

**DELIBERA ART N. 61/2015**  
**OSSERVAZIONI DI NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI S.P.A.**  
**PRINCIPI E CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI CANONI DI ACCESSO E UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

<b>Misura 2</b>	<b>COMMENTO lettera b):</b> I costi pertinenti devono essere oggettivamente identificabili e quantificabili secondo il dettaglio richiesto da una corretta contabilità regolatoria. Inoltre, a fini di confronto temporale e di verifica di congruità, i costi dettagliati devono essere disponibili anche per un periodo pregresso sufficientemente esteso.	
	TESTO ART b) individuazione del perimetro dei costi pertinenti da parte del GI o dell'operatore di impianto, e relativa valorizzazione;	EMENDAMENTO PROPOSTO b) individuazione del perimetro dei costi pertinenti da parte del GI o dell'operatore di impianto, e relativa <del>valorizzazione</del> <i>quantificazione, anche relativo ad un periodo pluriennale già trascorso (almeno quinquennale), secondo i principi e i criteri della contabilità regolatoria;</i>
<b>Misura 3</b>	<b>COMMENTO lettera a):</b> E' opportuno qualificare maggiormente la natura dei costi ai quali deve essere correlata la determinazione al fine di evitare difformità interpretative.	
	TESTO ART a) deve essere correlata ai costi del Periodo tariffario considerato;	EMENDAMENTO PROPOSTO a) deve essere correlata ai <del>costi del periodo tariffario considerato</del> <i>ai costi di gestione efficienti e pertinenti effettivamente a carico del GI nel periodo tariffario considerato; dedotti i contributi pubblici erogati al GI in tale periodo ai sensi del Contratto di Programma e le altre eventuali fonti non rimborsabili di finanziamento di attività di gestione e sviluppo dell'infrastruttura;</i>
	<b>COMMENTO lettera b):</b> La contabilità regolatoria è, per quanto riguarda i costi sostenuti, essenzialmente una contabilità per destinazione dei medesimi (per prodotto, processo o relative attività elementari). Essa non può quindi basarsi sul bilancio dell'esercizio nel quale i costi sono classificati per origine (lavoro, beni intermedi, ecc.) bensì deve rappresentare una contabilità parallela e coerente con la contabilità ordinaria dalla quale si ricava il bilancio d'esercizio.	
	TESTO ART b) deve essere effettuata a partire dai costi del cd Anno di Base (...) e sulla cui base il GI o l'operatore di impianto abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata;	EMENDAMENTO PROPOSTO b) deve essere effettuata a partire dai costi del cd Anno di Base (...) <del>e sulla cui base il GI o l'operatore di impianto abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata;</del> <i>e su cui il GI (o l'Operatore d'impianto) abbia già tenuto una contabilità regolatoria certificata, conforme alle prescrizioni di settore;</i>
	<b>ULTERIORE COMMENTO ALLA MISURA:</b> Dal momento che il canone deve essere determinato tenendo conto anche dei contributi pubblici come stabiliti nel Contratto di Programma per il periodo di regolazione considerato, qualora, nel corso di tale periodo, per qualsivoglia causa il contributo annuale effettivo fosse inferiore a quanto stabilito in Contratto di Programma, e la relativa differenza fosse posta a carico delle IF con un corrispondente aumento del monte canoni, ne potrebbe risultare pregiudicata la sostenibilità dei relativi piani economico-finanziari. L'emendamento proposto ha l'obiettivo di evidenziare il	

<p>peso del Contratto di Programma e di neutralizzare per le IF gli effetti di contributi effettivi inferiori a quelli stabiliti; per questo ultimo aspetto ci si riferisce a quanto già oggi disciplinato dal vigente Contratto di Programma-Parte Servizi, art. 7.5, che circoscrive gli effetti di tale situazione esclusivamente al rapporto GI-Stato. Qualora gli importi stanziati nel Contratto di Programma siano ridotti nel corso del periodo di regolazione, essi non possono essere compensati da incrementi tariffari a carico delle IF, restando invece a carico del bilancio del GI. A tal fine si propone di aggiungere un paragrafo in calce alla Misura 3.</p>	
<p>TESTO ART  <i>Da aggiungere un punto d) non presente nel testo della misura</i></p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO (DA AGGIUNGERE IN CALCE)  <i>d) Nel caso in cui, nel corso del periodo di regolazione, il contributo pubblico annuale effettivo dovesse eventualmente essere inferiore a quello stabilito dal vigente Contratto di Programma, ciò non avrà alcun effetto sul valore del canone determinato per il periodo medesimo.</i></p>

<b>Misura 4</b>	<p><b>COMMENTO lettera A) e lettera B):</b> la procedura non prevede il coinvolgimento delle IF e richiedenti nella fase di verifica di conformità; si propone un emendamento in tal senso.</p>	
	<p>TESTO ART  A) ... il GI presenta all'Autorità la proposta di revisione tariffaria ...  B) ...'Autorità, effettuate le necessarie verifiche sulla ...</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO  A) ... il GI presenta all'Autorità la proposta di revisione tariffaria <i>che dovrà essere inviata alle IF e ai richiedenti</i>  B) ... l'Autorità, <i>coinvolgendo le IF e i richiedenti</i>, effettuate le necessarie verifiche sulla ...</p>
	<p><b>COMMENTO lettera D):</b> Il nuovo canone, definito a settembre e pubblicato a dicembre dell'anno <math>t_0</math>, dovrebbe essere applicato dal 1 gennaio dell'anno <math>t_1</math>, quindi a tracce già richieste dalle IF nell'aprile precedente (<math>t_0</math>) con riferimento al canone pregresso, e già consolidate nel progetto orario definitivo, con rischio di insostenibilità economica dei programmi di esercizio ormai prossimi all'avvio, non stimabile a priori e totalmente a carico delle IF. Ciò non è coerente con il principio ispiratore della normativa vigente (UE 34/12 e Dlgs 112/15) che prescrive la pubblicazione del PIR almeno 4 mesi prima della scadenza per la richiesta di tracce, e quindi 12 mesi prima dell'avvio del relativo orario di servizio, affinché i richiedenti possano disporre di tutte le informazioni necessarie ad elaborare con piena consapevolezza la richiesta medesima. Si propone un emendamento che realizzi tale condizione posticipando di un anno l'entrata in vigore del nuovo sistema.</p>	
	<p>TESTO ART  D) Il nuovo sistema entra in vigore il 1 gennaio dell'anno <math>t_1</math>, data di avvio del periodo regolatorio pluriennale...</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO  D) Il nuovo sistema entra in vigore il 1 gennaio dell'anno <u><math>t_2</math></u>, data di avvio del periodo regolatorio pluriennale ...</p>

<b>Misura 5</b>	<b>COMMENTO lettera a):</b> E' opportuno ricondurre la definizione di "costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario", contenuta nella direttiva europea Recast e nel D.Lgs. 112/2015, alla definizione economica, consolidata nell'intera U.E. e recepita dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, di costo marginale/costo incrementale di breve periodo.	
	<b>TESTO ART</b> a) I criteri per la definizione del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, ai sensi...	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> a) I criteri per la definizione del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, <i>da intendersi, conformemente al Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, quale costo incrementale o costo marginale di breve periodo, ai sensi...</i>

<b>Misura 6</b>	<b>COMMENTO:</b> Accanto ad alcune precisazioni terminologiche è necessario ricordare che: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La metodologia di calcolo degli ammortamenti della rete ferroviaria è stabilita dalla L. 266/2005, art. 1, comma 87 (Legge Finanziaria 2006): <i>"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 la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione"</i>.</li> <li>- La remunerazione del capitale proprio non è prevista dalle norme europee per le reti ferroviarie pubbliche, considerate "non profit" e per le quali sono ammessi aiuti di Stato senza necessità di autorizzazioni preventive ma solo a condizione che i contributi pubblici vadano a ridurre in via esclusiva i canoni per le imprese ferroviarie che utilizzano le reti. Non è ammessa pertanto la convivenza in un medesimo gestore di rete di profitti distribuibili e di aiuti di Stato alla gestione, liberamente concedibili dai governi. I secondi escludono i primi e viceversa. La finalità di tale regime particolare, differente da tutti gli altri settori, è quella di contenere i canoni d'uso delle reti per favorirne il massimo utilizzo possibile da parte delle imprese ferroviarie. Infatti l'art. 31, par. 3, della direttiva Recast stabilisce che: "i canoni per il pacchetto minimo di accesso (...) sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario". Tale definizione non include la remunerabilità del capitale investito negli elementi di rete indispensabili per erogare il pacchetto minimo. Poco oltre nella medesima direttiva è invece stabilito che: "Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio (...), e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole" (art. 32, par. 7). In sostanza i servizi prestati negli impianti di manutenzione, di pulizia e negli scali merci e di composizione e smistamento dei treni possono dar luogo a un profitto ragionevole, mentre per la circolazione dei treni sulla rete il profitto è escluso. L'interpretazione della non remunerabilità ha trovato d'altra parte ampia conferma nella sentenza della Corte di Giustizia nella causa Commissione-Polonia C-512/10, richiamata in nota n. 3 nel Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909. Gli emendamenti proposti nel testo che segue sono in linea con tali considerazioni. Laddove le stesse non trovassero accoglimento, si segnala che la remunerazione del capitale proprio potrà ammettersi esclusivamente con riferimento agli investimenti futuri preventivamente concordati con le IF.</li> </ul>	
	<b>TESTO ART</b> I canoni del PMdA ... dovranno essere correlati ai costi pertinenti ed efficienti ....	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> I canoni del PMdA ... dovranno <del>essere correlati ai</del> <i>consentire ai ricavi di eguagliare i costi di gestione</i> pertinenti ed efficienti ...

	<p><math>C_o</math> Costi operativi pertinenti ed efficienti relativi ai servizi del PMdA</p> <p><math>C_a</math> Ammortamenti relativi al valore netto contabile ... determinato al netto dei contributi statali.</p> <p><math>C_{rc}</math> Remunerazione del capitale relativo al Capitale Investito Netto (...) determinato al netto dei contributi statali.</p> <p>c) Remunerazione del capitale autofinanziato pertinente</p>	<p><math>C_o</math> Costi operativi pertinenti ed efficienti relativi ai <i>sol</i>i servizi del PMdA</p> <p><math>C_a</math> Ammortamenti relativi al valore netto contabile ... determinato al netto dei contributi <del>statali</del> <i>pubblici, calcolati in conformità con la L. 266/2005, art. 1, comma 87, nonché degli effetti derivanti dagli aumenti di capitale finalizzati a ripianare le perdite di gestione.</i></p> <p><del><math>C_{rc}</math> Remunerazione del capitale relativo al Capitale Investito Netto (...) determinato al netto dei contributi statali</del></p> <p><del>e) Remunerazione del capitale autofinanziato pertinente</del></p> <p><b>NOTA:</b> la voce <math>C_{rc}</math> va eliminata ovunque nel testo e nelle formule della Misura 6 in conseguenza, da un lato, della non remunerabilità del capitale proprio e, dall'altro, del fatto che il costo del capitale di debito, contratto per finanziare gli investimenti, è già incluso in <math>C_a</math>, la componente di costo che registra gli ammortamenti, in conseguenza della capitalizzazione del costo del finanziamento nel valore ammortizzabile dei cespiti. In assenza di tale correzione il costo del capitale di debito verrebbe incluso due volte nella determinazione del pedaggio.</p>
--	---	---

<b>Misura 8</b>	<p><b>COMMENTO lettera A:</b> La Misura 8 prevede di calcolare il “costo diretto unitario” (per treno-km, veicolo-km o tonn. lorda-km, in base al Regolamento CE 2015/909, art. 2, numero 2) come rapporto tra i costi diretti totali e le unità di traffico. Tuttavia le esperienze dei paesi U.E che hanno storicamente applicato una tariffazione del canone di pedaggio al costo marginale e hanno provveduto nel tempo a stime accurate del medesimo, dimostrano che è invece necessario procedere con metodo opposto: stimare dapprima il costo diretto unitario, in genere attraverso metodi econometrici, per poi calcolare il costo diretto totale moltiplicando il valore unitario per le unità di traffico. In nessun caso europeo noto è stato calcolato dapprima il costo diretto totale e poi quello unitario.</p>	
	<p>TESTO ART</p> <p>I costi direttamente legati .... derivati dalle migliori prassi riconosciute a livello internazionale.</p> <p>Il GI può calcolare i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o ingegneristici dei costi, .... non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (CE) 2015/909.</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO</p> <p><b>NOTA:</b> Viene cancellato integralmente il testo proposto della Misura 8, comprese tutte le formule, tranne l'ultimo paragrafo modificato come segue.</p> <p>Il GI <del>può</del> calcolare i costi unitari diretti, <i>distinti per tipologia di treno e categoria di linea</i>, mediante modelli econometrici o ingegneristici dei costi, <i>consultabili da parte delle IF</i>, .... non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (CE) 2015/909. <i>I costi diretti totali del GI sono conseguentemente calcolati come sommatoria, per ogni tipologia considerata, del costo diretto unitario di ognuna moltiplicato per le quantità circolanti della medesima tipologia nell'esercizio contabile considerato.</i></p>

<b>Misura 9</b>	<b>COMMENTO:</b> l'applicazione della metodologia internazionale consolidata per il calcolo del costo unitario diretto, suggerita alla precedente Misura 8, impone di modificare e semplificare radicalmente il testo della Misura 9: la disponibilità della misura del costo unitario diretto, distinta per tipologia di treno/rete, permette infatti di fissare la tariffa direttamente pari al valore di tale costo, senza che sia più necessaria l'adozione di coefficienti di modulazione. Il testo della Misura 9 va quindi integralmente sostituito.	
	TESTO ART Il testo complessivo della Misura 9 (comprensivo delle formule) è integralmente sostituito dall'emendamento proposto.	EMENDAMENTO PROPOSTO <i>La tariffa unitaria di pedaggio è posta esattamente pari al valore del costo unitario diretto, calcolato dal GI in base alla Misura 8, per ogni distinta tipologia di treno/rete.</i>

<b>Misura 10</b>	<b>COMMENTO lettera a):</b> La Misura 10 indicizza i costi operativi medi unitari. Tuttavia, dato che gran parte dei costi gestionali dei GI europei sono stimati non dipendere dai livelli di traffico, appare preferibile indicizzare i costi operativi totali per poi dividere i medesimi, ai fini della tariffa, per i livelli di traffico previsti nel nuovo anno. Tale scelta è rafforzata dalla constatazione che le quantità al denominatore del rapporto, i livelli di traffico, non risultano influenzabili dalle scelte gestionali del GI, mentre lo sono invece i costi totali. Si conferma invece il tasso di efficientamento dei costi del GI proposto dall'ART.	
	TESTO ART a) Per il calcolo dei Costi operativi..., il GI assicurerà che il valore annuale dei costi operativi unitari non risulti superiore ai valori calcolati, ..... ..... .....	EMENDAMENTO PROPOSTO a) Per il calcolo dei Costi operativi..., il GI assicurerà che il valore annuale dei costi operativi <del>unitari totali</del> non risulti superiore ai <del>valori calcolati, .....</del> , secondo il seguente <del>procedimento:</del> <i>al valore ammesso dalla regolazione nel precedente anno, incrementato per il tasso d'inflazione previsto, calcolato come valore medio di consenso delle previsioni per l'Italia delle maggiori istituzioni internazionali (OCSE, FMI), e ridotto per un tasso obiettivo X di miglioramento annuo dei costi. Inoltre, i costi operativi dovranno essere verificati attraverso KPI di efficienza e confrontabili con le best practice europee.</i>  <b>NOTA: Non sono più necessarie le formule presente alla lettera a) che pertanto cadono nella loro totalità.</b>
	<b>COMMENTO lettera b):</b> Sono necessarie precisazioni sulle variabili indicate alla lettera b) al fine di evitare sovrainvestimenti del GI (cosiddetto effetto Averch-Johnson), non utili per le imprese ferroviarie che utilizzano le reti. Si ritiene inoltre che gli incrementi (decrementi) di valore delle immobilizzazioni che non sono derivati da esborsi (introiti) finanziari del GI non debbano essere considerati. Infine il capitale investito netto deve essere depurato di eventuali incrementi del capitale circolante (quali ad esempio incrementi del magazzino).	
	TESTO ART b) Il valore delle immobilizzazioni autofinanziate, parametro di riferimento per il calcolo degli ammortamenti e della	EMENDAMENTO PROPOSTO b) Il valore delle immobilizzazioni autofinanziate, parametro di riferimento per il calcolo degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito ...

	remunerazione del capitale investito .... ..... $I_{a,(t-1)}$ 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); $R_{(t-1)}$ Rettifiche (incrementi e/o decrementi di valore delle immobilizzazioni) registrate nel corso dell'anno (t-1);	..... $I_{a,(t-1)}$ Immobilizzazioni autofinanziate al 1° gennaio dell'anno (t-1), <i>utilizzabili dalle IF</i> ; $L_{ic,(t-1)}$ <del>Lavorazioni in corso che sono entrate in esercizio</del> <i>Incrementi di immobilizzazioni a seguito di lavorazioni completate ed entrate in esercizio nell'anno (t-1), utilizzabili dalle IF</i> $V_{(t-1)}$ <del>Altre</del> <i>Nuove</i> immobilizzazioni che sono entrate in esercizio <i>completate ed entrate in esercizio</i> nel corso dell'anno (t-1), <i>utilizzabili dalle IF</i> $R_{(t-1)}$ <del>Rettifiche (incrementi e/o decrementi di valore delle immobilizzazioni) registrate nel corso dell'anno (t-1)</del>
--	--	--

<b>Misura 11</b>	<b>COMMENTO:</b> si rinvia al commento contenuto nella Misura 6.	
	TESTO ART ..... Capex (ammortamenti e remunerazione del capitale investito) ...	EMENDAMENTO PROPOSTO ..... Capex (ammortamenti e remunerazione del capitale investito) ...

<b>Misura 13</b>	<b>COMMENTO:</b> si propone una precisazione, conforme al regolamento CE 2015/909, il quale prevede che i costi tariffabili del GI debbano essere effettivamente sostenuti, generando un esborso finanziario.	
	TESTO ART A tal fine, l'elemento da considerare in modo prioritario per la sua valutazione è il costo derivante dall'usura prodotta dalla circolazione dei treni.	EMENDAMENTO PROPOSTO A tal fine, l'elemento da considerare in modo prioritario per la sua valutazione è il costo <i>effettivamente sostenuto dal GI</i> , derivante dall'usura <i>reale</i> prodotta dalla circolazione dei treni.

<b>Misura 14</b>	<b>COMMENTO:</b> poiché il titolo della Misura 14 può far pensare che i costi residui dell'infrastruttura siano costi d'investimento, si propone un titolo più esplicito.	
	TESTO ART <b>I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria</b>	EMENDAMENTO PROPOSTO <b>I costi residui dell'infrastruttura ferroviaria del GI non coperti dalla tariffazione al costo diretto</b>

<b>Misura 16</b>	<b>COMMENTO lettera e):</b> è evidente che gli oneri finanziari (lettera e) sono ammissibili solo nella misura in cui si riferiscano a condizioni di mercato e non già a condizioni contrattuali. Le obbligazioni contrattuali ove non di mercato devono restare a carico del GI.	
	TESTO ART e) Il costo d'acquisto o di produzione .. ..... - Gli oneri finanziari sostenuti sino al completamento...	EMENDAMENTO PROPOSTO e) Il costo d'acquisto o di produzione .. ..... - Gli oneri finanziari, <i>nel limite degli oneri coerenti con le condizioni di mercato</i> , sostenuti sino al completamento...
	<b>ULTERIORE COMMENTO ALLA MISURA:</b> la misura 16 assume rilevanza straordinaria nello schema di regolazione complessivo e deve pertanto essere valutata con grande attenzione. Essa prevede in particolare (lettera a) che i contributi pubblici in conto impianti siano posti in deduzione del valore delle immobilizzazioni. Gli investimenti finanziati con tali contributi non rappresentano in conseguenza capitale investito e non danno luogo ad ammortamenti. Essa stabilisce, al contrario (terzultimo paragrafo della misura) che "Ai fini della quantificazione dei contributi pubblici correlati al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, non rilevano gli aumenti di capitale sociale, diretto o indiretti, di fonte statale". In conseguenza gli investimenti finanziati con tale modalità rappresentano a tutti gli effetti capitale investito e danno luogo ad ammortamenti riconosciuti dallo schema regolatorio. Questo trattamento duale delle modalità utilizzate dallo Stato per finanziare gli investimenti sulla rete ferroviaria contrasta tuttavia con la decisione sul tema adottata a marzo 2005 e confermata a maggio 2005 dall'Istituto statistico dell'Unione Europea. L'Eurostat ha infatti ritenuto di rivedere le analisi della serie storica dei bilanci del Gruppo Ferrovie dello Stato, giungendo alla conclusione che gli aumenti di capitale erogati negli anni precedenti dallo Stato a favore del Gruppo Ferrovie dello Stato non fossero funzionali alla realizzazione di investimenti infrastrutturali in un'ottica di mercato e di redditività, dunque classificabili come capitale di rischio con prospettive di rendimento da parte dell'investitore, bensì, in assenza di prospettive di redditività, fossero da considerarsi a tutti gli effetti aiuti di Stato, assimilabili ai fini della contabilità pubblica alle altre tipologie di sostegno pubblico, tra cui i contributi in conto impianto. Per effetto di tale decisione i conferimenti di capitale effettuati dallo Stato a favore del Gruppo, in precedenza considerati da Eurostat alla stregua di effettivi aumenti di capitale (e, quindi, come partite finanziarie non rilevanti per l'indebitamento), sono stati riclassificati come trasferimenti in conto capitale e conseguentemente come spesa pubblica a tutti gli effetti dell'Italia, con conseguente rettifica in aumento del disavanzo della PA. Anche l'Istat ha conseguentemente riclassificato gli apporti di capitale al Gruppo FS come contributi, in quanto non presentano le caratteristiche di operazioni finanziarie previste dal manuale del sistema Europeo dei conti (SEC 95) che richiede redditività dell'investimento (dividendi), libertà di utilizzo da parte della gestione aziendale, emissione di nuove azioni. Dato che in sede UE gli aumenti di capitale sociale di fonte statale conferiti sino all'anno 2004 al Gruppo Ferrovie dello Stato sono stati considerati trasferimenti in conto capitale in tutto e per tutto equivalenti ai contributi in conto impianti, e che i governi italiani non hanno manifestato opposizione e si sono uniformati a tale decisione, si ritiene che l'ART dovrebbe recepire tale equivalenza per il periodo antecedente il 2005. Relativamente al periodo successivo, si ritiene opportuno proporre che eventuali aumenti di capitale siano conteggiati nel capitale investito netto, e pertanto ammortizzati, solo se finalizzati al finanziamento di opere infrastrutturali condivise preventivamente con le IF. Tale processo di condivisione è necessario ad evitare che gli operatori siano tenuti a sostenere costi per investimenti in opere non utili per le stesse. Inoltre, gli aumenti di capitale non possono essere ammessi con conteggio del Capitale Investito Netto se realizzati al fine di coprire perdite gestionali del GI.	
	TESTO ART Ai fini della quantificazione dei contributi pubblici correlati al	EMENDAMENTO PROPOSTO Ai fini della quantificazione dei contributi pubblici correlati al Valore Netto Contabile

	Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, non rilevano gli aumenti di capitale sociale, diretti o indiretti, di fonte statale.	delle immobilizzazioni, non rilevano gli aumenti di capitale sociale, diretto o indiretti, di fonte statale <i>conferiti successivamente all'anno 2004. In relazione a possibili aumenti di capitale futuri, questi saranno considerati remunerabili se non generati da perdite di gestione e se relativi ad investimenti pre-condivisi con gli operatori ferroviari (e dagli stessi ritenuti utili).</i>
--	---	---

<b>Misura 19</b>	<p><b>COMMENTO:</b> data la rilevanza nel modello regolatorio del valore residuo dell'infrastruttura al termine del periodo di concessione (che consideri anche gli interventi di manutenzione), appare opportuno che la stima dello stesso venga effettuata da un soggetto terzo indipendente. Sulla base di tale stima, l'ART dovrà verificare la congruità della ripartizione del valore ammortizzabile dell'infrastruttura tra periodo di concessione e periodo post concessione. A titolo di esempio si ricorda quando il gruppo FS calcolava gli ammortamenti a quote costanti, i coefficienti utilizzati erano: 0,5% per gallerie, rilevati, trincee e opere di sostegno e difese equivalente a una vita utile di 200 anni; 1% per i restanti elementi del corpo stradale, equivalente a una vita utile di 100 anni; in media il 3% per gli impianti di segnalamento, sicurezza e trazione elettrica, corrispondenti a una vita utile di 33 anni (fonte Bilancio RFI 2005). Nell'insieme dei tre valori la vita utile di una linea ferroviaria, sulla quale calcolare l'ammortamento, è da ritenersi ben superiore a 100 anni. E' evidente in conseguenza che se un impianto ha vita utile di 120 anni e la concessione scade dopo 50, al termine della medesima il valore residuo è atteso nei dintorni del 60% e non potrà in ogni caso essere inferiore a tale valore.</p> <p>E' inoltre opportuno richiamare i principi contabili internazionali (IFRS).</p>	
	<p>TESTO ART Tenuto conto del fatto che ... dei criteri di valutazione di cui all'art. 2423 bis c.c.</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO Tenuto conto del fatto che ... dei criteri di valutazione di cui all'art. 2423 bis c.c. e in conformità con i principi contabili internazionali (IFRS). <i>L'ART, avvalendosi di un soggetto terzo indipendente, verificherà la congruità di tale stima. Il valore residuo dell'infrastruttura dovrà in ogni caso risultare coerente con l'applicazione di coefficienti di ammortamento tipici delle infrastrutture ferroviarie all'intera vita utile degli impianti, prescindendo dalla linea di demarcazione rappresentata dalla scadenza della concessione.</i></p>

<b>Misura 20</b>	<p><b>COMMENTO:</b> l'applicazione della Misura 20, così come proposta, appare condizionata alla remunerabilità del capitale proprio investito, che è da ritenersi – come innanzi già esposto - non permessa dalla normativa europea vigente per i GI a totale proprietà pubblica, i quali hanno realizzato gli investimenti utilizzando integralmente risorse finanziarie pubbliche e godono del vantaggio di poter usufruire di aiuti di Stato senza necessità di autorizzazioni preventive e di istruttorie da parte della Commissione U.E. ma solo a condizione di utilizzare gli aiuti pubblici a beneficio delle IF che utilizzano le reti tramite attenuazioni dei canoni. Gli aiuti pubblici non possono conseguentemente coesistere con profitti distribuibili.</p> <p>Laddove tali considerazioni non trovassero accoglimento e si ritenesse pertanto remunerabile il capitale proprio investito, si segnala quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• risk free rate (lettera b): non si ritiene accettabile il riferimento al BTP decennale che andrebbe sostituito con BTP quinquennale;</li> <li>• premio sul debito (lettera b): non è plausibile prevedere un premio sul debito, né tantomeno che lo stesso sia pari a 2 punti percentuali (200 BPS). Le aziende di Stato generalmente hanno un profilo di rischio inferiore a quello dello Stato di riferimento, in particolar modo i gestori di reti infrastrutturali. Pertanto il concetto di premio non risulta applicabile;</li> <li>• la copertura del rischio di oscillazione dei tassi (interest rate swap) non dovrà essere ammessa, trattandosi di una scelta autonoma del gestore e</li> </ul>
------------------	--

	<p>non di un costo obbligato. Pertanto i relativi costi di copertura non possono essere ribaltati sulle IF;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>equity risk premium: il tasso proposto del 5% non risulta accettabile in quanto eccessivo rispetto ai rendimenti offerti dal mercato.</li> </ul>	
	<p>TESTO ART</p> <p>b) Il tasso di rendimento ammesso...  Il rendimento di attività prive di rischio ... rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, ...  È ammesso il premio sul debito .... massimo di 2 punti percentuali  .....  Saranno considerati inoltre:  ....  - Gli oneri accessori connessi alla copertura ... (interest rate swap);  .....</p> <p>L’Autorità fissa inoltre per l’erp (Equity risk premium), dato dalla .... un valore pari al 5%, in attesa di ulteriori approfondimenti in merito.</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO</p> <p>b) Il tasso di rendimento ammesso...  Il rendimento di attività prive di rischio ... rendimenti lordi giornalieri del BTP <del>quinquennale decennale</del>, ...    È ammesso il premio sul debito .... massimo di 2 punti percentuali  .....  Saranno considerati inoltre:  ....  - <del>Gli oneri accessori connessi alla copertura ... (interest rate swap);</del>  .....</p> <p>L’Autorità fissa inoltre per l’erp (Equity risk premium), dato dalla .... un valore pari al 5%, in attesa di ulteriori approfondimenti in merito <i>in linea con quelli di mercato.</i></p>

	<p><b>COMMENTO lettera a):</b> in relazione alla Componente A, poiché, come già indicato nel commento alla Misura 8, è prassi europea stimare già in termini unitari i costi diretti derivanti dall’usura, distintamente per tipologia di treno/rete, non è necessario ottenere i costi diretti unitari attraverso la modulazione dei costi diretti medi. È pertanto necessario adeguare in questo senso anche il testo della Misura 22.</p>	
<b>Misura 22</b>	<p>TESTO ART</p> <p>a) <b>la componente A (Canone Base) ....</b>  .....  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...</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO</p> <p><b>a) la componente A (Canone Base) ...</b>  .....  In merito a tale componente, il GI <del>proporrà una modulazione dei costi medi in modo da tener conto dei</del> <i>definerà livelli tariffari differenziati, in grado di riflettere i diversi costi unitari derivanti dai diversi livelli di usura causati all’infrastruttura, in relazione ad uno o più dei parametri...</i></p>
	<p><b>COMMENTO lettera b):</b> In relazione alla Componente B del pedaggio, la versione italiana della Direttiva Recast, art. 32, par. 1, utilizza il termine “coefficienti di maggiorazione” per tradurre “<i>mark-ups</i>”. Mark-up indica tuttavia anche nella nostra lingua una differenza tra due valori che può essere espressa, a seconda delle esigenze, come rapporto o come differenza assoluta. La Direttiva Recast nell’utilizzare il termine mark-up si riferisce semplicemente alle componenti aggiuntive rispetto al canone calcolato al costo incrementale che si rendono necessarie per assicurare l’equilibrio economico del GI. Essa tuttavia non richiede di ricavare la/le componenti aggiuntive tramite l’applicazione di coefficienti moltiplicativi. Considerando che le variabili per la determinazione del canone base e quelle per la determinazione delle componenti aggiuntive sono differenti e indipendenti, solo il metodo delle componenti additive è compatibile con tale indipendenza, tanto che il canone totale proposto dall’ART è di tipo additivo: A+B+C+D eventuale. Si propone pertanto anche per la Componente B l’adozione del metodo delle componenti additive, da definirsi in unità monetarie, attraverso l’introduzione</p>	

di specifiche sub-componenti, espresse per treno-km, stabilite in funzione della segmentazione dell'offerta e della domanda.	
<p>TESTO ART b) <b>la componente B ....</b> ..... In merito a tale componente, al fine di salvaguardare.... ovvero adottando il meccanismo di "coefficienti di maggiorazione" ivi delineato.... ..... Più in particolare, in questo ambito, il meccanismo dei coefficienti di maggiorazione è finalizzato a "modulare" il valore della componente A ...</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO b) <b>la componente B ....</b> ..... In merito a tale componente, al fine di salvaguardare.... ovvero adottando il meccanismo di "coefficienti componenti di maggiorazione" ivi delineato.... ..... Più in particolare, in questo ambito, il meccanismo <del>dei coefficienti</del> <i>delle componenti</i> di maggiorazione è finalizzato a "<del>modulare</del>" <i>integrare</i> il valore della componente A ...</p>
<p><b>ULTERIORE COMMENTO ALLA MISURA:</b> la velocità massima del materiale rotabile non è parametro rappresentativo dell'"effetto usura", in quanto essa viene raggiunta solo su parte del percorso, che normalmente non ne rappresenta neanche la frazione prevalente: in tal senso il regolamento CE 2015/909 in tema di velocità connessa con l'usura indica puntualmente in articolo 5 punto 2d la "velocità del treno", da intendersi come velocità effettiva del treno sulla linea e non come velocità massima teorica del medesimo. Il parametro corretto sarebbe pertanto la velocità di marcia (ovvero la velocità commerciale al netto delle soste intermedie).</p>	
<p>TESTO ART <b>TABELLA ARTICOLAZIONE COMPONENTI CANONE (pag. 17):</b> COMPONENTE A, Variabili da considerare: a) massa complessiva del convoglio b) velocità massima del materiale rotabile</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO <b>TABELLA ARTICOLAZIONE COMPONENTI CANONE (pag. 17):</b> COMPONENTE A, Variabili da considerare: a) massa complessiva del convoglio b) <del>velocità massima del materiale rotabile</del> <i>velocità effettiva del treno sulla linea</i></p>

<b>Misura 23</b>	<p><b>COMMENTO punti 1) e 3):</b> La sostituzione dei coefficienti moltiplicativi nella Componente B del canone tramite componenti additive, proposta nella Misura 22, richiede anche di modificare il testo della Misura 23.</p>	
	<p>TESTO ART 1. SEMPLICITA': ciascuna componente di pedaggio dovrà essere caratterizzata da una tariffa base fissa, unica, corrispondente al costo medio ad essa pertinente. Partendo da ..., sarà determinata la tariffa effettiva. 3. STRUTTURA MODULARE: ... obiettivi economici da traguardare.</p>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO 1. SEMPLICITA': ciascuna componente di pedaggio dovrà essere caratterizzata da una tariffa <del>base fissa, unica, corrispondente al costo medio ad essa pertinente</del> <i>chiaramente identificabile in base alle caratteristiche del treno che utilizza la rete e della tipologia di linea che si intende utilizzare. Partendo da ..., sarà determinata la tariffa effettiva.</i> <del>3. STRUTTURA MODULARE: ... obiettivi economici da traguardare.</del></p>
	<p><b>COMMENTO punto 4):</b> la valutazione dell'<i>ability to pay</i> si ritiene che non debba essere svolta dal GI, sia per insufficiente conoscenza del mercato e delle variabili di produzione delle IF, sia soprattutto per una posizione non imparziale nel processo, data l'assenza di separazione proprietaria tra il GI e l'operatore <i>incumbent</i> dei servizi di trasporto. Occorre, quindi, che tale valutazione venga effettuata, previa consultazione con le IF, da un soggetto terzo qualificato designato dall'ART.</p>	
	TESTO ART	EMENDAMENTO PROPOSTO

	4. CORRELAZIONE AI COSTI E ALLE CONDIZIONI DI MERCATO: ..., tenendo conto, tra l'altro, dell' <i>ability to pay</i> dei vari segmenti di mercato	4. CORRELAZIONE AI COSTI E ALLE CONDIZIONI DI MERCATO: ... tenendo conto, tra l'altro, dell' <i>ability to pay</i> dei vari segmenti di mercato <i>come sarà determinata, sentite le IF, da un soggetto terzo designato dall'ART.</i>
--	--	---

<b>Misura 25</b>	<b>COMMENTO:</b> la classificazione proposta potrebbe comportare un aumento del canone per tracce che impegnano linee con velocità compresa fra 200 e 250 km/h di tre volte superiore all'attuale, con rilevanti effetti economici negativi sulle IF e concreto rischio di insostenibilità dei relativi piani economico-finanziari delle stesse. Inoltre si evidenzia l'inadeguatezza tecnologica e la non specializzazione di tali linee (utilizzate anche da treni con velocità inferiore).	
	<p>TESTO ART:          Occorre in particolare considerare che, sul territorio nazionale, ... in ragione del livello di servizio offerto alle imprese ferroviarie.</p> <p>La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggio, prevedere le seguenti classi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Rete metropolitana</b>, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali;</li> <li><b>Rete a livello di servizio elevato</b>, costituita dalle tratte AV/AC, dalle linee con velocità massima per il rango più elevato uguale o superiore a 200 km/h, e dalle principali linee di collegamento internazionale;</li> <li><b>Rete a livello di servizio medio</b>, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;</li> </ol>	<p>EMENDAMENTO PROPOSTO:  <del>Occorre in particolare considerare che, sul territorio nazionale, ..., in ragione del livello di servizio offerto alle imprese ferroviarie.</del></p> <p>La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggio, prevedere le seguenti classi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Rete metropolitana</b>, <del>costituita dai principali nodi metropolitani nazionali</del> <i>costituita dagli attuali segmenti di rete definiti come nodi;</i></li> <li><b>Rete a livello di servizio elevato</b>, <del>costituita dalle tratte AV/AC, dalle linee con velocità massima per il rango più elevato uguale o superiore a 200 km/h, e dalle principali linee di collegamento internazionale;</del> <i>attuali tratte AV/AC con velocità superiore a 250 km/h (TO-MI, MI-BO, BO-FI e RM-NA) appositamente dedicate ai servizi di trasporto ad alta velocità nonché le tratte di futura realizzazione specializzate per tali servizi.</i></li> <li><b>Rete a livello di servizio medio</b>, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) <i>e dalle principali linee di collegamento internazionale</i> e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;</li> </ol>

<b>Misura 26</b>	<b>COMMENTO:</b> l'articolazione del pedaggio per fasce orarie assume rilievo solo in presenza di congestione, la quale notoriamente interessa le tratte maggiormente utilizzate solo in determinati periodi. Questo aspetto è tuttavia già inglobato nella possibilità di applicare maggiorazioni tariffarie in caso di congestione (Componente C1 della tariffa). In tale caso, restando l'articolazione per fasce orarie, si assisterebbe a una doppia penalizzazione: come maggiorazione per ore di picco e come componente aggiuntiva per scarsità di capacità. Nel resto delle fasce orarie e nel resto della rete, nelle quali non si ha mai congestione, la modulazione per fasce orarie è ridondante. Si può citare al riguardo l'esempio della Svezia, che applica tariffe maggiorate nei tre nodi principali e solo nelle ore di picco mentre per il resto della rete e dell'orario la tariffa per treno-km resta indifferenziata. Si propone in conseguenza la
------------------	--

	cancellazione dell'intera misura.	
	TESTO ART Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà provvedere ..., riferimento in tal senso: SEGUE GRAFICO	EMENDAMENTO PROPOSTO Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà provvedere ..., riferimento in tal senso: SEGUE GRAFICO

<b>Misura 28</b>	<b>COMMENTO:</b> Poiché la Componente A del pedaggio, commisurata al costo diretto generato dalla circolazione, è già analiticamente determinabile attraverso l'applicazione di quanto previsto negli emendamenti proposti alle Misure 8 e 9, non vi è la necessità di mantenere la Misura 28 che deve quindi essere eliminata.	
	TESTO ART La componente A del pedaggio ... il più possibile omogenee.	EMENDAMENTO PROPOSTO <del>La componente A del pedaggio ... il più possibile omogenee.</del>

	<b>COMMENTO:</b> Come in precedenza commentato, i coefficienti moltiplicativi nella Componente B del canone devono essere sostituiti da componenti additive. Ciò comporta la riformulazione di tale componente come proposto nell'emendamento che segue unitamente alla predeterminazione delle medesime componenti additive. Tale modello semplificato permette di contenere la "variabilità" delle articolazioni della componente B (così da avere un numero circoscritto e definito di tariffe treno-km). Peraltro l'emendamento proposto è in linea con l'impostazione generale della medesima Autorità che prevede una determinazione del canone come somma delle varie componenti (A + B + C + eventuale D), impostazione che non pregiudica l'equilibrio economico-finanziario del GI.	
<b>Misura 29</b>	TESTO ART L'intero testo della misura 29 viene sostituito dalla proposta in Emendamento	EMENDAMENTO PROPOSTO <i>La Componente B del canone è costituita dalla somma di due parti, espresse in valori monetari per treno-km. La prima parte è articolata in base alla segmentazione della domanda e presenta valori distinti per le seguenti categorie di traffico:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Trasporto passeggeri su medie e lunghe distanze</i></li> <li>- <i>Trasporto passeggeri regionale</i></li> <li>- <i>Trasporto merci su linee Centro-Nord</i></li> <li>- <i>Trasporto merci su linee Centro-Sud</i></li> <li>- <i>Servizi tecnici/non commerciali</i></li> </ul> <i>Tali valori si applicano, senza ulteriori modifiche, alle tratte di linea appartenenti alla rete a livello di servizio medio e rete a livello di servizio base. Per le restanti classi di rete si applica la seconda parte, articolata in base alla segmentazione dell'offerta, la quale assume la forma di una distinta maggiorazione per la:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Rete metropolitana</i></li> <li>- <i>Rete a livello di servizio elevato</i></li> </ul> <i>Il GI determina i valori delle due parti in modo tale che, applicati ai treni-km circolanti sulla rete, generino ricavi corrispondenti alla differenza tra i costi totali efficienti netti (Efficient total cost) e i ricavi totali generati dalla Componente A del canone. L'ART, sentite le IF,</i>

		<i>verifica la congruità delle previsioni di traffico del GI, la correttezza dei calcoli economici e la sostenibilità finanziaria dei canoni proposti per le differenti tipologie di IF. I canoni complessivi sono sostenibili per le imprese ferroviarie quando non ne compromettono il conto economico né una normale redditività.</i>
--	--	--

<b>Misura 30</b>	<b>COMMENTO</b> SCARSITA' DI CAPACITA': Si evidenzia in primo luogo come le tratte oggi indicate da RFI in PIR come "a capacità limitata" non siano rappresentative delle situazioni di scarsa capacità, in quanto semplicemente tratte ad elevato utilizzo, fattore non esaustivo per individuare tali situazioni. Si propone pertanto un emendamento che riconduca al grado di impegno della capacità quale parametro effettivamente rappresentativo di situazioni di scarsità, che non è funzione diretta del solo utilizzo, bensì del rapporto fra lo stesso e la capacità disponibile, con obbligo per GI di pubblicazione in PIR dei relativi dati. Come soglia per l'eventuale applicazione in una specifica fascia oraria di una componente del canone per scarsità di capacità si propone un valore del 90% di impegno della capacità disponibile nella medesima fascia oraria.	
	TESTO ART SCARSITA' DI CAPACITA': ... dovrà applicarla solo alle tratte caratterizzate da capacità limitata ed eventualmente solo in determinate fasce orarie; la tariffa base sarà computata ...	EMENDAMENTO PROPOSTO SCARSITA' DI CAPACITA': ... .. dovrà applicarla solo alle tratte caratterizzate da capacità limitata ed eventualmente solo in determinate fasce orarie nella specifica fascia oraria da un impegno della capacità superiore al 90% di quella disponibile .... <i>Ove si dovesse applicare questa componente tariffaria il GI è tenuto a pubblicare nel PIR un elenco delle tratte interessate, corredato per ciascuna di esse dai dati di capacità disponibile e di utilizzo, distintamente per fasce orarie. La tariffa base sarà computata ...</i>
	<b>COMMENTO</b> EFFETTI AMBIENTALI: I paesi nordeuropei applicano maggiorazioni o componenti specifiche per gli effetti ambientali volte a penalizzare i treni che generano maggiore inquinamento atmosferico(es.: trazioni non elettriche). Pertanto si propone un riferimento alla generalità degli effetti ambientali anziché al solo rumore.	
	TESTO ART EFFETTI AMBIENTALI: ... sulla base delle caratteristiche di rumorosità ...	EMENDAMENTO PROPOSTO EFFETTI AMBIENTALI: ... sulla base delle caratteristiche di <del>rumorosità</del> <i>impatto ambientale da esso generato...</i>

<b>Misura 31</b>	<b>NOTA:</b> <i>Le proposte relative a questa misura sono strettamente connesse e consequenziali a quelle già proposte alla Misura 25.</i>	
	<b>COMMENTO:</b> I criteri regolatori di sostenibilità, intesi come "cap" alle dinamiche tariffarie ammesse nel passaggio dall'attuale metodo di determinazione del canone al nuovo, sono previsti solamente per la prima fase del primo periodo tariffario (durata di un anno). In considerazione degli investimenti effettuati dalle IF con impegni di durata pluriennale e tenuto conto delle attuali condizioni mercato, si evidenzia che tale limitazione temporale del "cap" (solo un anno) potrebbe inficiare la sostenibilità dei piani economico-finanziari se non la stessa sopravvivenza delle IF. Si propone pertanto di estenderne la validità almeno a tutto il primo periodo tariffario. In ogni caso, i "cap" dovranno mantenere inalterate le attuali condizioni in modo da garantire che il costo medio del pedaggio sulle principali relazioni (AV + tradizionali) e nei nodi metropolitani non sia superiore rispetto a quello del 2015.	
	TESTO ART Al riguardo il GI ... per la prima fase del primo periodo	EMENDAMENTO PROPOSTO Al riguardo il GI ... <del>per la prima fase del primo periodo tariffario...</del> <i>almeno per il primo</i>

	tariffario... dovrà applicare ... la seguente cornice di variabilità massima:	<i>periodo tariffario</i> dovrà applicare ... la seguente cornice di variabilità massima:
	<b>COMMENTO alla tabella:</b> In considerazione della modifica proposta nella Misura 25: <ul style="list-style-type: none"> <li>• la definizione del “cap” del punto 1 relativo ai servizi transitanti sulla rete a livello di servizio elevato dovrà riferirsi esclusivamente alle attuali tratte AV/AC appositamente dedicate ai servizi di trasporto ad alta velocità;</li> <li>• dovrà essere previsto un “cap” alle tariffe medie della rete a livello di servizio medio;</li> <li>• il “cap” previsto per la tariffa media chilometrica all’interno dei nodi metropolitani dovrà essere esteso a tutte le tipologie di servizio che percorrono la rete metropolitana.</li> </ul>	
	TESTO ART TABELLA 2- La tariffa media chilometrica dei servizi regionali connotati da obblighi di servizio pubblico, all’interno dei nodi metropolitani, non potrà essere superiore a quella vigente nel 2015 per le tratte attualmente connotate come nodo	EMENDAMENTO PROPOSTO TABELLA 2- La tariffa media chilometrica dei servizi regionali connotati da obblighi di servizio pubblico, dei nodi metropolitani e della rete a livello di servizio medio dei nodi metropolitani, non potrà essere superiore a quella vigente nel 2015 per le tratte attualmente connotate come nodo

	<b>COMMENTO:</b> la misura non prevede il coinvolgimento di un ente terzo specializzato per la validazione del modello di simulazione che il GI utilizzerà per il calcolo del pedaggio.	
<b>Misura 32</b>	<b>TESTO ART</b> 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 della Autorità medesima.	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> 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 di un ente terzo specializzato scelto dall’Autorità medesima...

	<b>COMMENTO:</b> si ritiene che gli effetti economici derivanti da eventuali differenze significative della produzione consuntivata rispetto a quella previsionale debbano essere gestiti in modo simmetrico fra GI e IF. La regola prevista nel testo attuale rappresenta invece un incentivo a sottostimare le quantità al fine di incrementare asimmetricamente le tariffe, generando in tal modo ricavi extra che possono essere trattenuti dal GI.	
<b>Misura 33</b>	<b>TESTO ART</b> a) dovrà essere contabilizzata e accantonata in un Fondo per specifiche finalità;	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> a)... dovrà essere recuperata a valere sul nuovo periodo tariffario in favore della tariffa specifica sulla quale il surplus di entrate è stato generato;

<b>Misura 34</b>	<b>COMMENTO:</b> si propone un emendamento idoneo a fornire trasparenza e non discriminazione nell’applicazione del criterio.	
	TESTO ART	EMENDAMENTO PROPOSTO

	E' prevista la possibilità per GI, ..., di prevedere un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo...	E' prevista la possibilità per GI, ..., di prevedere un regime tariffario di favore, limitato nel tempo e da applicarsi in modo equo, trasparente e non discriminatorio, previo... ... GI è tenuto a rendere pubblici attraverso il PIR i criteri di applicazione e i livelli di tale regime tariffario
--	--	--

<b>Misura 41</b>	<b>COMMENTO:</b> l'emendamento proposto ha la finalità di assicurare alle IF la piena conoscenza delle tariffe nel momento in cui formulano la richiesta di servizi essenziali per l'utilizzazione delle tracce, in coerenza con quanto è stato già proposto per la misura 4 e quanto lo sarà per la misura 58, nonché con il principio di predicibilità di cui alla misura numero 38.	
	<b>TESTO ART</b> ... tutti gli operatori debbono pubblicare sul proprio sito internet, con un termine di almeno tre mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio, ...  Gli operatori di cui alla tipologia A ... ma con termine di almeno 6 mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> ... tutti gli operatori debbono pubblicare sul proprio sito internet, con un termine di almeno tre mesi di anticipo rispetto alla scadenza per la richiesta di tracce relative all'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferiscono, ...  Gli operatori di cui alla tipologia A ... <del>ma</del> con un termine di almeno 6 tre mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio alla scadenza per la richiesta di tracce relative all'orario di servizio cui si riferiscono, ...

<b>Misura 49</b>	<b>COMMENTO:</b> anche al fine di permettere un'analisi comparata circa l'efficienza produttiva del GI è indispensabile che la contabilità regolatoria registri i costi dei servizi erogati distintamente per linea in esercizio e per singolo impianto e, simmetricamente, che i volumi di traffico siano resi disponibili per tipologia di servizio e per singola linea.	
	<b>TESTO ART</b> ... (in primis i volumi di traffico)	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> ... (in primis i volumi di traffico, <i>distinti per tipologia di servizio e per singola linea</i> )...
	<b>COMMENTO:</b> I contributi e gli incentivi pubblici non possono essere discrezionalmente imputati dal GI. Qualora non diversamente stabilito dal Contratto di Programma o dalla delibera dell'Amministrazione Pubblica che li assegna, gli stessi devono essere imputati a riduzione dei costi del PMdA.	
	<b>TESTO ART</b> ...per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi.  <ul style="list-style-type: none"> <li>base di costo: HCA ... con riferimento ai dati dell'ultimo bilancio approvato dal CDA</li> </ul>	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> ...per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi. <i>I contributi e gli incentivi pubblici, qualora non diversamente stabilito dal Contratto di Programma o dalla delibera dell'Amministrazione Pubblica che li assegna, sono imputati a riduzione dei costi del PMdA.</i>  <ul style="list-style-type: none"> <li>base di costo: HCA ... con riferimento ai dati della contabilità regolatoria riferita all'esercizio dell'ultimo bilancio approvato dal CDA</li> <li>standard di costo: FDC (Fully distributed cost), <i>distintamente per linea in esercizio</i></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• standard di costo: FDC (Fully distributed cost)...</li> <li>• ....</li> <li>• eccedenze provenienti da altre attività commerciali: ...</li> </ul>	<p><i>e impianto...</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ....</li> <li>• eccedenze provenienti da altre attività commerciali, <i>distintamente per tipologia</i>: ...</li> </ul>
--	--	--

<b>Misura 50</b>	<b>COMMENTO:</b> come già indicato in relazione alla Misura 49, si ravvisa la necessità, al fine di permettere un'analisi comparata circa l'efficienza produttiva del GI, che la contabilità regolatoria registri i costi dei servizi erogati distintamente per linea in esercizio.	
	TESTO ART ... rendiconti separati per le seguenti linee di business:	EMENDAMENTO PROPOSTO ... rendiconti separati per le seguenti linee di business, <i>distintamente per linea in esercizio</i> :

<b>Misura 51</b>	<b>COMMENTO:</b> Non si ritiene accettabile che la documentazione di cui alla Misura 51 non sia resa accessibile alle IF, dato che è solo sulla sua base che è possibile accertare la corrispondenza o mancata corrispondenza dei pedaggi da corrispondere con i costi efficienti e pertinenti effettivamente a carico del GI.	
	TESTO ART ... L'Autorità considererà tale documentazione come riservata.	EMENDAMENTO PROPOSTO ... L'Autorità <del>considererà tale documentazione come riservata.</del> <i>garantirà l'accesso a tale documentazione alle IF che ne facciano richiesta.</i>
	<b>COMMENTO:</b> La certificazione non può essere redatta da una società che abbia o abbia avuto incarichi da parte del GI o di altre entità del gruppo FSI in un ragionevole periodo antecedente; tale società deve essere selezionata dall'ART.	
	TESTO ART Il suddetto Documento..., redatta da una società di revisione indipendente dal GI e attestante la conformità.... L'Autorità considererà tale Relazione come riservata.	EMENDAMENTO PROPOSTO Il suddetto Documento..., redatta da una società di revisione <del>indipendente dal GI,</del> <i>selezionata dall'ART e che non abbia né abbia avuto nel precedente triennio incarichi da parte del GI o di altre entità del gruppo FSI,</i> attestante la conformità... L'Autorità <del>considererà tale Relazione come riservata.</del> <i>garantirà l'accesso a tale Relazione alle IF che ne facciano richiesta.</i>

<b>Misura 52</b>	<b>COMMENTO:</b> Il PIR deve contenere tutti gli elementi relativi ai canoni, in modo tale che possa essere facilmente determinato, per ogni possibile tipologia, il costo dell'utilizzo della rete e degli impianti.	
	TESTO ART ...informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni.	EMENDAMENTO PROPOSTO ...informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e <del>informazioni sufficienti sui canoni</del> <i>per consentire alle IF di determinare facilmente il costo di utilizzo delle linee e degli impianti di servizio.</i>
	<b>COMMENTO:</b> non è in alcun modo accettabile che Metodologia e Criteri della separazione non siano accessibili nella loro interezza alle IF.	

	<p><b>TESTO ART</b>  ... il GI deve rendere disponibili su richiesta dei soggetti interessati una sintesi della Metodologia di Contabilità Regulatoria (versione pubblicabile) e una sintesi dei Criteri di separazione contabile adottati (versione pubblicabile); tale sintesi deve essere preventivamente comunicata all'Autorità.</p>	<p><b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b>  ... il GI <del>deve rendere disponibili su richiesta dei soggetti interessati una sintesi della</del> <i>trasmette all'Autorità, che rende disponibile alle IF richiedenti, la</i> Metodologia di Contabilità Regulatoria <del>(versione pubblicabile)</del> <i>e una sintesi dei</i> Criteri di separazione contabile adottati <del>(versione pubblicabile); tale sintesi deve essere preventivamente comunicata all'Autorità.</del></p>
--	---	---

<p><b>Misura 58</b></p>	<p><b>COMMENTO:</b> al momento della pubblicazione del nuovo canone (giugno 2016) le tracce per gli anni 2016 e 2017, già richieste dalle IF nell'aprile rispettivamente 2015 e 2016 in base a valutazioni economiche fondate sul canone attuale e senza la benché minima consapevolezza degli effetti che sarebbero indotti dal nuovo sistema, saranno già in esercizio (2016) o in avanzata lavorazione da parte del GI (2017). Inoltre, nell'anno di avvio, il nuovo sistema diverrebbe efficace a seguito di una fase istruttoria che esclude le IF, le quali pertanto verrebbero assoggettate al nuovo canone senza potersi esprimere in merito.  Si propone pertanto, coerentemente con quanto già innanzi commentato, una nuova tempistica che coinvolga tempestivamente tutti i soggetti interessati e consenta loro di valutare preventivamente gli effetti del nuovo sistema avendo cognizione dei dati economici di base e dei risultati delle simulazioni svolte.</p>	
	<p><b>TESTO ART</b>  Il testo complessivo della Misura 58 è integralmente sostituito dall'emendamento proposto.</p>	<p><b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b>  <i>In previsione dell'entrata a regime, in maniera compiuta e definitiva, dei principi e dei criteri definiti per il Sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità fissa le seguenti modalità di-regolazione economica transitorie valide dal 1 gennaio 2016.</i>  <i>In particolare, per il primo periodo tariffario, è prevista una articolazione in due fasi:</i>  1) <b>Prima fase</b> (transitoria): dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2017;  2) <b>Seconda fase</b> (a regime): dal 1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2022.</p> <p><i>Per il primo periodo tariffario stabilito tra il 1 gennaio 2016 ed il 31 dicembre 2022:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) sono identificati come <b>anno base il 2015 ed anni ponte il 2016-2017;</b></li> <li>b) il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti il <b>1 gennaio 2018;</b></li> <li>c) il GI comunicherà all'Autorità, e per necessaria informazione a tutti i soggetti interessati, la proposta di revisione tariffaria a valere dal 1 gennaio 2018 entro il 30 aprile 2016;</li> <li>d) la consultazione delle IF e dei richiedenti sarà svolta entro il 30 giugno 2016;</li> <li>e) il GI invierà all'Autorità una proposta di revisione tariffaria aggiornata a seguito della consultazione;</li> <li>f) il GI, a seguito delle valutazioni dell'Autorità, pubblicherà le tariffe in occasione dell'aggiornamento del PIR 2018 (edizione dicembre 2016);</li> <li>g) per gli anni 2016 e 2017 saranno applicate tariffe non superiori a quelle del 2015 per ciascuna tratta di linea.</li> </ol>

<b>Misura 59</b>	<b>COMMENTO:</b> l'eventuale introduzione di un adeguamento graduale ex D.Lgs. 112/2015 (articolo 17.4) deve essere ricondotto integralmente alla procedura e alla tempistica previste nell'emendamento proposto per la Misura 58.	
	<b>TESTO ART</b> b) per il periodo intercorrente tra l'avvio del periodo tariffario (1 gennaio 2016) ed il... dovranno essere sottoposte all'Autorità nell'ambito della verifica di conformità di cui alla Misura 4. c) l'implementazione, eventualmente graduale, delle ....., secondo modalità e tempi da concordare con l'Autorità.	<b>EMENDAMENTO PROPOSTO</b> b) per il periodo intercorrente tra l'avvio del periodo tariffario (1 gennaio <del>2016</del> 2018) ed il... dovranno essere sottoposte all'Autorità nell'ambito della verifica di conformità di cui alla Misura 4. c) l'implementazione, eventualmente graduale, delle ....., secondo modalità e tempi <del>da concordare con l'Autorità</del> <i>allineati a quanto previsto nella Misura 58.</i>

*Legenda:*

- *il testo eliminato è barrato*
- *le integrazioni sono riportate in corsivo*
- *le note sono evidenziate in colore rosso*