non comprendono alcuno dei costi "non ammissibili" di cui all'art. 4;
- l'organismo di regolamentazione può chiedere al gestore dell'infrastruttura di calcolare, a fini di un confronto, i costi unitari diretti a norma dell'art. 3, par. 1¹⁰, e dell'art. 5, para. 1.

Al riguardo l'art. 9 (Disposizioni transitorie) del Regolamento di esecuzione stabilisce infine che il Gestore dell'infrastruttura deve presentare all'organismo di regolamentazione il suo metodo di calcolo dei costi diretti e, se applicabile, un piano di transizione entro il 3 luglio 2017.

Ritornando alle disposizioni di cui al D.Lgs. 112/2015, si rileva che il comma 4 dell'art. 17 specifica poi 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"*. Questo aspetto sarà ripreso nel cap. 6.

I successivi commi 5 e 6 dell'art. 17 nel D.Lgs. 112/2015 prevedono poi dei casi specifici ed in particolare che i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al comma 4:

- a) possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità di una specifica sezione dell'infrastruttura in periodi di congestione(art. 17 comma 5);
- b) possono essere modificati per tener conto degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno, sulla base delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'art. 31, comma 5 della Direttiva 2012/34/UE (art. 17 comma 6)¹¹; tale atto di esecuzione è stato approvato dalla Commissione il 13/03/2015 (Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429).

Il comma 8 prevede poi che:

¹⁰ Ovvero, come si è visto, effettuando la **differenza** tra da un lato, **i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso** e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e, dall'altro, **i costi "non ammissibili"** (come dettagliatamente specificati al successivo articolo 4).

¹¹ Il medesimo comma 6 specifica poi che *"Ogni modifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura onde tenere in conto il costo degli effetti acustici favorisce l'ammodernamento dei veicoli ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile"*.

Il successivo comma 7 precisa inoltre che *"L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al diritto dell'Unione. Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, l'autorità competente decide in merito all'uso degli introiti supplementari. Il gestore conserva le informazioni necessarie in modo da poter risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'applicazione degli stessi, e, su richiesta le fornisce alla Commissione Europea."*

- al fine di evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai commi 4, 5 e 6 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi temporali, e che
- l'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

Il successivo art. 18 prevede alcune deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso stabiliti nell'art. 17.

La **prima deroga** (definita con riferimento a quanto previsto dall'art. 32 par. 1 della Direttiva Recast) è trattata al comma 1, che indica che ai fini del pieno recupero dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio da parte del Gestore, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16.

In tale contesto il comma 2 prevede che ai fini dell'approvazione del decreto di cui al comma 1, il Ministero dell'infrastruttura e dei trasporti si assicura che i gestori dell'infrastruttura abbiano valutato l'impatto dei coefficienti di maggiorazione per specifici segmenti di mercato¹², prendendo in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1, della direttiva 2012/34/UE, scegliendo quelli pertinenti.

ALLEGATO VI alla direttiva 2012/34/UE
REQUISITI DEI COSTI E DEI CANONI RELATIVI ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

1. I binomi che il gestore dell'infrastruttura deve considerare nel definire un elenco di segmenti di mercato al fine di introdurre nel sistema di imposizione coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, comprendono almeno i seguenti:
 - a) servizi passeggeri/servizi merci;
 - b) treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci;
 - c) servizi nazionali/servizi internazionali;
 - d) trasporto combinato/treni diretti;
 - e) servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani;
 - f) treni blocco/treni a vagoni singoli;
 - g) servizi ferroviari regolari/servizi ferroviari straordinari.

In ogni caso l'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura deve contenere almeno i tre segmenti seguenti:

- a) servizi merci;
- b) servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico;
- c) altri servizi passeggeri.

Il gestore dell'infrastruttura può distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o ai passeggeri trasportati nonché ad altri parametri relativi ai segmenti specifici.

Sono, inoltre, definiti i segmenti di mercato in cui le imprese ferroviarie non effettuano al momento servizi ma possono effettuarli durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei canoni. Il gestore dell'infrastruttura non include nel sistema di imposizione dei canoni nessun coefficiente di maggiorazione per tali segmenti di mercato.

Il comma 6 stabilisce inoltre che l'elenco dei segmenti di mercato è pubblicato nel prospetto informativo della rete ed è rivisto almeno ogni cinque anni e che l'organismo di regolazione provveda a controllare tale elenco ai sensi dell'articolo 14, comma 1¹³.

¹² Tale disposizione intende riflettere quanto stabilito dall'art. 32 par. 1 della Direttiva Recast che recita:

“ Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, **se il mercato lo consente**, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario”.

¹³ L'articolo 14, comma 1 prevede che “ Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione”.

Il comma 3 prevede poi che il gestore dell'infrastruttura applichi i coefficienti di maggiorazione di cui al comma 1 in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione, garantendo nel contempo la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario. Viene stabilito che il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il comma 4 stabilisce che l'Organismo di regolazione verifichi:

- a) la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui al comma 1;
- b) che tali coefficienti siano applicati in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione;
- c) che tali coefficienti siano applicati in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;
- d) che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

L'organismo di regolazione comunica gli esiti della verifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze per le successive valutazioni.

Il comma 5 prevede comunque che il livello dei canoni stabiliti non deve precludere l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.

L'Art. 18 comma 3 prevede poi una **seconda deroga** ai principi di imposizione dei canoni di accesso stabiliti nel citato art. 17, laddove stabilisce altresì che il gestore dell'infrastruttura può applicare, fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE riduzioni sui canoni imposti all'impresa ferroviaria, secondo quanto previsto ai commi 11, 12 e 13, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16. I citati commi specificano che

- Le riduzioni di cui al comma 3, possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura e si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati (comma 11);
- A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria (comma 12);
- Il gestore dell'infrastruttura può istituire schemi di canone, destinati a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate (comma 13).

A tal riguardo il comma 4 stabilisce anche che l'organismo di regolazione verifica che le riduzioni rispettino quanto stabilito ai predetti commi 11, 12 e 13.

Ancora, l'art. 18 comma 7 prevede poi una **terza deroga**, laddove stabilisce che i gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi, effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione¹⁴.

L'art. 18 comma 8 prevede inoltre una **quarta deroga**, stabilendo che per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici¹⁵, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi totali a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati¹⁶. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

¹⁴ Poiché l'Italia confina con Paesi che possiedono il medesimo scartamento, si ritiene che tale norma, trasposta dalla Direttiva, non possa trovare pratica applicazione.

¹⁵ Vedasi anche la definizione, nel D.Lgs. 112/2015 di "progetti di investimento specifici": "progetti di investimento finanziati, integralmente o parzialmente, con capitale di debito o di rischio";

¹⁶ Al riguardo si evidenzia che già il previgente D.Lgs. 188/2003 prevedeva al comma 7 dell'art. 17 la possibilità di prendere in considerazione ulteriori eventuali tipologie di costo ai fini della determinazione del canone, fattispecie di fatto concretizzatasi segnatamente con il D.M. 18 agosto 2006 del Ministro dei trasporti ed il D.M. 10 settembre 2013 relativi al Pedaggio per la rete AV/AC; tali norme hanno infatti portato a definire un pedaggio per l'AV differente e più elevato rispetto a quello su rete convenzionale a motivo della necessità di recuperare, attraverso i ricavi da Pedaggio AV, anche una voce di costo aggiuntiva, specifica della rete AV, ovvero la quota degli investimenti AV a "lungo termine" posta a carico del Gestore dell'infrastruttura. In merito si ricorda infatti che i costi sostenuti da una generica azienda industriale possono essere

L'art. 18 comma 9 prevede altresì una **quinta deroga**: limitatamente ai Corridoi ferroviari di cui alla Decisione 2009/561/CE della Commissione Europea, il GI deve provvedere 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).

Inoltre l'art. 18 prevede, al comma 14, che ogni modifica degli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni deve essere resa pubblica con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete.

Occorre altresì considerare che l'art. 12, comma 12, del citato D.Lgs. 112/2015 prevede la possibilità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità, introduca con proprio decreto un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri a media e a lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio pubblico, per la parte espletata su linee appositamente costruite o adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari, 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, nonché al fine di consentire uno sviluppo dei processi concorrenziali del settore.

Da ultimo l'Autorità - ferme restando le competenze di cui al D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2 lettera c)¹⁷ - deve, ai sensi dell'art. 7 comma 4 del Regolamento di esecuzione determinare le modalità di "controllo semplificato" di cui ai par. 1 e 2 del medesimo articolo.

Il Gestore dell'infrastruttura determina quindi il Pedaggio sulla base dei criteri complessivamente definiti dall'Autorità e procede alla riscossione del medesimo dalle Imprese Ferroviarie (art. 17.2 del D.Lgs. 112/2015). Inoltre il GI è tenuto ad inserire nel prospetto Informativo della Rete 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 e contiene 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).

L'Autorità deve provvedere, ai sensi dell'art. 37, comma 2 lettera c) del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201, a verificare la corretta applicazione dei criteri da essa fissati.

3.2 Finalità della regolazione economica

Di seguito vengono indicate le finalità della regolazione economica che l'Autorità intende perseguire in relazione alla tematica del PMdA, nel contesto del quadro normativo sopra ricordato.

L'Autorità ritiene innanzitutto che, in linea con quanto specificato nell'Allegato alla Delibera n. 70/2014, occorra pervenire ad una **"Regolazione di Periodo"**, cioè alla definizione di un "framework regolatorio" tale da assicurare, in prospettiva, un quadro proporzionato e prevedibile di regole e criteri di determinazione del pedaggio sull'intera rete ferroviaria.

In secondo luogo tale "Regolazione di Periodo" deve avere lo scopo di **orientare le tariffe verso costi "efficienti"** e di **incentivare l'utilizzo ottimale** della capacità da parte delle I.F.¹⁸

distinti in costi operativi (es. costo del Personale, Materie prime, Servizi, Godimento beni di terzi, Altri costi operativi incluso l'ammortamento delle immobilizzazioni) ed in costi del capitale necessario per effettuare investimenti (la remunerazione del capitale investito, intesa come "costo opportunità"). Nel caso specifico di una azienda come Rete Ferroviaria Italiana (RFI), laddove le spese di investimento relative alla realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria vengano finanziate interamente da contributi statali (tipicamente tramite "Contratti di Programma" pluriennali tra Stato e RFI), non si deve tener conto dei costi relativi alla realizzazione dell'infrastruttura medesima (ammortamenti annuali e costi annuali del capitale, indicati anche come costi "di lungo termine"), ma solo dei costi operativi effettivamente sopportati da RFI nel gestire e mettere a disposizione, secondo definiti livelli di servizio e di sicurezza, tale infrastruttura; ciò è dovuto appunto al fatto che le spese di investimento sono state finanziate da un ente terzo (lo Stato) e non da RFI. Al contrario, laddove RFI investa per realizzare a proprie spese (utilizzando capitale proprio e/o con ricorso al capitale di debito) una infrastruttura (o quota di essa) per metterla poi a disposizione dell'utilizzo di terzi, occorre tener conto anche del recupero di detti costi annuali (ammortamenti e costi del capitale) relativi all'investimento "di lungo termine". Tale voce di costo è presente nella rete convenzionale in misura residuale, a motivo dell' accollo da parte dello Stato dei relativi investimenti, da ultimo tramite i Contratti di Programma succedutisi nel tempo.

¹⁷ [L'Autorità provvede] a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

Per meglio raggiungere tali scopi è necessario che le misure di regolazione affrontino sia le tematiche relative ai **criteri di "costing"** sia quelle relative ai **criteri di "pricing"**.

I criteri riferibili alla **valorizzazione dei costi** sottostanti la fornitura dei servizi del PMdA, devono essere infatti funzionali a consentire al Gestore dell'infrastruttura di predisporre¹⁹ e di fornire evidenza all'Organismo di Regolazione²⁰, con il dettaglio appropriato, dell'ammontare delle varie componenti di costo che devono essere considerate come pertinenti ai fini della determinazione del Pedaggio, anche tenendo conto delle possibili diverse modulazioni del medesimo prefigurate dalla Direttiva Recast.

I criteri riferibili al **"pricing"** dei servizi del PMdA devono invece essere finalizzati a costituire, nel rispetto di quanto definito dalla Direttiva Recast in termini di possibili articolazioni e modulazioni, **una base di riferimento per il Gestore dell'infrastruttura atta a consentire al medesimo di pervenire, sulla base dei costi pertinenti ed efficienti, alla determinazione del Pedaggio**²¹ (sia in termini di articolazione sia in termini di livelli economici delle varie componenti del medesimo), lasciando al medesimo gestore una **appropriata flessibilità** in modo da poter tener conto, nel rispetto del principio di non discriminazione e di trasparenza, delle **esigenze del mercato e delle possibilità di utilizzare la "leva prezzo" ai fini di una promozione dello sviluppo del traffico**²² anche **nell'ottica di un contenimento dei costi di lungo periodo della "contribuzione pubblica"**²³.

In terzo luogo l'Autorità ritiene che la regolazione debba essere finalizzata a evidenziare con chiarezza **le aree di propria competenza ai fini del conseguimento di quelle condizioni di equilibrio economico** che sono più volte richiamate - con diverse accentuazioni e finalità - dal quadro normativo europeo e nazionale.

Ciò è particolarmente rilevante ai fini della regolazione del PMdA ed implica una chiara analisi dei "driver" che possono concorrere al raggiungimento (o al non raggiungimento) dell'equilibrio economico.

Un primo aspetto è rappresentato dai **costi**.

Come si è ricordato il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 stabilisce all'art. 3 par. 1 e par. 2 che i **"costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario"** vanno calcolati come la **differenza** tra

- da un lato, i costi efficienti della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (il **"efficient total cost"** del PMdA) e,
- dall'altro, i costi **"non ammissibili"** ai fini dei **"costi diretti"** per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (come specificati al successivo articolo 4 del Regolamento di esecuzione).

Tale formulazione evidenzia²⁴ che i **"costi diretti" sono un "di cui" dei costi complessivi** relativi alla **"prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio"**.

Ciò notato, si rileva altresì che il Considerando 3 del Regolamento di esecuzione evidenzia che il **"Fissare i canoni di accesso al livello dei costi direttamente sostenuti dal servizio ferroviario non dovrebbe comportare"** [NdR: "causare"²⁵]

¹⁸ Anche alla luce del Considerando 71 della Direttiva Recast che recita: "L'infrastruttura ferroviaria è un monopolio naturale ed è quindi necessario fornire incentivi ai gestori dell'infrastruttura per ridurre i costi e gestire in modo efficiente la loro infrastruttura."

¹⁹ Anche alla luce del Considerando 67 della Direttiva Recast che recita: "Ai fini di un'idonea ed equa imposizione dei canoni, i gestori dell'infrastruttura devono registrare e determinare il valore delle loro attività e acquisire una buona comprensione dei fattori che determinano il costo dell'esercizio dell'infrastruttura", nonché del Considerando 69 che recita: "È importante assicurare che l'imposizione dei canoni di utilizzo per il traffico nazionale e internazionale sia tale da consentire alle ferrovie di soddisfare le esigenze del mercato. Di conseguenza, essa dovrebbe corrispondere al costo effettivamente sostenuto per la gestione del servizio".

²⁰ Ai sensi di quanto previsto all'articolo 37, comma 3, lettera b), del decreto legge n. 201 del 2011 e di quanto previsto dall'art. 37 comma 8 del D.Lgs. 112/2015 in relazione alle informazioni contabili elencate nell'allegato IV al medesimo D.Lgs.

²¹ Così come previsto dall'art. 17 comma 2 del D.Lgs. 112/2015

²² Anche alla luce del Considerando 71 della Direttiva Recast che recita: "È importante tener conto delle esigenze commerciali sia dei richiedenti che del gestore dell'infrastruttura."

²³ Alla luce del Considerando 71 della Direttiva Recast che recita: "La promozione dell'uso ottimale dell'infrastruttura ferroviaria permetterà di ridurre i costi dei trasporti per la società"

²⁴ Al di là di quanto eventualmente reso possibile dall'art. 6 "di deroga" sulla metodologia ("Modellizzazione dei costi" anziché l'approccio "per differenza")

²⁵ "Setting the track access charge at the costs directly incurred by the train service **should not set out to cause** that the infrastructure manager to experience either a net financial loss or a net financial gain as a result of operation of the train service".

per il gestore dell'infrastruttura una perdita finanziaria netta o un guadagno finanziario netto a seguito della prestazione del servizio ferroviario".

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

Un secondo aspetto è correlato ai **ricavi** ed alle **fonti di finanziamento**.

Va infatti evidenziato che nel momento in cui, nella definizione dei criteri economici per l'accesso alle infrastrutture, l'Autorità deve tener conto – sempre ai sensi del citato art. 37.2, lettera b) – anche dell'equilibrio economico delle imprese regolate, vale – per il caso delle infrastrutture ferroviarie – quanto specificatamente stabilito dall'art. 16 comma 1 del D.Lgs. 112/2015²⁶, ovvero che tale equilibrio va perseguito da parte del Gestore considerando il **complesso del gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura**, dei **contributi statali definiti nei contratti di programma**, delle eccedenze **provenienti da altre attività commerciali** e delle eventuali **entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche**.

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

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

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

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

In conclusione, alla luce di quanto sopra, l'Autorità ritiene che la definizione dei criteri di *costing* e *pricing* relativamente al Pedaggio per il PMdA, ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettere b) ed i), debba consentire al Gestore dell'Infrastruttura, una volta definita la cornice dei Contratti di Programma, la determinazione dell'entità dei canoni correlata ai costi efficienti pertinenti ed imputabili ai servizi del PMdA medesimo, nel rispetto

²⁶ che qui per comodità si riporta nuovamente: "I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito"

del dettato della Direttiva Recast e dei Regolamenti di esecuzione ed in coerenza con quanto stabilito all'art. 17 commi 1 ed 8 del D.Lgs 112/2015 .

L'Autorità ritiene che uno scenario come sopra delineato (strutturato su un quadro governativo chiaro in termini di Contributi e Contratti di Programma e su un quadro regolatorio predefinito e stabile nel tempo) sia idoneo a fornire certezze a tutti gli *stakeholders* e risulti quindi funzionale al conseguimento di efficienze produttive, equilibrio economico, ulteriore competizione nel settore e maggiore competitività del settore. Ciò anche in un contesto temporale evolutivo che potrebbe prevedere variazioni dell'attuale assetto di controllo che vede FSI SpA (al cui interno si colloca la società RFI, Gestore dell'Infrastruttura) controllata interamente dallo Stato per il tramite del Socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Come conseguenza di tale impostazione, l'Autorità ritiene altresì che eventuali dinamiche nei livelli di erogazione dei Contributi, che dovessero palesarsi in difformità a quanto originariamente previsto dai Contratti di Programma, ovvero eventuali casi di gravi disequilibri economici generati da eventi straordinari ed imprevedibili, potranno trovare separato e specifico rimedio nei coefficienti di maggiorazione contemplati dall'art. 18, comma 1, del medesimo decreto, per la cui applicazione i Ministeri Competenti si baseranno sui prospetti di Contabilità Regolatoria redatti dal Gestore nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall'Autorità.

In quarto luogo, occorre considerare che i "Costi a lungo termine", per "il sistema Alta Velocità / Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici" (art. 18.8), comprendono:

- sia costi già sostenuti che costituiscono oggetto dell'equilibrio economico del gestore, e pertanto già inclusi all'interno dell'"*Efficient Total Cost*" come sopra definito;
- sia costi posti al di fuori di tale perimetro (si pensi ad esempio ai costi non ancora effettivamente sostenuti dal GI per spese incrementative del valore delle immobilizzazioni o per rinnovo delle stesse, o agli oneri finanziari da sostenere per la realizzazione delle opere, attualmente oggetto di trattamento contabile da parte del GI in forza di specifiche disposizioni di legge).

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 inclusi all'interno dell'"*Efficient Total Cost*".

In relazione a quanto sopra l'Autorità intende pertanto provvedere a definire i seguenti criteri:

- 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, 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.**

3.3 Metodologia regolatoria

3.3.1 Considerazioni generali

Ai fini della definizione dei criteri (di “costing” e di “pricing”) per la determinazione del Pedaggio è rilevante delineare propedeuticamente quale metodologia regolatoria si intende applicare. A tal fine appaiono utili le seguenti considerazioni.

Una prima considerazione riguarda il “periodo temporale” di regolazione. Al riguardo l’Autorità ritiene opportuno evidenziare i seguenti aspetti, alcuni dei quali già emersi in precedenza:

- l’art. 8 della Direttiva Recast prevede che gli Stati Membri debbano pubblicare “una strategia indicativa di sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell’infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un **periodo di almeno cinque anni** ed è rinnovabile”. Detto articolo è stato recepito nell’art. 1 comma 7 del D.Lgs. 112/2015 .
- l’art. 15 comma 1 del D.Lgs. 112/2015 prevede che “ I rapporti tra il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per **un periodo minimo di cinque anni**, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all’allegato II del presente decreto. Le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell’erogazione di fondi al gestore dell’infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l’intera durata del contratto”.
- il medesimo articolo prevede, al comma 3, che “ Nei contratti di programma di cui al comma 1 è disciplinata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, separatamente, **la concessione di finanziamenti** per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell’infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l’evoluzione tecnologica, e la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato”.
- in correlazione al disposto di cui all’art. 1 comma 7 il Gestore dell’infrastruttura deve (art. 15.6) adottare un “Piano Commerciale”: *“Nell’ambito della politica generale di Governo e tenendo conto della Strategia di cui all’articolo 1, comma 7 , e del finanziamento erogato di cui al comma 1, il gestore dell’infrastruttura ferroviaria è tenuto all’elaborazione ed all’aggiornamento di un **piano commerciale** comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all’organismo di regolazione. Il piano ha lo scopo di garantire l’uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell’infrastruttura, assicurando al tempo stesso l’equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.”*

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

Al riguardo si ritiene opportuno che l’arco temporale di un “periodo” di regolazione venga in linea di principio a coincidere con almeno un periodo pluriennale definito nei contratti di Programma.

Una seconda considerazione è relativa al fatto che risulta importante definire, ai fini della regolazione “di periodo”, a quali riferimenti temporali (di consuntivo e/o prospettici) si ritiene di dover far riferimento, relativamente ai seguenti aspetti:

- Capitale impiegato ed Investimenti
- Costi operativi
- Domanda (Volumi di traffico)
- Obiettivi di efficientamento

Questa tematica sarà trattata, per ciascuno dei citati aspetti, nei paragrafi seguenti.

Un terza considerazione è relativa al fatto che una regolazione “di periodo”, che intenda offrire adeguata visibilità a tutti i soggetti interessati, deve auspicabilmente essere delineata in modo tale da definire compiutamente il trattamento e le modalità di valorizzazione sia dei fattori di costo e di ricavo direttamente riconducibili alle leve

gestionali del Gestore dell'Infrastruttura, sia dei fattori, in particolare di ricavo, riconducibili ai Contributi di fonte pubblica.

Una quarta considerazione, in parte riallacciabile a quella precedente, riguarda il fatto che la definizione del quadro degli investimenti in capo al Gestore dell'Infrastruttura e la definizione del quadro delle attività di manutenzione in capo al medesimo gestore sono attualmente puntualmente stabilite, ai sensi della Delibera CIPE n. 4/2012, in due "Contratti di Programma" tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (il Gestore).

Il nuovo **Contratto di Programma –Parte investimenti** attualmente in fase di formalizzazione) riguarda la disciplina dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore per

- a) la realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e per l'adeguamento tecnologico della rete e dei livelli di sicurezza, al fine di ottemperare alle innovazioni introdotte da disposizioni normative o correlate all'evoluzione tecnologica;
- b) le modalità di finanziamento delle suddette attività, allo scopo di individuare le risorse disponibili per il raggiungimento degli obiettivi di cui in a).

Per quanto riguarda invece le **attività di manutenzione dell'infrastruttura** (di tipo ordinario e straordinario), a partire dall'anno 2012 i relativi obiettivi sono disciplinati dal separato **Contratto di Programma – Parte Servizi** (che disciplina anche le attività di "safety", "security" e "navigazione ferroviaria"); anche in tale CdP-S vengono definite le relative coperture finanziarie (inclusi costi diretti e indiretti) da parte dello Stato per il periodo di riferimento.

Alla luce di quanto sopra risulta rilevante, ai fini della determinazione del pedaggio del PMdA, che il Gestore dell'Infrastruttura fornisca adeguata evidenza

- dapprima del **perimetro delle attività che risultano pertinenti ai fini della valutazione economica del PMdA**

e

- successivamente, relativamente a tale perimetro di attività, del trattamento delle **nature e delle partite dei costi che risultino eventualmente "coperte"** (in tutto o in parte) dai contributi e stanziamenti disciplinati dai Contratti di Programma, a fronte dell'espletamento di specifiche attività investitorie e/o di manutenzione.

Ciò premesso, si evidenzia, come quinta considerazione, che eventuali misure di regolazione sui prezzi, finalizzate a fornire incentivi di efficientamento nell'espletamento delle attività del GI correlate alla fornitura dei servizi regolati, dovranno tenere conto delle eventuali incentivazioni all'efficientamento sulle attività oggetto dei CdP, presenti in detti Contratti²⁷.

Una sesta considerazione è correlata al fatto che il contesto regolatorio riguardante i criteri per la determinazione del Pedaggio (il D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, la Direttiva 2012/34/UE, il D.Lgs. 112/2015) evidenzia in più parti la rilevanza delle dimensioni "segmenti di mercato"²⁸. In tal senso risulta importate dedicare specifica attenzione a tale aspetto.

Una settima considerazione è correlata al fatto che, ai sensi dell'art. 37, comma 2 lettera c) del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201 l'Autorità deve provvedere a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri da essa fissati ai sensi della lettera b) del medesimo articolo.

Alla luce di quanto sopra, l'Autorità è orientata a definire i Criteri per la determinazione del Pedaggio (il "Modello regolatorio") sulla base dei seguenti principi:

- a) definizione, a regime, di un periodo di regolazione su base quinquennale, fatte salve specifiche deroghe;

²⁷ ai sensi dell'art. 30, par. 1 e 3 della Direttiva Recast :

Costo dell'infrastruttura e contabilità

1.Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, sono concessi incentivi ai gestori per **ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso**.

[...]

3. Gli Stati membri pongono in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 **attraverso il contratto di cui al paragrafo 2 o attraverso misure di regolamentazione oppure tramite una combinazione di incentivi volti a ridurre i costi attraverso il contratto e il livello dei canoni tramite misure di regolamentazione**.

²⁸ Vedi ad es. il Considerando 41 e gli art. 29 par. 3 e 32 par.1 e par. 5 della Direttiva, nonché l'Allegato VI par. 1 alla medesima; la lettera b) dell'art. 37.2 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201; l'art. 18 del D.Lgs. 112/2015 .

- 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.

3.3.2 **Il modello regolatorio individuato**

L'Autorità intende applicare un modello di definizione del Pedaggio correlato ai costi del "Periodo tariffario" valutati, secondo le modalità di seguito indicate, 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 abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata.

La determinazione da parte del Gestore, ai sensi dell'art. 17.2 del D.Lgs. 112/2015, dei canoni del PMdA (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio) a valere per il "Periodo tariffario" avverrà durante il c.d. "**Anno ponte**" (ovvero l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del "Periodo tariffario"), nel corso del quale il Gestore provvede agli adempimenti inerenti la elaborazione e presentazione alla Autorità²⁹ della documentazione che serve di base per la determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione sul Prospetto informativo della rete³⁰.

I punti salienti del modello regolatorio sono esposti qui di seguito; per un approfondimento sui punti specifici si rimanda ai paragrafi successivi.

3.3.2.1 **Gli elementi per la determinazione dei canoni del PMdA**

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;

²⁹ Ai fini di quanto previsto all'art. 37 comma 2 lettera c) del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201 .

³⁰ tenendo comunque conto che l'art. 18 comma 14 prevede che ogni modifica degli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni deve essere resa pubblica con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete

C_{rc} Remunerazione del capitale, relativamente 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 efficienti, 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 negli Opex, mentre le componenti di cui alle lettere b) e c) coincidono con i Capex.

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;

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 precedenti, 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 direttamente i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o di ingegneria 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 al citato articolo 4³¹.

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.

3.3.2.2 La dinamica tariffaria nel corso del periodo regolatorio

Le equazioni riprodotte al paragrafo precedente devono essere verificabili e verificate per ciascun anno del periodo tariffario. Poiché la proposta tariffaria, valida per un periodo regolatorio pluriennale, viene calcolata dal Gestore tenendo conto dei dati all'anno base, è necessario che insieme alla puntuale valutazione delle componenti di costo e dei consuntivi di traffico relativi a tale annualità, il Gestore provveda ad effettuare le necessarie stime e previsioni per l'intero periodo tariffario.

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** (C_o), così come definiti al paragrafo precedente, il GI assicurerà che il valore annuale dei **costi operativi unitari**, non risulti superiore alla seguente dinamica, calcolata partendo dalla quantificazione all'anno base:

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

con:

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

a cui consegue:

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

dove:

³¹ Art. 6 del Regolamento di esecuzione (CE) 2015/909

$C_{o,u,t}$	Costo operativo per unità di traffico all'anno t ;
$C_{o,u,(t-1)}$	Costo operativo per unità di traffico all'anno $(t - 1)$;
$C_{o,t}$	Costo operativo complessivo all'anno t ;
$C_{o,(t-1)}$	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 $(t - 1)$;

3.3.2.3 Il procedimento di verifica della proposta di revisione tariffaria

L'Autorità, nel rispetto delle attribuzioni assegnate dall'art. 37 comma 2 lettere b) e c) del D.L. 201/2011³², deve provvedere a **verificare che i principi ed i criteri da essa stabiliti in merito all'applicazione dei canoni e dei pedaggi siano applicati correttamente da parte dei soggetti interessati**. Inoltre, l'art. 18 comma 4 del D.Lgs. 112/2015³³ prevede espressamente che l'organismo di regolazione (l'Autorità) **verifichi, sotto vari aspetti, l'applicazione dei coefficienti di maggiorazione** di cui al comma 1 dello stesso articolo.

Nel rispetto dell'autonomia del GI in merito alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché in quanto operatore di impianto relativamente alla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi

³² "[L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede]:

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

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

³³ "L'organismo di regolazione verifica:

a) la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui al comma 1;

b) che tali coefficienti siano applicati in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione;

c) che tali coefficienti siano applicati in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;

d) che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie."

da esso gestiti, l'Autorità intende prevedere 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.

L'attuazione dell'iter sopra delineato dovrà adattarsi ai termini stabiliti dall'attuale disposto normativo, e quindi si svolgerà nel rispetto dei seguenti termini temporali:

- assunto:
 - che l'orario di servizio ferroviario per l'anno $(n + 1)$ stabilito una volta per anno civile, abbia validità a partire dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre³⁴ dell'anno (n) ;
 - che il termine per la presentazione delle richieste di capacità sia, di prassi, fissato dal Gestore ad 8 mesi dalla data di attivazione dell'orario di servizio stesso³⁵;
 - che la pubblicazione del PIR debba avvenire almeno 4 mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità di infrastruttura³⁶;ne consegue che la pubblicazione, da parte del Gestore, della revisione annuale del PIR debba essere effettuata ogni anno al **secondo sabato di dicembre** dell'anno $(n - 1)$.
- si dà atto che il sistema tariffario pubblicato nel PIR del Gestore entro tale data, su disposizione dell'Autorità, entri effettivamente in vigore a partire dal **primo gennaio immediatamente successivo** alla stessa data di pubblicazione, cioè al 1 gennaio dell'anno (n) ;
- poiché l'art. 18 comma 14 del D.Lgs. 112/2015 dispone che *"ogni modifica degli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni deve essere resa pubblica con almeno 3 mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete"*, ne consegue che la pubblicazione del nuovo sistema tariffario debba essere effettuata dal Gestore, al più tardi, entro il **secondo sabato di settembre dell'anno $(n - 1)$** .
- in ragione dei seguenti ulteriori assunti:
 - l'Autorità, nell'ambito dell'attestazione della conformità ai propri principi e criteri, una volta acquisita la proposta da parte del Gestore necessita di un termine (perentorio) di 90 giorni per l'effettuazione delle verifiche di competenza;
 - a norma dell'articolo 2364 del codice civile e dello statuto della Società, il termine per l'approvazione del bilancio del Gestore, da parte dei competenti organi sociali, è fissato a 120 giorni dalla chiusura dell'esercizio;
 - per la certificazione della contabilità regolatoria, da presentare all'Autorità a corredo della proposta di revisione tariffaria, è ragionevole prevedere un termine di ulteriori 45 giorni a partire dalla data di approvazione del Bilancio;consegue che la proposta di revisione tariffaria per gli anni da t_1 a t_n possa essere approntata dal Gestore **entro il secondo sabato di giugno** dell'anno t_0 , cioè in linea con i termini previsti per la sua entrata in vigore.

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:
- i. 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;
 - ii. 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);

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

³⁵ L'allegato VII della Direttiva 2012/34/UE, al punto 1, citato all'art. 25, comma 2, del D.Lgs. 112/2015, prevede per le richieste di capacità un anticipo massimo di 12 mesi rispetto alla data di attivazione dell'orario di servizio.

³⁶ D.Lgs. 112/2015, art. 14, comma 5.

- iii. 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, servizi);
 - iv. 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;
 - v. 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);
 - vi. consuntivo di traffico per l'anno base t_{-1} , in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nella proposta tariffaria;
 - vii. previsioni di traffico sulla rete ferroviaria per l'anno ponte e per l'intero periodo tariffario (t_0 , da t_1 a t_n);
 - viii. 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;
 - ix. simulazione degli effetti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario sui costi per le Imprese Ferroviarie, sulla base del traffico consuntivato all'anno base, e confronto con il sistema vigente;
 - x. 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.

3.4 Aspetti di *costing* (economico/tecnici/normativi)

Nel presente paragrafo vengono indicati i criteri di *costing* che l'Autorità ritiene debbano essere applicati per la definizione dei costi relativi al PMdA.

3.4.1 Categorie di costi ed equilibrio economico del gestore

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 netti totali efficientati ("*Efficient Total Cost*") relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, nelle componenti di Opex (costi operativi) e Capex (ammortamenti e remunerazione del capitale investito).

Infatti l'art. 16, comma 1, del D.Lgs. 112/2015, con riferimento all'equilibrio dei conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, richiama espressamente il concetto di "costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito".

Nei costi operativi rientrano normalmente tutte le componenti del costo del lavoro e il costo degli input intermedi (materie prime, semilavorati e servizi).

La seconda fondamentale voce di costo riconosciuta ai fini regolatori è quella dei costi di capitale, che può essere a sua volta suddivisa nelle due componenti dell'ammortamento e della remunerazione del Capitale Investito Netto. Ne consegue che i Capex sono strettamente correlati alla valutazione degli asset impiegati nel processo produttivo.

Tali voci possono essere a loro volta suddivise in costi che vengono coperti da Contributi statali (ad es. tramite i Contratti di Programma relativi a manutenzione) ed in costi residui che vanno opportunamente tenuti in conto ai fini del Pedaggio.

Questa impostazione, determinata come detto dal disposto normativo di cui al citato art. 16, comma 1, del D.Lgs. 112/2015, nonché basata su una più approfondita analisi documentale della situazione economico/patrimoniale del GI in esito agli accertamenti condotti nell'ambito del procedimento, supera conseguentemente le precedenti prescrizioni dell'Autorità in materia di modulazione dei costi di gestione dell'infrastruttura e di ammissibilità degli oneri finanziari (sostenuti e da sostenere), contenute nel capitolo 6 dell'Allegato alla Delibera 70/2014, restando fermo che gli oneri finanziari, devono essere valutati dal GI avuto riguardo ad ogni possibile ottimizzazione della gestione del debito, in coerenza con le migliori condizioni di mercato.

3.4.2 Periodo temporale di riferimento dei costi

L'art. 17, comma 4, del citato D.Lgs. 112/2015 stabilisce che, fatto salvo quanto previsto ai commi 5 e 6 ed all'art.18, i canoni del Pacchetto Minimo d'Accesso (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio) sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

Il comma 8 del predetto articolo 17 specifica ulteriormente che al fine di evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di periodi temporali, fermo restando che l'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura deve essere comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

Ulteriori indicazioni provengono dall'art. 3, par. 5, del Regolamento di esecuzione 2015/909, il quale indica che:

- i costi utilizzati per il calcolo devono essere basati sui pagamenti effettuati o previsti dal gestore dell'infrastruttura;
- i costi calcolati sono misurati o previsti in modo coerente in base a dati relativi a uno stesso periodo di tempo.

Le indicazioni di cui sopra non definiscono completamente la natura del periodo temporale (o dei periodi temporali) di riferimento, ovvero se lo stesso debba essere assunto "a consuntivo" o "forward looking".

In relazione a quanto sopra, l'Autorità ritiene opportuno precisare che, pur potendo sussistere alcune differenziazioni nelle dinamiche riferibili ai costi operativi nonché ai costi correlati agli investimenti e fatte salve situazioni straordinarie da valutare separatamente, il costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario deve essere misurato su base annuale.

Pertanto, con specifico riferimento al modello di costo da assumere, gli Opex ed i Capex saranno quantificati con riferimento all' "anno base" e rappresenteranno, come specificato nella trattazione riguardante il *pricing*, il parametro di riferimento per i pedaggi:

- dell'anno t_1 ;
- degli anni t_2, t_3, \dots, t_n (nella loro evoluzione ed al netto dell'efficientamento di cui si dirà appresso).

La scelta di non adottare un modello di costo (e quindi di *pricing*) basato su medie calcolate su un ragionevole numero di periodi temporali è legata alle seguenti considerazioni:

- le modalità di ammortamento (di cui si dirà meglio in seguito) non sembrano determinare rilevanti fluttuazioni del Capitale Investito Netto e degli stessi canoni di ammortamento;
- l'adozione di medie determinerebbe l'anticipazione degli effetti delle politiche di efficientamento dei costi, penalizzando il gestore dell'infrastruttura rispetto ad azioni non ancora implementate e da pianificare.

L'Autorità ritiene infine che il periodo temporale di riferimento dei costi, al fine di consentire la stabilità del correlato sistema di *pricing*, debba essere su base quinquennale.

3.4.3 Il pacchetto minimo di accesso ed il perimetro dei "costi operativi diretti" pertinenti la fornitura dei servizi

Sulla base di quanto previsto dall'art. 17, comma 4, del D.Lgs. 112/2015, occorre valutare il costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, tenuto conto delle modalità di calcolo definite dal Regolamento di esecuzione (UE)2015/909.

Ciò premesso, va osservato che i costi che il gestore normalmente sostiene per l'esercizio della infrastruttura ferroviaria possono appartenere a diverse categorie, tra le quali principalmente:

- i costi relativi alla pianificazione e gestione operativa del traffico ferroviario;

- i costi per la fornitura di energia;
- la manutenzione delle linee ferroviarie e degli altri elementi infrastrutturali (linee elettriche, sistemi di segnalamento, ponti, tunnel);
- i costi gestionali e amministrativi.

Dei costi descritti, alcuni sono direttamente legati alla circolazione dei treni (ovvero crescono all'aumentare del traffico), altri risultano del tutto indipendenti (ad esempio i costi che il gestore deve sostenere per mantenere in piena efficienza una determinata linea o tratta, indipendentemente dall'effettivo livello di traffico).

La nozione di "costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario", pertanto, sembra indirizzarsi verso un concetto di costo incrementale di breve periodo direttamente connesso all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ovvero sia il "costo diretto" imputabile a un servizio ferroviario specifico. Di conseguenza, tale costo è variabile e dipende dall'utilizzazione o meno dell'infrastruttura ferroviaria.

Seguendo questa logica, il costo che viene ad esistenza indipendentemente dall'effettiva utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria non può essere considerato un costo diretto, anche se esso riguarda attività o prodotti necessari alla circolazione dei treni su determinate linee, ma deve essere qualificato come costo fisso, nel senso che sorgerebbe anche in caso di mancata utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. In tale logica, un livello dei diritti di accesso correlato ai soli costi diretti, e quindi poco elevato, risulterebbe finalizzato a incoraggiare l'utilizzo ottimale dell'infrastruttura ferroviaria da parte del maggior numero possibile di imprese di trasporto³⁷.

Nella impostazione di "costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario", tra gli elementi da considerare quello che emerge prioritariamente è il costo derivante dall'usura prodotta dalla circolazione dei treni, la quale a sua volta scaturisce da:

- velocità di circolazione;
- sistema di forze complessivo agente sull'infrastruttura (costituito ad esempio da forze verticali correlate alla massa totale del veicolo nonché da forze orizzontali, correlate alla forza di trazione trasmessa dalle ruote motrici o alla frenata).

Si tratta, in ogni caso, di costi di modesta entità che possono subire variazioni anche in dipendenza del materiale rotabile utilizzato e delle sue condizioni di utilizzo. Esigenze di semplificazione potrebbero prevedere l'applicazione di un valore medio di costo marginale stimato su un insieme di tratte omogenee.

Ulteriori spunti interpretativi circa il concetto di "costo diretto" possono rinvenirsi nei "considerando" del Regolamento di attuazione sui costi diretti, secondo il quale:

- la necessità di accelerare il rinnovo o la manutenzione derivanti da un uso più intenso della rete possono essere presi in considerazione ai fini del calcolo dei costi diretti, purché sia garantito che siano inclusi solo i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;
- il gestore dell'infrastruttura dovrebbe includere nel calcolo dei costi diretti soltanto i costi che, in base a prove oggettive e sostanziali, derivano direttamente dalla prestazione del servizio ferroviario. Ad esempio, l'usura dei segnali di terra e delle cabine di segnalamento non varia con il traffico e, di conseguenza, non rientra nella computazione di un canone basato sui costi diretti. D'altro canto, altre componenti dell'infrastruttura, come gli scambi, sono sottoposte ad una maggior usura con la prestazione del servizio ferroviario e quindi devono essere almeno in parte considerate al fine della determinazione di un canone basato sui costi diretti;
- i componenti per l'alimentazione elettrica quali cavi o trasformatori non sono generalmente soggetti a usura a causa della prestazione del servizio ferroviario, non essendo esposti alla frizione o ad altri contatti con il materiale rotabile. Pertanto i costi legati ai componenti per l'alimentazione elettrica non dovrebbero essere inclusi nel calcolo dei costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario. Tuttavia, i treni che si avvalgono di trazione elettrica, usurano il mezzo di contatto (la linea aerea di contatto o il terzo binario elettrificato) in ragione dell'attrito e degli archi elettrici che provocano. Di conseguenza, una parte delle spese di manutenzione e di rinnovo di tali mezzi di contatto potrebbe essere considerata tra i costi diretti per la prestazione del servizio ferroviario. I costi di manutenzione e di sostituzione di altre componenti della linea aerea esposte a usura sono

³⁷ In questa ipotesi si verrebbe peraltro necessariamente assumere che i costi "fissi" vengano ad essere **integralmente** ripagati o "contribuiti" da fonti diverse dal pedaggio.

connessi direttamente al traffico ferroviario in quanto causa dello stress elettrico e meccanico delle componenti citate.

In definitiva, alla luce delle considerazioni e riferimenti sopra riportati, i costi ammissibili ai fini della determinazione dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, dovrebbero di massima ricomprendere (a titolo esemplificativo e non esaustivo) le seguenti tipologie (purché risultino essere costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario) :

- costi del personale;
- costi delle materie prime, sussidiarie di consumo e merci;
- costi dei servizi;
- costi per godimento beni di terzi;
- costi di manutenzione;
- altri costi operativi;
- ammortamenti.

Dal punto di vista applicativo, secondo l'articolo 3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 i costi diretti relativi all'intera rete sono calcolati come la **differenza** tra, da un lato, *i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio* (l'“**efficient total cost**”) e, dall'altro, *i seguenti costi, considerati non ammissibili, elencati nell'articolo 4 del medesimo regolamento*³⁸, ossia:

- a) i costi fissi relativi alla messa a disposizione di un tratto di linea che rimangono a carico del gestore dell'infrastruttura anche in assenza di movimenti di treni;
- b) i costi che non si riferiscono a pagamenti effettuati dal gestore dell'infrastruttura. I costi o i centri di costo che non sono direttamente connessi alla prestazione del pacchetto minimo di accesso o all'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio;
- c) i costi di acquisto, vendita, smantellamento, decontaminazione, ricoltivazione o locazione di terreni o altre immobilizzazioni;
- d) i costi generali per tutta la rete, comprese retribuzioni e pensioni;
- e) i costi finanziari;
- f) i costi relativi al progresso tecnologico o all'obsolescenza;
- g) i costi delle immobilizzazioni immateriali;
- h) i costi di sensori di terra, apparecchiature di comunicazione di terra e sistemi di segnalazione se non direttamente sostenuti in ragione della prestazione del servizio ferroviario;
- i) i costi relativi all'informazione, alle apparecchiature di comunicazione non di terra o alle apparecchiature per le telecomunicazioni;
- j) i costi relativi a singoli eventi di forza maggiore, incidenti o perturbazioni del servizio, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 35 della direttiva 2012/34/UE;
- k) i costi dei sistemi di alimentazione elettrica per la corrente di trazione se non direttamente sostenuti durante la prestazione del servizio ferroviario. I costi diretti di prestazione di servizi ferroviari che non fanno uso di sistemi di alimentazione elettrica non includono i costi di utilizzo dei sistemi di alimentazione elettrica;
- l) i costi relativi alla messa a disposizione delle informazioni di cui all'allegato II, punto 1, lettera f), della direttiva 2012/34/UE, purché non siano sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario;
- m) i costi amministrativi sostenuti da regimi di canoni differenziati di cui all'articolo 31, paragrafo 5, e all'articolo 32, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE;
- n) gli ammortamenti che non sono determinati in base all'usura reale dell'infrastruttura imputabile alla prestazione del servizio ferroviario;

³⁸ Occorre segnalare che, in base all'articolo 6 del citato regolamento di esecuzione, il gestore dell'infrastruttura può calcolare direttamente i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o di ingegneria dei costi, debitamente testati e verificati, a condizione che possa dimostrare all'organismo di regolamentazione che i costi unitari includono solo i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario e, in particolare, non comprendono alcuno dei costi di cui al citato articolo 4.

- o) la parte dei costi di manutenzione e di rinnovo delle infrastrutture civili che non è direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario.

Tuttavia, fatto salvo l'articolo 4 e se il gestore dell'infrastruttura può misurare in modo trasparente, fondato e oggettivo e dimostrare in base, tra l'altro, alle migliori pratiche internazionali che i costi sono direttamente connessi alla prestazione del servizio ferroviario, lo stesso può includere nel calcolo dei suoi costi diretti per l'intera rete, in particolare, i costi seguenti:

- costi 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;
- la parte dei costi dell'infrastruttura di scambio, compresi i dispositivi d'armamento, che è esposta ad usura in ragione del servizio ferroviario;
- la parte dei costi di sostituzione e di 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 costi del personale necessario per l'assegnazione delle tracce ferroviarie e dell'orario nella misura in cui sono direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.

3.4.4 I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria

Come già evidenziato in precedenza, il costo che viene ad esistenza indipendentemente dall'effettiva utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria non può essere considerato un costo diretto, anche se esso riguarda attività o merci necessarie alla circolazione dei treni su determinate linee.

Alla luce di ciò, ed avuto riguardo in particolare ai costi che il gestore normalmente sostiene per l'esercizio della infrastruttura ferroviaria, si può ragionevolmente affermare che non possono essere considerati costi diretti:

- le retribuzioni e gli oneri sociali relativi alla pianificazione ed esecuzione del traffico ferroviario (principalmente riferibili al servizio di circolazione);
- altri costi gestionali, di funzionamento ed amministrativi;

in quanto, di norma, essi non cambiano in caso di utilizzo o meno dei servizi ferroviari.

Ne consegue che 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.

3.4.5 Valori di riferimento per il calcolo dei costi diretti e dei costi di capitale

Si ricorda innanzitutto che come specificato nell'art. 3, par. 3, del citato Regolamento di esecuzione (UE)2015/909, relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, *"i valori delle attività utilizzati ai fini del calcolo dei costi diretti su base dell'intera rete sono basati sui valori storici oppure, se tali valori non sono disponibili o se i valori attuali sono inferiori, sui valori attuali"*.

Viene ivi chiarito che i valori storici delle attività si basano sugli importi pagati e documentati dal gestore dell'infrastruttura al momento dell'acquisto delle suddette attività.

Viene altresì precisato che in caso di una riduzione del debito in cui la totalità o parte dei debiti del gestore dell'infrastruttura è stata assunta da un altro soggetto, il gestore dell'infrastruttura utilizza una parte rilevante della riduzione del debito per ridurre il valore delle attività e i corrispondenti costi diretti su base dell'intera rete.

Si evidenzia poi che, con riferimento alla prassi contabile utilizzata dal Gestore nazionale dell'infrastruttura, gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente ad obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie.

Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento.

La capitalizzazione degli oneri finanziari è sospesa quando tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo siano state completate.

I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale nella categoria dei beni a cui afferiscono.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. I costi sostenuti successivamente all'acquisto o produzione per migliorare o sostituire una parte ovvero per effettuare la manutenzione di natura straordinaria di un bene, sono capitalizzati a diretto incremento dello stesso. Qualora siano presenti beni ove siano previste verifiche o sostituzione di pezzi ad intervalli regolari, questi oneri vengono capitalizzati nel valore del bene.

L'Autorità ritiene dunque che, 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 debba 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 ricomprendere:
 - 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), **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, gli oneri finanziari **sostenuti dopo il completamento** di tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo nonché quelli **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, contemplate fra le immobilizzazioni iscrivibili a Bilancio dal D.M. 23/07/2007 del M.E.F., dovranno essere rese esplicite mediante separata evidenza contabile.

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.

Per completezza di trattazione è il caso di evidenziare che l'Autorità ritiene che, ai fini della quantificazione dei contributi pubblici correlati al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, non rilevino gli aumenti di capitale sociale, diretti o indiretti, di fonte statale³⁹. Tale orientamento si fonda sostanzialmente sullo diverso strumento giuridico utilizzato dallo Stato per il finanziamento degli investimenti *de quo*.

³⁹ sebbene il Gestore dell'infrastruttura abbia fornito evidenza della relativa quota di allocazione sul singolo cespite

Più in particolare:

- nel caso dei contributi in conto impianti lo Stato ha inteso utilizzare una forma di agevolazione che presuppone l'erogazione di una somma di denaro a titolo di liberalità, a fronte della quale non è richiesta alcuna restituzione. Si è quindi in presenza di un contributo a fondo perduto erogato a fronte di immobilizzazioni materiali o a fronte di programmi di investimento specifici;
- nel caso di aumenti di capitale realizzati ai sensi dell'art. 2438 c.c., lo Stato ha inteso far ricorso ad una forma di conferimento che, sebbene destinato ad essere vincolato in modo permanente nel patrimonio dell'azienda, comporta il diritto a partecipare alla ripartizione degli utili prodotti dall'impresa, al rimborso del capitale conferito in sede di riduzione del capitale sociale ovvero di recesso o di sua esclusione, ed al rimborso del capitale conferito, in sede di liquidazione della società, previo soddisfacimento dei creditori sociali.

Alla luce di quanto sopra l'Autorità ha ritenuto che gli obblighi giuridici legati agli aumenti di capitale, sebbene questi ultimi siano stati in massima parte utilizzati per finanziare gli investimenti, siano incompatibili con l'esclusione del relativo ammontare dal **Valore Netto Contabile** delle immobilizzazioni.

L'Autorità precisa inoltre che i **decrementi per perdite di valori** ricomprendono anche eventuali operazioni straordinarie di svalutazione.

Circa i valori di riferimento per il calcolo dei costi diretti e dei costi di capitale occorre rilevare che la **metodologia di ammortamento** utilizzata dal Gestore dell'infrastruttura ai sensi della legislazione vigente, come meglio di seguito descritta, comporta allo stato aliquote di ammortamento indifferenziate e piuttosto ridotte (circa 2% medio nel 2014), in quanto basate sull'intera vita della concessione (fino al 2060).

Tale circostanza, se analizzata con specifico riferimento ad alcune categorie di beni soggette ad un più rapido deterioramento fisico e/o tecnologico, potrebbe comportare, in alcuni casi, dei valori netti contabili non perfettamente allineati a quelli di mercato. Tuttavia, occorre considerare che:

- a seguito di specifica disposizione legislativa nazionale (si veda il punto seguente) non è oggetto di ammortamento il costo dei singoli cespiti componenti l'Infrastruttura ferroviaria ma "il costo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura" medesima;
- in relazione a quanto disposto dall'art. 3, comma 3, del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, qualora i valori correnti risultino inferiori a quelli basati sui costi storici occorrerà fare riferimento a questi ultimi.

Sulla base di tali considerazioni l'Autorità, pur conscia della rilevanza della scelta adottata, al fine di evitare un eccessivo disallineamento tra i valori contabili e quelli di riferimento a fini regolatori, ritiene - ai fini del primo periodo tariffario - di non adottare ipotesi alternative, quali ad esempio l'aggiornamento dei costi storici dei singoli cespiti attraverso un deflatore e l'applicazione di aliquote di ammortamento tecniche. **L'Autorità si riserva in ogni caso di effettuare i necessari approfondimenti nel corso del primo periodo tariffario e di adottare, se necessario, gli opportuni provvedimenti.**

3.4.6 I costi di capitale concernenti i fattori produttivi ad utilità pluriennale: gli ammortamenti

In merito alla tematica degli ammortamenti risulta necessario effettuare innanzitutto una ricognizione normativa e delineare le implicazioni correlate.

L'art. 1, comma 87, della Legge 23/12/2005, n. 266 dispone che:

"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo «a quote variabili in base ai volumi di produzione», sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86".

La disposizione risponde all'esigenza, particolarmente rilevante per i progetti a termine di lunga durata, di correlare i costi dell'investimento con i proventi da esso conseguibili.

Pertanto, come detto, oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti componenti l'Infrastruttura ferroviaria ma "il costo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura", ovvero il costo complessivo dell'investimento, a prescindere dal momento in cui il costo del singolo cespite è sostenuto. Occorre perciò fin dall'inizio calcolare gli ammortamenti sul costo dell'investimento "a vita intera", cioè previsto sull'intera durata del progetto (che la stessa disposizione normativa indica nella durata della Concessione).

In quest'ottica, oltre al costo iniziale delle opere ed ai relativi oneri finanziari, il costo dell'investimento su cui il Gestore dell'Infrastruttura calcola l'ammortamento avrebbe dovuto ricomprendere:

- a) tutti i costi da sostenere per le manutenzioni straordinarie capitalizzabili dei cespiti (spese incrementative e per rinnovi),
- b) i costi stimati per futuri ampliamenti o sviluppi, se tali ampliamenti o sviluppi sono contemplati nelle stime dei futuri volumi di produzione.

Va precisato, infatti, che deve esserci una correlazione tra i costi, sostenuti e da sostenere, presi a base dell'ammortamento ed i futuri volumi di produzione utilizzati per la determinazione della aliquota di ammortamento, nel senso che tutti i costi relativi a previste modifiche incrementative dell'Infrastruttura ferroviaria, di cui si tenga conto nelle previsioni della futura produzione, dovrebbero essere inclusi nel costo complessivo su cui calcolare l'ammortamento, anche se non ancora sostenuti, e viceversa nel caso in cui non se ne sia tenuto conto nelle previsioni della futura produzione.

Peraltro, l'allegato 1 al Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 23 luglio 2007 (di seguito anche il Regolamento), nell'indicare qual è il costo complessivo degli investimenti oggetto di ammortamento, precisa che sono elementi costitutivi di tale costo (oltre al valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali risultanti dal Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2005 della società, al netto del relativo fondo di ammortamento e dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti alla stessa data):

- 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), 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.

La peculiarità di questo criterio è costituita dal fatto che la previsione della complessiva produzione di "treni/Km" va operata non già con riguardo alla effettiva capacità della Rete così come esistente al momento in cui la previsione stessa è effettuata, ma tenendo conto anche della capacità produttiva derivante da investimenti futuri necessari al mantenimento del livello di produzione previsto della Rete esistente e, segnatamente, dagli investimenti per spese di manutenzione straordinaria (spese incrementative e per rinnovi) di cui si è detto a proposito dell'individuazione del costo complessivo dell'Infrastruttura ferroviaria.

Stabilisce al riguardo la lettera g) dell'Allegato 1 al Regolamento che *"a partire dal Bilancio d'esercizio 2006, la Società effettuerà la previsione dei treni/Km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione"* precisando che tale previsione va operata *"... Su base di stima fino a un massimo di dieci anni e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione"*.

Appare evidente che l'aver adottato una siffatta previsione di produttività costante per un orizzonte temporale così ampio (inizialmente di oltre 40 anni) postula che l'infrastruttura ferroviaria sia, ai fini in discorso, considerata per l'intera durata della Concessione in uno stato di piena efficienza; in uno stato, cioè, che solo gli investimenti futuri (spese di manutenzione straordinaria) sono in grado di assicurare. Può dunque constatarsi, in linea generale, come le metodologie di ammortamento in esame si basino su di un'intima correlazione tra il criterio di individuazione del costo da ammortizzare e il criterio di determinazione del coefficiente di ammortamento (rapporto treni/Km), nel senso che quest'ultimo risulta giustificato solo se riferito agli investimenti dell'Infrastruttura comprensivi tanto di quelli attuali – e cioè di quelli effettivamente realizzati e in esercizio – tanto di quelli futuri sopra specificati (spese di manutenzione straordinaria) destinati a mantenere in efficienza l'Infrastruttura.

In altri termini, l'adozione di un coefficiente di ammortamento che, come quello in esame, si basa su un valore complessivo di produzione (e quindi una vita utile) sensibilmente superiore rispetto a quella che l'Infrastruttura attuale sarebbe in grado di sviluppare comporta necessariamente che il costo complessivo su cui va applicato detto coefficiente tenga conto, in linea di principio, non solo dei costi sostenuti, ma anche di quelli da sostenere per il conseguimento del suddetto volume di produzione per tutta la vita della Concessione (costo che per questo motivo è definito "a vita intera").

Tuttavia, a seguito della transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, operata dal GI in sede di redazione del Bilancio relativo all'esercizio 2010, la particolare metodologia di ammortamento "a quote variabili in base ai volumi di produzione" ha potuto continuare ad essere applicata agli effetti contabili, **tranne che per quelle parti in cui contrastava con gli IAS/IFRS.**

Infatti, i principi contabili internazionali:

- i. prevedono la possibilità di effettuare gli ammortamenti a quote variabili per unità di prodotto oltre che a quote costanti; sotto questo profilo, quindi, l'impostazione contabile IAS risulta compatibile con i criteri di ammortamento disciplinati dalla disposizione speciale di cui alla Legge n. 266/2005;
- ii. consentono in linea di principio di tener conto, agli effetti del calcolo degli ammortamenti, **dei soli investimenti effettivamente realizzati**; mentre i criteri di ammortamento stabiliti dalla suddetta disciplina speciale assumono come riferimento anche gli investimenti futuri.

Per quanto riguarda la Rete Convenzionale e, in particolare, con riferimento alle spese di manutenzione straordinaria (spese incrementative e per rinnovi) effettuate e previste da effettuare lungo l'intera durata della concessione, la circostanza che le stesse, in quanto integralmente coperte da contributi in conto impianti, risultano economicamente a carico di terzi – unitamente al fatto che tale contribuzione è obiettivamente certa e definita (e, dunque, priva di rischi per la società) – determina, in base ad una visione sostanzialistica del fenomeno (principio della prevalenza della sostanza sulla forma), la piena conformità con i principi contabili internazionali della immediata rilevanza delle medesime spese di manutenzione straordinaria future (da sostenere) ai fini della determinazione della complessiva capacità produttiva dell'Infrastruttura ferroviaria e della definizione della relativa vita utile.

Risulta pertanto pienamente compatibile con i principi IAS/IFRS che tali spese future, anche se non rilevate in Bilancio (in quanto interamente contribuite), assumono immediato rilievo per la determinazione del coefficiente di ammortamento e, quindi, per la determinazione delle quote di ammortamento.

In altri termini, poiché le spese di manutenzione straordinaria future sono garantite da corrispondenti impegni di contribuzione da parte dello Stato e le stesse sono idonee a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile dell'Infrastruttura ferroviaria corrispondente alla durata residua della Concessione (e, cioè, fino al 2060), i principi contabili internazionali confermano in toto il metodo di calcolo dell'ammortamento già adottato (prima della transizione agli IAS/IFRS).

Anche con riferimento alle spese per investimenti futuri (da sostenere) concernenti l'ampliamento e/o lo sviluppo della Rete Convenzionale (immobilizzazioni in corso), che ancora non concorrano alla produzione complessiva, la fattispecie è inquadrabile tra quelle in cui il passaggio agli IAS/IFRS avviene in continuità contabile.

In tal caso, analogamente a quanto già avveniva prima della transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, **tali spese non partecipano alla determinazione del costo complessivo degli investimenti oggetto di ammortamento fino a che i relativi investimenti non siano stati realizzati ed entrati in esercizio** (e, quindi, fino a che non concorrano alla produzione complessiva).

Per quanto riguarda la Rete AV/AC, invece, la transizione agli IAS/IFRS:

- avviene in piena continuità contabile con riferimento alle spese di manutenzione straordinaria (spese incrementative e per rinnovi) effettuate e previste da effettuare lungo l'intera durata della concessione;
- non avviene in continuità contabile per quanto riguarda le spese per investimenti futuri (da sostenere) concernenti il completamento della Rete.

Per quanto concerne le spese di manutenzione straordinaria (spese incrementative e per rinnovi), valgono le stesse considerazioni sopra svolte con riferimento alla Rete Convenzionale. Risulta pienamente compatibile con i principi IAS/IFRS che tali spese future, anche se non rilevate in Bilancio (in quanto interamente contribuite), assumono immediato rilievo per la determinazione del coefficiente di ammortamento e, quindi, per la determinazione delle quote di ammortamento.

Per quanto concerne invece le spese per investimenti futuri (ancora da sostenere) concernenti il completamento della Rete AV/AC, il metodo di calcolo degli ammortamenti varia (rispetto a prima) in considerazione del fatto che, come già rilevato, gli IAS/IFRS non consentono di prendere in considerazione in alcun modo gli investimenti futuri necessari per il completamento della Rete, in quanto non interamente contribuiti dallo Stato. Per tali investimenti, in sostanza, gli IAS/IFRS non consentono di confermare la metodologia di ammortamento del costo "a vita intera" applicata in precedenza. **Ne discende pertanto che, l'attuale metodo di calcolo degli ammortamenti della Rete AV/AC, non considera tali valori.**

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, gli ammortamenti delle immobilizzazioni relative all'infrastruttura ferroviaria sono stati negli anni calcolati dal Gestore sulla base del costo **al netto del valore residuo** (stimato come valore recuperabile al termine della Concessione), con il criterio delle **quote variabili in base ai volumi di produzione** espressi in treni moltiplicati per chilometri. Il parametro treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

In particolare, come rilevabile dal Bilancio presentato dal Gestore per l'esercizio 2014:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, gli ammortamenti sono stati calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nel merito, il Gestore indica di aver tenuto conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri (idonei a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile della Rete corrispondente alla durata residua della concessione), in quanto integralmente coperti da contributi, risultano economicamente a carico dello Stato; conseguentemente, tali investimenti futuri concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura, e quindi della vita utile, con impatto sul computo del coefficiente di ammortamento;
- anche per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile della rete AV/AC alla data di bilancio.

Sempre dal Bilancio presentato dal Gestore per l'esercizio 2014, si rileva che il costo ammortizzabile degli investimenti è stato determinato sommando tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati al netto dei contributi in conto impianti, **escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione, onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.**

In base a quanto previsto dalla Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Finanziaria 2006), gli Immobili, Impianti e Macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria vengono raggruppati ed articolati in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale secondo la seguente ripartizione:

- Rete Convenzionale - Trasversale padana e transiti internazionali;
- Rete Convenzionale - Tirrenica Nord ed affluenze;
- Rete Convenzionale - Dorsale ed affluenze;
- Rete Convenzionale - Tirrenico Sud;
- Rete Convenzionale - Adriatica e trasversali appenniniche;
- Rete Convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale;
- Rete AV/AC.

Per ogni direttrice RFI utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

Le aliquote per effettuare l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali e il valore residuo sono riviste e aggiornate, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, l'Autorità ritiene che, 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, con il meccanismo delle quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km.

L'Autorità, tuttavia, ritiene che il Gestore dell'Infrastruttura non possa tenere conto per la quantificazione dei costi diretti delle quote di ammortamento afferenti i costi, non ancora sostenuti, relativi a manutenzioni straordinarie ovvero futuri ampliamenti o sviluppi.

Tale ultima considerazione risulta conforme al citato Regolamento di esecuzione (UE)2015/909, laddove:

- al numero 4 dei “considerando” viene chiarito che i valori storici delle attività si basano sugli importi pagati e documentati dal gestore dell'infrastruttura al momento dell'acquisto delle suddette attività;
- nell'art. 3, comma 3, viene ribadito che i valori storici delle immobilizzazioni si basano sugli importi pagati e documentati dal gestore dell'infrastruttura al momento dell'acquisto delle suddette immobilizzazioni.

Pertanto 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) del precedente paragrafo 3.4.5, che andranno dedotti dal totale.

Gli ammortamenti afferenti il valore netto contabile delle immobilizzazioni descritte alla lettera f) del precedente paragrafo 3.4.5, 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*”.

3.4.7 **I costi di capitale relativi alla remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN)**

Come in precedenza evidenziato, l'art. 16, comma 1, del D.Lgs. 112/2015 contempla tra i costi di infrastruttura anche la componente relativa alla remunerazione del capitale investito.

L'Autorità ritiene che, per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli *Efficient Total Cost*, il Capitale Investito Netto (CIN), debba essere 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) del precedente paragrafo 3.4.5;
- (+) 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 nel successivo paragrafo relativo al *Pricing*, 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 capitolo 4.

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

3.4.8 **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.

3.4.9 **Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto**

La remunerazione del capitale sarà realizzata attraverso l'applicazione di un tasso di rendimento al Capitale Investito Netto (CIN), 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		
1	g	D/(D+E)
2	$(1 - g)$	E/(D+E)
3	r_{fr}	Risk free rate
4	p_d	Premio al debito
5	$r_d = r_{fr} + p_d$	costo ammesso del capitale di debito
6	erp	Equity risk premium
7	β_e	Equity beta
8	$r_e = r_{fr} + \beta_e \cdot erp$	Costo del capitale di rischio
9	t_{ires}	Aliquota Ires
10	t_e	Tax rate complessivo
11	$r_{(n.post-tax)} = (r_d \cdot (1 - t_{ires}) \cdot g) + r_e \cdot (1 - g)$	Wacc post-tax nominale
12	$r_{(n.pre-tax)} = \frac{r_{(n.post-tax)}}{1 - t_e}$	Wacc pre-tax nominale
13	P	Tasso di inflazione 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'allocazione di costi efficienti nonché un ottimale utilizzo della leva finanziaria. I parametri per il calcolo del WACC saranno aggiornati all'inizio di ogni Periodo tariffario.

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

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

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

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

L'Autorità, sulla base del *benchmark* realizzato con le modalità innanzi descritte, fissa convenzionalmente tale parametro pari a **0,68**.

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, Aguierramalloa 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.

3.5 Aspetti di *pricing* (economico/tecnici/normativi/di mercato) relativi al Pacchetto Minimo di Accesso

Ai fini della definizione dei principi e dei criteri del nuovo **modello di *pricing*** per il PMdA si è tenuto conto:

- degli spunti offerti in materia dai partecipanti alla "**Call for Inputs**", nonché degli esiti del confronto con il **Gestore dell'infrastruttura** in merito a specifici aspetti dell'attuale modello di *pricing*;
- della pluriennale esperienza di esercizio dell'**attuale sistema tariffario nazionale**⁴⁰, con evidenziazione delle principali problematiche e criticità, anche come rappresentate dal Gestore dell'infrastruttura e dagli altri *stakeholders*;
- degli **aspetti normativi**, come evidenziati nei paragrafi precedenti, con particolare attenzione alla correlazione ai costi di utilizzo dell'infrastruttura;
- delle **best practices** a livello europeo in merito al sistema tariffario praticato per il settore ferroviario.

3.5.1 Spunti della "Call for inputs" e del confronto con il Gestore

Quasi tutti i soggetti intervenuti alla *Call for Inputs* concordano sull'opportunità di evolvere dall'attuale modello di pedaggio, caratterizzato da una sostanziale neutralità rispetto ai segmenti di mercato, verso un sistema in cui le tariffe vengano **differenziate fra le varie tipologie di servizio**, con particolare enfasi al diverso carattere dei servizi passeggeri e merci, nonché degli invii di materiale rispetto ai servizi commerciali. Inoltre, assunto che dal punto di vista delle I.F. il pedaggio per il PMdA relativo ad una determinata traccia è di fatto rappresentato dalla sommatoria degli effetti delle varie componenti del pedaggio (fisse e variabili), si verifica un'ampia convergenza per una evoluzione verso un modello che sia caratterizzato dall'**assenza di componenti fisse di accesso a tratte e nodi**, che producono distorsioni tariffarie soprattutto nei confronti dei servizi a più breve raggio.

Pertanto, mentre i contributi delle imprese ferroviarie convergono generalmente verso un'impostazione del pedaggio basata sulla **sola copertura dei costi marginali** (cioè dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio), tale impostazione è criticata dal Gestore, che sostiene l'esigenza del recupero totale dei costi di utilizzo dell'infrastruttura, a garanzia del proprio **equilibrio economico**.

⁴⁰ Il valore del Pedaggio sulle linee della rete nazionale è attualmente definito dal Gestore dell'infrastruttura sulla base di quanto disposto dal D.M. 43T del 21/03/2000 e dalle sue successive modifiche ed integrazioni.

L'algoritmo di definizione, a partire dalla suddivisione della rete ferroviaria italiana in tre categorie (Rete fondamentale, Rete complementare, Nodi) si basa su tre componenti: (i) parte a tratta/nodo; (ii) parte a km/minuto; (iii) parte per consumo energetico.

Il canone complessivo per ciascuna traccia assegnata è costituito dalla somma delle singole componenti, che presentano modalità di calcolo diverse a seconda della categoria di appartenenza della porzione di rete impegnata. In particolare:

- La prima componente (parte a tratta/nodo) costituisce un diritto fisso;
- La seconda componente (parte a km/minuto) costituisce una quota a consumo, in funzione dei km percorsi sulle tratte della rete fondamentale e complementare, e dei minuti di permanenza nei nodi.
- La terza componente (consumo energetico) si determina moltiplicando la lunghezza della traccia in km per una tariffa unitaria valida per l'intera rete.

Il Pedaggio per la componente a tratta della rete AV si calcola in forma semplificata, unicamente sulla base del parametro treno-km.

Inoltre, di particolare interesse si presenta l'approccio, proposto da un'impresa ferroviaria, di superare l'attuale distinzione fra rete convenzionale e rete AV/AC, evidenziando l'**assenza di una autonoma rete AV in Italia**, e proponendo una diversa classificazione delle tipologie di rete, basata su logiche di carattere commerciale.

Una parte degli intervenienti invita ad innovare i criteri per la **tariffazione dell'energia di trazione**, introducendo modalità a consumo, previa installazione a bordo treno di adeguati sistemi di misurazione.

A valle della *Call for Inputs*, ulteriori analisi e l'approfondito confronto con il Gestore hanno permesso di evidenziare **ulteriori elementi di criticità** dell'attuale modello di pedaggio:

- uno **sbilanciamento dei ricavi rispetto ai costi** su alcune porzioni di rete, peraltro molto spesso caratterizzate dalla presenza di segmenti di mercato con minore elasticità al prezzo (come ad esempio le linee di collegamento internazionale, per le quali la competizione nel trasporto merci con la modalità stradale vede la ferrovia vincente, in ragione degli elevati pedaggi autostradali delle tratte alpine);
- non adeguata correlazione del pedaggio alle prestazioni disponibili sulla **linea Direttissima Firenze-Roma**, analoghe a quelle della rete AV/AC e comunque in via di ulteriore miglioramento;
- il forte divario tra pedaggio medio sulle linee AV e quello medio su linee di rete convenzionale, in particolare quello applicato su linee convenzionali ad elevate prestazioni (es. velocità maggiore o uguale di 200km/h);
- la non piena adeguatezza dei parametri di modulazione per la componente variabile legata alla **velocità omotachica**, rivelatasi inadatta ad ottimizzare l'uso della capacità.

3.5.2 **Confronto internazionale dei sistemi di pedaggio adottati in ambito UE**

In tutti i principali paesi europei il modello di pedaggio per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura è in corso di revisione, stante la scadenza al 15 giugno del termine di recepimento nelle normative nazionali dei contenuti della Direttiva 2012/34/UE. Pertanto ciascun regolatore sta effettuando i necessari approfondimenti ai fini di una revisione del modello di pedaggio.

Relativamente ai modelli attualmente in uso, alcune riflessioni sono tuttavia state poste in essere. Le informazioni sono generalmente tratte dal report finale dello studio "*InfraCharges – UIC study on railway infrastructure charges in Europe*", redatto da UIC (*International Union of Railways*) nel mese di Novembre 2012.

Sono stati oggetto di indagine soprattutto:

- la struttura del sistema tariffario (con riferimento ai fattori considerati ed alla loro composizione)

Type of System	Description	Countries	Quantity
Simple	price per train-km and/or per ton-km	Bulgaria, Denmark, Estonia, Finland, Ireland, Latvia, Lithuania, Netherlands, Norway, Portugal, Sweden	11
Simple+	same as "simple" with possibility of a few additional parameters	Austria, Hungary, Romania, Switzerland	4
Multiplicative	base price multiplied by different factors	Czech Republic, Germany, Poland	3
Additive	$X_1 + X_2 + X_3 + \dots$ where X_i is a simple or complex component	Belgium, France, Greece, Italy, Luxembourg, Slovakia, Slovenia, Spain, United Kingdom	9

Sistemi tariffari europei al 2012: struttura

- la correlazione delle tariffe ai costi (da full-cost a marginal-cost)⁴¹ ;

⁴¹ In merito occorre ricordare che l'ampia differenziazione di approccio rilevabile dalla Tabella è diretta conseguenza dell'altrettanto ampia differenziazione delle politiche degli Stati in termini di livello di contribuzione pubblica ai costi di investimento, esercizio e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Type of System	Description	Countries	Quantity
MC	Marginal Cost	Bulgaria, Greece, Ireland, Luxembourg, Netherlands (conventional lines), Norway	6
MC+	Marginal Cost Plus Additions	Austria, Czech Republic, Denmark, Finland, France, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom	10
FC-	Full Cost Minus Discounts	Belgium, Germany, Italy, Hungary, Poland, Romania, Slovenia, Slovakia	8
FC	Full Cost	Estonia, Latvia, Lithuania, Netherlands (HS only)	3

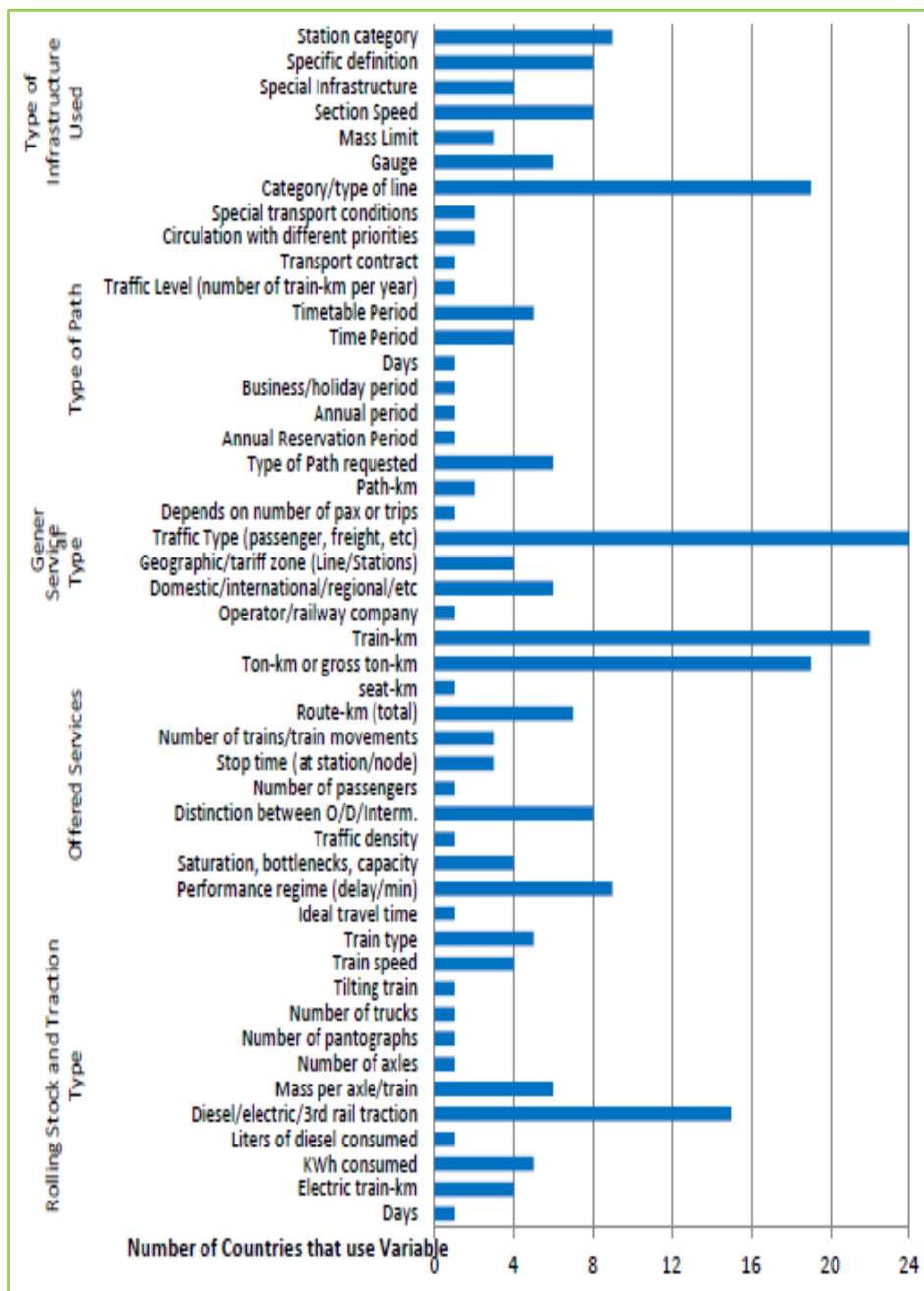
Sistemi tariffari europei al 2012: correlazione ai costi

- i principali elementi componenti il pedaggio:

Country	Access	Capacity Reservation	Train Movement	Energy/ Electricity	Maintenance	Safety/ Security	Congestion	Environment.	Total
Austria (AT)			✓				✓		2
Belgium (BE)	✓		✓	✓				✓	4
Bulgaria (BG)		✓	✓	✓					3
Czech Republic (CZ)		✓	✓	✓					3
Denmark (DK)	✓ ¹	✓	✓				✓	✓	5
Estonia (EE)			✓						1
Finland (FI)	✓ ¹		✓						2
France (FR)	✓ ^{1,2}	✓	✓	✓					4
Germany (DE)			✓				✓		2
Greece (GR)		✓		✓	✓				3
Hungary (HU)		✓	✓						2
Ireland (IE)		✓	✓	✓					3
Italy (IT)	✓	✓	✓	✓					4
Latvia (LV)			✓						1
Lithuania (LT)			✓	✓					2
Luxembourg (LU)		✓	✓	✓			✓		4
Netherlands (NL)	✓ ¹		✓	✓			✓	✓	5
Norway (NO)	✓ ¹		✓	✓					3
Poland (PL)			✓						1
Portugal (PT)			✓	✓					2
Romania (RO)		✓	✓						2
Slovakia (SK)		✓	✓	✓					3
Slovenia (SL)			✓						1
Spain (ES)	✓	✓	✓	✓		✓			5
Sweden (SE)	✓ ¹	✓	✓	✓		✓	✓		6
Switzerland (CH)			✓	✓	✓	✓			4
United Kingdom (UK)	✓	✓	✓	✓			✓		5
Total	10	14	26	17	2	3	7	3	
¹ – Access fee for special infrastructure only									
² – Access fee for regional service concessions only									

Sistemi tariffari europei al 2012: componenti del pedaggio

- le variabili considerate nella costruzione del modello tariffario:



Sistemi tariffari europei al 2012: variabili utilizzate per la costruzione del pedaggio

3.5.3 Le componenti di costo rilevanti ai fini del Pedaggio

Come precedentemente indicato si possono distinguere, relativamente ai 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), le seguenti **componenti**:

- il **"costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario"** (*Costi Diretti*), in relazione al PMdA, le cui modalità di calcolo sono esplicitamente descritte nel paragrafo 3.3.2.1;
- 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

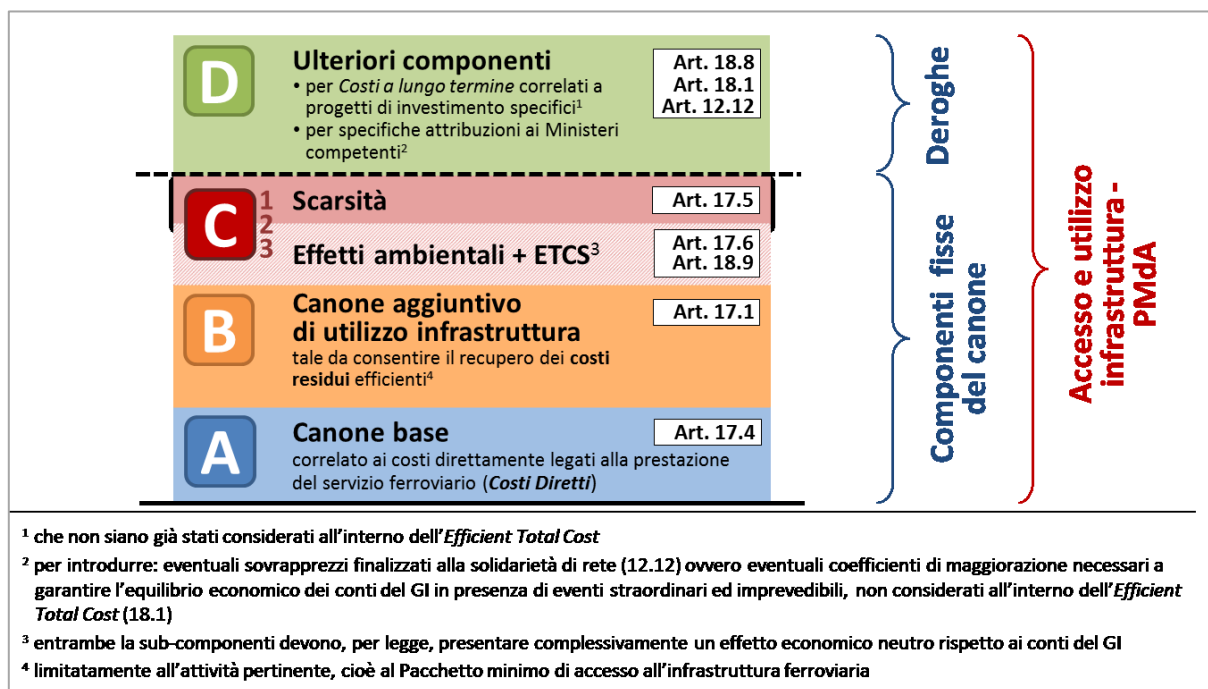
sia causa di un disequilibrio economico per i conti del GI, nel rispetto del principio sancito nel paragrafo 3.3.2.1; tali costi sono determinati per differenza fra l'*Efficient Total Cost* (il costo relativo alla "prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio", considerato al netto dei contributi statali definiti nei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private e della quota di eccedenze provenienti da altre attività commerciali) da un lato, e dall'altro i costi di cui al punto a).

- c) gli eventuali **costi relativi 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");
- d) i **"Costi a lungo termine"**, per "il sistema Alta Velocità / Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici" (art. 18.8), di cui non si sia già tenuto conto, ai fini dell'equilibrio economico del GI, al punto d), determinati secondo le modalità descritte nei paragrafi 3.4.5 e 3.4.6;

3.5.4 Correlazione del Pedaggio ai costi

Ai fini della correlazione del Pedaggio ai costi l'Autorità, tenuto conto delle indicazioni emerse dalla *Call for Inputs* e tenuto conto della normativa sopra ricordata, ritiene, 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, che il canone per il Pacchetto Minimo di Accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio debba essere determinato in relazione ai seguenti criteri e distinto nelle macro-componenti indicate in figura, come meglio di seguito descritte:

Componenti del pedaggio (D.Lgs. 112/2015)



- 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 di seguito definiti.

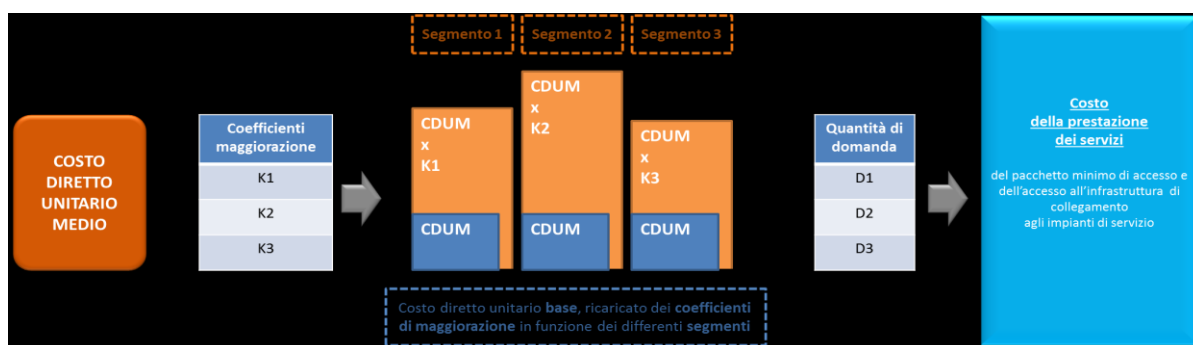
- b) la **componente B**, costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed al netto dell'eventuale compensazione con le successive componenti "C", il recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti, valutati con riferimento all'intera rete 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 al par. 3.3.2.1), 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 (ECTS), la cui applicazione non incide globalmente sulle entrate del GI.

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

Componente del canone	Descrizione componente	Criterio di tariffazione	Variabili da considerare
A	Costi Diretti	COST-BASED	a) Massa complessiva convoglio b) Velocità massima materiale rotabile
B	Pieno recupero dei costi pertinenti efficienti del PMdA	MARKET-BASED	a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmento di mercato)
C¹²³	Scarsità Effetti ambientali Incentivi ETCS	COST-BASED	C1) Tipologia di rete, fascia oraria e periodo C2) Tipologia di materiale rotabile C3) Tipologia di materiale rotabile

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

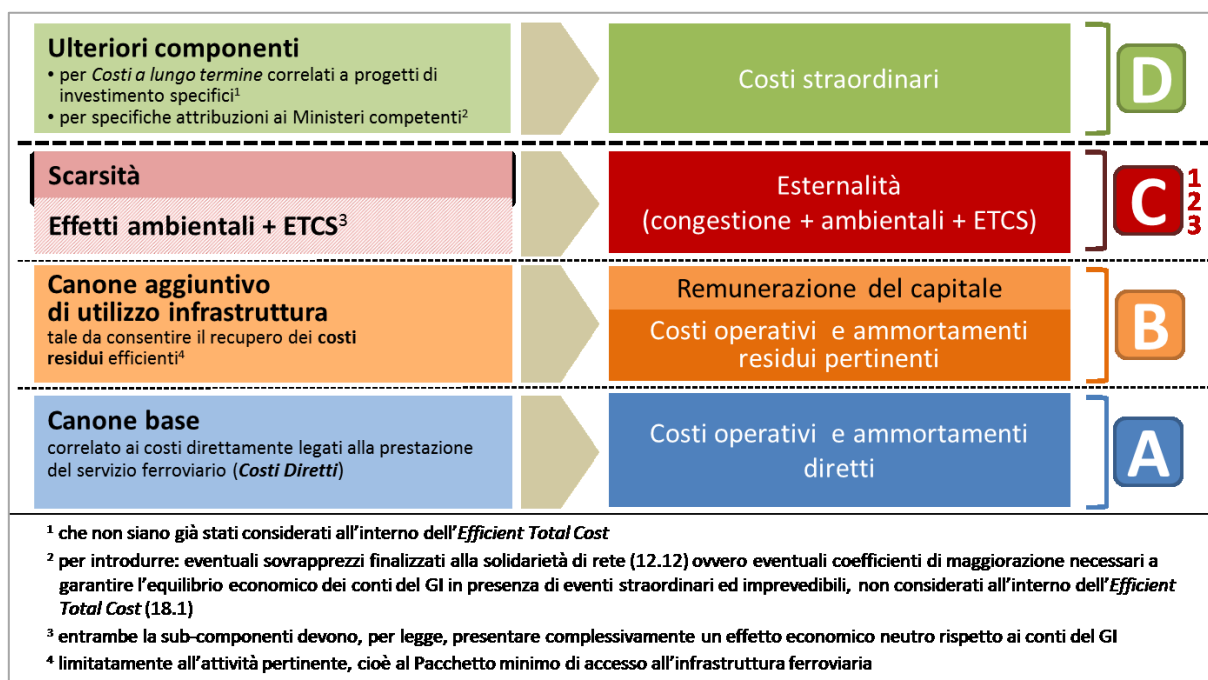
- i. Il GI, in virtù della facoltà a lui concessa dall' art. 18.8 del D.Lgs. 112/2015 e nel rispetto delle condizioni ivi previste, potrà stabilire canoni più elevati, connessi al recupero degli eventuali soli "costi residui di lungo termine" che non risultino già ripagati dalla sopra menzionata componente 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.
- ii. 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;
- iii. 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 si baseranno sui prospetti di Contabilità Regolatoria redatti dal Gestore nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall'Autorità.

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

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

La figura seguente riepiloga l'impostazione complessiva sopra delineata, in termini di correlazioni tra componenti del pedaggio e costi.

Componenti del pedaggio: correlazione ai costi



3.5.5 Le variabili da considerare ai fini della articolazione del Pedaggio

In merito alla tematica delle variabili da considerare ai fini della articolazione e modulazione del Pedaggio per il PMdA, va evidentemente tenuto presente che la principale distinzione è costituita dal binomio fra tariffe **cost-based** e tariffe **market-based**: mentre le prime tendono a ribaltare sulle imprese ferroviarie i costi di produzione del servizio, le seconde sono maggiormente adatte a rafforzare lo sviluppo del traffico, differenziando il pedaggio a seconda dell'elasticità al prezzo o dell'*ability to pay* dei vari segmenti di mercato.

Le variabili che possono avere impatto sul sistema tariffario possono essere essenzialmente legate a tre dimensioni principali:

- f) la dimensione **geografica** (basata sulla segmentazione della rete ferroviaria, per singole tratte o *clusters* di esse);
- g) la dimensione **temporale** (basata sulle fasce orarie di servizio);
- h) la dimensione **funzionale** (basata sui segmenti di mercato e di trasporto che utilizzano la rete ferroviaria, oppure sulle caratteristiche del materiale rotabile).

Una stessa variabile può essere declinata secondo logiche opposte: si pensi ad esempio che il segmento di trasporto merci, in una logica *cost-based*, dovrebbe corrispondere pedaggi più elevati degli altri segmenti, in funzione della maggiore usura prodotta sulla rete; al contrario, in una logica *market-based*, dovrebbe godere di pedaggi minori, in ragione della più bassa *ability to pay* ad esso correlata.

La composizione del pedaggio deve quindi essere caratterizzata da una corretta combinazione delle varie componenti, attraverso l'uso di formule basate su opportuni *driver* di utilizzo (treni-km, tonnellate-km) e sull'uso di adeguati coefficienti (addendi o moltiplicatori), rappresentativi dei possibili campi di variazione delle variabili e dei rapporti reciproci fra i parametri sottostanti, tenendo in debita considerazione il *trade-off* sempre presente fra la completezza e l'eshaustività del sistema, da un lato, e la sua semplicità di applicazione, dall'altro.

3.5.6 Equilibrio economico, elasticità alla domanda e sostenibilità per il mercato

Come anche indicato da alcuni rispondenti alla Call for Inputs, la teoria economica prevede che la soluzione ottimale di primo rango (*first best*) che massimizza il surplus generato sul mercato sia di definire un prezzo uguale al costo marginale. Peraltro questa soluzione, in caso di monopolio naturale dove tipicamente la funzione di costo è caratterizzata da subadditività, non consente di recuperare i costi totali di produzione. Per massimizzare il benessere sociale sotto il vincolo che non vi siano perdite per il monopolista, occorre passare alla regola ottimale di secondo rango (*second best*) del prezzo allineato al costo medio, la quale assicura che il monopolista possa produrre la quantità richiesta dal mercato ad un prezzo che non necessiti di alcun sussidio.

In caso di impresa multiprodotto, la teoria economica ha individuato soluzioni alternative, suggerendo l'applicazione di prezzi opportunamente differenziati. Come noto, a livello teorico la soluzione ottimale di secondo rango è stata individuata da Ramsey (1927)⁴²; con il metodo *Ramsey* i costi comuni ai vari prodotti sono distribuiti fra gli stessi sulla base delle caratteristiche della domanda ed i prezzi sono fissati con un *mark-up* sul costo marginale inversamente proporzionale all'elasticità della domanda dei singoli prodotti. Il prezzo "*à la Ramsey*" è dunque superiore al costo marginale, e comporta per il monopolista un margine diverso per i diversi beni, che è funzione inversa dell'elasticità della domanda.

L'Autorità, in linea con la teoria economica e coerentemente con il disposto normativo, ritiene opportuno applicare per la componente **B** del canone del principio dei prezzi "*à la Ramsey*", basato quindi su *mark-up* differenziati, valutandone tuttavia l'efficacia in relazione allo specifico contesto del mercato ferroviario.

Infatti, alla luce dei confronti internazionali sviluppati dagli Uffici a partire dagli ultimi dati IRG-Rail, e basati sulla correlazione fra l'evoluzione del traffico e la variazione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, emerge in sintesi che, nell'area di riferimento, **la sensibilità al prezzo/canone per il pacchetto minimo di accesso si presenta piuttosto ridotta**. Occorre pertanto essere consapevoli che incidere solo sul livello del canone può avere effetti limitati sulla dinamica delle quantità, specialmente con riferimento al traffico merci.

⁴² "A Contribution to the Theory of Taxation" - F. P. Ramsey. The Economic Journal, Volume 37, Issue 145 (Mar, 1927)

Appare, invece, piuttosto rilevante considerare la **sostenibilità per il mercato** del sistema tariffario in corso di elaborazione. Al riguardo la Direttiva Recast nell'ambito della possibilità di prevedere coefficienti di maggiorazione finalizzati al pieno recupero dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (art. 32 par.19), impone all'Organismo di regolazione di verificare:

- la sostenibilità per il mercato di tali coefficienti;
- la loro applicazione trasparente e non discriminatoria;
- la loro applicazione in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti di mercato ferroviario;
- che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

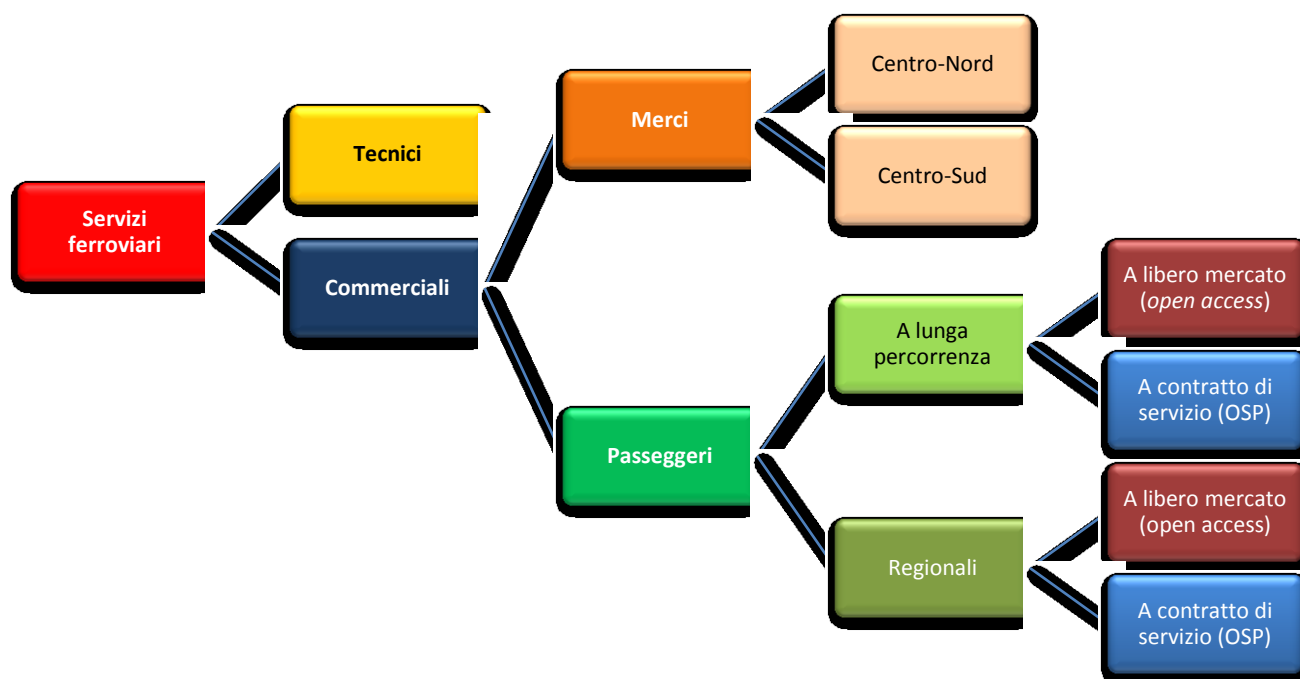
Nell'ambito delle proprie competenze in materia di definizione di principi e criteri per la determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'Autorità giudica opportuno intervenire *ex-ante*, delineando gli specifici obiettivi di carattere economico che, alla luce dell'analisi del mercato dei servizi ferroviari, si rende necessario traghettare, con particolare riferimento all'*ability to pay* dei vari segmenti di mercato.

3.5.7 Possibili definizioni dei segmenti di offerta e di domanda

L'esposizione di principi e criteri per la determinazione del pedaggio ferroviario, a copertura dei costi di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, correlati all'elasticità della domanda al prezzo, sostenibile per il mercato dei servizi ferroviari, è fondamentalmente legata ad una corretta **segmentazione del mercato ferroviario**, sia sul fronte **della domanda** (tipologia di servizi) che su quello **dell'offerta** (tipologia di rete e fascia oraria).

3.5.7.1 Segmentazione della domanda

Partendo da una selezione fra i binomi proposti dalla Direttiva 2012/34/UE⁴³, ed allargando il campo dell'analisi ad ulteriori aspetti, resi evidenti nel corso della consultazione degli *stakeholders*, l'Autorità reputa opportuno prendere in considerazione, in relazione al PMdA, la seguente **struttura dei servizi ferroviari**:



Struttura gerarchica del mercato ferroviario nazionale

Nella struttura gerarchica del mercato ferroviario è possibile identificare un primo binomio, costituito da:

⁴³ Direttiva 2012/34/UE – Art. 32(1) e Allegato VI, punto 1

- i **servizi tecnici** (invii a vuoto, tradotte, movimenti di locomotori isolati, corse prova, ecc.), che rappresentano l'insieme dei servizi che non determina da parte delle imprese ferroviarie un'offerta commerciale. Tali servizi costituiscono un mero costo tanto per le imprese ferroviarie che per il Gestore dell'infrastruttura, e pertanto il loro pedaggio dovrebbe essere orientato alla copertura dei soli costi direttamente correlati alla prestazione del servizio ferroviario. Un modesto *mark-up* potrebbe essere previsto nell'ottica di razionalizzarne l'uso, limitandolo ai soli casi indispensabili, poiché è senza dubbio preferibile impegnare la capacità dell'infrastruttura per servizi maggiormente orientati all'utenza.
- i **servizi commerciali**, cioè tutti quei servizi orientati a soddisfare le esigenze di una domanda di trasporto espressa dal territorio, secondo una struttura complessa (di seguito declinata in segmenti), e che implica l'applicazione di *mark-up* differenziati in relazione alla sostenibilità per i rispettivi mercati.

Fra i servizi commerciali, a loro volta, una prima essenziale distinzione, universalmente riconosciuta, è quella fra:

- i **servizi merci**, caratterizzati da un mercato completamente liberalizzato, con la contemporanea presenza di molteplici imprese ferroviarie, fra le quali quella che impegna attualmente la maggiore quota di capacità (*incumbent*) presenta quote di mercato decrescenti nel tempo. Tale mercato si caratterizza per le origini/destinazioni collocate prevalentemente nei principali poli logistici (porti, centri intermodali, scali merci e impianti raccordati), con assoluta prevalenza delle relazioni originate/destinate nell'Italia settentrionale. A causa di quest'ultima peculiarità, appare opportuno prevedere tariffe differenziate a seconda che il servizio sia reso nell'area **centro-nord** del paese, caratterizzata di una maggiore *ability to pay*, piuttosto che nel **centro-sud**. Si evidenzia peraltro che la concorrenza fra i modi di trasporto si risolve nel Mezzogiorno con un grosso svantaggio per la modalità ferroviaria, in ragione dei ridotti (se non nulli) pedaggi autostradali e dei bonus offerti dal trasporto marittimo.
- i **servizi passeggeri**, che costituiscono un insieme molto complesso e articolato, in cui si sovrappongono vari segmenti di domanda ed offerta, fondamentalmente finalizzati a garantire gli spostamenti sistematici ed occasionali delle persone sul territorio italiano. Proprio l'articolazione complessiva dell'offerta, mediata attraverso l'allocatione della capacità da parte del Gestore dell'infrastruttura, e generata dalle proposte delle imprese ferroviarie in base alle proprie strategie di *business* o a seguito dell'affidamento di servizi da parte di Enti territoriali o statali, dovrebbe connotarsi come un sistema, possibilmente coordinato e bilanciato, tale da consentire all'utenza di soddisfare nel modo più confortevole e veloce le proprie esigenze di mobilità.

Fondamentalmente, il mercato dei **servizi passeggeri** può essere segmentato secondo logiche di carattere **geografico** (da cui discende il binomio: treni a lunga percorrenza – treni regionali) oppure secondo logiche di carattere **economico** (che determinano la scissione fra treni a libero mercato (*open access*) e treni con oneri di servizio pubblico (OSP):

- i **servizi a lunga percorrenza** si caratterizzano per connettere tra loro località collocate in regioni diverse, anche distanti fra loro, e si connotano per differenti livelli di efficacia. Mentre l'evoluzione tecnologica ed i consistenti investimenti sull'infrastruttura hanno reso infatti alcuni di questi servizi molto competitivi anche rispetto al mercato dei servizi aerei e prevalentemente destinati ad una clientela *business*, esistono altre tipologie di servizio caratterizzate da tempi di percorrenza più lunghi e destinati ad un'utenza con minore disponibilità a pagare. Per questa ragione in questo ambito geografico si sovrappongono:
 - **servizi a libero mercato** (*open access*), fra i quali possono essere ricompresi:
 - i servizi offerti da imprese ferroviarie in concorrenza tra loro sulle direttrici coperte dalle linee attualmente definite ad Alta Velocità (FrecciaRossa/FrecciaArgento – Italo);
 - i servizi di tipo *intercity* offerti essenzialmente dall'*incumbent* sulle principali direttrici nazionali (FrecciaBianca), su linee che comunque consentono elevate velocità;
 - i servizi sulle direttrici internazionali, verso Francia, Svizzera, Austria, Germania, con un'offerta limitata ma articolata e la presenza di diversi operatori, nazionali ed esteri;
 - **servizi sussidiati** dallo Stato attraverso il contratto di servizio fra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e Trenitalia⁴⁴, consistenti, fra le relazioni per le quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico, nei

⁴⁴ L'art. 38 della Legge 166/2002 (come modificato dal D.L. n. 159/2007, convertito con legge 222/2007) prevede: "I servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con contratti di servizio pubblico da sottoscrivere almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, di durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Il Ministero dei trasporti affida, nel rispetto della normativa comunitaria, i contratti di servizio con i quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi corrispettivi, nell'ambito delle risorse iscritte nel bilancio pluriennale dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla società fornitrice."

servizi di utilità sociale. Si tratta essenzialmente di un'offerta storicamente rivolta ad *“assicurare la media e lunga percorrenza sulla direttrice Nord/Sud della penisola, sovvenzionando prioritariamente i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel Sud del Paese con il territorio nazionale, caratterizzati da una domanda particolarmente debole e quindi da un alto differenziale fra costi e ricavi”*⁴⁵.

- i **servizi regionali**, che costituiscono l'ossatura della mobilità quotidiana legata agli spostamenti sistematici (scuola-lavoro), che per la maggior parte si esaurisce proprio in ambito locale-regionale.

3.5.7.2 Segmentazione dell'offerta: tipologia di rete

Come noto la **rete ferroviaria nazionale** è costituita da un insieme di **tratte elementari**, che possono essere aggregate secondo criteri di classificazione basati sulla **funzionalità** (numero binari, sistema di trazione, regime di circolazione, velocità massima ammessa, codifica per traffico merci combinato, ecc.) oppure secondo **logiche di carattere commerciale** (essenzialmente in base alle tipologie di traffico prevalenti), o ancora in base a **logiche prestazionali**, come ad esempio al livello di servizio (cioè rapporto fra capacità assegnata e disponibile, indice della saturazione della tratta).



Classificazione della rete ferroviaria per tipologia – DM 43T/2000

Al fine di differenziare il pedaggio in relazione all'*ability to pay* degli utilizzatori, appare opportuno che il GI proponga 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

Il perimetro del servizio universale è determinato come previsto all'art. 2, comma 253, legge 244/2007: *“Il Ministero dei trasporti, entro il 15 dicembre 2008, conclude un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, volta a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza. Il servizio sulle relazioni che presentano o sono in grado di raggiungere l'equilibrio economico è assicurato in regime di liberalizzazione. Il CIPE, nei limiti delle risorse disponibili, sulla proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, individua, nell'ambito delle relazioni per le quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico, i servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione, e che sono mantenuti in esercizio tramite l'affidamento di contratti di servizio pubblico”*.

⁴⁵ Ministero delle Infrastrutture e Trasporti *“Relazione sullo stato di attuazione del Contratto di Servizio passeggeri media e lunga percorrenza 2009-2014 ai sensi della Deliberazione CIPE 17/12/2009”* – 2 febbraio 2012.

Velocità e, di conseguenza, la riclassificazione della rete in ragione del livello di servizio offerto alle imprese ferroviarie.

In particolare, l'Autorità ritiene che, ai fini della determinazione del Pedaggio, la rete ferroviaria debba prevedere le seguenti **classi**:

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

Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad **una sola classe**⁴⁶.

3.5.7.3 Segmentazione dell'offerta: fascia oraria

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:

Classificazione delle fasce orarie per la rete ferroviaria nazionale

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

⁴⁶ Con l'attribuzione univoca di ciascuna tratta elementare della rete ad una sola classe si risolve la problematica delle "tratte doppie" o "tratte promiscue", trattata dall'Autorità nel corso della consultazione relativa alla Delibera 70/2014, che nella configurazione attuale comporta sulle medesime tratte un pedaggio differenziato per tipologia di traffico, con conseguenti effetti discriminatori.

3.5.8 Periodo temporale di riferimento – evoluzione del pedaggio

Come indicato nel par. 3.3.1 l'impostazione di regolazione configurata dall'Autorità si basa su un periodo regolatorio tendenzialmente allineato alla durata dei contratti di programma fra Stato e Gestore dell'Infrastruttura in materia di manutenzione e di investimenti, prevista in pari a cinque anni.

Il Gestore determina il pedaggio per il **periodo regolatorio quinquennale** $t_1 - t_5$, sulla base dei principi e dei criteri definiti dall'Autorità, attraverso l'attivazione di un apposito **procedimento** che si conclude nel corso dell'**anno ponte** (t_0) sulla base della contabilità regolatoria e dei dati di traffico all'**anno base** (t_{-1}).

Nel corso del periodo tariffario, le tariffe si modificano annualmente, secondo logiche chiare e predeterminate, in ragione dell'evoluzione:

- del quadro dei costi ad esse pertinenti, secondo i principi delineati ai paragrafi precedenti;
- dei dati di previsione del traffico elaborati dal Gestore dell'infrastruttura per l'intero periodo tariffario.

La seguente tabella illustra tale processo:

Tabella 3.X – Evoluzione dei costi e delle previsioni di traffico durante il periodo regolatorio

Anno (t)	-1 (Base)	0 (Ponte)	1	2	3	4	5
Evoluzione costi	Fissato	da modello <i>costing</i> , su base anno -1	da modello <i>costing</i> , su base anno 0	da modello <i>costing</i> , su base anno 1	da modello <i>costing</i> , su base anno 2	da modello <i>costing</i> , su base anno 3	da modello <i>costing</i> , su base anno 4
Evoluzione traffico	Fissato	previsione all'anno ponte	previsione per l'anno 1 effettuata all'anno ponte	previsione per l'anno 2 effettuata all'anno ponte	previsione per l'anno 3 effettuata all'anno ponte	previsione per l'anno 4 effettuata all'anno ponte	previsione per l'anno 5 effettuata all'anno ponte

Annualmente, in occasione del periodico aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete, così come previsto all'art. 14 del D.Lgs. 112/2015 e secondo la procedura definita dalla Delibera 76/2014, il Gestore, nella predisposizione della prima bozza di PIR da sottoporre all'esame degli *stakeholders*, mette a disposizione degli stessi il livello del sistema tariffario aggiornato per l'anno successivo, nonché ogni elemento utile per la verifica della conformità ai principi e criteri definiti dall'Autorità.

3.5.9 **Profit sharing**

L'Autorità ritiene opportuno considerare l'introduzione di un meccanismo di “**profit-sharing**”.

Come noto un tale meccanismo prevede in genere che 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 venga a risultare positiva e superiore ad un valore soglia +X% pre-determinato, una percentuale Y% del montante dei margini attribuibile alle percorrenze eccedenti la soglia venga contabilizzato ed accantonato in un Fondo per specifiche finalità, mentre nel caso venga a risultare negativa ed inferiore ad un valore soglia -X% pre-determinato, una percentuale Y% del montante dei mancati margini attribuibile alle percorrenze inferiori alla soglia possa essere recuperato 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 consuntivo, ed
- i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante maggiorato/ridotto del $\pm X\%$ (ricavi soglia).

3.5.10 **Forme di incentivo per incrementi di produzione e per soggetti nuovi entranti**

In questa sezione l'Autorità intende proporre considerazioni in merito a possibili forme di incentivo per incrementi di produzione e per soggetti nuovi entranti, anche alla luce di quanto riscontrabile in altri Paesi.

Come già evidenziato al paragrafo 3.1, l'Art. 18 comma 3 del D.Lgs. 112/2015 stabilisce che il gestore dell'infrastruttura può applicare riduzioni sui canoni imposti all'impresa ferroviaria, secondo quanto previsto ai commi 11, 12 e 13 dello stesso articolo, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16.

Questo lascia spazio per la strutturazione di un sistema di incentivi volto ad ampliare il mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, soprattutto per soggetti nuovi entranti (cioè soggetti che si affacciano per la prima volta sul mercato, per i primi anni di attività), o per soggetti che intendano incrementare il traffico ferroviario in maniera significativa.

Inoltre il successivo comma 5 specifica che il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura 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.

E' pertanto da prevedere la possibilità, per il GI, di adottare un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo parere favorevole dell'Autorità per i singoli 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.

3.6 **Il modello di definizione del pedaggio**

3.6.1 **I principi di articolazione e modulazione del pedaggio**

L'Autorità ritiene che i principi di articolazione e modulazione del pedaggio cui il Gestore deve rifarsi al fine di determinare, ai sensi dell'art. 17.2 del D.Lgs. 112/2015, i canoni per il PMdA siano essenzialmente i seguenti:

1. **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 aggravii, attraverso l'utilizzo mirato dei coefficienti di maggiorazione.

3.6.2 I criteri per la determinazione del pedaggio

Il pedaggio relativo alla traccia di ciascun treno sarà determinato dalla somma delle tre componenti **A**, **B**, **C** di cui al par. 3.5.4 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, nell'ambito dei quali il Gestore provvederà ad effettuare, sulla base del mercato, le proprie scelte di individuazione dei coefficienti applicativi che porteranno alla concreta determinazione del Pedaggio e delle sue articolazioni.

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



3.6.2.1 Componente 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 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;
K_A	funzione della classe di velocità massima , ammessa dal materiale rotabile.

Il coefficiente K_A , basato su non più di 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 dovrà essere realizzata dal Gestore secondo criteri di equità e non discriminatorietà, nonché orientata a riflettere le caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile, attraverso la composizione di raggruppamenti basati su macro-categorie il più possibile omogenee.



3.6.2.2 Componente B

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 α 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 **fascie orarie** di esercizio della singola traccia;

- il secondo, denominato J , determinato sulla base della **segmentazione della domanda**, ottenuto attraverso il **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 α 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 α ed il rapporto fra i *Costi Diretti* totali ed i treni-km annui complessivamente circolanti:

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

- determinazione della tariffa relativa alla traccia, ottenuta moltiplicando la tariffa base unitaria 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:

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

dove:

$T_{B,treno}$	tariffa complessiva della traccia, espressa in €
$T_{base,B}$	tariffa base espressa in €/treno-km
C_d	costo annuo totale correlato alla componente A di pedaggio (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario);
$C_{n,t}$	costo 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}	lunghezza 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 al paragrafo 3.5.7.2, 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:

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

- la scelta dei singoli coefficienti sia orientata a riflettere le caratteristiche di utilizzo della rete, in base a criteri di equità, non discriminatorietà ed orientamento al 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:

$P_{totale} = \sum_{treni\ annui}(P_{treno})$ **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 discriminatorietà ed orientamento al 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 andranno calcolati 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:

$P_{totale} = \sum_{treni\ annui}(P_{treno})$ **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 al paragrafo 3.5.7.1.

I valori dei coefficienti J_{min} dovranno riflettere le caratteristiche dei servizi, in base a criteri di equità, non discriminatorietà ed orientamento al 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			...



3.6.2.3 Componente C

Fermo restando il principio del rispetto dell'equilibrio economico sancito ai paragrafi precedenti, 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.

3.6.3 Criteri di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato

Ai sensi dell'art. 32 par. 1 della Direttiva Recast, 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 l'Autorità ritiene che, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie, il GI, ai fini delle verifiche 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 nel capitolo 6 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 al cap. 3.4 e sulla base delle evidenze di contabilità regolatoria certificata) i seguenti criteri di variabilità massima:

1	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.
2	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.
3	La tariffa media chilometrica del complesso dei servizi merci non dovrà discostarsi di un valore superiore al $\pm 5\%$ rispetto a quella attuale.

3.6.4 **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, in modo da permettere la valutazione d’impatto dell’applicazione del nuovo sistema di pedaggio.

4. REGOLAZIONE ECONOMICA - ALTRI SERVIZI

4.1 Finalità della regolazione economica

L'Autorità ritiene di dover focalizzare l'ambito di intervento regolatorio adottando, in coerenza con quanto stabilito dal D.Lgs. 112/2015 per i servizi diversi dal PMdA, misure di regolazione economica 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.

4.2 Valutazioni sul livello di concorrenza nell'offerta ed ambiti di regolazione

Va preliminarmente evidenziato che gli "Operatori di impianto di servizio" costituiscono una pluralità di soggetti, con caratteristiche eterogenee in termini di dimensioni, struttura proprietaria, forma giuridica, ampiezza dello scopo sociale. La maggior parte degli impianti di servizio risultano essere gestiti da società facenti capo al gruppo FS (in particolare: il Gestore dell'infrastruttura, Trenitalia SpA, Serfer Srl, Terminali Italia Srl, FS Logistica SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA). Vi sono inoltre impianti (ad es. scali merci) gestiti da soggetti non facenti parte del gruppo FSI, con struttura proprietaria non necessariamente pubblica.

Per circoscrivere in maniera compiuta il perimetro dei servizi oggetto di regolazione, occorre approfondire il livello di concorrenza esistente nei mercati in cui essi vengono offerti⁴⁷.

A tale scopo risulta utile in prima istanza fare riferimento alle procedure di *market power test* utilizzate anche in altri settori regolati, per stabilire quali soggetti debbano essere sottoposti a regolazione ex-ante delle condizioni economiche. Tali test si basano, tra l'altro, usualmente su 3 criteri, che possono essere così sintetizzati:

- i. 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.);
- ii. 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
- iii. che per gli utenti dei servizi nel mercato in cui opera il soggetto in questione i benefici della regolazione siano superiori agli effetti negativi, in termini economici o altro.

In tale ottica è fin da subito possibile, per ciascuna delle tipologie di servizio ricomprese del perimetro definito dall'Allegato II della Direttiva 2012/34/UE e sulla base delle informazioni attualmente disponibili, effettuare alcune considerazioni e pervenire, per alcuni operatori di impianto, a delle prime conclusioni riguardo la necessità dell'intervento regolatorio e le modalità di intervento, fermo restando l'opportunità, anche all'esito di ulteriori indicazioni dagli stakeholders, di ulteriori approfondimenti.

Risulta infatti che le società che fanno capo al gruppo FSI che svolgono il ruolo di operatore di impianto soddisfano, anche ad una analisi sommaria, i criteri (i) ed (iii) sopra descritti. Appare di particolare rilievo, con riferimento al criterio (i), sia la dimensione degli operatori in questione, sia il fatto che essi facciano parte di una unica compagine societaria. Per quanto riguarda il criterio (iii), rileva di nuovo l'aspetto dimensionale: si tratta cioè di soggetti di grandi dimensioni che necessitano comunque, per esigenze di controllo interno, di impostare un sistema articolato di

⁴⁷ Qualora da tale analisi risulti che un servizio viene offerto in un mercato caratterizzato da un elevato grado di concorrenza, sarebbe superfluo approntare un sistema articolato di regolazione ex ante, comprendente criteri dettagliati di determinazione dei corrispettivi. I costi della regolazione sarebbero, in tale caso, sicuramente superiori ai benefici. In tali casi appare sufficiente fare affidamento sul potere dell'Autorità di intervenire ex post qualora abbia notizia di violazioni dei principi di non discriminazione o dei limiti posti dalle norme in materia di determinazione dei corrispettivi (D.Lgs. 112/2015 art. 17 commi 10 e 11).

contabilità industriale, e per i quali quindi una misura regolatoria orientata ad assicurare una più puntuale correlazione delle tariffe ai costi, tramite un sistema di contabilità regolatoria, appare pienamente sostenibile, a beneficio del mercato. Relativamente al criterio (ii) si ritiene inoltre, alla luce dei numerosi ricorsi ed esposti presentati prima all'URSF e poi all'Autorità negli scorsi anni ad esempio in materia di assegnazione di spazi nelle stazioni, e le numerose segnalazioni su problematiche riguardanti l'accesso ai servizi, in particolare a quelli di manovra e di manutenzione, che la disciplina di concorrenza possa non avere un effetto deterrente sufficiente a fornire una protezione contro il rischio di comportamenti abusivi. Anche nell'ambito della *Call for Inputs*, del resto, da parte dell'associazione di Imprese Fercargo è stata evidenziata l'attuale assenza di concorrenza per la quasi totalità di detti servizi, auspicando l'affidamento con gara degli stessi a un soggetto non facente parte del gruppo di imprese cui appartiene l'incumbent.

In relazione a quanto sopra, ed ai fini della regolazione delle condizioni economiche, risulta pertanto distinguere le seguenti due tipologie di operatore di impianto di servizio:

- 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, nonché gli ulteriori operatori per i quali verrà accertato, previa applicazione della procedura di *market power test*, l'esistenza di significativo potere di mercato;
- B. i restanti operatori di impianto.

Per gli operatori rientranti nella tipologia B, l'Autorità ritiene di dover definire 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.

Per gli operatori rientranti nella tipologia A, l'Autorità ritiene necessario definire, 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 obblighi di contabilità regolatoria.

4.2.1 **I servizi diversi dal PdMA per i quali è garantito il diritto di accesso**

Relativamente all'accesso agli Impianti di servizio (ed ai Servizi forniti in tale ambito) di cui al comma 2 dell'art. 13 del D.Lgs 112/2015, l'Autorità registra che essi costituiscono una componente integrante e sostanziale dell'accesso e dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, e pertanto devono essere offerti a tutte le imprese ferroviarie a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

Tali servizi sono forniti da specifici Operatori di Impianto, non necessariamente coincidenti con il Gestore dell'Infrastruttura. In relazione a quanto emerso dalle risultanze della *Call for Inputs* e dalle analisi svolte dagli Uffici, la situazione sull'offerta dei servizi appartenenti a questa fattispecie può essere al momento così sintetizzata:

SERVIZI	Operatore	Corrispettivi e contratto di accesso (informazioni riferite ai soli impianti di proprietà di RFI)	Analisi delle condizioni di concorrenza	Note
Servizi di cui al comma 2 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 : accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito:				
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;	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto (Grandi Stazioni – Centostazioni) - Enti pubblici locali	Alcuni servizi (attività necessarie a rendere possibile la fruizione da parte dell'IF dei binari di ricevimento per A/P e degli spazi aperti al pubblico) sono compresi nel contratto di utilizzo (allegato 2A dello schema di contratto riportato come appendice 1 al capitolo 2 del PIR) e si intendono offerti gratuitamente alle IF che sottoscrivono tale contratto. Altri servizi (messa a disposizione di aree per servizi di biglietteria e accoglienza/assistenza passeggeri) sono oggetto di specifici contratti con corrispettivi fissati dall'operatore di impianto. Al momento, per questi ulteriori servizi non è garantita la trasparenza delle condizioni economiche applicate.	Unico operatore per ciascun impianto.	Mentre le strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio (i.e. pannelli informativi, monitor e annunci sonori) afferiscono direttamente al GI (con tariffazione oggi compresa nel PdMA), altri servizi (i.e. accesso a spazi per assistenza alla clientela, biglietterie self-service, desk mobili) insieme ai servizi di natura commerciale sono, nei maggiori impianti, oggetto di concessione da parte del GI o di FSI nei confronti di specifici Gestori di Stazione.
b) scali merci;	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto	La messa a disposizione dell'area è compresa nel contratto di utilizzo (allegato 2E dello schema di contratto contenuto nel PIR) e si intende offerta gratuitamente alle IF che sottoscrivono tale contratto. I servizi di handling ed i relativi corrispettivi sono oggetto di specifico contratto, salvo ovviamente nel caso di autoproduzione.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	Il GI mette a disposizione gli impianti di propria competenza secondo due modalità: - gestione handling affidata ad un soggetto terzo designato dal GI (Terminali Italia); - gestione handling in autoproduzione da parte delle IF. Altri terminali, gestiti da operatori controllati dal GI o da altri operatori, sono connessi alla rete mediante raccordi, così come le principali infrastrutture portuali.
c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto	La messa a disposizione dell'area è compresa nel contratto di utilizzo (allegati 2A e 2B dello schema di contratto contenuto nel PIR) e si intende offerta gratuitamente alle IF che sottoscrivono tale contratto.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	Generalmente su aree afferenti al GI.

SERVIZI	Operatore	Corrispettivi e contratto di accesso (informazioni riferite ai soli impianti di proprietà di RFI)	Analisi delle condizioni di concorrenza	Note
d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto	La messa a disposizione dell'area è compresa nel contratto di utilizzo (allegati 2A e 2B dello schema di contratto contenuto nel PIR) e si intende offerta gratuitamente alle IF che sottoscrivono tale contratto.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	Si tratta di impianti generalmente allocati su aree appartenenti al GI. Il servizio non risulta attualmente tariffato in PIR.
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;	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto	Il GI mette a disposizione delle IF impianti di manutenzione e aree per attrezzaggio officine, a fronte di corrispettivi indicati nel PIR. Il GI effettua il servizio di manutenzione solo per il proprio materiale rotabile.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	Alcuni impianti multiservizi sono nella disponibilità del GI, insieme ad aree per l'attrezzaggio di officine. L'accesso è tariffato nel PIR. Altri impianti, raccordati con la rete, sono nella disponibilità di IF (in maggioranza Trenitalia) e di altri soggetti.
f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto	Il GI mette a disposizione delle IF le platee di lavaggio, a fronte di corrispettivi indicati nel PIR.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	-
g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto	Il collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S.giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Messina/Villa S.Giovanni – Golfo Aranci) è compreso nel contratto di utilizzo (allegato 2C dello schema di contratto contenuto nel PIR). I corrispettivi sono indicati nelle sezioni 6.3.1.1 e 6.3.1.2 del PIR.	- - Unico operatore per il trasporto marittimo di materiale rotabile: Gestore dell'infrastruttura. Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza tra impianti limitrofi per quanto riguarda il trasporto di container.	Le infrastrutture portuali di Villa S.Giovanni e Messina, ove è garantito il servizio di collegamento ferroviario marittimo da/per la Sicilia, sono sotto il diretto controllo del GI, così come il trasporto di carri merci da/per la Sardegna, operato solo su richiesta delle IF. Le altre principali infrastrutture portuali sono connesse alla rete mediante raccordi.

SERVIZI	Operatore	Corrispettivi e contratto di accesso (informazioni riferite ai soli impianti di proprietà di RFI)	Analisi delle condizioni di concorrenza	Note
h) impianti e attrezzature di soccorso;	Coordinamento a cura del Gestore dell'Infrastruttura con materiale rotabile e personale fornito dalle IF (per gli interventi finalizzati allo sgombero dell'infrastruttura).	Il PIR disciplina, nella sezione 2.4.7 gli obblighi relativi agli interventi finalizzati allo sgombero dell'infrastruttura, prevedendo alla sezione 6.3.4 criteri e modalità di determinazione dei corrispettivi.	Per gli interventi finalizzati allo sgombero dell'infrastruttura (sez. 2.4.7 del PIR), non vi sono condizioni di concorrenza in quanto la scelta dell'operatore è effettuata da GI con il solo obiettivo di ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. Per ulteriori servizi di soccorso (ad es. il trasporto dei mezzi guasti sino ad un luogo di ricovero) occorre applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza tra impianti limitrofi.	Nel PIR sono normate le procedure per lo sgombero dell'infrastruttura, in casi di intervento in linea con materiale di supporto (locomotori o convogli) ed in caso di utilizzo di mezzi attrezzati di soccorso. Le IF sono tenute a mettere a disposizione i loro mezzi, dislocati secondo le rispettive previsioni di esercizio.
i) aree o impianti per l'approvvigionamento di combustibile, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.	A seconda dell'impianto: - Gestore dell'infrastruttura - Operatore di impianto	La messa a disposizione dell'area per l'accesso dell'autocisterna per il rifornimento, su specifica richiesta dell'IF (PIR sez. 5.2.6.1) si intende offerta gratuitamente alle IF che sottoscrivono il contratto di utilizzo. Il GI effettua il servizio di rifornimento solo per il proprio materiale rotabile.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	-

4.2.2 **I servizi diversi dal PdMA: servizi complementari ed ausiliari**

Con particolare riferimento ai servizi complementari ed ausiliari di cui ai commi **9** ed **11** dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015, in relazione a quanto emerso dalle risultanze della *Call for Inputs* e dalle analisi svolte dagli Uffici, la situazione sul livello di concorrenza nell'offerta dei servizi può essere al momento così sintetizzata:

SERVIZI	Fornitura da parte di un solo Operatore	Corrispettivi e contratto di accesso (informazioni riferite ai soli impianti di proprietà di RFI)	Fornitura in condizioni di concorrenza	Note
Servizi Complementari (di cui al comma 9 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015)				
j) 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	Unico operatore: Gestore dell'infrastruttura	La corrente di trazione è tariffata ai sensi del DM 43T/2000 in proporzione ai treni-km; i corrispettivi sono versati direttamente al GI da parte delle IF, salvo conguaglio in relazione alle effettive condizioni di fornitura. Il servizio è disciplinato nel contratto di utilizzo.	Attualmente non vi è concorrenza in quanto le IF non possono scegliere il fornitore. In prospettiva, occorre valutare se sussistono le condizioni tecniche per consentire a ciascuna IF di scegliere liberamente il proprio fornitore.	-
k) preriscaldamento dei treni passeggeri e servizio di rifornimento idrico dei treni	Per il preriscaldamento vi è un unico operatore: Gestore dell'infrastruttura. Per il rifornimento idrico: - Gestore dell'infrastruttura; - Operatore di impianto.	Entrambi i servizi, forniti dal GI, sono tariffati in PIR.	Per il rifornimento idrico, occorre applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	Per il preriscaldamento la prestazione consiste nella fornitura di energia elettrica necessaria per svolgere, prima dell'ingresso in traccia, le attività che saranno realizzate direttamente da IF con, ove necessario, il mezzo di trazione o con altro mezzo/strumento autorizzato da GI.
l) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose	Il servizio è fornito dal Gestore dell'infrastruttura. Occorre verificare se il servizio venga fornito anche da altri operatori di impianto.	Il servizio, normato nel PIR, è attualmente tariffato in misura degli inconvenienti causati dal treno speciale, con ribaltamento sull'IF dei costi eventualmente sostenuti dal GI.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	-
m) assistenza alla circolazione di treni speciali	Il servizio è fornito dal Gestore dell'infrastruttura. Occorre verificare se il servizio venga fornito anche da altri operatori di impianto.	Il servizio, fornito dal GI, è tariffato nel PIR	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli eventuali operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi.	

SERVIZI	Fornitura da parte di un solo Operatore	Corrispettivi e contratto di accesso (informazioni riferite ai soli impianti di proprietà di RFI)	Fornitura in condizioni di concorrenza	Note
n) servizi di manovra	<p>Tre fattispecie, evidenziate nel PIR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - servizio fornito dal Gestore dell'Infrastruttura (negli impianti di confine e ove sono previsti servizi di navigazione); - servizio fornito in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie (con o senza l'assegnazione di locomotive fornite dal Gestore); - servizio fornito da Gestore Unico da individuare con procedura ad evidenza pubblica entro il 30 giugno 2015. 	I servizi di manovra ed i relativi corrispettivi sono oggetto di specifico contratto, salvo ovviamente nel caso di autoproduzione.	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi	-

SERVIZI	Fornitura da parte di un solo Operatore	Corrispettivi e contratto di accesso (informazioni riferite ai soli impianti di proprietà di RFI)	Fornitura in condizioni di concorrenza	Note
Servizi Ausiliari (di cui al comma 11 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015)				
o) accesso alla rete di telecomunicazioni	Unico operatore: Gestore dell'infrastruttura	Le condizioni tariffarie sono oggetto di autonoma scrittura privata tra RFI e IF. Costituisce per l'IF obbligo contrattuale avvalersi del servizio fornito da RFI, nei limiti delle norme, disposizioni e prescrizioni di sicurezza dettate da RFI stessa.	-	-
p) fornitura di informazioni complementari;	Unico operatore: Gestore dell'infrastruttura	Le tariffe sono indicate nel PIR.	-	Il PIR prevede che il GI possa fornire: - informazioni di natura commerciale all'utenza, mediante annunci sonori e locandine; - ulteriori accessi ai sistemi informativi PIC e BDS per le IF.
q) ispezione tecnica del materiale rotabile	Unico operatore: Gestore dell'infrastruttura	Il PIR prevede la fattispecie, senza specificare un regime tariffario.	-	-
r) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri	-	-	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi	Il servizio è fornito direttamente dalle IF, in spazi appositamente dedicati nell'ambito delle stazioni, resi disponibili da parte del GI o dal Gestore di stazione.
s) 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	-	-	Necessità di applicare la procedura del market power test per valutare, con riferimento agli operatori non facenti capo al gruppo FSI, la possibile concorrenza fra impianti limitrofi	Sostanzialmente ogni IF dispone dei propri centri di manutenzione.

4.3 Criteri di determinazione dei corrispettivi e obblighi validi per tutti gli operatori di servizio

Nella presente sezione e nella successiva sezione relativa agli aspetti di *pricing* vengono descritti i criteri di determinazione delle tariffe e i corrispondenti obblighi che l'Autorità ritiene necessario applicare per tutti gli operatori di servizio.

Vengono inoltre individuati alcuni criteri e obblighi ulteriori validi soltanto per gli operatori di impianto con significativo potere di mercato (punto A della sezione 4.2).

4.3.1 Periodo di regolazione dei prezzi e di periodo tariffario

In relazione al tema della periodicità delle revisioni tariffarie, ovvero della frequenza con cui l'operatore può modificare il livello dei corrispettivi, l'Autorità ritiene opportuno che per gli operatori di impianto individuati al punto A della sezione 4.2, il periodo tariffario abbia durata di 5 anni.

Per gli altri operatori:

- l'Autorità ritiene che l'eterogeneità degli stessi debba indurre ad adottare un approccio flessibile, consentendo ad es. all'operatore sia di pubblicare un listino pluriennale sia di modificare il livello dei corrispettivi con una maggiore frequenza, tuttavia non inferiore ad un anno, fatto salvo il caso di variazione esogena ed imprevedibile dei costi unitari e **comunque assicurando che i nuovi livelli dei prezzi siano non superiori al costo della fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.**
- in alternativa e nell'ottica di favorire l'introduzione di meccanismi di efficientamento, l'Autorità ritiene praticabile che l'operatore di impianto decida di fissare le tariffe o di predeterminarne l'andamento, per un periodo pluriennale di non oltre cinque anni, ancorandolo a variabili esogene (ad es. il tasso di inflazione).

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

4.3.2 Termine di preavviso per variazione dei corrispettivi

Sempre con riferimento ad aspetti temporali del sistema tariffario, un'altra questione rilevante è il **termine di preavviso** al quale l'operatore deve attenersi nel caso intenda modificare il livello dei corrispettivi. Anche se il D.Lgs. 112/2015 prevede un termine di questo tipo soltanto con riferimento al pacchetto minimo di accesso (art. 18 comma 14), lasciando dunque agli Stati membri la valutazione se introdurre analoghi obblighi anche per servizi diversi, l'Autorità ritiene che risulti appropriato **l'obbligo, per tutti gli Operatori di Impianto, di comunicare sul proprio sito web i corrispettivi validi per un determinato orario di servizio con almeno tre mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario stesso.** Ciò consentirà alle IF di averne conoscenza prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

In relazione a quanto sopra esposto, ed al fine di garantire i principi di trasparenza e non discriminazione, l'Autorità ritiene che:

- **Tutti gli operatori di impianto debbano 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 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 comunicato all'Autorità e sul sito web dell'operatore con almeno tre mesi di anticipo.

Per gli operatori di impianto individuati al punto A della sezione 4.2, i termini sopra indicati sono posti pari a 6 mesi.

Per ragioni di armonizzazione con la regolazione prevista per il PMdA, il GI, nella sua funzione di operatore di impianto, dovrà attenersi alla procedura di verifica della conformità dei corrispettivi stabilita per il PMdA stesso.

4.4 Gli operatori d'impianto con significativo potere di mercato: la dinamica tariffaria

La presente sezione si riferisce solo agli operatori di impianto individuati al punto A della sezione 4.2.

L'autorità ritiene che la dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato debba 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 si rimanda alla sezione 3.3.2.2 del Capitolo 3, 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 sezione precedente.

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.

4.5 Aspetti di costing

La presente sezione definisce criteri obbligatori soltanto per gli operatori di impianto individuati al punto A della sezione 4.2. A tali criteri sono logicamente connessi gli obblighi di contabilità regolatoria descritti nel capitolo 5. Per quanto non specificamente disciplinato nella presente sezione, si rimanda all'omonima sezione del capitolo 3.

4.5.1 Costo di fornitura e profitto ragionevole

Il D.Lgs. 112/2015, art. 17 commi 10 e 11, stabilisce, come si è già visto, che il corrispettivo dei servizi ivi individuati non può superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

L'Autorità ritiene che:

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

β_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} , β_e e erp sono determinati secondo quanto indicato al capitolo 3.

4.5.2 Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing ("a consuntivo" o "forward looking")

Analogamente a quanto previsto con riferimento al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario compreso nel pacchetto minimo d'accesso, il costo di fornitura dei servizi in esame deve essere misurato a consuntivo con riferimento all'anno base.

4.5.3 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.

Le immobilizzazioni ammissibili ai fini del calcolo sia degli ammortamenti che della remunerazione del capitale non possano, in generale, comprendere quelle finanziate con contributi pubblici. Fanno eccezione:

- le immobilizzazioni eventualmente finanziate dallo Stato sotto forma di aumento di capitale sociale di società attualmente facenti parte del gruppo FSI, in quanto aventi natura di investimento e non di contributo a fondo perduto;
- i casi in cui la data di concessione del contributo pubblico è antecedente alla data di ingresso a titolo oneroso nel capitale del Gestore 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 assets 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 tali asset non possa essere preso in considerazione al fine di determinazione dei corrispettivi dei servizi.

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

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

Per il calcolo del proprio capitale si utilizzano la stessa metodologia e gli stessi parametri illustrati per il CIN relativo al 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.

4.5.4 Aliquote di ammortamento e vite utili

Gli operatori di impianto faranno riferimento alle metodologie e alle aliquote di ammortamento previste dalla prassi contabile.

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.

4.6 Aspetti di pricing

La presente sezione si riferisce a tutti gli operatori di impianto.

4.6.1 Criteri di regolazione dei prezzi

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 al capitolo 3.

In relazione a quanto proposto da Fercargo nell'ambito della Call for Inputs⁴⁸ in merito alla possibilità **che le tariffe vengano differenziate prevedendone una riduzione in relazione al volume di produzione assicurato dalla singola impresa ferroviaria**, l'Autorità ritiene che ciò possa essere praticabile nella misura in cui la riduzione tenga conto dei minori costi sostenuti, sia praticata su base trasparente e non discriminatoria e non si basi su prezzi predatori.

Si ritiene inoltre l'operatore di impianto, nello stabilire le tariffe per i servizi offerti, possa differenziarle in relazione a caratteristiche (ad es. in termini temporali – fascia oraria – o spaziali) al fine di perseguire un migliore utilizzo della capacità dell'impianto⁴⁹. Analogamente, un operatore di impianto multiprodotto può applicare prezzi differenziati con il metodo Ramsey (vedi capitolo 3). La regola sopra richiamata, in tali casi, esige che la tariffa *media* non superi il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

Infine l'Autorità ritiene che le tariffe possano essere riferite a “insiemi di servizi” solo nel caso di servizi che vengono 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 delle tariffe, documentare le differenze sul lato dei costi o su quello della domanda che giustificano la differenziazione. Di tali differenze dovrà essere fornita spiegazione nella relazione annuale prevista alla sezione 4.4, con una descrizione delle modalità utilizzate per stimarne la rilevanza quantitativa.

⁴⁸ Si riporta il testo dell'osservazione di Fercargo: “In ragione del fatto che i servizi non compresi nel PMdA sono caratterizzati da un'elevata incidenza percentuale di costi fissi, sembra opportuno che i corrispettivi di accesso debbano prevedere una componente variabile allorché sia dimostrabile la creazione di economia di scala”

⁴⁹ Si riporta, al fine di esemplificare possibili criteri di articolazione delle tariffe, l'osservazione formulata da NTV a questo riguardo nell'ambito della Call for Inputs: “Con riferimento ai servizi obbligatori, si ritiene che il criterio di *pricing* già stabilito nella Delibera n. 70/2014 (ovvero “costo più un utile ragionevole”) dovrà essere, nel caso dei servizi commerciali, modulato in ragione dell'ubicazione (visibilità ed accessibilità) dello spazio nonché della valenza commerciale della stazione in cui tale spazio è ubicato (valenza commerciale da valutarsi in relazione all'accessibilità alla medesima stazione ed ai servizi in essa offerti) . Per quanto invece riguarda i servizi tecnici, il relativo *pricing* dovrà essere definito in base ai seguenti due fattori così da divenire sostenibile per le IF:

- prossimità (ovvero distanza rispetto al punto di terminazione del servizio commerciale) – *pricing* decrescente al crescere della distanza al fine di calmierare i maggiori costi operativi e compensare l'inefficienza generata dall'inutilizzo commerciale delle risorse delle IF;
- volume di traffico (ovvero il numero di treni terminalizzati nell'impianto/centro di manutenzione) - *pricing* crescente al crescere dei volumi al fine di non creare barriere allo sviluppo del mercato.”

5. CONTABILITÀ REGOLATORIA

5.1 Il quadro di riferimento normativo

Appare preliminarmente opportuno precisare che gli aspetti di **Contabilità regolatoria** riguardano sia quelli della **Contabilità dei costi** o “*Cost Accounting*” (ovvero delle **regole per la perimetrazione, attribuzione e valorizzazione dei costi** dei servizi sottoposti a regolazione) sia quelli, strettamente correlati, della **Separazione Contabile** (ovvero della **separata rappresentazione, a livello di prospetto di conto economico e rendiconto patrimoniale, di specifici servizi o gruppi di servizi**).

Nel presente capitolo si tratteranno sia gli aspetti riguardanti il PMdA, sia quelli riguardanti i Servizi diversi dal PMdA.

Il riferimento, a livello di normativa nazionale, previgente il recepimento della direttiva Recast è stato costituito dal D.Lgs. 188/2003 che aveva tra l'altro recepito quanto stabilito sul tema dalla Direttiva 2001/12/CE, modificativa della precedente Direttiva a 91/440/CEE. Tale Decreto stabiliva, riguardo al Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, una serie di obblighi riconducibili alla sfera della Contabilità Regolatoria:

Articolo 15 -Costo dell'infrastruttura e contabilità

[....]

2. Il gestore dell'infrastruttura utilizza un **sistema di contabilità regolatoria** che evidenzia i meccanismi di **imputazione dei costi** relativi a tutti i **processi industriali** relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare **l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali**, nonché **la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici**. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale.

3. I risultati derivanti dal sistema di contabilità di cui al comma 2 sono comunicati annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1.

Art. 17 - Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

3. Ai fini della determinazione del canone sono presi in considerazione i **costi diretti e indiretti dei servizi di gestione d'infrastruttura forniti, i costi di energia** sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento della corrispondente attività, nonché **le spese generali dirette e quota di quelle indirette**. Dai costi così considerati devono **dedursi gli eventuali indennizzi e gli eventuali contributi pubblici di qualsiasi natura previsti nel contratto di programma di cui all'articolo 14**.

Il D.Lgs. 188/2003 trattava poi all' art. 20 comma 7⁵⁰ la relazione tra prezzi e costi anche per i Servizi non compresi nel PMdA, specificando che se i servizi di cui ai commi 2, 5 e 6 del medesimo articolo sono offerti da un unico fornitore o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi di mercato.

Allo stato, a livello di **normativa europea** da un lato vige quanto a suo tempo stabilito dal Regolamento (CEE) n.1108/70, che all'art. 4 prescrive che “*La contabilità delle spese d'infrastruttura viene tenuta conformemente agli schemi dell'allegato I. Le modalità secondo cui detta contabilità viene tenuta sono fissate da ciascuno Stato membro*”.

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria lo schema di cui all'Allegato I è qui di seguito riportato:

⁵⁰ Art. 20- Servizi

7. Se i servizi di cui ai commi 2, 5 e 6 sono offerti da un unico fornitore o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi di mercato.

ALLEGATO I

SCHEMI PER LA CONTABILITA' DELLE SPESE DI CUI ALL'ARTICOLO 4

A. FERROVIE

1. **Spese d'investimento**
(Spese di nuova costruzione, di ampliamento, di ricostruzione e di rinnovo)
2. **Spese correnti**
(Spese di manutenzione e gestione)
3. **Spese generali**

Dall'altro, la Direttiva Recast tratta all'art. 6⁵¹ il tema della separazione contabile (per il Gestore dell'Infrastruttura e per le Imprese Ferroviarie) e più in generale tratta i temi connessi alla Contabilità regolatoria ed al trattamento dei costi dell'infrastruttura e degli impianti negli artt. 30, 31, 31, 32, 33 e 56, nonché nell'Allegato VIII.

Tali disposizioni sono state recepite nel D.Lgs. 112/2015 secondo lo schema riportato nella tabella seguente:

Direttiva 2012/34 (Recast)	D.Lgs. 112/2015
Articolo 6 -Separazione contabile	
1. Gli Stati membri provvedono affinché sia i conti profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.	<p>ART. 11- Principi</p> <p>1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.</p> <p>ART. 5- Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie</p> <p>1. Le imprese ferroviarie rendono pubblico il bilancio annuale.</p> <p>4. Qualora l'impresa ferroviaria svolga attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sono tenuti separati i bilanci, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, e sono pubblicati, da un lato, per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e, dall'altro, per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile.</p>

⁵¹ Articolo 6 -Separazione contabile

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia i conti profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.
2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.
3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico figurano separatamente, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.
4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

Direttiva 2012/34 (Recast)	D.Lgs. 112/2015
<p>2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.</p>	<p>ART. 11- Principi</p> <p>6. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, qualora le attività di servizio di trasporto e di gestione dell'infrastruttura non siano svolte da imprese distinte sul piano della separazione giuridica e decisionale, l'impresa è organizzata in strutture aziendali separate ed autonome sotto il profilo gestionale, contabile e amministrativo per le attività suddette, nonché per altri settori dell'attività di trasporto con modalità diverse dal ferroviario.</p> <p>Le attività ed i compiti di cui ai commi 2, 3 e 4, sono espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n.1108/70 del Consiglio del 4 giugno 1970, che istituisce una contabilità delle spese per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile</p>
<p>3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri.</p> <p>I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico figurano separatamente, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.</p>	<p>ART. 5- Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie</p> <p>2. Il bilancio, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, è tenuto separato ed è pubblicato, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri.</p> <p>3. Qualora siano erogati fondi pubblici per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico, essi devono figurare separatamente nella pertinente contabilità, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività.</p>
<p>4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.</p>	<p>ART. 5- Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie</p> <p>5. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai commi precedenti sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.</p> <p>6. E' in ogni caso fatto salvo quanto previsto dall'art. 37, comma 3 lettera b)(*), del decreto legge 6 dicembre 2001, n.201, convertito con la legge 23 dicembre 2011, n. 214.</p> <p>(*) "[L'autorità]determina i criteri per la redazione della contabilita' delle imprese regolate e puo' imporre, se necessario pergarantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate"</p>
Articolo 30- Costo dell'infrastruttura e contabilità	
<p>8. I gestori dell'infrastruttura stabiliscono un metodo di imputazione dei costi alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie.</p> <p>Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva.</p> <p>Tale metodo è aggiornato periodicamente sulla base della migliore pratica internazionale.</p>	<p>ART.16 - Costo dell'infrastruttura nazionale e contabilità</p> <p>2. Il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso.</p> <p>In particolare, tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi relativi ai processi industriali di sua competenza o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici.</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale.</p>

Direttiva 2012/34 (Recast)	D.Lgs. 112/2015
	<p>ART. 17- Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi</p> <p>1. Ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, definisce i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore della rete e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13 .</p>
Articolo 31- Principi di imposizione dei canoni	
<p>2. Gli Stati membri chiedono al gestore dell'infrastruttura e all'operatore degli impianti di servizio di fornire all'organismo di regolamentazione tutte le informazioni necessarie sui canoni imposti per consentirgli di svolgere le proprie funzioni di cui all'articolo 56. Al riguardo il gestore dell'infrastruttura e l'operatore dell'impianto di servizio devono essere in grado di provare alle imprese ferroviarie che i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi effettivamente fatturati a ciascuna impresa ferroviaria, a norma degli articoli da 30 a 37 sono conformi ai metodi, alle regole e, se del caso, ai criteri indicati nel prospetto informativo della rete.</p>	<p>ART. 17- Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi</p> <p>1. Ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, definisce i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore della rete e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13 .</p>
<p>3. Fatti salvi i paragrafi 4 o 5 del presente articolo o dell'articolo 32, i canoni per il pacchetto minimo di accesso per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.</p> <p>Anteriormente a 16 giugno 2015, la Commissione adotta misure che stabiliscono le modalità applicabili al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detti atti di esecuzione.</p>	<p>4. Fatto salvo quanto previsto ai commi 5 e 6 del presente articolo o dell'articolo 18, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario sulla base di quanto disposto al comma 1 e tenuto conto delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, comma 3, della direttiva 2012/34/UE.</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detto atto di esecuzione.</p>
<p>4. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.</p>	<p>5. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.</p>
<p>5. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno. Qualsiasi modifica di questo tipo è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.</p>	<p>6. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno, sulla base delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, comma 5, della direttiva 2012/34/UE. Ogni modifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura onde tenere in conto il costo degli effetti acustici favorisce l'ammodernamento dei veicoli ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile.</p>
<p>6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi</p>	<p>8. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai commi 4, 5 e 6 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.</p>

Direttiva 2012/34 (Recast)	D.Lgs. 112/2015
7. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.	10. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.
8. Se i servizi elencati nell'allegato II, punti 3 e 4, come complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti canoni non superano il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.	11. Se i servizi complementari e ausiliari di cui all'articolo 13, commi 10 e 13, sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti corrispettivi non superano il costo totale di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, possono essere forniti a prezzi di mercato.
Articolo 32- Derghe ai principi di imposizione dei diritti	
1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario. Il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Il livello dei canoni stabiliti non preclude tuttavia l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato , alla prestazione del servizio ferroviario.	<i>ART. 18-Derghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso</i> 1.[...] 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 da parte del gestore, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16. 5. Il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.
2. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.	7. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi , effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.
3. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.	8. Per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi totali a lungo termine di tali progetti , purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti
Articolo 33-Riduzioni	
1. Fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE e in deroga al principio del costo diretto stabilito all'articolo 31, paragrafo 3, della presente direttiva, le riduzioni sui canoni imposti a un'impresa ferroviaria dal gestore dell'infrastruttura per qualsiasi servizio devono rispettare i criteri di cui al presente articolo.	<i>Art. 18.</i> 3.[...] Il gestore dell'infrastruttura può altresì applicare, fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE, le riduzioni sui canoni imposti all'impresa ferroviaria, secondo quanto previsto ai successivi commi 11, 12 e 13, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16.

Direttiva 2012/34 (Recast)	D.Lgs. 112/2015
<p>2. Ad eccezione del paragrafo 3, le riduzioni si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati.</p> <p>4. Le riduzioni possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura.</p>	<p>11. Le riduzioni di cui al comma 3, possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura e si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati.</p>
<p>3. Il gestore dell'infrastruttura può istituire regimi aperti a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate.</p>	<p>13. Il gestore dell'infrastruttura può istituire schemi di canone, destinati a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate.</p>
	<p>11. Le riduzioni di cui al comma 3, possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura e si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati</p>
<p>5. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria</p>	<p>12. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria.</p>
Articolo 56 -Funzioni dell'organismo di regolamentazione	
<p>12. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.</p>	<p>Art. 37- Organismo di regolazione</p> <p>13. L'organismo di regolazione ha facoltà di effettuare controlli o di far realizzare controlli esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 5. A tal fine, l'organismo di regolazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 5, commi 4 e 5, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato IV del presente decreto e ogni altra informazione che l'organismo di regolazione può richiedere nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b), del decreto legge n. 201 del 2011,, con un livello di dettaglio sufficiente, secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.</p>

L'Allegato 4 richiamato dall'art. 37.13 del D.Lgs. 112/2015 (ripreso dall'Allegato VIII della Direttiva Recast) prevede a sua volta quanto segue:

ALLEGATO IV
INFORMAZIONI CONTABILI DA FORNIRE, SU RICHIESTA, ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE

1) Separazione contabile

- a) conto di profitti e perdite e di bilancio, nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria, separato per singolo settore di attività di trasporto merci, trasporto passeggeri e gestione dell'infrastruttura;
- b) 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;
- c) categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti dell'organismo di regolazione;
- d) metodologia seguita per ripartire i costi fra le diverse attività;
- e) se la società regolamentata è parte di un gruppo, dati dettagliati sulle partite infragruppo fra società.

2) Monitoraggio dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura

- a) diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi in modo da poter monitorare i canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura;
- b) informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei corrispettivi versati per i servizi (o gruppi di servizi); se richiesto dall'organismo di regolazione, le informazioni includeranno anche i dati sui volumi dei singoli servizi, sui prezzi dei singoli servizi e sugli introiti totali dei singoli servizi pagati da clienti interni ed esterni;
- c) costi e ricavi dei singoli servizi (o gruppi di servizi) utilizzando la metodologia di costo pertinente, come richiesto dall'organismo di regolazione, per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).

3) Indicazione dei risultati finanziari

- a) dichiarazione sui risultati finanziari;
- b) dichiarazione di spesa riepilogativa;
- c) dichiarazione delle spese di manutenzione;
- d) dichiarazione delle spese di gestione;
- e) conto economico;
- f) note di supporto che illustrano in dettaglio e spiegano le dichiarazioni, ove necessario.

Appare infine opportuno evidenziare che il disposto di cui all'art. 6. par 4 della Direttiva Recast che stabilisce che

4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

risulta essere stato formalmente trasposto nel D.Lgs. 112/2015 all'art. 5 (che tratta della "Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie"); peraltro dato che detto art. 6. par 4 della Direttiva si riferisce sia alle attività di cui al par. 1 del medesimo articolo (prestazione di servizi di trasporto e prestazioni connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria) sia alle attività di cui al par. 3 (prestazione di servizi di trasporto di merci e prestazione di servizi di trasporto di passeggeri), e data la prevalenza della normativa comunitaria, l'Autorità ritiene comunque, anche ai sensi dall'art. 37, comma 3 lettera b) del decreto legge 6 dicembre 2001, n.201, che **anche per il Gestore dell'Infrastruttura vige l'obbligo** di tenere i conti in modo da

- verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura
- verificare le eccedenze provenienti da altre attività commerciali,
- verificare il rispetto del divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro.

Relativamente poi alla possibilità, prevista dall' art. 17 comma 6 del D.Lgs. 112/2015, di modificare il pedaggio per tener conto degli **effetti ambientali** causati dalla circolazione del treno, sulla base delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'art. 31, comma 5 della Direttiva 2012/34/UE⁵², si evidenzia che l'art. 1 di detto regolamento di esecuzione dopo aver stabilito che il gestore dell'infrastruttura adotta e applica a tutte le imprese ferroviarie interessate -sulla base delle modalità stabilite dal regolamento medesimo- un "regime" che differenzia i

⁵² Regolamento (UE) 2015/429 del 13 marzo 2015 recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici (Testo rilevante ai fini del SEE).

canoni di accesso all'infrastruttura sulla base del livello di rumore prodotto⁵³, **stabilisce le seguenti incombenze a carico del GI:**

Regolamento (UE) 2015/429 del 13 marzo 2015

Articolo 8 -Disposizioni amministrative

1. I gestori dell'infrastruttura **sono responsabili della gestione del regime e della tenuta della contabilità dei flussi finanziari** di concerto con le imprese ferroviarie. **Su richiesta delle autorità competenti nazionali i gestori dell'infrastruttura comunicano i dati relativi a tali flussi finanziari durante il periodo di applicazione del regime** e per dieci anni dopo il termine dello stesso.

[...omississ...]

5. Dei costi amministrativi del regime non si tiene conto ai fini della determinazione del livello del bonus e del malus.

Articolo 9 -Notifica

1. I regimi devono essere notificati alla Commissione prima della loro applicazione.

2. Entro il 1o maggio 2016 e, successivamente, entro il 1o maggio di ogni anno, gli Stati membri comunicano alla Commissione almeno i seguenti dati relativi al precedente anno civile: a) il numero di carri che hanno beneficiato del bonus di cui all'articolo 4; b) se del caso, il numero di carri e locomotive che hanno beneficiato del bonus di cui all'articolo 6; c) se del caso, il numero di treni che hanno beneficiato del bonus di cui all'articolo 5; d) se del caso, il numero di treni ai quali è stato applicato il malus; e) i chilometri percorsi dai carri ammodernati nello Stato membro interessato; f) il numero stimato di chilometri percorsi da treni a bassa ed elevata rumorosità nello Stato membro interessato.

3. Su richiesta della Commissione devono essere forniti dati supplementari, se disponibili. Tra questi possono figurare: a) l'importo totale dei bonus concessi per carri ammodernati, treni a bassa rumorosità e carri e locomotive a rumorosità molto bassa; b) l'importo totale dei malus raccolti; c) importo medio di bonus e malus per asse/km.

5.2 Contabilità regolatoria del Gestore dell'infrastruttura

5.2.1 Tenuta e pubblicazione di bilanci separati per le attività di servizi di trasporto e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria

Va preliminarmente evidenziato che, in relazione agli obblighi previsti dall'art. 6 comma 1⁵⁴ della Direttiva Recast (tenuta e pubblicazione di bilanci separati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria), attualmente il Gestore dell'Infrastruttura RFI risulta essere una Società distinta dalle Imprese Ferroviarie e che pertanto il suo Bilancio di esercizio è separato da quelli delle Imprese Ferroviarie, inclusa l' I.F. Trenitalia che appartiene, come RFI, al Gruppo FS (Ferrovie dello Stato Italiane SpA).

In aggiunta va rilevato che RFI è attualmente una Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D.Lgs. n. 188/2003 e che pertanto la situazione del GI ricade nella fattispecie prevista dall'art. 6 comma 2⁵⁵ della Direttiva Recast poiché la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto risulta esercitata da enti distinti. Inoltre il GI, ai sensi di quanto previsto dall'art. 11.1 del D.Lgs. 112/2015 "è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti".

In tal senso - fermo restando l'obbligo di tenere separati e pubblicare il bilancio per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto ed il bilancio per le attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria - si deve ritenere che allo stato l'obbligo di tenere separato e pubblicare il bilancio per le **attività connesse alla gestione**

⁵³ mediante la possibilità di applicare un sovrapprezzo (una sorta di *malus*) alle imprese ferroviarie che utilizzano carri o treni a rumorosità elevata, e di applicare dei *bonus* a favore delle imprese ferroviarie che utilizzano carri o treni ammodernati, a bassa rumorosità; l'art. 7.3 specifica che "La somma totale dei malus versati durante la durata del regime non può essere superiore alla somma dei bonus "

⁵⁴ 1. Gli Stati membri provvedono affinché sia i conti profitti e perdite, **sia i bilanci siano tenuti separati** e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di **servizi di trasporto** e per quelle **connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria**. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.

⁵⁵ 2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la **gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti**.

dell'infrastruttura ferroviaria risulti soddisfatto dalla pubblicazione del **bilancio civilistico di RFI**, in quanto RFI è impresa diversa e separata da imprese ferroviarie.

Riguardo alla tematica della **Contabilità Regolatoria** (Contabilità dei Costi e Separazione Contabile) l'Autorità ritiene che, ai sensi del Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b) ed anche alla luce della Direttiva Recast e del D.Lgs. 112/2015, sia necessario stabilire, come evoluzione ed adeguamento di quanto già prodotto dal GI ai sensi del D.Lgs. 188/2003, **le seguenti obbligazioni di Contabilità Regolatoria in capo al G.I.** in relazione in linea generale ai Processi industriali di competenza del GI, ed in maniera più specifica in relazione ai Servizi del PMdA.

5.2.2 Altri aspetti di Contabilità Regolatoria

5.2.2.1 Criteri di Contabilità dei Costi

La Contabilità Regolatoria che il GI deve produrre è finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi relativi 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:**

- **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 Attribuibili
- **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 attribuibili;
- **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;

nonché quelli più in dettaglio definiti nel paragrafo 3.4, che si intendono qui integralmente richiamati.

Il gestore dell'infrastruttura 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.

5.2.2.2 Rendiconti di Separazione Contabile:

Devono essere predisposti annualmente dal GI le rendicontazioni di separazione contabile specificate nell' **Allegato A, Tabella 1- Sezione A: "Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniale"**, in cui sono anche evidenziati i riferimenti normativi relativi a ciascuna rendicontazione. Tali rendicontazioni riguardano i "Processi industriali" ed il PMdA.

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

5.2.2.3 Fornitura di Documentazione all'Autorità

Relativamente a quanto sopra riportato nei punti **5.2.2.1** e **5.2.2.2**, 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:

- 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 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;
- 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"** dello schema di Misure Regolatorie, in ottemperanza alle ulteriori specificazioni ivi indicate ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati;
- I **criteri di separazione contabile adottati** nonché i **Rendiconti di Separazione Contabile di cui al punto 5.2.2.2 precedente**, 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**. L'Autorità considererà tale Relazione come riservata.

5.2.2.4 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).

5.3 Contabilità regolatoria degli Operatori di impianto

5.3.1 Gli obblighi di Contabilità regolatoria in capo agli Operatori di impianto

Riguardo alla tematica della Contabilità Regolatoria (Contabilità dei costi e Separazione Contabile) l'Autorità ritiene che, ai sensi del Decreto legge n. 201 del 2011, articolo 37, comma 3, lettera b) ed anche alla luce della Direttiva Recast e del D.Lgs. 112/2015, sia necessario stabilire le seguenti obbligazioni in capo agli Operatori di impianto in relazione ai servizi di cui al D.Lgs. 112/2015 art. 13 commi 2, 9 ed 11.

5.3.2 Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A del par. 4.2

5.3.2.1 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 da esso offerti di cui al D.Lgs. 112/2015 art. 13 commi 2, 9 ed 11.

Detta Contabilità Regolatoria deve essere predisposta annualmente, adottando come criteri di contabilità dei costi, quelli definiti nel Capitolo 4 che si intendono qui integralmente richiamati.

5.3.2.2 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"** allo Schema di Misure regolatorie, in cui sono anche evidenziati i riferimenti normativi relativi a ciascuna rendicontazione.

5.3.2.3 Fornitura di Documentazione all'Autorità

Relativamente a quanto sopra riportato nei punti **5.3.2.1** e **5.3.2.2** 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:

- 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;
- I criteri di separazione contabile adottati ed i Rendiconti di Separazione Contabile di cui al punto 5.3.2.2, con note di commento esplicative ed descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente;
- 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.

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. L'Autorità considererà tale Relazione come riservata.

5.3.3 **Obblighi per gli Operatori di Impianto di cui alla Tipologia A e B del par. 4.2**

5.3.3.1 **Pubblicazione di elementi informativi relativi alla Contabilità Regolatoria**

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:

- Una rendicontazione dei costi e dei ricavi dell'anno base, 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.

6. PERIODO TRANSITORIO

6.1 Gli adempimenti propedeutici all'avviamento del nuovo sistema di imposizione dei canoni

La riforma complessiva del sistema tariffario per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria comporta molteplici adempimenti da parte dei soggetti a vario titolo coinvolti, e va definita anche tenendo conto del processo e delle tempistiche di definizione e revisione annuale del Prospetto Informativo della Rete.

Affinché il Gestore sia messo in condizione di predisporre una proposta di revisione del sistema tariffario vigente, si ritiene che il sistema complessivo di imposizione dei canoni debba trovare compiuta definizione attraverso le seguenti fasi procedurali, necessariamente successive all'entrata in vigore del D.Lgs. 112/2015, di recepimento sul territorio italiano della Direttiva 2012/34/UE, prevista entro la fine del mese di giugno 2015:

1. approvazione da parte dell'Autorità, con propria delibera, della proposta di misure regolatorie, ed avvio della consultazione degli *stakeholders*, con invio della medesima al MIT e al MEF per il prescritto parere, da rendere entro 30 giorni;
2. esame dei pareri eventualmente resi da MIT e MEF e approvazione da parte dell'Autorità, con propria delibera, delle misure regolatorie definitive che includono i principi ed i criteri per il sistema di imposizione dei canoni relativi all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
3. adozione, da parte del Gestore dell'Infrastruttura, di un sistema per la valutazione dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, ai sensi del Reg.(UE) 2015/909, operando in alternativa mediante l'adozione della metodologia analitica prevista all'art. 3(1) o con l'elaborazione di modelli econometrici o ingegneristici come previsto all'art. 6(1); secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 112/2015 al comma 4 dell'art. 17, il Gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a 4 anni dalla data di entrata in vigore del decreto stesso.
4. approntamento ed implementazione, da parte del Gestore dell'Infrastruttura, di:
 - a. nuovo format per la Contabilità Regolatoria, secondo i principi e i criteri disposti dall'Autorità;
 - b. riclassificazione tipologica della rete ferroviaria, sulla base dei principi e dei criteri definiti dall'Autorità;
 - c. modello di simulazione degli effetti per le Imprese Ferroviarie dell'applicazione del nuovo sistema tariffario.

6.2 Termini di avvio del primo periodo tariffario con le nuove regole

Sulla base delle tempistiche delineate al paragrafo precedente, è dunque prevedibile, nella migliore delle ipotesi, che il primo periodo tariffario con applicazione completa delle regole del nuovo Sistema di imposizione dei canoni:

- si possa estendere **dal 2017 al 2021**, periodo quinquennale ($t_1 - t_5$);
- abbia come anno base (t_{-1}) il **2015** ed anno ponte (t_0) il **2016**;
- preveda da parte del Gestore la presentazione all'Autorità della proposta di revisione tariffaria **entro il prossimo 11 giugno 2016**.
- preveda la pubblicazione della nuova tariffa sul sito web del Gestore **entro il prossimo 10 settembre 2016**;
- entri in vigore il **1 gennaio 2017**.

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

6.3 Periodo transitorio

6.3.1 L'attuale regime tariffario: la Delibera 70/2014

Come noto, l'attuale regime tariffario è originato da un insieme di norme e di misure regolatorie:

- D.M. 43T del 21 marzo 2000;
- D.M. 18 agosto 2006;
- D.M. 10 settembre 2013;

- Delibera CIPE 18 marzo 2005 n. 1;
- Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014.

In particolare, la Delibera 70/2014 dell'Autorità, nel suo allegato contenente le misure di regolazione, reca:

“Sulla base delle informazioni assunte, l'Autorità ritiene che, nella determinazione del livello di pedaggio, il GI debba orientarsi a principi di maggiore trasparenza ed efficienza economica, ed in particolare:

- a) in coerenza con quanto specificato dal D.Lgs 188/2003 all'art. 15, i conti del GI devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi complessivi a vario titolo conseguiti ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura;*
- b) le voci di costo ammissibili, ed in particolare gli oneri finanziari, devono essere valutati dal GI avuto riguardo ad ogni possibile ottimizzazione della gestione del debito, in coerenza con le migliori condizioni di mercato;*
- c) gli investimenti del GI successivi al 31/12/2013 devono essere modulati annualmente, così come le linee di debito correlativamente accese;*
- d) riguardo alla componente di costi di gestione dell'infrastruttura, la sua incidenza deve essere rimodulata nel tempo, con attuazione immediata, al fine di gravare in misura minore nel periodo in cui lo scenario competitivo si va dispiegando e consolidando.*

Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità ritiene opportuno prescrivere al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura (adeguatamente rimodulato), esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:

- a) la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;*
- b) la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.*

Si ritiene inoltre che il GI debba fornire all'Autorità adeguata evidenza, per ciascun anno, degli investimenti programmati, attivati e delle linee di debito correlativamente accese, fornendo ogni opportuna documentazione utile per valutarne la coerenza con le migliori condizioni di mercato.

In base ai principi e criteri sopra esposti, il GI ha reso noto all'Autorità di aver ricalcolato l'importo del pedaggio unitario per l'accesso alla rete AV/AC che, secondo le sue stime per l'anno 2015, si colloca intorno ad un valore di 8,2 €/km.

Alla luce delle attuali condizioni di mercato e dell'esigenza di promuovere azioni di supporto allo sviluppo dell'offerta dei servizi AV/AC, l'Autorità ritiene necessario prescrivere al GI l'adozione del pedaggio unitario relativo all'accesso alle tratte della rete AV/AC, così come calcolato dallo stesso gestore in coerenza con i principi e criteri sanciti ai punti precedenti.”

Da tali considerazioni e valutazioni sono discese le misure 6.6.2, 6.6.3 e 6.6.4 della Delibera, in materia di tariffe per la rete AV/AC, con riferimento rispettivamente al perimetro dei costi di capitale ammissibili, agli obblighi di rendicontazione ed alla tariffa da applicare per l'accesso alla sezione di rete considerata, con decorrenza a partire dalla data di pubblicazione delle Delibera stessa:

6.6.2	<i>Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità prescrive al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura, adeguatamente rimodulato, esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:</i> <ol style="list-style-type: none"><i>a) la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;</i><i>b) la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.</i>
6.6.3	<i>Si prescrive al GI di fornire adeguata evidenza all'Autorità, per ciascun anno, degli investimenti programmati, attivati e delle linee di debito correlativamente accese, fornendo ogni opportuna documentazione utile per valutarne la coerenza con le migliori condizioni di mercato.</i>
6.6.4	<i>Si prescrive al GI di adottare con decorrenza immediata il nuovo pedaggio AV/AC, calcolato dallo stesso GI secondo i criteri di cui al punto 6.6.2.</i>

In particolare per la rete AV/AC, la Delibera 70/2014 faceva dunque riferimento alla proposta di RFI relativa ad un importo medio chilometrico valido per l'anno 2015, elaborata per tenere conto delle attuali condizioni di mercato e dell'esigenza di promuovere azioni di supporto allo sviluppo dell'offerta dei servizi AV/AC, ed emergente dall'applicazione dei principi sanciti nella Delibera stessa.

6.3.2 Il pedaggio per il 2016

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 intende fissare 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 l'**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 discriminatorietà e trasparenza.

6.3.3 L'adeguamento graduale ai Costi Diretti da parte del GI

Relativamente alla determinazione del canone relativo al PMdA effettuata avendo come riferimento i *Costi Diretti*, così come definiti al capitolo 3, 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, risulterebbe di fatto impedito il corretto avvio del nuovo sistema di imposizione dei canoni, che prevede appunto il ricorso alla valutazione dei *Costi Diretti*. In tale ipotesi, l'Autorità intende adottare apposite misure transitorie per assicurare l'entrata in vigore del nuovo sistema.

Si ritiene pertanto di applicare le seguenti misure transitorie:

- a) contestualmente alla presentazione della proposta di canoni 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;
- a) per il periodo intercorrente fra l'avvio del primo 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;
- ε 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 ε dovranno essere sottoposte all'Autorità nell'ambito della verifica di conformità precedentemente definita.

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.

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