

Allegato alla Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014

**Definizione di criteri
per la determinazione del pedaggio
per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie**

Procedimento di cui alla Delibera n.70/2014

Call for Inputs



1. Riferimenti normativi

Ambito europeo:

Direttiva 2012/34/UE

Ambito nazionale :

D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 e ss.mm.ii.

Autorità di Regolazione dei Trasporti: Delibera n. 70/2014, art. 1 (Misure di regolazione) ed art. 2 (Avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie).

2. Premessa e Quadro di contesto

Con la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata il 5 novembre 2014, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Autorità) ha approvato misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ed ha avviato 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 propone 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:

- la *“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/UE «Recast» ed anche alla luce delle future Linee Guida da emanarsi dalla Commissione”*;
- la *“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.”*

3. Oggetto

L'Autorità intende procedere alla definizione di criteri per la determinazione del canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie su rete convenzionale ed AV/AC (servizi del Pacchetto minimo di accesso – PmdA), nonché delle tariffe dei servizi non ricompresi in detto canone.

A tale riguardo ritiene di acquisire, preliminarmente, informazioni, considerazioni ed osservazioni da parte dei soggetti interessati in ordine alle metodologie di determinazione di tale canone e tariffe mediante una “Call for inputs” e secondo le modalità enunciate nell’Annesso C.

4. I Servizi considerati

In **Annesso A** è riportata la lista dei servizi che sono stati inseriti dal Gestore dell’Infrastruttura ferroviaria nazionale (G.I.) nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), come esposti e classificati nel capitolo 5 del PIR 2015.

In **Annesso B** è riportata inoltre la lista dei servizi prevista dalla Direttiva 2012/34/UE “Recast” come classificati nell’ALLEGATO II, con riferimento a quanto previsto dall’art. 13, anche in relazione alla figura dell’“Operatore di Impianto”.

In merito ai servizi sopra richiamati, i soggetti interessati sono chiamati a fornire le proprie osservazioni/proposte sulle tematiche qui di seguito indicate.

5. Livello di concorrenza dei servizi

Ai sensi della normativa vigente (D.Lgs. 188/2003, artt. 17 e 20), per i servizi di cui alla Sezione 4 si applicano obblighi di fornitura e condizioni economiche che risultano differenziati a seconda della tipologia di servizi. In via generale si rileva che, per quanto riguarda il PMdA, il combinato disposto dell’art. 20.1 e dell’art. 17 prevede che i relativi servizi siano ricompresi nel “canone di accesso”, il quale deve essere determinato su base costi; invece per i servizi compresi nei Servizi Obbligatori, Complementari ed Ausiliari, l’art. 20.7 del citato D.Lgs. specifica che se detti servizi sono offerti da un unico fornitore, o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, essi devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo (*orientamento al costo*), se – per contro – sono offerti in regime di concorrenza, essi devono essere forniti a *prezzi di mercato*.

Pertanto, per ciascuno dei servizi non inclusi nel PMdA, risulta rilevante verificare preliminarmente se l’offerta operi o meno in regime di concorrenza.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Livello di concorrenza (anche prospettica) sul mercato.	<ul style="list-style-type: none">▪ Singoli servizi classificati come obbligatori.▪ Singoli servizi diversamente classificati.

Call for Input_1: 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, non ricompresi nel PMdA.

6. Pricing dei Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso

Allo stato attuale il canone di accesso che le II.FF. devono corrispondere al G.I. per l’utilizzo del PMdA risulta differenziato per tipologia di infrastruttura di rete (Rete Convenzionale vs. Rete AV/AC). In particolare risultano differenziati sia gli algoritmi di calcolo del canone (l’articolazione per componenti è sostanzialmente diversa), sia i livelli economici.

Risulta rilevante acquisire considerazioni in merito a possibili evoluzioni del canone di accesso; tali evoluzioni possono riguardare i seguenti due aspetti diversi (anche se complementari):

- la possibile differenziazione dell’articolazione e dei livelli del canone in funzione sia di differenti tipologie di infrastruttura di rete (p.es. Rete Convenzionale vs. Rete AV/AC) sia di differenti “segmenti di trasporto” (p.es. Passeggeri/Merci, Passeggeri Nazionale/Passeggeri Regionale e Servizio Universale, etc.);

- l'articolazione del canone in specifiche componenti (p.es. quote fisse vs quote variabili; coefficienti di modulazione delle quote fisse o variabili in funzione di specifici criteri, etc.).

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Differenziazione del canone di accesso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Differenziazione del canone per tipologia di infrastruttura di rete (p.es. Rete Convenzionale vs Rete AV/AC). ▪ Differenziazione del canone per segmento di trasporto, ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> - servizi passeggeri/servizi merci; - treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci; - servizi nazionali/servizi internazionali; - trasporto combinato/treni diretti; - servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani; - treni blocco/treni a vagoni singoli; - servizi ferroviari regolari/servizi ferroviari straordinari.
2. Articolazione del canone di accesso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Componenti fisse vs. componenti variabili. ▪ Coefficienti di modulazione: p.es. fasce orarie, peso, usura, livello di congestione, livello di rumorosità, velocità, sistemi tecnologici di bordo, etc.. ▪ Altri criteri di differenziazione.

Call for Input_2: 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.

7. Pricing degli altri servizi (non compresi nel PMdA) qualora non siano offerti in regime di concorrenza

Risulta rilevante acquisire considerazioni in merito a possibili evoluzioni dei criteri di *pricing* in relazione a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) di cui alla Sezione 4 (diversi da quelli del PMdA) qualora essi risultino offerti in regime non concorrenziale.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Criteri di <i>pricing</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Singoli servizi classificati come obbligatori. ▪ Singoli servizi diversamente classificati.
2. Correlazione tra <i>pricing</i> e livelli di servizio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definizione di SLA (<i>Service Level Agreements</i>) e correlazione tra i livelli di SLA e livelli di tariffa.
3. Articolazione del <i>pricing</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Componenti fisse vs. componenti variabili. ▪ Coefficienti di modulazione. ▪ Altri criteri di differenziazione.

Call for Input_3: si chiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di *pricing* ed alla relativa articolazione da applicare a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) non compresi nel PMdA, qualora non offerti in regime di concorrenza.

8. Metodologie di *pricing*: dal costo al prezzo

Relativamente ai servizi per i quali il *pricing* va determinato su base “orientamento al costo”, risulta rilevante definire ex ante le metodologie di “*costing*” in base alle quali determinare il montante di costi che deve essere recuperato tramite l’applicazione del prezzo unitario alla domanda di servizi proveniente dalle II.FF..

La Tabella seguente espone i principali aspetti riguardanti tale area.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Metodologie di determinazione del costo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimetro dei costi pertinenti (operativi e di capitale). ▪ Criteri di <i>costing</i> (FDC, Costi Diretti, Costi Marginali, etc.). ▪ Possibili <i>Mark up</i>. ▪ Base temporale di riferimento ai fini del <i>pricing</i> (p.es. costi annuali vs. costi pluriennali). ▪ Criteri di efficienza (a livello produttivo ed economico/finanziario).
2. Capitale Investito da remunerare e Registro dei Beni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimetro degli <i>assets</i> da remunerare con il canone/prezzo. Criteri metodologici su perimetro e su modalità di definizione del Registro dei Beni (<i>Asset Register</i>). ▪ Metodi di determinazione dell’ammortamento annuo.
3. Remunerazione del capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Metodologie di calcolo ai fini della remunerazione del capitale investito.
4. Altri aspetti	

Call for Input_4: si chiedono osservazioni motivate in merito alle tematiche relative alla valutazione dei costi di cui alla tabella precedente, in quanto rilevanti ai fini della determinazione dei prezzi regolati.

9. Contabilità Regolatoria

La determinazione dei costi attinenti ad uno specifico servizio o ad un gruppo di servizi implica l’applicazione di specifici criteri di allocazione e ripartizione dei costi (criteri di Contabilità Regolatoria), che devono essere definiti ex-ante ed applicati in maniera sistematica al fine di assicurare adeguata trasparenza, non discriminazione ed assenza di sussidi incrociati.

A tale ultimo riguardo appare rilevante definire il livello di separazione contabile (prospetti di conto economico e patrimoniale) che deve essere perseguito, al fine di assicurare il corretto recupero dei soli costi pertinenti ad un determinato servizio o ad un gruppo di servizi.

La Tabella seguente espone i principali aspetti riguardanti la tematica della Contabilità Regolatoria.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Separazione Contabile del Gestore d'Infrastruttura, fermi restando gli obblighi derivanti dalle norme vigenti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obblighi di Contabilità Regolatoria in capo al Gestore d'Infrastruttura in termini di servizi finali: <ul style="list-style-type: none"> - pacchetto minimo di accesso; - altri servizi. ▪ Obblighi di separazione del pacchetto minimo di accesso tra la rete convenzionale e la rete AV/AC. ▪ Obblighi di separazione tra linee di business relative a segmenti di trasporto diversi (p.es. Passeggeri/Merci, Passeggeri Nazionale/Passeggeri Regionale e Servizio Universale , etc.).
2. Metodologie di allocazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Metodologie di allocazione. ▪ Driver di ripartizione parti comuni.
3. Reporting	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conti Economici separati; ▪ Dettaglio costi e ricavi per servizio.

Call for Input_5: si chiedono osservazioni motivate in merito agli Aspetti di Contabilità Regolatoria di cui alla tabella precedente.

Annesso A

Lista dei servizi inseriti dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (G.I.) nel Prospetto Informativo della Rete (PIR2015).

5.2.1 Pacchetto minimo di accesso

- Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti;
- Utilizzo della capacità assegnata;
- Uso degli scambi e dei raccordi;
- Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- Uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

5.2.2 Servizi obbligatori

- Accesso e utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile;
- Accesso e utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;
- Accesso e utilizzo di scali e terminali merci;
- Accesso e utilizzo di aree e impianti di smistamento e composizione treni;
- Accesso e utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile e di merci;
- Accesso ed utilizzo di centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica;
- Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S.Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Civitavecchia –Golfo Aranci).
- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.

5.2.3 Servizi complementari (aggiornamento dicembre 2014)

- Corrente di trazione;
- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori;
- Rifornimento carburante;
- Rifornimento idrico;
- Servizi di manovra;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Controllo dei trasporti di merci pericolose;
- Assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM)

5.2.4 Servizi ausiliari

- Fornitura di informazioni complementari;
- Studi di fattibilità di tracce orarie;
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate.
- Verifica tecnica materiale rotabile.

Annesso B

ALLEGATO II della Direttiva 2012/34/UE "Recast"**SERVIZI CHE DEVONO FORNIRSI ALLE IMPRESE FERROVIARIE (di cui all'articolo 13)**

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:
 - a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria;
 - b) diritto di usare la capacità concessa;
 - c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
 - d) controllo dei treni, compresi segnalamento, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;
 - 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. L'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito:
 - a) stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria;
 - b) scali merci;
 - c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
 - d) stazioni di deposito;
 - 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;
 - g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;
 - h) impianti e attrezzature di soccorso;
 - i) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.
3. I servizi complementari possono comprendere:
 - 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;
 - c) contratti su misura per:
 - il controllo dei trasporti di merci pericolose,
 - l'assistenza alla circolazione di treni speciali.
4. I servizi ausiliari possono comprendere:
 - 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.

Annesso C

Modalità di acquisizione delle informazioni, delle considerazioni e delle osservazioni dei soggetti interessati

L'Autorità intende acquisire le informazioni, le considerazioni e le osservazioni dei soggetti interessati sui contenuti del presente documento di "Call for Inputs".

Le relative comunicazioni, recanti la dicitura "Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria – Call for Inputs", nonché l'indicazione della denominazione del mittente, dovranno essere inviate, in formato editabile, entro le ore **12.00 del 21 febbraio 2015**, esclusivamente tramite PEC (posta elettronica certificata) all'indirizzo:

pec@pec.autorita-trasporti.it

I contenuti dei documenti inviati dovranno essere elaborati sui temi descritti nel presente documento, in maniera puntuale, adeguatamente dettagliata e nel rispetto dell'ordine espositivo proposto.

Le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità: www.autorita-trasporti.it. Ove i soggetti interessati ritengano che le proprie osservazioni contengano dati sensibili, le stesse dovranno essere fornite sia in versione "riservata", che in versione "pubblica"; diversamente il testo ricevuto sarà pubblicato integralmente.



