

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|--|--|---|
| Misura 1 Oggetto della regolazione | <p>Ai sensi delle attribuzioni assegnate all'Autorità dall'art. 37 comma 2 lettere b) e c) e comma 3 lettera b) del D.L. 201/2011 e ai sensi del D.Lgs. 112/2015 , il presente schema di misure regolatorie ha come oggetto la definizione di principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta, ivi compresi gli obblighi di contabilità regolatoria, per:</p> <p>a) il canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" o PMdA)</p> <p>b) i canoni ed i corrispettivi dei Servizi non ricompresi nel canone del PMdA, qualora soggetti a regolamentazione, ai sensi di quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015.</p> | <p>Ai sensi delle attribuzioni assegnate all'Autorità dall'art. 37 comma 2 lettere b) e c) e comma 3 lettera b) del D.L. 201/2011 e ai sensi del D.Lgs. 112/2015 , il presente schema di misure regolatorie ha come oggetto la definizione di principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta, ivi compresi gli obblighi di contabilità regolatoria, per:</p> <p>a) il canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" o PMdA)</p> <p>b) i canoni ed i corrispettivi dei Servizi non ricompresi nel canone del PMdA, qualora soggetti a regolamentazione, ai sensi di quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015.</p> <p>Le presenti misure regolatorie, adottate a seguito di una più approfondita analisi documentale della situazione economico/patrimoniale del GI in esito agli accertamenti condotti nell'ambito del procedimento, abrogano e sostituiscono 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.</p> | <p>La modifica proposta recepisce quanto previsto a pag. 39 della Relazione istruttoria ed è finalizzata ad allineare anche il periodo di regolazione attualmente coperto dalle disposizioni dettate dalla Delibera 70/2014 alle disposizioni dettate dal d.lgs. n. 112/2015 e alla direttiva 2012/34/UE.</p> |
| Misura 3 | <p>La determinazione, in conformità al modello regolatorio indicato dall'Autorità, (i) da parte del GI, ai sensi dell'art. 17, comma 2, del D.Lgs. 112/2015 , dei canoni del PMdA (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio), (ii) da parte dell'operatore di impianto di Tipologia A (come successivamente definito alla Misura 38), ai sensi dell'art. 17, commi 10 e 11, del D.Lgs. 112/2015 , dei corrispettivi per i servizi diversi dal PMdA:</p> <p>a) deve essere correlata ai costi del Periodo</p> | <p>La determinazione, in conformità al modello regolatorio indicato dall'Autorità, (i) da parte del GI, ai sensi dell'art. 17, comma 2, del D.Lgs. 112/2015 , dei canoni del PMdA (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio), (ii) da parte dell'operatore di impianto di Tipologia A (come successivamente definito alla Misura 38), ai sensi dell'art. 17, commi 10 e 11, del D.Lgs. 112/2015 , dei corrispettivi per i servizi diversi dal PMdA:</p> <p>a) deve essere correlata ai costi del Periodo</p> | 1 |

| | | | |
|-----------------|---|---|---|
| | <p>tariffario considerato;</p> <p>b) deve essere effettuata a partire dai costi del c.d. Anno base, ovvero dell'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base il GI o l'operatore di impianto abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata;</p> <p>c) deve avvenire durante il c.d. Anno ponte, ovvero durante l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI o l'operatore di impianto provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e, per quanto riguarda il GI, alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete.</p> | <p>tariffario considerato;</p> <p>b) deve essere effettuata a partire dai costi relativi del c.d. Anno base, ovvero de all'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base il GI o l'operatore di impianto abbia predisposto la contabilità regolatoria certificata;</p> <p>c) deve avvenire durante l'anno t-1 il c.d. Anno ponte, ovvero durante l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI o l'operatore di impianto provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e, per quanto riguarda il GI, alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete.</p> | <p>Vedi nota illustrativa relativa alla misura n.4</p> <p>Vedi nota illustrativa relativa alla misura 4</p> |
| Misura 4 | <p>Nel rispetto dell'autonomia del GI, e:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in merito alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; • in quanto operatore di impianto, relativamente alla determinazione dei canoni e dei corrispettivi relativi ai servizi da esso gestiti; <p>l'Autorità prevede l'adozione di un apposito procedimento di verifica di conformità della proposta tariffaria del GI ai principi e criteri da essa stabiliti, ai sensi delle attribuzioni assegnate dall'art. 37 comma 2 lettere b) e c) e comma 3 lettera b) del D.L. 201/2011 e ai sensi del D.Lgs. 112/2015 .</p> | <p>.....<i>omissis</i></p> <p>l'Autorità prevede l'adozione di un apposito procedimento di verifica di conformità della proposta tariffaria del nuovo sistema tariffario, determinato dal GI, rispetto ai principi e criteri da essa stabiliti, ai sensi delle attribuzioni assegnate dall'art. 37 comma 2 lettere b) e c) e comma 3 lettera b) del D.L. 201/2011 e ai sensi del D.Lgs. 112/2015 .</p> | <p>L'eliminazione della locuzione "proposta tariffaria" appare maggiormente coerente col quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento. Il ricorso alla locuzione "proposta" potrebbe essere infatti interpretata come un passaggio di verifica di conformità non solo rispetto ai criteri definiti dall'OR, ma anche con riferimento alla struttura dell'algoritmo e al livello di pedaggio per segmenti di trasporto (prerogativa di esclusiva competenza del GI).</p> <p>Il d.lgs. 112/2015, in linea con quanto previsto dal Recast e con la normativa previgente, delinea chiaramente il processo di formazione del pedaggio anche attraverso una puntuale ripartizione di compiti dei soggetti coinvolti: (i) all'Organismo di regolazione-OR (che la normativa italiana fa coincidere con lo "Stato membro" indicato nel Recast) spetta la definizione dei criteri e dei principi; (ii) al GI compete in esclusiva la determinazione del pedaggio sulla base dei criteri definiti dall'OR (iii) all'OR è attribuito il compito di verificare la corretta applicazione del pedaggio determinata da GI, tenendo conto dei criteri e principi</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>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</p> <p>Nella situazione “a regime”, il procedimento si articola nelle seguenti fasi:</p> <p>A. Ai fini della verifica di conformità, entro fine maggio dell’anno ponte , il GI presenta all’Autorità la proposta di revisione tariffaria per gli anni da a , che sarà corredata della seguente documentazione, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:</p> <p>a. relazione illustrativa delle scelte adottate in materia di: perimetrazione e allocazione dei costi, evoluzione del traffico, applicazione dei principi e criteri di calcolo delle tariffe e dei corrispettivi;</p> <p>b. contabilità regolatoria certificata, redatta sulla base degli schemi previsti dall’Autorità, relativa all’anno base (t-1) del periodo tariffario, con relativa documentazione di dettaglio (inclusiva dell’Elenco delle attività e delle immobilizzazioni sottostanti i servizi regolati);</p> <p>c. evidenza all’anno base dei costi totali (compresi ammortamenti e remunerazione del capitale, calcolati secondo i principi e criteri dell’Autorità) allocati alle singole attività regolate (PMdA, altri servizi);</p> | <p>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</p> <p>Nella situazione “a regime”, Fermo restando il periodo transitorio di cui alla misura 4bis, il procedimento si articola nelle seguenti fasi:</p> <p>A. Ai fini della verifica di conformità, entro fine maggio dell’anno ponte t-1, il GI presenta all’Autorità la proposta di revisione il nuovo sistema tariffario per gli anni da t1 a t5, che sarà corredata della seguente documentazione, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:</p> <p>a. relazione illustrativa delle scelte adottate in materia di: perimetrazione e allocazione dei costi, evoluzione del traffico, applicazione dei principi e criteri di calcolo delle tariffe e dei corrispettivi;</p> <p>b. contabilità regolatoria certificata, redatta sulla base degli schemi previsti dall’Autorità, relativa all’ultimo bilancio approvato 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);</p> <p>c. evidenza all’anno base dei costi totali (compresi ammortamenti e remunerazione del capitale, calcolati secondo i principi e criteri dell’Autorità) allocati alle singole attività regolate (PMdA, altri servizi), riferiti all’ultimo bilancio approvato e rappresentati nella contabilità</p> | <p>fissati dallo stesso OR.</p> <p>Le proposte di modifica formulate da RFI rispetto alla tempistica delineata dall’ART sono volte a garantire la conoscibilità da parte delle IF e degli altri soggetti interessati (tra cui le Regioni/Province autonome quali committenti dei servizi di trasporto ferroviario pubblico locale) del valore di pedaggio prima della presentazione della richiesta di tracce e della sottoscrizione del contratto di utilizzo. Difatti, prendendo a riferimento il periodo temporale da t1 a t5, si osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l’applicazione del nuovo sistema tariffario per l’anno t1, presuppone che lo stesso sia reso pubblico agli operatori (regioni, province autonome, titolari di Accordo Quadro, IF) almeno in tempo utile con la fase di programmazione (richiesta di capacità) dei servizi riferita a tale anno; - tenuto conto che il processo di avvio dell’allocazione della capacità dell’anno t1 decorre dal mese di aprile dell’anno (t₀), la conoscibilità del nuovo sistema tariffario dovrà essere garantita con la pubblicazione del PIR di dicembre dell’anno t-1; - l’anno t-1 sarebbe quindi interessato, prima della pubblicazione del nuovo sistema tariffario sul PIR (secondo sabato di dicembre anno t-1), dalla determinazione del pedaggio da parte di RFI (entro fine maggio dell’anno t-1) e dalla verifica di conformità da parte dell’OR (entro del secondo sabato di settembre dell’anno t-1). <p>Per quanto sopra ne consegue che laddove l’atto di regolazione concernente i criteri e i principi per la determinazione del pedaggio da parte dell’ART intervenisse, come previsto, entro il 15 novembre del 2015 le fasi successive si articolerebbero come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - entro fine maggio 2016 il GI determina il pedaggio dandone evidenza, con supporto documentale, all’ART; |
|--|---|--|--|

| | | | |
|--|---|--|---|
| | <p>d. per il Pacchetto Minimo di Accesso, evidenza all'anno base dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (costi diretti), ai sensi del Reg.(UE) 2015/909;</p> <p>e. proposta di dinamica dei costi totali e dei costi diretti per l'intero periodo tariffario (calcolata secondo i principi e i criteri dell'Autorità ed in conformità alla normativa europea);</p> <p>f. consuntivo di traffico o di livello di utilizzo degli impianti per l'anno base , in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nella proposta tariffaria;</p> <p>g. previsioni di traffico sulla rete ferroviaria e di livello di utilizzo degli impianti per l'anno ponte e per l'intero periodo tariffario (t0, da t1 a tn);</p> <p>h. calcolo, per l'intero periodo tariffario, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio ed eventualmente per ogni tipologia di rete e fascia oraria, sulla base dei principi e criteri dettati dall'Autorità;</p> <p>i. simulazione degli effetti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario sui costi per le Imprese Ferroviarie, sulla base del traffico e di livello di utilizzo degli impianti consuntivato all'anno base, e confronto con il sistema vigente;</p> <p>j. eventuali meccanismi di incentivazione del traffico che si intende adottare e relative motivazioni.</p> | <p>regolatoria certificata;</p> <p>d. per il Pacchetto Minimo di Accesso, evidenza all'anno base dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (costi diretti), ai sensi del Reg.(UE) 2015/909, desumibili dalla contabilità regolatoria certificata;</p> <p>e. proposta di relazione della 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);</p> <p>f. consuntivo di traffico o di livello di utilizzo degli impianti per l'anno base t-2 , in forma disaggregata secondo i parametri di offerta e di domanda adottati nella proposta tariffaria nel nuovo sistema tariffario;</p> <p>g. previsioni di traffico sulla rete ferroviaria e di livello di utilizzo degli impianti per l'anno ponte e per l'intero periodo tariffario (da t1 a t5);</p> <p>h. calcolo, per l'intero periodo tariffario, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio ed eventualmente per ogni tipologia di rete e fascia oraria, sulla base dei principi e criteri dettati dall'Autorità;</p> <p>i. simulazione degli effetti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario sui costi per le Imprese Ferroviarie, sulla base del traffico e di livello di utilizzo degli impianti basati sull'ultimo consuntivo disponibile consuntivato all'anno base , e confronto con il sistema vigente;</p> <p>j. eventuali meccanismi di incentivazione del traffico che si intende adottare e relative motivazioni.</p> <p>B. Entro il secondo sabato di settembre dell'anno ponte t-1, 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</p> | <ul style="list-style-type: none"> - entro il secondo sabato di settembre 2016 l'ART conclude la verifica di conformità; - entro il secondo sabato di dicembre 2016 il GI provvede alla pubblicazione del nuovo sistema tariffario sul PIR; - a partire dal mese di aprile 2017, le IF richiedono capacità per l'orario di servizio dicembre 2017-dicembre 2018 conoscendo il livello tariffario pubblicato nel PIR a dicembre 2016; - l'applicazione del nuovo sistema tariffario riguarderebbe il periodo pluriennale decorrente dall'1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2022. |
|--|---|--|---|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | <p>B. Entro il secondo sabato di settembre dell'anno ponte , 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;</p> <p>C. Entro il secondo sabato di dicembre dell'anno ponte t0, 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.</p> <p>D. Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il primo gennaio dell'anno , data di avvio del periodo regolatorio pluriennale.</p> | <p>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;</p> <p>C. Entro il secondo sabato di dicembre dell'anno ponte t-1, 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.</p> <p>D. Il nuovo sistema tariffario entra in vigore il primo gennaio dell'anno t1, data di avvio del periodo regolatorio pluriennale;</p> <p>E. Il nuovo sistema tariffario, pubblicato entro i termini di cui alla precedente lettera C), verrà preso a riferimento dagli operatori per le richieste di capacità riferite a ciascun anno del periodo regolatorio pluriennale (aprile dell'anno antecedente a quello dell'anno di servizio: es. aprile anno t₀ per l'anno t1).</p> <p>MISURA 4 bis Periodo transitorio</p> <p>Qualora in applicazione dei principi e criteri di cui al presente Atto di regolazione emergessero delle differenze del livello dei canoni per l'uso dell'infrastruttura rispetto a quello praticato nel periodo intercorrente tra il 5 novembre 2014 (data di entrata in vigore della delibera 70/2014) ed il 31 dicembre 2017, il GI rileva il suddetto saldo quale posta figurativa a credito / debito da includere o dedurre dai costi ammessi e procede ad imputarlo in uno o più periodi regolatori (a partire dal primo) a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economica e finanziaria del GI.</p> <p>Le descritte variazioni dovranno essere ricomprese nella componente D del pedaggio ai</p> | <p>Lo schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione, in coerenza con quanto previsto negli altri settori regolati (es. quello aeroportuale) e con quanto indicato all'art. 16, comma 1, del d.lgs. 112/2015, esplicita che il gettito dei canoni del cd. Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) deve uguagliare i costi netti totali efficientati costituiti dalla somma di tre componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Costi operativi (Opex) pertinenti ed efficientati al netto (i) dei contributi statali definiti nei CDP, (ii) delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, (iii) delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali; b) Ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti; c) Remunerazione del capitale autofinanziato pertinente. |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>sensi della misura 22.</p> <p>In ragione di quanto sopra il GI entro maggio dell'anno 2016 presenterà una relazione sulla dinamica dei costi totali ammessi per il periodo dal 5 novembre 2014 al 31 dicembre 2017 ai fini della determinazione del pedaggio a partire dal primo periodo tariffario (t1 – t5).</p> | <p>La proposta di modifica della misura 4 è, come detto, riconducibile alla necessità di rendere compatibile il processo di formazione del nuovo schema tariffario (e la relativa entrata in operatività) con la programmazione degli operatori interessati, i quali devono potere preventivamente conoscere l'effettivo livello tariffario. L'inevitabile traslazione della tempistica concernente l'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario non deve, tuttavia, pregiudicare il fatto che nel periodo antecedente (e, segnatamente, quello intercorrente tra l'inizio dell'entrata in vigore della delibera 70/2014 (5 novembre 2014) e l'inizio dell'anno di entrata in vigore a regime del nuovo sistema tariffario (1° gennaio 2018)) si debba procedere ad una corretta imputazione dei costi, così come delineati nel d.lgs 112/2015 e dallo stesso schema di atto di regolazione.</p> <p>Il periodo relativo al possibile rilevamento di poste figurative decorre dall'entrata in vigore della Delibera 70/2014 attesa l'intervenuto superamento delle prescrizioni contenute nel capitolo 6 dell'allegato alla delibera medesima (cfr. pag.39 della relazione istruttoria).</p> <p>Al fine di minimizzare l'eventuale impatto della misura, si prevede che le possibili differenze siano applicate gradualmente in uno o più periodi regolatori.</p> |
|--|--|---|--|

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|--|---|--|
| <p>Misura 5 Ambito di applicazione</p> | <p>In relazione alla Misura 1 lettera a), l'Autorità intende disciplinare:</p> <p>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;</p> <p>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 ;</p> <p>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;</p> <p>d) i criteri, ai sensi dell'art. 17 comma 6 del D.Lgs. 112/2015 , sulla base delle modalità di calcolo definite dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429, funzionali al fine di tener conto degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno;</p> <p>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 ;</p> <p>.....omissis....</p> | <p>In relazione alla Misura 1 lettera a), l'Autorità intende disciplinare:</p> <p>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;</p> <p>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 ;</p> <p>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;</p> <p>d) i criteri, ai sensi dell'art. 17 comma 6 del D.Lgs. 112/2015 , sulla base delle modalità di calcolo definite dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429, funzionali al fine di tener conto degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno, in particolare al fine di incentivare l'ammodernamento dei carri ferroviari merci con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità;</p> <p>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 ;</p> | <p>Si rimanda alla nota illustrativa di cui alla misura 21</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|--|--|---|
| | <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; <p>il tutto secondo la seguente equazione:</p> $R_c + E_{cdp} + E_{fpp} + E_c = C_o + C_a + C_{rc}$ <p>dove:</p> <p>R_c: Gettito dei canoni per il PMdA;</p> <p>E_{cdp}: Contributi statali definiti nei contratti di programma, riferiti ai costi operativi pertinenti alle attività sottostanti i servizi del PMdA;</p> <p>E_{fpp}: Entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, nella misura afferibile alle attività sottostanti i servizi del PMdA ;</p> <p>E_c: Eccedenze provenienti da altre attività commerciali;</p> <p>C_o: Costi operativi, pertinenti ed efficienti, relativi ai servizi del PMdA;</p> <p>C_a : Ammortamenti relativi al valore netto contabile delle attività sottostanti i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi statali;</p> <p>C_{rc}: Remunerazione del capitale relativo al</p> | <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di assicurare che l'esercizio dei servizi del PMdA stesso, in condizioni di efficienza ed al netto delle contribuzioni pubbliche, non costituisca fonte di disequilibrio economico e finanziario del GI; • di evitare un utilizzo improprio dei canoni del PMdA, per finalità di copertura di costi inefficienti o non pertinenti, ovvero di mancati introiti da altre fonti; <p>il tutto secondo la seguente equazione:</p> $R_c + E_{cdp} + E_{fpp} + E_c = C_o + C_a + C_{rc}$ <p>dove:</p> <p>R_c: Gettito dei canoni per il PMdA;</p> <p>E_{cdp}: Contributi statali definiti nei contratti di programma, riferiti ai costi operativi pertinenti alle attività sottostanti i servizi del PMdA;</p> <p>E_{fpp}: Entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, nella misura afferibile alle attività sottostanti i servizi del PMdA ;</p> <p>E_c: Eccedenze provenienti da altre attività commerciali svolte utilizzando il correlato capitale investito del PMdA;</p> <p>C_o: Costi operativi, pertinenti ed efficienti, relativi ai servizi del PMdA;</p> <p>C_a : Ammortamenti relativi al valore netto contabile delle attività sottostanti i servizi del PMdA, determinato al netto dei</p> | <p>L'equilibrio del GI deve essere conseguito sotto il profilo economico e finanziario ai sensi di quanto previsto dall'art 18 comma 1 del Dlgs 112/2015.</p> <p>La modifica si ritiene necessaria, in quanto tutte le componenti di costo sono definite nel documento di consultazione con l'eccezione delle eccedenze sulle attività commerciali, che sono invece qualificate in modo generico. Poiché le eccedenze contribuiscono a remunerare costi operativi su cui calcolare le tariffe, le modalità di imputazione e di calcolo devono essere esplicite.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---|---|--|
| | <p>Capitale Investito Netto sottostante i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi statali.</p> <p>Da essa deriva che:</p> $R_c = \text{Cnt} = [C_o - (E_{cdp} + E_{fpp} + E_c)] + C_a + C_{rc}$ <p>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 <i>Cnt (Efficient total cost)</i> afferenti i relativi servizi, costituiti dalla somma di tre componenti:</p> <p>a) costi operativi pertinenti ed efficientati, come evidenziato nella Misura 10, al netto dei seguenti valori, stabiliti anch'essi nella misura riferibile ai servizi del PMdA: (i) contributi statali definiti nei Contratti di Programma, (ii) entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, (iii) eccedenze provenienti da altre attività commerciali;</p> <p>b) ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti;</p> <p>c) remunerazione del capitale autofinanziato pertinente.</p> <p>La componente di cui alla lettera a) si identifica nei c.d. Opex, mentre le componenti di cui alle lettere b) e c) coincidono con i c.d. Capex.</p> | <p>contributi statali;</p> <p>C_{rc}: Remunerazione del capitale relativo al Capitale Investito Netto sottostante i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi statali.</p> <p>Da essa deriva che:</p> $R_c = C_o - E_{cdp} + E_{fpp} + E_{ec} + C_a + C_{rc}$ <p>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 <i>Cnt (Efficient total cost)</i> afferenti i relativi servizi, costituiti dalla somma di tre quattro componenti:</p> <p>a) costi operativi pertinenti ed efficientati, come evidenziato nella Misura 10, al netto dei seguenti valori, stabiliti anch'essi nella misura riferibile ai servizi del PMdA: (i) contributi statali definiti nei Contratti di Programma, (ii) entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, (iii) eccedenze provenienti da altre attività commerciali;</p> <p>b) ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti;</p> <p>c) remunerazione del capitale autofinanziato pertinente.</p> <p>d) al netto della sommatoria dei valori riferibili ai contributi statali contrattualizzati nei Contratti di Programma, alle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private e alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali svolte utilizzando il correlato capitale investito del PMdA-</p> <p>La componente di cui alla lettera a) si identifica nei c.d. Opex, mentre le componenti di cui alle lettere b) e c) si identificano nei c.d. Capex della coincido con i c.d. Capex.</p> | <p>L'emendamento (eliminazione delle parentesi) si rende necessario al fine di specificare che sia la componente dei costi operativi sia la componente degli ammortamenti e della remunerazione del capitale autofinanziato possa essere nettato della propria quota relativa ai contributi statali, alle entrate non rimborsabili e alle eccedenze.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---------------------|---|--|
| | | <p>La quantificazione della componente E_{cdp}, necessaria per l'equilibrio del settore ferroviario, è definita unitamente alla verifica di sostenibilità del regime tariffario dei vari segmenti di mercato che, ai sensi del D.lgs. 112/2015, deve essere condotta ai fini dell'applicabilità dei coefficienti di maggiorazione a carico delle IF.</p> <p>Il contratto di programma parte servizi deve essere perfezionato prima dell'entrata in vigore del regime tariffario, presentare una durata compatibile con il periodo tariffario (maggiore o uguale) e con una dotazione di risorse atta a garantire, dato il gettito dei canoni determinato a valle della verifica di sostenibilità da parte del mercato, l'equilibrio di cui all'equazione precedente.</p> <p>Il contratto di programma parte investimenti dovrà essere parimenti sottoscritto, prima dell'entrata in vigore del regime tariffario e per un periodo almeno corrispondente allo stesso, considerate le implicazioni del programma di investimenti sullo sviluppo della rete e del traffico.</p> | <p>“Il principio di correlazione ai costi” previsto nello Schema di Atto di Regolazione evidenzia la stretta correlazione tra risorse pubbliche e la quota di costi da recuperare tramite il pedaggio”. Tuttavia i canoni derivanti dall'esercizio del PMdA non dovranno costituire fonte di disequilibrio per i conti del GI, in coerenza anche, con quanto disposto anche nell'art 16 del D.lgs 112/2015.</p> <p>Pertanto al fine di garantire tale equilibrio, si evidenzia come per il Gestore sia fondamentale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la compatibilizzazione tra le tempistiche del periodo tariffario e il periodo di validità di contratti di programma in essere (CdP investimenti 2012-2016; CdP servizi 2012-2015) e prospettici (lo schema di CdP Servizi in discussione ha una durata quinquennale 2016-2020) • la sottoscrizione dei CdP prima dell'avvio del nuovo regime, con <u>copertura integrale</u> dei fabbisogni. • la revisione delle procedure di aggiornamento dei CdP per garantire la coerenza con i nuovi meccanismi regolatori <p>Inoltre emerge che tale misura sembrerebbe non conciliarsi con la verifica di sostenibilità dei vari segmenti di mercato che, ai sensi del D.lgs. 112/2015, deve essere condotta ai fini dell'applicabilità dei coefficienti di maggiorazione. Infatti il perseguimento dell'equilibrio del GI rischierebbe di essere compromesso se, a risorse pubbliche date e al netto di altri proventi, risultasse che uno o più segmenti di mercato non fossero in grado di sopportare il livello di pedaggio necessario a garantire il pieno recupero dei costi totali efficientati.</p> <p>In altri termini prima dell'avvio del nuovo paradigma regolatorio si ritiene indispensabile procedere ad un'armonizzazione tra gli aspetti che incidono sul livello e la disponibilità della contribuzione pubblica (tempistiche di approvazione dei contratti, sincronizzazione durate dei contratti, copertura integrale predefinita e certa).</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|---|--|---|
| Misura 7 Modello regolatorio: costi diretti | <p>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.</p> <p>I Costi diretti relativi all'intera rete sono identificabili secondo la seguente formula:</p> $C_d = C_{nt} - C_{na}$ <p>dove:</p> <p>C_d : Costi diretti: costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario</p> <p>C_{nt}: Costi netti totali efficientati (Efficient total cost) afferenti i servizi del pacchetto minimo di accesso</p> <p>C_{na}: costi, considerati non ammissibili, elencati nell'articolo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909</p> | <p>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.</p> <p>I Costi diretti relativi all'intera rete sono identificabili secondo la seguente formula:</p> $C_d = C_{nt} - C_{nna}$ <p>dove:</p> <p>C_d <i>Costi diretti</i>: costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;</p> <p>C_{nt} costi netti totali efficientati (<i>Efficient total cost</i>) afferenti i servizi del pacchetto minimo di accesso;</p> <p>C_{nna} costi netti considerati non ammissibili, elencati nell'articolo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.</p> | <p>L'emendamento si rende necessario al fine di chiarire che i contributi statali, le entrate non rimborsabili e le eccedenze, vanno a riduzione dei costi non ammissibili.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|--|--|---|
| Misura 8 Modello Regolatorio: tariffa media unitaria | <p>I costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi diretti</i>), 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 $C_{d,t}$, definiti in coerenza con le equazioni di cui alle Misure 6 e 7, secondo la seguente formula:</p> $T_{m,t} = \frac{C_{d,t}}{P_t}$ <p>dove: $T_{m,t}$: Tariffa media unitaria di riferimento, all'anno; $C_{d,t}$: Costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi diretti</i>), all'anno; P_t: Unità di traffico previste per l'anno;</p> <p>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</p> | <p>I costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi diretti</i>), 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 $C_{d,t}$, definiti in coerenza con le equazioni di cui alle Misure 6 e 7, secondo la seguente formula:</p> $T_{m,t} = \frac{C_{d,t}}{P_t}$ <p>dove: $T_{m,t}$: Tariffa media unitaria di riferimento, all'anno; $C_{d,t}$: Costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi diretti</i>), all'anno; P_t: Unità di traffico previste per l'anno;</p> <p>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 una stima delle unità di traffico previste relative al per l'intero 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</p> | <p>Le stime di traffico possono essere effettuate tenendo principalmente conto della pianificazione delle IF e dei soggetti committenti (Regioni nel caso di servizi regionali a committenza pubblica).</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---|---|-------------------|
| | <p>internazionale.</p> <p>Il GI può calcolare i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o ingegneristici dei costi, debitamente testati e verificati, a condizione che possa dimostrare all'Autorità che i costi unitari includono solo i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario e, in particolare, non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (CE) 2015/909</p> | <p>dalle migliori prassi riconosciute a livello internazionale.</p> <p>Il GI può calcolare i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o ingegneristici dei costi, debitamente testati e verificati, a condizione che possa dimostrare all'Autorità che i costi unitari includono solo i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario e, in particolare, non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (CE) 2015/909</p> | |


| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|---|--|--|
| Misura 9 Modello regolatorio: modulazione e tariffaria | <p>Modello Regolatorio: modulazione tariffaria</p> <p>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:</p> $T_{s,t} = T_{m,t} \cdot (K_1 \cdot K_2 \cdot K_{...} \cdot K_n)$ <p>dove:</p> <p>$T_{s,t}$ Tariffa specifica unitaria relativa al segmento di mercato (o ad altre "dimensioni" del servizio), all'anno t ;</p> <p>$T_{m,t}$ Tariffa media unitaria di riferimento, all'anno ;</p> <p>$K_1 \dots K_n$ coefficienti di modulazione del pedaggio.</p> | <p>Modello Regolatorio: modulazione tariffaria</p> <p>A partire dalla tariffa media unitaria di riferimento, il GI dovrà determinare le tariffe unitarie effettive applicate al singolo treno, attraverso opportuni coefficienti di modulazione associati a classi di segmentazione del servizio ai vari segmenti di mercato (o ad altre "dimensioni" del servizio), attraverso l'adozione di opportuni criteri di modulazione, secondo la seguente formula generale:</p> $T_{s,t} = T_{m,t} \cdot (K_1 \cdot K_2 \cdot K_{...} \cdot K_n)$ <p>dove:</p> <p>$T_{s,t}$ Tariffa specifica unitaria relativa al segmento di mercato (o ad altre "dimensioni" del servizio), all'anno ;</p> <p>$T_{m,t}$ Tariffa media unitaria di riferimento, all'anno ;</p> <p>$K_1 \dots K_n$ coefficienti di modulazione del pedaggio.</p> | <p>Non appare chiaro il significato della formula contenuta nella Misura e se in particolare essa si riferisca esclusivamente alla componente A o alla tariffa complessiva, somma di A e B. Nel caso si riferisca al pedaggio complessivo, la formula indicata sembrerebbe non coerente con le formule successive, che prevedono criteri di modulazione differenti a seconda che si tratti della componente A o B, nonché una additività tra le due componenti che qui non viene indicata. Ma in ogni caso, sia che ci si riferisca alla componente A, alla B o ad entrambe, il punto è che non è possibile calcolare il pedaggio di uno specifico segmento di trasporto, quanto piuttosto quello di uno specifico treno, in relazione alle sue caratteristiche in termini di peso e velocità, nonché in relazione alla distribuzione del percorso su classi di rete e fasce orarie differenti.</p> <p>Il pedaggio di uno specifico segmento di trasporto potrà essere calcolata solo a posteriore da un'operazione di media tra i pedaggi dei singoli treni relativi a quel segmento, calcolati applicando i vari coefficienti di modulazione.</p> <p>Se il significato della formula è invece puramente esemplificativo, per indicare la possibile modulazione della tariffa media, è più opportuno rimanere in un ambito discorsivo, senza entrare nel merito di formule che potrebbero non risultare sono coerenti con quanto previsto alle successive misure.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|---|--|--|
| <p>Misura 10 Modello Regolatorio: dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni</p> | <p>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.</p> <p>In particolare:</p> <p>a) Per il calcolo dei Costi operativi così come definiti alla Misura 6 (C_o), il GI assicurerà che il valore annuale dei costi operativi unitari non risulti superiore ai valori calcolati, partendo dalla quantificazione all'anno precedente, secondo il seguente procedimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> calcolo costi operativi unitari all'anno $(t-1)$ $C_{o,u(t-1)} = \frac{C_{o,t-1}}{P_{(t-1)}}$ <ul style="list-style-type: none"> calcolo dinamica dei costi operativi unitari tra anno $(t-1)$ e anno (t) $C_{o,u,t} = C_{o,u(t-1)} * (1 + I_{(t-1)} - X)$ <p>dove:</p> <p>$C_{o,u,t}$ Costo operativo per unità di traffico all'anno t;</p> <p>$C_{o,u,(t-1)}$ Costo operativo per unità di traffico all'anno $(t-1)$;</p> | <p>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.</p> <p>In particolare:</p> <p>a) Per il calcolo dei Costi operativi così come definiti alla Misura 6 (C_o), il GI assicurerà che il valore annuale dei costi operativi complessivi unitari non risulti superiore ai valori calcolati, partendo dalla quantificazione all'anno precedente, secondo il seguente procedimento:</p> $C_{o,t} = C_{o,VAR,u,(n-1)} \cdot (1 + I_{(n)} - X) \cdot P_n + C_{o,FIS,u,(n-1)} \cdot (1 + I_{(n)} - X) \cdot R_n$ <p>in cui</p> $C_{o,VAR,u,(n-1)} = \frac{C_{o,VAR,(n-1)}}{P_{(n-1)}};$ $C_{o,FIS,u,(n-1)} = \frac{C_{o,FIS,(n-1)}}{R_{(n-1)}};$ <p>e</p> $C_{o,(n-1)} = C_{o,VAR,(n-1)} + C_{o,FIS,(n-1)}$ | <p>L'emendamento si rende necessario in quanto, in caso di dinamica dei tassi di inflazione crescente (caso rilevato dai documenti di programmazione economico-finanziaria relativamente al primo periodo regolatorio), si garantisce un obiettivo di costi unitari operativi coerente con l'effettivo andamento dei costi aziendali.</p> <p>Di fatto, l'applicazione del tasso $I_{(n-1)}$ comporterebbe la necessità di un ulteriore efficientamento rispetto all'obiettivo individuato dal tasso X annuo.</p> <p>Si rileva inoltre come i documenti di programmazione economica e finanziaria pubblicati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze coprano, relativamente alle previsioni sull'inflazione, un orizzonte temporale al massimo triennale. Ad esempio, nel momento in cui si scrive, l'ultimo aggiornamento disponibile del DPEF presentato dal Governo in data 10 aprile 2015, stima l'inflazione programmata solamente fino all'anno 2017.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|---|--|---|---|-------------------------------------|-----------------|--|---|-------|------------|------|-------|--|--|--|------|------|--|-------|-------|---|------|------|--|-------|-------|----|------|------|--|-------|-------|----|-----------|------|--|-------|-------|----|-----------|------|--|-------|-------|----|-----------|------|--|-------|-------|----|-----------|------|--|-------|-------|----|-------------|--|--|-------------|-------------|--|
| | <p>$C_o_{(t-1)}$ Costo operativo complessivo all'anno $(t-1)$;</p> <p>P_t Unità di traffico previste per l'anno t;</p> <p>$P_{(t-1)}$ Unità di traffico previste per l'anno $(t-1)$;</p> <p>$I_{(t-1)}$ tasso di inflazione programmata per l'anno risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati all'anno ponte.</p> <p>X obiettivo di tasso di efficientamento annuo;</p> | <p>dove:</p> <p>$C_o_{(n-1)}$ Costo operativo complessivo all'anno $(n-1)$;</p> <p>$C_{o,VAR,(n-1)}$ Parte variabile dei costi operativi complessivi all'anno $(n-1)$ che corrisponde ai costi diretti (C_d) così come definiti nella Misura 7;</p> <p>$C_{o,FIS,(n-1)}$ Parte fissa dei costi operativi complessivi all'anno $(n-1)$;</p> <p>$C_{o,VAR,u,(n-1)}$ Costo variabile unitario all'anno $(n-1)$;</p> <p>$C_{o,FIS,u,(n-1)}$ Costo fisso unitario all'anno $(n-1)$;</p> <p>P_n= Unità di traffico previste per l'anno n;</p> <p>$P_{(n-1)}$= Unità di traffico previste per l'anno $(n-1)$;</p> <p>R_n= Estensione della infrastruttura ferroviaria gestita dal GI in km di binario all'anno n;</p> <p>$R_{(n-1)}$= Estensione della infrastruttura ferroviaria gestita dal GI in km di binario all'anno $(n-1)$;</p> <p>I_n tasso di inflazione programmata per l'anno n risultante dai più recenti documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati;</p> <p>X obiettivo di tasso di efficientamento annuo;</p> | <p>Nella definizione della dinamica dei costi di cui alla misura 10 ci si troverà pertanto per gli anni successivi nella condizione di dover ipotizzare un'inflazione programmata non suffragata da alcun documento "ufficiale".</p> <p>Per una valutazione dell'effetto dell'emendamento si rimanda alla simulazione di seguito riportata:</p> <table><tr><th>Anno</th><th>Tasso di inflazione programmata (*)</th><th>Costi operativi</th><th>C.Operativi + Inflazione (n-1) MISURA 10</th><th>C.Operativi + Inflazione (n) MISURA 10 EMENDATA</th><th>DELTA</th></tr><tr><td>2014 (***)</td><td>0,2%</td><td>2.143</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2015</td><td>0,3%</td><td></td><td>2.147</td><td>2.149</td><td>2</td></tr><tr><td>2016</td><td>1,0%</td><td></td><td>2.154</td><td>2.171</td><td>17</td></tr><tr><td>2017</td><td>1,5%</td><td></td><td>2.175</td><td>2.203</td><td>28</td></tr><tr><td>2018 (**)</td><td>1,5%</td><td></td><td>2.208</td><td>2.237</td><td>29</td></tr><tr><td>2019 (**)</td><td>1,5%</td><td></td><td>2.241</td><td>2.270</td><td>29</td></tr><tr><td>2020 (**)</td><td>1,5%</td><td></td><td>2.275</td><td>2.304</td><td>30</td></tr><tr><td>2021 (**)</td><td>1,5%</td><td></td><td>2.309</td><td>2.339</td><td>30</td></tr><tr><td colspan="2">CAGR</td><td></td><td>1,0%</td><td>1,2%</td><td></td></tr></table> <p>(*) Fonte dati: Documento DEF 2015 dall'anno 2014 al 2017.</p> <p>(**) inflazione programmata ritenuta costante al livello dell'anno 2017</p> <p>(***) al netto del rilascio Fondo MS</p> <p>Sul tema occorre evidenziare che storicamente il tasso di inflazione programmata risulta essere inferiore al tasso di inflazione reale, pertanto è necessario tenere conto in ciascun periodo tariffario quinquennale dello scostamento tra inflazione effettiva ed inflazione programmata per valutare l'effettivo livello di efficienza del GI.</p> <p>Il costo unitario calcolato come rapporto tra costi totali e volumi di traffico complessivi (espressi in treni-km) risulta fortemente condizionato dall'intensità di utilizzo della rete, intesa come rapporto tra volumi (treni-km) ed estensione della rete stessa (km di binario) su cui la capacità di incidere del GI è relativa.</p> | Anno | Tasso di inflazione programmata (*) | Costi operativi | C.Operativi + Inflazione (n-1) MISURA 10 | C.Operativi + Inflazione (n) MISURA 10 EMENDATA | DELTA | 2014 (***) | 0,2% | 2.143 | | | | 2015 | 0,3% | | 2.147 | 2.149 | 2 | 2016 | 1,0% | | 2.154 | 2.171 | 17 | 2017 | 1,5% | | 2.175 | 2.203 | 28 | 2018 (**) | 1,5% | | 2.208 | 2.237 | 29 | 2019 (**) | 1,5% | | 2.241 | 2.270 | 29 | 2020 (**) | 1,5% | | 2.275 | 2.304 | 30 | 2021 (**) | 1,5% | | 2.309 | 2.339 | 30 | CAGR | | | 1,0% | 1,2% | |
| Anno | Tasso di inflazione programmata (*) | Costi operativi | C.Operativi + Inflazione (n-1) MISURA 10 | C.Operativi + Inflazione (n) MISURA 10 EMENDATA | DELTA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 (***) | 0,2% | 2.143 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | 0,3% | | 2.147 | 2.149 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016 | 1,0% | | 2.154 | 2.171 | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2017 | 1,5% | | 2.175 | 2.203 | 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2018 (**) | 1,5% | | 2.208 | 2.237 | 29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2019 (**) | 1,5% | | 2.241 | 2.270 | 29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 (**) | 1,5% | | 2.275 | 2.304 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2021 (**) | 1,5% | | 2.309 | 2.339 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAGR | | | 1,0% | 1,2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---|--|--|
| | <p>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</p> | <p>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</p> <p>-coerente con gli obiettivi di efficientamento</p> | <p>Infatti i volumi sviluppati sulla rete rappresentano una variabile che può essere solo debolmente influenzata del GI. Si pensi in tal senso ad una serie di fattori (scelte di politica dei trasporti, scelte gestionali delle IF, variabili macroeconomiche, cause di forza maggiore) che condizionano la domanda effettiva di utilizzo da parte delle IF (dimensionata a sua volta evidentemente sulla domanda di trasporto ferroviario merci e passeggeri) della "capacità ferroviaria installata", che rappresenta l'offerta infrastrutturale proposta dal GI.</p> <p>In altri termini, il GI controlla, data la rete esercitata, i costi totali ed i costi per km di rete. Il modo con cui tali costi si traducono in costi per treno-km dipende invece essenzialmente dalla produttività della rete, dalla sua intensità d'uso, fattore che è determinato dalla domanda di transiti sulla rete da parte delle IF ma non, salvo il caso di reti congestionate, dai comportamenti del GI.</p> <p>Va inoltre considerato che la struttura di costi del GI è caratterizzata da una rilevante incidenza di costi fissi, pertanto in caso di riduzione dei volumi i costi diminuirebbero in misura meno che proporzionale.</p> <p>Alla luce di tali considerazioni si ritiene che i target di efficientamento debbano essere calcolati sui km di binario per la porzione relativa ai costi fissi e sui treni-Km per la quota riferita ai costi variabili.</p> <p>Nel quadro normativo di settore non è rinvenibile in capo all'ART il potere di fissazione di un tasso di efficientamento dei costi del GI. Il fatto che l'ART sia chiamata a verificare la rispondenza del canone medesimo al principio di orientamento ai costi (art.37, comma 2, lett b) del D.L. 201/2011) oltre a quanto previsto dalla legislazione pertinente (art. 37, comma 6 del D.lgs. 112/2015), non sembra necessariamente presupporre che la stessa ART determini ex ante anche il tasso di efficientamento dei costi del GI.</p> <p>La fissazione di un tasso di efficientamento dei costi non può essere determinato in modo apodittico non verificandone</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | progressivo della gestione. Per il primo periodo tariffario il tasso di efficientamento annuo è fissato dall'Autorità nella misura del 2%. Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---|---|--|
| | <p>coerente con gli obiettivi di efficientamento progressivo della gestione.</p> <p>Per il primo periodo tariffario il tasso di efficientamento annuo è fissato dall'Autorità nella misura del 2%.</p> | <p>Il tasso di efficientamento correlato alla dinamica temporale dei costi definita dal GI sarà verificato dall'Autorità, anche a valle di approfondimenti effettuati con il GI, applicando diverse metodologie sulla base delle best practice e prassi regolatorie internazionali.</p> <p>La valutazione dei livelli di efficientamento terrà in considerazione gli eventuali cambiamenti normativi di settore ed altre eventuali cause straordinarie o di modifica di perimetro di attività che possono rendere non omogeneo il confronto temporale dei costi. Si terrà inoltre conto degli scostamenti tra inflazione programmata ed inflazione reale.</p> <p>Eventuali maggiori costi rilevati rispetto all'obiettivo di tasso di efficientamento non imputabili al GI ma a cambiamenti normativi di settore, ad altre cause straordinarie o a scostamenti tra inflazione programmata ed inflazione reale, dovranno essere imputati quale posta figurativa a credito da includere nei costi ammessi nei successivi periodi regolatori a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economica e finanziaria del GI. Le descritte variazioni dovranno essere ricomprese nella componente D del pedaggio ai sensi della misura 22.</p> | <p>l'effettiva sostenibilità per il Gestore.</p> <p>L'efficientamento conseguibile deve essere ragionevole e deve essere calcolato tenendo presente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RFI ha efficientato in modo significativo i propri costi operativi negli anni passati • i costi operativi unitari di RFI sono inferiori ai valori analoghi della media dei principali gestori delle infrastrutture ferroviarie in Europa • la teoria economica e le evidenze empiriche mostrano che gli efficientamenti conseguenti ad aumenti della produttività si riducono nel tempo (la produttività marginale è decrescente) <p>Proprio alla luce di quanto già realizzato, le dinamiche di efficientamento per i prossimi anni vanno attentamente valutate per verificarne l'effettiva attuabilità.</p> <p>Inoltre rispetto al meccanismo proposto dallo Schema di Atto di regolazione in consultazione si ritiene che il confronto dei costi annuali debba essere operato a perimetro costante in termini di attività e tenendo conto degli impatti che la normativa di settore ed altri fattori straordinari possono determinare, ciò al fine da effettuare un confronto omogeneo.</p> <p>Si ritiene pertanto che il GI debba essere misurato sulla porzione di costi da esso effettivamente "controllabili".</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---------------------|---|---|
| | | <p>Ala fine del periodo tariffario vigente sarà operato un confronto tra i costi operativi previsti ed i costi operativi effettivamente consuntivati dal GI nell'ultimo anno del periodo medesimo.</p> <p>Qualora dal confronto emergesse un maggior livello di efficienza conseguito dal GI rispetto alle dinamiche preventivate, i costi operativi alla base della dinamica temporale del successivo periodo tariffario saranno pari ai costi operativi previsti alla fine del precedente periodo tariffario diminuiti del 50% del maggior recupero di produttività conseguito nel precedente periodo tariffario.</p> <p>b) Il valore delle immobilizzazioni autofinanziate, parametro di riferimento</p> | <p>Nota illustrativa</p> <p>Si propone di applicare per la determinazione dei costi operativi riconosciuti, il criterio del cosiddetto <i>profit sharing</i> di fine periodo, riconoscendo alle IF per il periodo regolatorio successivo il 50% dei maggiori recuperi di produttività realizzati nel corso del precedente periodo regolatorio.</p> <p>Il meccanismo del profit sharing incentiva il GI a incrementare il proprio livello di efficienza in tutti gli anni del periodo tariffario – inclusi gli ultimi – in quanto gli viene riconosciuto, per tutto il periodo regolatorio successivo, il 50% dei maggiori recuperi di produttività realizzati nell'ultimo anno del periodo regolatorio antecedente. Il restante 50%, invece, va a beneficio delle IF, attraverso tariffe più basse.</p> <p>Si ricorda che in Italia siffatto meccanismo di profit sharing è ampiamente utilizzato dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas e il Servizio Idrico nei settori energetici (energia elettrica e gas), oltre che essere disciplinato nel Contratto di Programma tra Aeroporti di Roma ed Enac</p> <p>Il meccanismo è raffigurato nel grafico successivo.</p>  <p>Il diagramma, intitolato "Profit sharing", illustra il meccanismo di riduzione dei costi operativi riconosciuti. L'asse orizzontale rappresenta il tempo, con due periodi: "periodo n-1" e "periodo n". L'asse verticale rappresenta i costi. Una linea blu, etichettata "costo riconosciuto", parte da un punto sull'asse verticale etichettato $1 - rpi - X$ e si inclina verso il basso. Una linea rossa tratteggiata, etichettata "costo effettivo", parte dallo stesso punto e si inclina più ripidamente verso il basso. Una linea verde verticale, etichettata "quota consumatori", si estende dal punto di intersezione delle due linee nel periodo n-1 fino al periodo n. Una linea blu orizzontale, etichettata "quota impresa", si estende dal punto di intersezione delle due linee nel periodo n-1 fino al periodo n. La quota dei consumatori è la parte superiore della quota totale, mentre la quota dell'impresa è la parte inferiore.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | per il calcolo degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito, Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---|---|-------------------|
| | <p>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:</p> <p>dove: Immobilizzazioni autofinanziate al 1 gennaio dell'anno ;</p> <p>Immobilizzazioni autofinanziate al 1 gennaio dell'anno ; Lavorazioni in corso che sono entrate in esercizio nel corso dell'anno ; Altre immobilizzazioni che sono entrate in esercizio nel corso dell'anno ; Ammortamenti contabilizzati nel corso dell'anno ; Rettifiche (incrementi e/o decrementi di valore delle immobilizzazioni) registrate nel corso dell'anno</p> | <p>quantificato all'anno base al netto di tutte le componenti segnalate nelle precedenti equazioni, dovrà evolversi, in linea generale, secondo la seguente dinamica:</p> <p>dove: Immobilizzazioni autofinanziate al 1 gennaio dell'anno ;</p> <p>Immobilizzazioni autofinanziate al 1 gennaio dell'anno ; Lavorazioni in corso che sono entrate in esercizio nel corso dell'anno ; Altre immobilizzazioni che sono entrate in esercizio nel corso dell'anno ; Ammortamenti contabilizzati nel corso dell'anno ; Rettifiche (incrementi e/o decrementi di valore delle immobilizzazioni) registrate nel corso dell'anno</p> | |

PROPOSTA EMENDAMENTI

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|------------------|---|--|---|
| Misura 16 | <p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i Costi Diretti, il GI dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni determinato con le seguenti modalità:</p> <p>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</p> <p>.....<i>omissis</i></p> | <p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i Costi Diretti, il GI dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni determinato con le seguenti modalità:</p> <p>a) il valore netto contabile è rappresentato dai valori di costo su base storica, aumentati da eventuali incrementi (tra cui migliorie e manutenzioni di natura straordinaria) o diminuiti per perdite di valori, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti, ed al netto delle quote di ammortamento;</p> <p>.....<i>omissis</i></p> | <p>L'emendamento si rende necessario al fine di individuare inequivocabilmente i valori netti contabili di riferimento delle immobilizzazioni relative all'anno base del periodo tariffario, per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli Efficient Total Cost.</p> <p>Gli elementi quantitativi per la stima dell'impatto dell'emendamento sono illustrati di seguito.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-----------|---|--|--|
| Misura 16 | <p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i Costi Diretti, il GI dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni determinato con le seguenti modalità:</p> <p>a)</p> <p>.....<i>omissis</i></p> <p>f) il costo di acquisto o di produzione non potrà invece ricomprendere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le spese incrementative, non ancora effettivamente sostenute, che concorrono alla produzione complessivamente prevista (comprendenti quindi anche i futuri ampliamenti o sviluppi) e quelle relative ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente (cioè le manutenzioni straordinarie), previste da effettuare (sulla base di motivate stime) lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti; <p>.....<i>omissis</i></p> <p>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.</p> | <p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i Costi Diretti, il GI dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni determinato con le seguenti modalità:</p> <p>a)</p> <p>.....<i>omissis</i></p> <p>f) il costo di acquisto o di produzione non potrà invece ricomprendere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le spese incrementative, non ancora effettivamente sostenute, che concorrono alla produzione complessivamente prevista (comprendenti quindi anche i futuri ampliamenti o sviluppi) e quelle relative ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente (cioè le manutenzioni straordinarie), previste da effettuare (sulla base di motivate stime) lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti; <p>.....<i>omissis</i></p> <p>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.</p> <p>Il Valore Netto contabile ai fini della determinazione delle quote di ammortamento, deve essere :</p> <ol style="list-style-type: none"> Incrementato del valore dei Lavori in Corso relativi a spese incrementative effettivamente sostenute relative a migliorie e manutenzioni di natura straordinaria al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti. Ridotto del Valore residuo dell'infrastruttura al termine della concessione. | <p>L'emendamento si rende necessario al fine di individuare inequivocabilmente il valore in base al quale determinare la quota di ammortamento.</p> <p>Gli elementi quantitativi per la stima dell'impatto dell'emendamento sono illustrati di seguito.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|-------------------------|---|--|---|
| <p>Misura 17</p> | <p>Per l’allocazione e l’ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i Costi Diretti, le quote di ammortamento dovranno continuare ad essere determinate da parte del GI, nel rispetto delle norme vigenti e dai principi contabili IAS adottati, con il meccanismo delle quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km.</p> <p>Le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione dovranno essere computate sulla base delle disposizioni del D.M. 23/07/2007 del M.E.F., fatta eccezione per gli incrementi di produzione correlati alle spese descritte alla lettera f) della precedente Misura 16, che andranno dedotti dal totale.</p> <p>Gli ammortamenti afferenti il valore netto contabile delle immobilizzazioni descritte alla lettera f) della precedente Misura 16, dovranno essere evidenziati separatamente e costituiranno una voce di costo esterna agli <i>Efficient Total Cost</i> (e di conseguenza anche ai <i>Costi Diretti</i>), denominata “Costi a lungo termine”.</p> | <p>Per l’allocazione e l’ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti gli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) i Costi Diretti, le quote di ammortamento dovranno continuare ad essere determinate da parte del GI, nel rispetto delle norme vigenti e dai principi contabili IAS adottati, con il meccanismo delle quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km.</p> <p>Le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione dovranno essere computate sulla base delle disposizioni del D.M. 23/07/2007 del M.E.F., fatta eccezione per gli incrementi di produzione correlati alle spese descritte alla lettera f) della precedente Misura 16, che andranno dedotti dal totale.</p> <p>Gli ammortamenti afferenti il valore netto contabile delle immobilizzazioni descritte alla lettera f) della precedente Misura 16, dovranno essere evidenziati separatamente e costituiranno una voce di costo esterna agli <i>Efficient Total Cost</i> (e di conseguenza anche ai <i>Costi Diretti</i>), denominata “Costi a lungo termine”.</p> | <p>L’emendamento si rende necessario al fine di individuare inequivocabilmente il valore in base al quale determinare la quota di ammortamento.</p> <p>Gli elementi quantitativi per la stima dell’impatto dell’emendamento sono illustrati di seguito.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|--|---|--|
| Misura 20 Risk free | <p>.....<i>omissis</i> Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito (rd) è pari alla somma del tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio - risk free rate (rfr) - e del premio al debito (pd).</p> <p>Il rendimento di attività prive di rischio 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.<i>omissis</i></p> | <p>.....<i>omissis</i> Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito (rd) è pari alla somma del tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio - risk free rate (rfr) - e del premio al debito (pd).</p> <p>Il rendimento di attività prive di rischio verrà ricavato come media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, benchmark rilevato dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 36 mesi coincidenti con precedenti l'Anno base (incluso) di ciascun periodo tariffario.<i>omissis</i></p> | <p>Proponiamo di allungare almeno fino ad un periodo di 3 anni (36mesi) il periodo in relazione al quale viene calcolato il tasso medio del titolo <i>benchmark</i> per attenuare gli effetti di situazioni contingenti di mercato pur nell'ottica prospettica di tale valutazione.</p> <p>A nostro avviso infatti una riflessione relativa alla metodologia di calcolo per il (r_{fr}) deve essere condotta con riferimento alla “... <i>media aritmetica dei rendimenti ... con riferimento ai 12 mesi coincidenti con l'Anno base di ciascun periodo tariffario</i>”.</p> <p>Tale arco temporale di riferimento non sembra idoneo a fotografare storicamente e statisticamente la forte volatilità presente sui mercati dei titoli governativi quale evidentemente registrata per i titoli italiani nel corso degli ultimi anni: conseguenza di ciò sarebbe quella si trasferire sul settore regolato un grado di incertezza non compatibile con l'orizzonte su cui si muovono la pianificazione degli interventi, la durata della tariffa e la provvista di capitali.</p> <p>Si riporta di seguito una tabella contenente il rendimento dei BTP per scadenze a 10 anni (formula ART) così come pubblicati dalla Banca d'Italia:</p> |

| | | | <table><tr><th>Media dei rendimenti giornalieri</th><th>BTP 10 anni benchmark</th></tr><tr><td>Anno base (2014)</td><td>2,89%</td></tr><tr><td>ultimi 2 anni</td><td>3,60%</td></tr><tr><td>ultimi 3 anni</td><td>4,24%</td></tr><tr><td>ultimi 5 anni</td><td>4,45%</td></tr></table> | Media dei rendimenti giornalieri | BTP 10 anni benchmark | Anno base (2014) | 2,89% | ultimi 2 anni | 3,60% | ultimi 3 anni | 4,24% | ultimi 5 anni | 4,45% |
|-------------------------------------|---|--|--|-------------------------------------|--------------------------|------------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|
| Media dei rendimenti giornalieri | BTP 10 anni benchmark | | | | | | | | | | | | |
| Anno base (2014) | 2,89% | | | | | | | | | | | | |
| ultimi 2 anni | 3,60% | | | | | | | | | | | | |
| ultimi 3 anni | 4,24% | | | | | | | | | | | | |
| ultimi 5 anni | 4,45% | | | | | | | | | | | | |
| Misura 20 BETA |omissis Il coefficiente (equity beta) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne segue che il 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, |omissis Il coefficiente (equity beta) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne segue che il 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 | <p>Rispetto al valore assegnato dall'autorità (0,68) proponiamo una modesta revisione al rialzo (0,83) come ricavabile dalla media aritmetica semplice del paniere di GI/Aziende ferroviarie indicate dall' ART.</p> <p>Tale modifica riconosce comunque al business di RFI una correlazione inferiore a quella media del mercato azionario nel suo complesso ma maggiormente in linea con quella dei peers ferroviari internazionali citati dalla stessa ART.</p> <p>Riportiamo di seguito il valore del β_e per ciascuna delle singole società prese a riferimento dall'ART così come risultanti dal provider di dati finanziari Bloomberg :</p> <ul style="list-style-type: none">• SNAM : 0,67• Terna: 0,64• West Japan Railways : 0,72• Central Japan Railways : 1,22• Est Japan Railways : 0,83• <p>Inoltre riportiamo il valore del β_e relativo a ulteriori due vettori</p> | | | | | | | | | | |

| | fissa convenzionalmente tale parametro pari a 0,68 <i>omissis</i> | parametro pari a 0,68 0,83 <i>omissis</i> | comparabili: <ul style="list-style-type: none">• <i>The Office of Rail and Road (ORR)</i> indica un θ_e pari a 1• <i>DB Infrastructure</i> bilancio 2014 θ_e 0,54 (<i>levered</i>) e 0,75 (<i>unlevered</i>) (bilancio 2013: 0,55 e 1,13 rispettivamente) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---------------|-----------------|------------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-----------------|----------|-----------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|---------|-----|------|------|-------|-------|------|--------|------|---------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|--------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|---------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|---------|-----|-----|-----|------|-------|------|-------|------|--------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|----------|-----|-----|-----|------|-------|------|-------|------|---------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|-------|-----|-----|-----|------|-------|------|-------|------|-------|-----|-----|-----|------|-------|------|-------|------|-----------------|-----|-----|-----|------|-------|------|-------|------|-------------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|--------|-----|-----|-----|------|-------|------|-------|------|----------|-----|-----|-----|------|-------|------|-------|------|--------------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|-------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|--------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|-------------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|----------------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|---------------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|--------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|--------------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|-------|-----|-----|-----|------|-------|------|------|------|
| Misura 20 Premio di rischio per equity | L'Autorità fissa inoltre per l' (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 (<i>Credit Suisse Yearbook 2014</i>), basato sull'approccio delle serie storiche, nonché coerente con il valore dell' stimato per l'Italia dallo studio di Fernandez, Aguierramalhoa e Corres ("Market Risk Premium | L'Autorità fissa inoltre per l' (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% 8,66% , 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' stimato per l'Italia dallo studio di Fernandez, Aguierramalhoa e Corres ("Market Risk Premium | L'ART fissa il valore dell' <i>erp</i> ad una misura pari al 5% e riporta quali fonti: <ul style="list-style-type: none">- <i>studio di Dimson, Marsh, Staunton e Wilmot (Credit Suisse Yearbook 2014)</i> <div><table><caption>Table 10: Worldwide risk premiums relative to bonds, 1900-2013</caption><thead><tr><th>Country</th><th>Geometric mean%</th><th>Arithmetic mean%</th><th>Standard error%</th><th>Standard dev%</th><th>Minimum return%</th><th>Min year</th><th>Maximum return%</th><th>Max year</th></tr></thead><tbody><tr><td>Australia</td><td>5.7</td><td>7.6</td><td>1.9</td><td>20.0</td><td>-53.4</td><td>2008</td><td>66.3</td><td>1980</td></tr><tr><td>Austria</td><td>2.9</td><td>22.0</td><td>14.6</td><td>154.1</td><td>-81.1</td><td>1924</td><td>1571.8</td><td>1945</td></tr><tr><td>Belgium</td><td>2.4</td><td>4.5</td><td>2.0</td><td>21.1</td><td>-53.8</td><td>2008</td><td>80.1</td><td>1940</td></tr><tr><td>Canada</td><td>3.5</td><td>5.2</td><td>1.7</td><td>18.3</td><td>-40.7</td><td>2008</td><td>48.6</td><td>1950</td></tr><tr><td>Denmark</td><td>2.1</td><td>3.6</td><td>1.7</td><td>17.9</td><td>-54.3</td><td>2008</td><td>74.9</td><td>1972</td></tr><tr><td>Finland</td><td>5.3</td><td>8.9</td><td>2.8</td><td>30.2</td><td>-55.4</td><td>2008</td><td>173.1</td><td>1999</td></tr><tr><td>France</td><td>3.2</td><td>5.5</td><td>2.1</td><td>22.8</td><td>-49.2</td><td>2008</td><td>84.3</td><td>1946</td></tr><tr><td>Germany*</td><td>5.3</td><td>8.7</td><td>2.7</td><td>28.6</td><td>-51.5</td><td>2008</td><td>116.6</td><td>1949</td></tr><tr><td>Ireland</td><td>2.6</td><td>4.6</td><td>1.8</td><td>19.7</td><td>-66.9</td><td>2008</td><td>83.2</td><td>1972</td></tr><tr><td>Italy</td><td>3.4</td><td>6.8</td><td>2.8</td><td>29.5</td><td>-48.1</td><td>2008</td><td>152.2</td><td>1946</td></tr><tr><td>Japan</td><td>5.1</td><td>9.2</td><td>3.1</td><td>32.7</td><td>-45.2</td><td>2008</td><td>193.0</td><td>1948</td></tr><tr><td>The Netherlands</td><td>3.4</td><td>5.7</td><td>2.1</td><td>22.3</td><td>-56.4</td><td>2008</td><td>107.6</td><td>1940</td></tr><tr><td>New Zealand</td><td>3.9</td><td>5.5</td><td>1.7</td><td>18.0</td><td>-59.7</td><td>1987</td><td>72.7</td><td>1983</td></tr><tr><td>Norway</td><td>2.4</td><td>5.4</td><td>2.6</td><td>27.8</td><td>-57.8</td><td>2008</td><td>192.1</td><td>1979</td></tr><tr><td>Portugal</td><td>3.0</td><td>7.7</td><td>3.1</td><td>33.1</td><td>-71.9</td><td>1978</td><td>142.9</td><td>1980</td></tr><tr><td>South Africa</td><td>5.4</td><td>7.2</td><td>1.8</td><td>19.6</td><td>-36.1</td><td>2008</td><td>70.9</td><td>1979</td></tr><tr><td>Spain</td><td>2.2</td><td>4.2</td><td>1.9</td><td>20.8</td><td>-43.7</td><td>2008</td><td>69.1</td><td>1986</td></tr><tr><td>Sweden</td><td>3.1</td><td>5.4</td><td>2.0</td><td>21.5</td><td>-49.5</td><td>2008</td><td>84.3</td><td>1999</td></tr><tr><td>Switzerland</td><td>2.1</td><td>3.7</td><td>1.6</td><td>17.6</td><td>-41.3</td><td>2008</td><td>51.9</td><td>1985</td></tr><tr><td>United Kingdom</td><td>3.9</td><td>5.2</td><td>1.6</td><td>17.2</td><td>-38.4</td><td>2008</td><td>80.8</td><td>1975</td></tr><tr><td>United States</td><td>4.5</td><td>6.6</td><td>1.9</td><td>20.8</td><td>-50.1</td><td>2008</td><td>57.2</td><td>1933</td></tr><tr><td>Europe</td><td>3.3</td><td>4.6</td><td>1.5</td><td>16.1</td><td>-48.0</td><td>2008</td><td>53.6</td><td>1923</td></tr><tr><td>World ex-USA</td><td>2.9</td><td>4.0</td><td>1.4</td><td>14.7</td><td>-48.0</td><td>2008</td><td>35.8</td><td>1999</td></tr><tr><td>World</td><td>3.3</td><td>4.6</td><td>1.5</td><td>15.5</td><td>-48.2</td><td>2008</td><td>37.5</td><td>1958</td></tr></tbody></table></div> <p>La ricerca di Credit Suisse fa emergere aspetti di doverosa riflessione circa le risultanze della misura di <i>erp</i> sintetizzate dalla tabella sopra riportata.</p> | Country | Geometric mean% | Arithmetic mean% | Standard error% | Standard dev% | Minimum return% | Min year | Maximum return% | Max year | Australia | 5.7 | 7.6 | 1.9 | 20.0 | -53.4 | 2008 | 66.3 | 1980 | Austria | 2.9 | 22.0 | 14.6 | 154.1 | -81.1 | 1924 | 1571.8 | 1945 | Belgium | 2.4 | 4.5 | 2.0 | 21.1 | -53.8 | 2008 | 80.1 | 1940 | Canada | 3.5 | 5.2 | 1.7 | 18.3 | -40.7 | 2008 | 48.6 | 1950 | Denmark | 2.1 | 3.6 | 1.7 | 17.9 | -54.3 | 2008 | 74.9 | 1972 | Finland | 5.3 | 8.9 | 2.8 | 30.2 | -55.4 | 2008 | 173.1 | 1999 | France | 3.2 | 5.5 | 2.1 | 22.8 | -49.2 | 2008 | 84.3 | 1946 | Germany* | 5.3 | 8.7 | 2.7 | 28.6 | -51.5 | 2008 | 116.6 | 1949 | Ireland | 2.6 | 4.6 | 1.8 | 19.7 | -66.9 | 2008 | 83.2 | 1972 | Italy | 3.4 | 6.8 | 2.8 | 29.5 | -48.1 | 2008 | 152.2 | 1946 | Japan | 5.1 | 9.2 | 3.1 | 32.7 | -45.2 | 2008 | 193.0 | 1948 | The Netherlands | 3.4 | 5.7 | 2.1 | 22.3 | -56.4 | 2008 | 107.6 | 1940 | New Zealand | 3.9 | 5.5 | 1.7 | 18.0 | -59.7 | 1987 | 72.7 | 1983 | Norway | 2.4 | 5.4 | 2.6 | 27.8 | -57.8 | 2008 | 192.1 | 1979 | Portugal | 3.0 | 7.7 | 3.1 | 33.1 | -71.9 | 1978 | 142.9 | 1980 | South Africa | 5.4 | 7.2 | 1.8 | 19.6 | -36.1 | 2008 | 70.9 | 1979 | Spain | 2.2 | 4.2 | 1.9 | 20.8 | -43.7 | 2008 | 69.1 | 1986 | Sweden | 3.1 | 5.4 | 2.0 | 21.5 | -49.5 | 2008 | 84.3 | 1999 | Switzerland | 2.1 | 3.7 | 1.6 | 17.6 | -41.3 | 2008 | 51.9 | 1985 | United Kingdom | 3.9 | 5.2 | 1.6 | 17.2 | -38.4 | 2008 | 80.8 | 1975 | United States | 4.5 | 6.6 | 1.9 | 20.8 | -50.1 | 2008 | 57.2 | 1933 | Europe | 3.3 | 4.6 | 1.5 | 16.1 | -48.0 | 2008 | 53.6 | 1923 | World ex-USA | 2.9 | 4.0 | 1.4 | 14.7 | -48.0 | 2008 | 35.8 | 1999 | World | 3.3 | 4.6 | 1.5 | 15.5 | -48.2 | 2008 | 37.5 | 1958 |
| Country | Geometric mean% | Arithmetic mean% | Standard error% | Standard dev% | Minimum return% | Min year | Maximum return% | Max year | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Australia | 5.7 | 7.6 | 1.9 | 20.0 | -53.4 | 2008 | 66.3 | 1980 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Austria | 2.9 | 22.0 | 14.6 | 154.1 | -81.1 | 1924 | 1571.8 | 1945 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Belgium | 2.4 | 4.5 | 2.0 | 21.1 | -53.8 | 2008 | 80.1 | 1940 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Canada | 3.5 | 5.2 | 1.7 | 18.3 | -40.7 | 2008 | 48.6 | 1950 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Denmark | 2.1 | 3.6 | 1.7 | 17.9 | -54.3 | 2008 | 74.9 | 1972 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finland | 5.3 | 8.9 | 2.8 | 30.2 | -55.4 | 2008 | 173.1 | 1999 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| France | 3.2 | 5.5 | 2.1 | 22.8 | -49.2 | 2008 | 84.3 | 1946 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Germany* | 5.3 | 8.7 | 2.7 | 28.6 | -51.5 | 2008 | 116.6 | 1949 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ireland | 2.6 | 4.6 | 1.8 | 19.7 | -66.9 | 2008 | 83.2 | 1972 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Italy | 3.4 | 6.8 | 2.8 | 29.5 | -48.1 | 2008 | 152.2 | 1946 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Japan | 5.1 | 9.2 | 3.1 | 32.7 | -45.2 | 2008 | 193.0 | 1948 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| The Netherlands | 3.4 | 5.7 | 2.1 | 22.3 | -56.4 | 2008 | 107.6 | 1940 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| New Zealand | 3.9 | 5.5 | 1.7 | 18.0 | -59.7 | 1987 | 72.7 | 1983 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Norway | 2.4 | 5.4 | 2.6 | 27.8 | -57.8 | 2008 | 192.1 | 1979 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Portugal | 3.0 | 7.7 | 3.1 | 33.1 | -71.9 | 1978 | 142.9 | 1980 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| South Africa | 5.4 | 7.2 | 1.8 | 19.6 | -36.1 | 2008 | 70.9 | 1979 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spain | 2.2 | 4.2 | 1.9 | 20.8 | -43.7 | 2008 | 69.1 | 1986 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sweden | 3.1 | 5.4 | 2.0 | 21.5 | -49.5 | 2008 | 84.3 | 1999 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Switzerland | 2.1 | 3.7 | 1.6 | 17.6 | -41.3 | 2008 | 51.9 | 1985 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| United Kingdom | 3.9 | 5.2 | 1.6 | 17.2 | -38.4 | 2008 | 80.8 | 1975 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| United States | 4.5 | 6.6 | 1.9 | 20.8 | -50.1 | 2008 | 57.2 | 1933 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Europe | 3.3 | 4.6 | 1.5 | 16.1 | -48.0 | 2008 | 53.6 | 1923 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| World ex-USA | 2.9 | 4.0 | 1.4 | 14.7 | -48.0 | 2008 | 35.8 | 1999 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| World | 3.3 | 4.6 | 1.5 | 15.5 | -48.2 | 2008 | 37.5 | 1958 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

La ricerca di Credit Suisse fa emergere aspetti di doverosa riflessione circa le risultanze della misura di *erp* sintetizzate dalla tabella sopra riportata.

| | | | |
|--|--|--|---|
| | <p>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.</p> | <p>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. viene ricavato dalla più recente valutazione dell'<i>equity risk premium</i> da parte del professor Damodaran pubblicamente disponibile alla seguente pagina internet: http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/</p> | <p>La misura dell'<i>erp</i> quale calcolata per la Germania risulta superiore a quella dell'Italia ed in tal senso in evidente contrasto con la percezione non solo degli operatori del mercato finanziario, ma anche del pensare comune: la misura indicata dall'ART (5%) risulterebbe in questo senso inferiore al valore più basso applicabile alla Germania (5,3%).</p> <p>Tralasciando per un momento eventuali riflessioni sulla preferenza tra le medie aritmetiche e geometriche, ci preme significare invece come l'analisi dei dati presenta valori medi del rischio associabili all'Europa nel suo complesso di gran lunga inferiori (min 3,3% max 4,6%) a quelli della Germania a nostro avviso risentendo dei tassi <i>risk free</i> governativi che nell'arco temporale di riferimento hanno presentato ampia volatilità e quindi influenzato la misura finale dell'<i>erp</i>.</p> <p>- <i>survey di Fernandez, Aguierramalloa e Corres (“Market Risk Premium used in 82 countries in 2012: a survey with 7,192 answers”, Nov. 2013).</i></p> <p>Tale ricerca rappresenta una <i>survey</i> (quindi un'indagine che, per quanto più o meno ben condotta, presenta chiare caratteristiche soggettive associate agli intervistati) proposta a 7.192 soggetti di natura molto diversa (Professori/Analisti/Corporate/Società finanziarie) che forniscono risposte sulla base di input diversi e dalle quali si evince una fortissima varietà di fonti di riferimento. Il campione ampio di soggetti destinatari della <i>survey</i> (7.192) appare peraltro fortemente ridimensionato nel caso dell'Italia quando si rileva che <u>solo 120 risposte</u> sono effettivamente pervenute per il valore</p> |
|--|--|--|---|

dell'*equity risk premium* associabile all'Italia: da tale semplice osservazione si deve derivare il fatto che il campione risulta statisticamente poco significativo se comparato banalmente al numero delle risposte ricevute per paesi quali gli Stati Uniti (2.223 risposte), la Germania (281) o addirittura la Spagna (958) paese d'origine del centro di ricerca autore del *paper*. Di seguito si riporta il dettaglio:

Market risk premium (%) used for 53 countries in 2012 by professors, analysts and managers of companies and financial companies

| | Average | | | | Standard deviation | | | | Number of answers | | | |
|----------------|---------|------|------|-------|--------------------|------|------|-------|-------------------|------|------|-------|
| | Prof | Anal | Comp | FINCO | Prof | Anal | Comp | FINCO | Prof | Anal | Comp | FINCO |
| United States | 5.6 | 5.0 | 5.5 | 5.6 | 1.6 | 1.1 | 1.6 | 1.9 | 751 | 314 | 781 | 377 |
| Spain | 5.7 | 5.6 | 6.3 | 5.9 | 1.2 | 1.2 | 1.9 | 1.5 | 102 | 262 | 393 | 201 |
| Germany | 5.7 | 5.5 | 5.1 | 5.2 | 1.8 | 1.4 | 2.2 | 2.2 | 61 | 66 | 83 | 71 |
| United Kingdom | 5.6 | 5.4 | 5.3 | 5.8 | 3.1 | 1.7 | 1.3 | 1.3 | 35 | 67 | 49 | 20 |
| Italy | 5.8 | 5.9 | 5.6 | 5.2 | 1.4 | 1.3 | 1.6 | 1.5 | 34 | 33 | 24 | 29 |
| Canada | 5.4 | 5.9 | 5.4 | 5.1 | 1.4 | 1.5 | 1.2 | 0.9 | 30 | 13 | 29 | 22 |

(Fonte: *Market Risk Premium used in 82 countries in 2012: a survey with 7,192 answers*)

Per quanto riguarda la posizione del GI, la prassi degli investitori finanziari deve essere portata alla massima attenzione quando la materia è costituita dalle aspettative di rendimento ricavabili dall'osservazione dei prezzi di mercato/*rating* degli strumenti finanziari utilizzati per misurare analiticamente le varie componenti di rendimento associate ai diversi profili di rischio impliciti nell'*equity risk premium*. In tal senso la proposta di RFI è quella di adottare un approccio maggiormente vicino agli standard di mercato ed a tale proposito riteniamo validi i modelli utilizzati dal Prof. *Damodaran* e le banche dati ricavabili dal miglior provider mondiale di dati finanziari (*Bloomberg*).

Le metodologie basate su valori di mercato sopra citate a nostro

| | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--|---|--|---------------------------------------|-------|-----------|-------|-----------|--------|
| | | | <p>avviso rispondono meglio all'esigenza di trasparenza dell'impianto metodologico (filo conduttore di tutta l'architettura tariffaria proposta) slegandolo da valutazioni innegabilmente soggettive (cfr. <i>survey</i>) e, così facendo, risultano maggiormente rappresentative dei valori effettivamente "prezzati" dagli operatori del mercato.</p> <p><u>Le differenti metodologie prese in rassegna hanno evidenziato per l'erp relativo all'Italia scostamenti compresi tra i 366 ed i 680 punti base.</u></p> <table><tr><td>Autorità di Regolazione dei Trasporti</td><td>5,00%</td></tr><tr><td>Damodaran</td><td>8,66%</td></tr><tr><td>Bloomberg</td><td>11,80%</td></tr></table> <p>La modifica proposta è volta all'inserimento nel calcolo del CAPM, e di conseguenza nel WACC, del valore dell' <i>equity risk premium</i> ricavato dal prof. <i>Damodaran</i> che da anni rappresenta un <i>benchmark</i> per l'intera comunità finanziaria internazionale.</p> | Autorità di Regolazione dei Trasporti | 5,00% | Damodaran | 8,66% | Bloomberg | 11,80% |
| Autorità di Regolazione dei Trasporti | 5,00% | | | | | | | | |
| Damodaran | 8,66% | | | | | | | | |
| Bloomberg | 11,80% | | | | | | | | |
| MISURA 20 Premio di debito | E' ammesso il premio sul debito (), 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 | E' ammesso il premio sul debito (), nel limite massimo di 2 punti percentuali; l'Autorità si riserva comunque di avviare verifiche in merito con particolare riferimento al debito finanziario formatosi in anni | Il calcolo del premio al debito così come proposto dal documento dell'ART, presenta il limite tecnico di utilizzare il periodo di riferimento per i calcoli limitatamente all'anno base 2014, esercizio nel quale il GI non ha assunto alcuna nuova operazione. Le integrazioni in tal senso apportate al testo hanno l'obiettivo di condurre una necessaria riflessione sul costo del debito formatosi in numerosi anni precedenti. A proposito del medesimo argomento | | | | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>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 .</p> <p>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 simili di rating (nel medesimo periodo).</p> <p>Saranno considerati inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). | <p>precedenti all'Anno base e per il quale la misura prospettica del premio al debito dovrà necessariamente tenere conto delle condizioni alle quali tali operazioni sono state effettivamente realizzate. 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 .</p> <p>Nella costruzione del premio al debito potrà tenersi conto di condizioni specifiche ed oggettive di accesso al credito del GI espresse dal rating ad esso assegnato o, in caso di GI sprovvisto di rating, quello assegnato alla Capogruppo (valore medio ultimi 12 mesi) e dallo spread medio applicato - con riferimento a debito/emissione</p> | <p>l'AEEGI scrive (Documento per la consultazione 275/2015/R/COM) <i>"...il livello del costo del debito definito ai fini regolatori basato sui livelli correnti dei tassi di interesse rilevati nei mercati finanziari potrebbe risultare non adeguato a coprire il costo effettivamente sostenuto dalle imprese, considerato che la formazione del portafoglio di debito può essere avvenuta in periodi in cui i tassi di interesse erano più elevati e che la possibilità di rinegoziare tali debiti è spesso limitata".</i></p> <p>Un puro esercizio matematico rappresentato dalla differenza tra <i>risk free rate</i> e costo finanziario effettivamente sopportato nel passato appare inoltre non in grado di immunizzare il GI dai futuri valori del premio al debito che deriveranno direttamente dal mercato finanziario e legati al nuovo debito da assumere durante il periodo tariffario.</p> <p>Le modifiche apportate al testo, relativamente al <i>rating</i>, fotografano lo <i>status quo</i> nel quale il Gruppo FS si trova attualmente: avendo cioè la Capogruppo FS Holding quale unico soggetto dotato di <i>credit rating</i>.</p> <p>Il nostro intervento di revisione successivo si focalizza poi sulle modalità tecniche con le quali verranno presi in considerazione gli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi d'interesse / del cambio / dell'inflazione (<i>financial derivatives</i>) e gli oneri accessori legati direttamente alla accensione del debito/emissione obbligazioni (spese bancarie, legali, amministrative, ecc).</p> <p>Crediamo che una definizione "ampia" consenta di ammettere ai</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | <p>obbligazionaria per durata comparabile per a categorie simili di rating (nel medesimo periodo).</p> <p>Saranno considerati inoltre come componenti del costo medio del debito finanziario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi di interesse, di cambio e di inflazione (interest rate derivatives / foreign exchange derivatives/inflation derivatives swap); - gli oneri accessori legati direttamente alla accensione del debito/emissione obbligazioni (spese bancarie, legali, amministrative, ecc). | <p>fini del calcolo tutti gli oneri finanziari accessori/integrativi, come ad esempio quelli legati alla ristrutturazione del debito, eventuali oneri e costi <i>upfront</i>, utilizzo di linee a breve – <i>bridge loans</i> – che sarebbe erroneo trascurare nel calcolo della componente di debito del WACC.</p> <p>La nostra modifica “<i>Financial Derivatives</i>” in luogo di un più restrittivo “<i>Interest Rate Swap</i>” permette di inserire nei costi del debito eventuali strumenti opzionali a copertura “assicurativa” dei rischi finanziari associabili alla provvista finanziaria del GI.</p> <p>Inoltre ribadiamo come, nella fattispecie di indebitamento originariamente assunto a tasso variabile e successivamente oggetto di copertura via <i>Interest Rate Swap</i>, saranno gli oneri risultanti dalla conversione a tasso fisso, cioè gli oneri effettivamente pagati ad esser considerati nel calcolo del premio al debito.</p> |
| <p>Misura 20</p> <p>Struttura finanziaria</p> | <p>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</p> | <p>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</p> | <p>Il documento di consultazione prevede una leva finanziaria calcolata con un rapporto $D/(D+E)$ del 60% e un rapporto $E/(D+E)$ del 40%.</p> <p>La leva finanziaria dovrebbe essere calcolata sulla base dei valori di società confrontabili, e medie di settore, ma tenendo adeguatamente in conto la situazione esistente dell’impresa regolata. Nel caso specifico di RFI l’incidenza del Debito sul Patrimonio Netto è circa il 13%-40%, in funzione dell’esclusione o</p> |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | <p>assumendo quale attendibile riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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); <p>Sulla base del predetto benchmark, ai fini delle</p> | <p>assumendo quale attendibile riferimento:</p> <p>- 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;</p> <p>- 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);</p> <p>Sulla base del predetto benchmark, Ai fini della ponderazione del WACC, la</p> | <p>inclusione anche dei debiti commerciali e delle altre passività correnti, e l'incidenza dell'Equity è circa il 60%-87%. La leva finanziaria dovrebbe riflettere l'effettiva incidenza percentuale delle fonti di finanziamento (Equity e Debito) di RFI con un progressivo allineamento a valori espressi da altre realtà di settore. La leva finanziaria di RFI può essere approssimata ad un valore soglia del 40 %, da affinare nei successivi periodi tariffari quinquennali.</p> <p>Il dato si ricava dalla seguente valutazione: per le società considerate da ART di cui sono disponibili dati di mercato abbiamo calcolato la quota di indebitamento relativa al 2014, prendendo in considerazione i debiti a breve e medio/lungo termine e la capitalizzazione di borsa come equity. Al campione di società considerate da ART abbiamo aggiunto alcune società, comparabili con RFI, canadesi, australiane e statunitensi utilizzate per la stima dell'equity beta. La Tabella II-5 riporta il calcolo del rapporto D/E e della leva finanziaria per ciascuna delle società e i valori medi del campione (media ART e media campione completo).</p> |
|--|---|--|---|

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%**

quota di indebitamento finanziario ($g = D/(D+E)$) dovrà essere convenzionalmente posta pari al **40%** ~~60,00%~~ mentre la quota di capitale proprio (1-g) pari al **60%** ~~40,00%~~

Tabella II-5: Quota di indebitamento calcolata sui dati di mercato per le società comparabili, dati relativi al 2014

| | | Finanziamenti a breve e medio/lungo termine € '000 [A] Note | Capitalizzazione di mercato € '000 [B] Note | D/E % [C] [A]/[B] | D/(D+E) % [D] [A]/([A]+[B]) |
|------------------------------|------|--|--|----------------------------|--------------------------------------|
| East Japan Railways | [1] | 23,603 | 22,619 | 1.04 | 51.1% |
| Central Japan Railways | [2] | 17,400 | 20,471 | 0.85 | 45.9% |
| West Japan Railways | [3] | 7,235 | 6,438 | 1.12 | 52.9% |
| Terna | [4] | 7,853 | 7,720 | 1.02 | 50.4% |
| Snam Spa | [5] | 13,492 | 14,300 | 0.94 | 48.5% |
| DB ML Group Infrastructure | [6] | n/a | n/a | n/a | 62.0% |
| Network Rail | [7] | n/a | n/a | n/a | 62.5% |
| Canadian National Railway Co | [8] | 5,385 | 39,257 | 0.14 | 12.1% |
| Canadian Pacific Railway Ltd | [9] | 3,330 | 23,320 | 0.14 | 12.5% |
| Aurizon Holdings Ltd | [10] | 1,813 | 7,070 | 0.26 | 20.4% |
| Union Pacific Corp | [11] | 7,860 | 69,033 | 0.11 | 10.2% |
| Media ART | [12] | | | 1.00 | 53.3% |
| Media campione | [13] | | | 0.63 | 39.0% |

Note:

[A], [B]: Dati Bloomberg relativi all'anno 2014.

[6]: Quota di indebitamento calcolata sui dati riportati nell'Annual Report 2014 di DB Netz.

[7]: Quota di indebitamento riportata nella decisione di ORR Periodic Review 2013:

Final determination of Network Rail's outputs and funding for 2014-2019 (Ottobre 2013), pag. 491.

[12]: Media da [1] a [5].

[13]: Media da [1] a [11].

La quota di indebitamento calcolata su dati di mercato per le società confrontabili selezionate da ART nel 2014 è in media pari al 53%, incluse le società non quotate pubblicamente DB ML Group e Network Rail che hanno un livello di indebitamento medio più alto rispetto alle altre società del campione.

D'altro canto le società quotate in Australia, Canada e Stati Uniti che sono confrontabili con RFI hanno una quota di indebitamento più basso rispetto alle società europee e giapponesi e in linea con il tasso di indebitamento rilevato per RFI.

La media complessiva del gearing (i.e. $D/(D+E)$) del campione

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | (selezione ART più aziende quotate confrontabili con RFI) è pari al 40% che è quella che si propone di adottare per RFI. |
|--|--|--|--|


| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|--|--|---|
| Misura 33 Profit sharing | <p>A partire dal periodo tariffario successivo al primo:</p> <p>a) nel caso in cui la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad un valore soglia +5% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini attribuibile alle percorrenze eccedenti la soglia dovrà essere contabilizzata ed accantonata in un Fondo per specifiche finalità;</p> <p>b) nel caso la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -5% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini attribuibile alle percorrenze inferiori alla soglia potrà essere recuperata in tariffa a valere sul nuovo periodo tariffario.</p> <p>Detto margine sarà calcolato come differenza tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato, ed • i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante maggiorato/ridotto del $\pm 5\%$ (ricavi soglia). | <p>A partire dal periodo tariffario successivo al primo:</p> <p>a) nel caso in cui la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad un valore soglia +5 2 % predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini, al netto degli eventuali maggiori costi, attribuibile alle percorrenze eccedenti la soglia dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per i periodi regolatori successivi. contabilizzata ed accantonata in un Fondo per specifiche finalità;</p> <p>b) nel caso la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -5 -2 % predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei mancati margini attribuibile alle percorrenze inferiori alla soglia potrà essere recuperata- registrata quale posta figurativa da imputare tra i costi ammessi per i periodi regolatori successivi.-a valere sul nuovo periodo tariffario.</p> <p>Detto margine sarà calcolato come differenza tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i ricavi netti scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato, ed • i ricavi netti scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante maggiorato/ridotto del \pm 5 2 % (ricavi soglia). | <p>L'emendamento si rende necessario in relazione al livello dell'impatto economico che la soglia del 5% andrebbe a determinare sui conti del GI, per un valore pari a circa 60 milioni di euro nel caso di una riduzione del 5% del volumi.</p> <p>Si ritiene che sia necessario valutare di tener conto anche dell'impatto sui costi connessi all'incremento dei volumi</p> <p>Infine in coerenza con le modifiche proposte nelle misure 4bis e 22 si ritiene che le differenze economiche derivanti dalla eventuale scostamento dei volumi trovino disciplina e regolarizzazione nell'ambito dei periodi regolatori successivi</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|------------------|--|--|--|
| Misura 21 | <p><u>Correlazione ai costi</u></p> <p>Il GI, sulla base dei pertinenti ed efficienti costi sottostanti i Servizi del pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (artt. 17 e 18 del D.Lgs. 112/2015), determinerà le relative tariffe.</p> <p>Le componenti di costo da considerare a tal fine sono le seguenti:</p> <p>a) il “costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario” (<i>Costi Diretti</i>), in relazione al PMdA, le cui modalità di calcolo sono esplicitamente descritte nella Misura 7;</p> <p>b) i costi residui pertinenti ed efficienti il cui recupero è finalizzato ad assicurare che l'esercizio della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio non sia causa di un disequilibrio economico per i conti del GI, nel rispetto del principio sancito alla Misura 6; tali costi sono determinati per differenza fra <i>l'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”, e considerato al netto dei contributi statali definiti nei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private e della quota di eccedenze provenienti da altre attività commerciali) da un lato, e dall'altro i costi di cui al punto a).</p> <p>c) gli eventuali costi relativi alla scarsità di capacità, per sezioni identificabili</p> | <p><u>Correlazione ai costi</u></p> <p>Il GI, sulla base dei pertinenti ed efficienti costi sottostanti i Servizi del pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (artt. 17 e 18 del D.Lgs. 112/2015), determinerà le relative tariffe.</p> <p>Le componenti di costo da considerare a tal fine sono le seguenti:</p> <p>a) il “costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario” (<i>Costi Diretti</i>), in relazione al PMdA, le cui modalità di calcolo sono esplicitamente descritte nella Misura 7;</p> <p>b) i costi residui pertinenti ed efficienti il cui recupero è finalizzato ad assicurare che l'esercizio della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio non sia causa di un disequilibrio economico per i conti del GI, nel rispetto del principio sancito alla Misura 6; tali costi sono determinati per differenza fra <i>l'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”, e considerato al netto dei contributi statali definiti nei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private e della quota di eccedenze provenienti da altre attività commerciali) da un lato, e dall'altro i costi di cui al punto a).</p> <p>c) gli eventuali costi relativi alla scarsità di capacità, per sezioni identificabili</p> | <p>La connotazione della componente C2 (differenziazione del pedaggio sulla base degli effetti</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|--|--|---|
| | <p>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");</p> <p>d) i "Costi a lungo termine", per <i>"il sistema Alta Velocità / Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici"</i>(art. 18.8), di cui non si sia già tenuto conto, ai fini dell'equilibrio economico del GI, al punto d), determinati secondo le modalità descritte nella Misura 16, lettera f), e nella Misura 17.</p> | <p>dell'infrastruttura nei periodi di congestione, nonché quelli correlati agli effetti ambientali e in particolare all'incentivazione all'ammodernamento dei carri ferroviari merci mediante tecnologia frenante a bassa velocità e quelli correlati alla incentivazione della introduzione del sistema ETCS ("European Train Control System"), nel caso in cui tali incentivi non siano coperti da adeguati finanziamenti pubblici;</p> <p>d) i "Costi a lungo termine", per <i>"il sistema Alta Velocità / Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici"</i>(art. 18.8), di cui non si sia già tenuto conto, ai fini dell'equilibrio economico del GI, al punto d), determinati secondo le modalità descritte nella Misura 16, lettera f), e nella Misura 17.</p> | <p>acustici) come pedaggio a copertura di una externalità ambientale, nonché l'inclusione della stessa componente all'interno del meccanismo di compensazione (Misura 22), prefigura una lettura di puro <i>malus</i> (a carico delle IF) o comunque di un'eccedenza del malus rispetto al bonus., che va a costituire un ricavo supplementare, a compensazione di costi esterni e a deduzione di B.</p> <p>Tale lettura sembrerebbe in contrasto con quanto previsto nel caso del rumore dal Regolamento di Esecuzione 429/15 (sul "Noise Differentiated Track Access Charge" – NDTAC), che prevede che il malus possa essere previsto <u>esclusivamente</u> nelle situazioni in cui è previsto anche un BONUS e che debba comunque essere di <u>importo inferiore</u> a quest'ultimo (unica eccezione se analogo schema è applicato anche alla strada).</p> <p>Nel caso in cui sia previsto un sistema di puro BONUS, finanziato con risorse pubbliche (a garanzia dell'equilibrio economico del GI e allo scopo di non arrecare svantaggio competitivo al settore del traffico ferroviario merci), la differenziazione del pedaggio in relazione agli effetti acustici sarebbe esclusivamente in termini di bonus per le IF che hanno sostenuto un costo per l'ammodernamento dei carri ferroviari merci mediante tecnologia frenante a bassa velocità.</p> <p>La correzione indicata è per allargare la lettura in tal senso.</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|------------------|---|--|---|
| Misura 22 | <p>Misura 22 Componenti del canone</p> <p>Ai fini della correlazione del Pedaggio ai costi, ai sensi di quanto previsto dal D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettera b) e dal D.Lgs. 112/2015, art. 17.1, il canone per il Pacchetto Minimo di Accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sarà determinato in relazione ai seguenti criteri e distinto nelle seguenti macro-componenti:</p> <p>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 <i>Costi Diretti</i>, avendo come riferimento, in sede di prima applicazione, l'intera rete. In merito a tale componente, il GI proporrà una modulazione dei costi medi in modo da tener conto dei diversi livelli di usura causati all'infrastruttura in base in relazione ad uno o più dei parametri indicati nell'art. 5 par. 2 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, e secondo i criteri definiti alla successiva Misura 28.</p> | <p>Misura 22 Componenti del canone</p> <p>Ai fini della correlazione del Pedaggio ai costi, ai sensi di quanto previsto dal D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2, lettera b) e dal D.Lgs. 112/2015, art. 17.1, il canone per il Pacchetto Minimo di Accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sarà determinato in relazione ai seguenti criteri e distinto nelle seguenti macro-componenti:</p> <p>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 <i>Costi Diretti</i>, 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. Quanto contenuto secondo i criteri definiti alla successiva Misura 28 può costituire un possibile riferimento in tal senso in ambito di prima applicazione.</p> | <p>Il richiamo alla Misura 28, che fornisce cogenti parametri di modulazione della tariffa, appare in contrasto con quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione... Art. 5, che prevede che "...Gli Stati Membri possono autorizzare il GI a modulare i costi diretti medi in modo da tener conto dei diversi livelli di usura....in base a uno o più dei seguenti parametri...(elenco)...., eventuali altri parametri relativi ai costi se il GI può dimostrare all'OR che i valori per ciascun parametro ..sono misurati e registrati in modo oggettivo"</p> <p>La Misura 28, così come introdotta nello schema di atto di regolazione, in realtà limita fortemente gli spazi di possibile scelta al GI, andando a definire: i parametri da utilizzare, il numero delle classi di velocità e</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|-----------------------------------|--|---|--|
| <p>Segue Misura 22</p> | <p>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 "<i>Efficient Total Cost</i>" di cui alla Misura 6), in linea con l'esigenza di assicurare che il PMdA non costituisca fonte di disequilibrio economico per il GI.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 | <p>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 la componente "C1" 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 "<i>Efficient Total Cost</i>" di cui alla Misura 6), in linea con l'esigenza di assicurare che il PMdA non costituisca fonte di disequilibrio economico per il GI.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avendo riguardo alla sostenibilità del mercato; - utilizzando principi efficaci, trasparenti e non discriminatori; - garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario; | <p>l'ambito di possibile oscillazione del parametro, nonché l'algoritmo di modulazione.</p> <p>Per quanto evidenziato alla Misura 21, la componente C2 è neutra in sé e non può pertanto entrare pertanto nel meccanismo di compensazione. Analogo discorso vale anche per la componente C3 – ETCS</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|--|---|
| | <p>imposizione dei canoni rispetto gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.</p> <p>Più in particolare, in questo ambito, il meccanismo dei <i>coefficienti di maggiorazione</i> è finalizzato a “modulare” il valore della componente A, precedentemente calcolata sulla base dei <i>Costi Diretti</i>, 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 <i>Efficient Total Cost</i>.</p> | <p>- facendo in modo che il sistema di imposizione dei canoni rispetto gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.</p> <p>Più in particolare, in questo ambito, il meccanismo dei <i>coefficienti di maggiorazione</i> è finalizzato a incrementare “modulare” il valore della componente A, precedentemente calcolata sulla base dei <i>Costi Diretti</i>, 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 <i>Efficient Total Cost</i>.</p> <p>Schema modificato</p>  | <p>Perché incremento e non modulazione - I coefficienti maggiorativi, ai sensi del Recast, cioè i cosiddetti mark-up, presuppongono un incremento rispetto al costo diretto, mentre è esclusa la possibilità del mark-down, perché i servizi devono pagare “quanto meno” il costo diretto (art. 32). Essi vanno dunque a <i>incrementare</i> e non a <i>modulare</i> il valore della componente A: l’incremento prevede che essi possano essere maggiori o al limite uguale a uno (nel caso in cui il segmento possa pagare solo il costo diretto), mentre la modulazione non esclude che possano esservi anche valori inferiori all’unità, che agiscano quindi da mark-down.</p> <p>Perché modificato il simbolo del coefficiente di maggiorazione (M anziché K) – Chiamare con lo stesso simbolo (K) sia i coefficienti di maggiorazione che i coefficienti di modulazione, di cui alla successiva Misura 29) può creare confusione tra i due concetti che invece sono diversi (si veda per questo anche nota a Misura 29)</p> <p>Perché differenziati i costi diretti medi unitari - Per coerenza con la successiva Misura 23, dove è indicato che deve essere realizzata una “compensazione tra 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</p> |
| | | <p>Modifiche allo schema:</p> <ul style="list-style-type: none"> • specificato che 1,2,3...n sono i segmenti di mercato • differenziati i costi medi unitari a seconda del segmento e quindi nel riquadro rosso “costi diretti unitari medi” al plurale | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|--|--|--|
| | <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>In sintesi, il canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria sarà articolato nelle seguenti componenti:</p> | <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>In sintesi, il canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria sarà articolato nelle seguenti componenti:</p> | <p>necessarie compensazioni a tali aggravii, attraverso l'<u>utilizzo mirato</u> dei coefficienti di maggiorazione".</p> <p>Questo significa che nel definire i coefficienti di maggiorazione per segmento di mercato, si dovrebbe tenere conto del livello di costo diretto medio distinto per segmento di mercato e non di un costo diretto medio complessivo.</p> |

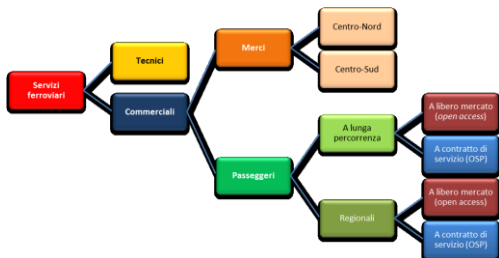
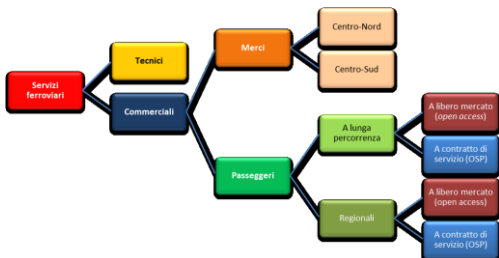
| Misura | Testo originale | | | | Nota illustrativa | | | |
|--------|--|---|--------------------------|---|---|---|--------------------------|---|
| | Componente del canone | Descrizione componente | Criterio di tariffazione | Variabili da considerare | Componente del canone | Descrizione componente | Criterio di tariffazione | Variabili da considerare |
| | A | Costi Diretti | <i>COST-BASED</i> | a) Massa complessiva consumo b) Velocità massima materiale | A | Costi Diretti | <i>COST-BASED</i> | a) Massa complessiva consumo b) Velocità massima materiale |
| | B | Pleno recupero dei costi netti pertinenti efficienti del PMdA | <i>MARKET-BASED</i> | a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmentazione della clientela) | B | Pleno recupero dei costi netti pertinenti efficienti del PMdA | <i>MARKET-BASED</i> | a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmentazione della clientela) |
| | C | Scarsità Effetti ambientali Incentivi ETCS | <i>COST-BASED</i> | C1) Tipologia di rete, fascia oraria C2) Tipologia di materiale rete C3) Tipologia di materiale rete | C | Scarsità Effetti ambientali Incentivi ETCS | <i>COST-BASED</i> | C1) Tipologia di rete, fascia oraria C2) Tipologia di materiale rete C3) Tipologia di materiale rete |
| | | | | | C3) tipologia di rete | | | |
| | 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 residuali di lungo termine” che non risultino già ripagati dalla sopra menzionata componente B del canone. Ne consegue che tale eventuale sub-componente del canone dovrà essere correlata ad un costo che non potrà superare il valore dei Costi a lungo termine determinati secondo le modalità descritte nella Misura 16, lettera f), e nella Misura 17. | | | | 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 residuali di lungo termine” che non risultino già ripagati dalla sopra menzionata componente B del canone. Ne consegue che tale eventuale sub-componente del canone dovrà essere correlata ad un costo che non potrà superare il valore dei Costi a lungo termine determinati secondo le modalità descritte nella Misura 16, lettera f), e nella Misura 17 e che dovrà essere attribuito unicamente ai segmenti di rete e servizi interessati dalle tratte oggetto di investimento; | | | |
| | | | | | <p>Perché possibili variabili da considerare -</p> <p>Tanto la definizione dei parametri di modulazione della parte A (come già commentato rispetto al punto a. della presente Misura), che la scelta dei parametri per la definizione dei coefficienti di maggiorazione e di modulazione (parte B), rientrerebbero, ai sensi del Recast e del D.lgs 112/2015 nella sfera di autonomia del GI. Relativamente ai coefficienti di maggiorazione è sempre il GI che dovrebbe valutarne la pertinenza per specifici segmenti di mercato, con valutazione ed approvazione da parte dello Stato membro prima della loro applicazione.</p> <p>D’altro canto, lo stesso Schema di Atto di regolazione alla Misura 23 fa riferimento a “coefficienti correttivi scelti dal GI”</p> <p>Perché aggiunta “Tipologia di rete” al C3 – Come previsto dal Recast e dalla stesso schema di atto di regolazione al punto e), l’ambito di applicazione della differenziazione in base ad ETCS è quella dei Corridoi di cui alla Decisione 2009/561/CE (con facoltà di estensione ad altri ambiti di rete).</p> <p>Necessità di enucleazione della rete oggetto di investimento - Se così non fosse, il costo di lungo termine dell’investimento sarebbe messo a carico anche di altre porzioni di rete e servizi differenti da quelli che utilizzano le tratte oggetto di investimento</p> | | | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|--|---|---|
| | <p>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;</p> <p>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 terranno conto dei prospetti di Contabilità Regulatoria redatti dal Gestore nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall'Autorità.</p> | <p>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;</p> <p>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 terranno conto dei prospetti di Contabilità Regulatoria redatti dal Gestore nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall'Autorità.</p> <p>iv. Al fine di assicurare gradualità e sostenibilità all'evoluzione tariffaria, è possibile prevedere l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, con anticipazione o differimento di ricavi di competenza anche fra differenti periodi regolatori, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria del GI; l'applicazione del meccanismo delle poste figurative può determinare un saldo a debito/credito del GI da riassorbire, nel</p> | <p>Al fine di garantire stabilità e/o gradualità dell'evoluzione tariffaria da un periodo regolatorio ad un altro, la regolamentazione consente la possibilità di differire o di anticipare parte dei costi ammessi da un periodo regolatorio all'altro a condizione di neutralità economico-finanziaria del GI.</p> <p>Il meccanismo suddetto è implementato con il ricorso alle cosiddette poste figurative previste nella regolamentazione dei settori degli aeroporti e delle autostrade.</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|---|--|----------|--------------------------------------|----------|--------------------------|--------------|--|--|----------------------|-------------|----------|--------------------------------------|----------|--------------------------|--------------|--|--|
| | <p>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.</p> | <p>periodo regolatorio o tra più periodi regolatori, con eventuali saldi negativi/positivi; tali partite dovranno trovare espressa annotazione nella delibera con cui l'ART attesta la conformità del sistema tariffario.</p> <p>Le descritte maggiorazioni variazioni 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.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table> <tr> <th>Ulteriori componenti</th><th>Descrizione</th><th>Criterio</th><th>Variabili auspicabili da considerare</th></tr> <tr> <td>D</td><td>Maggiorazioni del canone</td><td>MARKET-BASED</td><td>a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmenti)</td></tr> </table> | Ulteriori componenti | Descrizione | Criterio | Variabili auspicabili da considerare | D | Maggiorazioni del canone | MARKET-BASED | a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmenti) | <table> <tr> <th>Ulteriori componenti</th><th>Descrizione</th><th>Criterio</th><th>Variabili auspicabili da considerare</th></tr> <tr> <td>D</td><td>Maggiorazioni del canone</td><td>MARKET-BASED</td><td>a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmenti)</td></tr> </table> | Ulteriori componenti | Descrizione | Criterio | Variabili auspicabili da considerare | D | Maggiorazioni del canone | MARKET-BASED | a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmenti) | |
| Ulteriori componenti | Descrizione | Criterio | Variabili auspicabili da considerare | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | Maggiorazioni del canone | MARKET-BASED | a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmenti) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ulteriori componenti | Descrizione | Criterio | Variabili auspicabili da considerare | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | Maggiorazioni del canone | MARKET-BASED | a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmenti) | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|------------------|--|---|--|
| Misura 23 | <p><u>Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio</u></p> <p>I principi di articolazione e modulazione del pedaggio cui il GI deve rifarsi al fine di determinare i canoni per il PMdA sono i seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 «<i>fine tuning</i>» 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 | <p><u>Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio</u></p> <p>I principi di articolazione e modulazione del pedaggio cui il GI deve rifarsi al fine di determinare i canoni per il PMdA sono i seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 «<i>fine tuning</i>» 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 | <p>(quanto segue vale quale osservazione e non come relazione illustrativa a proposte emendative)</p> <p>Struttura modulare - Si segnala che la successiva definizione puntuale dei parametri e dell'algoritmo da parte dell'Autorità restringono fortemente il possibile campo di azione del GI nella determinazione delle tariffe relative, anche a parità di montante. Di fatto è effettivamente possibile da parte del GI solo un «<i>fine tuning</i>» del sistema, attraverso la definizione dei valori soglia tra le classi e dei valori numerici dei coefficienti di modulazione, quando invece al successivo punto 5 si parla di «<i>utilizzo mirato dei coefficienti di maggiorazione</i>» che in realtà non è possibile, per quanto spiegato alle note di Misura 29 (primo perché i coefficienti di maggiorazione non sono direttamente definibili, secondo perché sono ricavabili solo a posteriori dall'applicazione dei coefficienti di modulazione tramite una formula molto rigida, di difficile manovrabilità).</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|--|---|--|
| | <p>B e la eventuale componente D potranno essere costruite in base a logiche commerciali (<i>market-based</i>), tenendo conto, fra l'altro, della <i>ability to pay</i> dei vari segmenti di mercato.</p> <p>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.</p> | <p>la eventuale componente D potranno essere costruite in base a logiche commerciali (<i>market-based</i>), tenendo conto, fra l'altro, della <i>ability to pay</i> dei vari segmenti di mercato.</p> <p>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.</p> | <p>L'utilizzo mirato è reso altresì quanto mai difficoltoso proprio dalla struttura modulare dei coefficienti, tra loro combinati per <i>produttorie</i> che rendono di fatto impossibile l'utilizzo mirato dei coefficienti di maggiorazione, tramite i coefficienti di modulazione.. Ad esempio se dovesse risultare che aumenta troppo il trasporto regionale in Contratto di Servizio e diminuisce quello della LP sempre in Contratto di Servizio (o esattamente il contrario), non è possibile agire diminuendo il coefficiente $J_{servizio}$ dell'uno e aumentando quello dell'altro, perché sono entrambi accomunati dal binomio mercato-Cds.</p> <p>Sarebbe più opportuno lasciare libertà al GI di definire l'algoritmo più idoneo, senza necessariamente prevedere coefficienti che derivano da produttorie di altri coefficienti.</p> <p>Un sistema del genere, si rinviene ad oggi solamente nel sistema belga, che infatti risulta essere il più complesso insieme a quello italiano attualmente in vigore. Negli altri sistemi, anche quelli con maggior numero di dimensioni, i singoli coefficienti di modulazione sono definiti per cluster specifici e non per mezzo di produttorie tra coefficienti.</p> <p>Altri GI stanno andando verso sistemi che prevedono solo una segmentazione per segmento di mercatoi.</p> |

| Misura | Testo originale | Nota illustrativa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|----------------------|---|-----------------|--|---|--------------------------------|----------------------------------|---|------------------------------|-----------------------------------|---|----------------------------------|--|--|---|--|----------------------|---|-----------------|--|---|--------------------------------|----------------------------------|---|------------------------------|-----------------------------------|---|----------------------------------|
| <p>Misura 24</p> | <p><u>Segmenti di mercato</u></p> <p>Avuto riguardo ai binomi proposti dalla Direttiva 2012/34/UE e tenuto conto delle indicazioni pervenute nel corso della consultazione dei vari <i>stakeholders</i>, l'Autorità definisce, relativamente al PmdA, la seguente struttura di base dei servizi ferroviari:</p>  <p>I binomi da considerare, dovranno pertanto essere, come minimo, i seguenti:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Servizi commerciali (merci-passeggeri)</td><td>↔</td><td>Servizi tecnici (invio materiale, prove)</td></tr> <tr> <td>Trasporto Passeggeri</td><td>↔</td><td>Trasporto Merci</td></tr> <tr> <td>Trasporto passeggeri lunga percorrenza</td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri regionale</td></tr> <tr> <td>Trasporto passeggeri open access</td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri con OSP</td></tr> <tr> <td>Trasporto merci linee Centro-Nord</td><td>↔</td><td>Trasporto merci linee Centro-Sud</td></tr> </tbody> </table> <p>Sarà facoltà del GI aggiungere ulteriori binomi, motivandone la scelta sulla base di adeguate indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari</p> | Servizi commerciali (merci-passeggeri) | ↔ | Servizi tecnici (invio materiale, prove) | Trasporto Passeggeri | ↔ | Trasporto Merci | Trasporto passeggeri lunga percorrenza | ↔ | Trasporto passeggeri regionale | Trasporto passeggeri open access | ↔ | Trasporto passeggeri con OSP | Trasporto merci linee Centro-Nord | ↔ | Trasporto merci linee Centro-Sud | <p><u>Segmenti di mercato</u></p> <p>Avuto riguardo ai binomi proposti dalla Direttiva 2012/34/UE e tenuto conto delle indicazioni pervenute nel corso della consultazione dei vari <i>stakeholders</i>, l'Autorità definisce, relativamente al PmdA, la seguente struttura di base dei servizi ferroviari:</p>  <p>I binomi da considerare, dovranno pertanto essere, come minimo, i seguenti:</p> <p>servizi ferroviari marittimi vs. servizi ferroviari terrestri (da aggiungere anche nel sopraindicato schema sulla struttura di base dei servizi ferroviari)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Servizi commerciali (merci-passeggeri)</td><td>↔</td><td>Servizi tecnici (invio materiale, prove)</td></tr> <tr> <td>Trasporto Passeggeri</td><td>↔</td><td>Trasporto Merci</td></tr> <tr> <td>Trasporto passeggeri lunga percorrenza</td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri regionale</td></tr> <tr> <td>Trasporto passeggeri open access</td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri con OSP</td></tr> <tr> <td>Trasporto merci linee Centro-Nord</td><td>↔</td><td>Trasporto merci linee Centro-Sud</td></tr> </tbody> </table> <p>Sarà facoltà del GI aggiungere ulteriori binomi, motivandone la scelta sulla base di adeguate indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari. In particolare per il settore merci potrà essere prevista opportuna differenziazione per tenere conto del differente vantaggio competitivo con la strada in relazione a differenti aree geografiche del Paese.</p> | Servizi commerciali (merci-passeggeri) | ↔ | Servizi tecnici (invio materiale, prove) | Trasporto Passeggeri | ↔ | Trasporto Merci | Trasporto passeggeri lunga percorrenza | ↔ | Trasporto passeggeri regionale | Trasporto passeggeri open access | ↔ | Trasporto passeggeri con OSP | Trasporto merci linee Centro-Nord | ↔ | Trasporto merci linee Centro-Sud |
| Servizi commerciali (merci-passeggeri) | ↔ | Servizi tecnici (invio materiale, prove) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto Passeggeri | ↔ | Trasporto Merci | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto passeggeri lunga percorrenza | ↔ | Trasporto passeggeri regionale | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto passeggeri open access | ↔ | Trasporto passeggeri con OSP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto merci linee Centro-Nord | ↔ | Trasporto merci linee Centro-Sud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Servizi commerciali (merci-passeggeri) | ↔ | Servizi tecnici (invio materiale, prove) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto Passeggeri | ↔ | Trasporto Merci | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto passeggeri lunga percorrenza | ↔ | Trasporto passeggeri regionale | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto passeggeri open access | ↔ | Trasporto passeggeri con OSP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trasporto merci linee Centro-Nord | ↔ | Trasporto merci linee Centro-Sud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

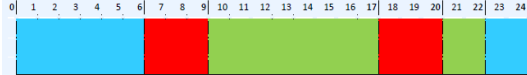
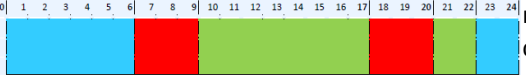
Perché eliminare il binomio Merci linee Corridoi Centro-Nord e linee Centro-Sud -



- 1) si tratta di un binomio ulteriore rispetto a quelli indicati dal Recast. La definizione dei segmenti di mercato rientra tra le prerogative del GI
- 2) Il criterio di differenziazione attiene ad una segmentazione di rete e non di servizio, quando invece si dovrebbe distinguere per attributi del treno. Ad esempio per relazioni O/D, distinguendo tra treni da/per il Sud. Altra possibilità: nazionale e internazionali. L'introduzione di una doppia vista di rete per il merci è fonte di appesantimento ulteriore di un sistema di pedaggio, avente già un elevato numero di dimensioni. Un binomio del genere potrebbe essere posto, qualora non fosse prevista anche l'ulteriore segmentazione in classi di rete.

Navigazione – va previsto il binomio servizi ferroviari marittimi vs. servizi ferroviari terrestri al fine di tener conto del collegamento da e per il continente verso e da le isole, da intendersi quale continuità territoriale ai sensi di quanto previsto dall'atto di concessione del GI (DM 138-T del 2000). Si ritiene al riguardo necessario il superamento dell'inclusione di detto collegamento nel novero dei servizi "ancillari": il servizio di cui al comma 2 lettera g dell'art.13 del D.lgs 112 non è da intendersi come riferita al servizio di traghettamento ferroviario bensì al diritto da parte delle IF di accedere alle infrastrutture portuali e di navigazione interna.

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|---|---|---|---|
| Misura 25 <u>Riclassificazione della rete ferroviaria</u> | <p>Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI dovrà proporre una complessiva riclassificazione della rete, in modo da evidenziarne le tratte aventi caratteristiche omogenee, in termini di livello di servizio, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità.</p> <p>Occorre in particolare considerare che, sul territorio nazionale, ai fini dei servizi ferroviari, non esiste di fatto una separata ed autonoma rete ad Alta Velocità, in quanto i treni che utilizzano l'infrastruttura oggi così definita, in realtà svolgono il servizio transitando anche su tratte oggi classificate come rete convenzionale, nonché attraversando i principali nodi metropolitani. Ciò impone il superamento della distinzione fra rete convenzionale e rete ad Alta Velocità e, di conseguenza, la riclassificazione della rete in ragione del livello di servizio offerto alle imprese ferroviarie.</p> | <p>Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI potrà dovrà proporre una complessiva riclassificazione della rete definire una segmentazione per macro-classe di rete in modo da evidenziarne le tratte aventi caratteristiche omogenee, in termini di livello di servizio, sulla base di criteri di cui dovrà essere fornita adeguata motivazione all'definiti dall'Autorità.</p> <p>Occorre in particolare, considerare che, sul territorio nazionale, ai fini dei servizi ferroviari, non esiste di fatto una separata ed autonoma rete ad Alta Velocità, in quanto i treni che utilizzano l'infrastruttura oggi così definita, in realtà svolgono il servizio transitando anche su tratte oggi classificate come rete convenzionale, nonché attraversando i principali nodi metropolitani. Ciò impone il superamento della distinzione fra rete convenzionale e rete ad Alta Velocità e, di conseguenza, la riclassificazione della rete in ragione del livello di servizio offerto alle imprese ferroviarie.</p> <p>La separazione della rete Alta velocità dal resto della rete convenzionale potrà essere mantenuta anche per tener conto dell'eventuale applicazione della pertinente componente D.</p> <p>Il GI potrà prevedere il superamento della classificazione di rete, prevedendo in alternativa una focalizzazione più articolata direttamente dal punto di vista segmenti di mercato, introducendo ulteriori binomi che possano analogamente rappresentare la diversa <i>ability to pay</i> dei segmenti di trasporto, di cui dovrà essere data adeguata evidenza all'Autorità.</p> | <p>Osservazioni su ambiti di competenza</p> <p>Nell'ambito della propria autonomia gestionale, il GI dovrebbe poter definire i parametri e le dimensioni più opportune, in ottica <i>ability to pay</i> e decidere se mantenere o meno la dimensione spaziale per la modulazione della parte B o andare verso sistemi più innovativi, che superino la vista rete e utilizzino solamente una vista servizi (es. quello tedesco che dovrebbe entrare in vigore nel 2017), con opportuni parametri di <i>ability to pay</i> per segmento di mercato (es. per macro-OD)</p> <p>Osservazioni sulla scelta del mantenimento della vista rete</p> <p>Il mantenimento di una segmentazione di rete impedisce che sia associabile un unico coefficiente di maggiorazione allo specifico segmento di mercato. Ad esempio all'interno del segmento regionale vi saranno tante tariffe quante sono le combinazioni di utilizzo della rete e le relative percentuali di utilizzo. Nella tabella di cui alla Figura IV.1 in allegato vengono ad esempio riportati i possibili casi di combinazioni di rete all'interno del solo segmento regionale; per ciascuno di questi vi saranno poi tante tariffe quante sono le diverse percentuali di utilizzo, nonché di distribuzione sulle diverse fasce orarie.</p> <p>Osservazioni sulla scelta del criterio di segmentazione</p> <p>Il criterio di segmentazione sembrerebbe non completamente rispondente a logiche commerciali valide per tutti i segmenti di trasporto (es. linee internazionali hanno <i>ability to pay</i> più elevata ma solo per i treni merci, mentre regionali si troverebbero, a parità di condizioni a dover ingiustamente sostenere un pedaggio più alto)</p> <p>Volendo mantenere una vista rete, il criterio di segmentazione dovrebbe essere legato a parametri più oggettivi, diversi per viaggiatori e merci (es. il livello di traffico e la velocità massima di linea</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--|---|---|---|--|---|--|---|---|--|---|---|---|---|---|--|---|---|---|
| | <p>La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggio, prevedere le seguenti classi:</p> <table><tr><td>1</td><td>Rete metropolitana, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali;</td></tr><tr><td>2</td><td>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;</td></tr><tr><td>3</td><td>Rete a livello di servizio medio, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) e dalle altre linee appartenenti all’attuale rete fondamentale;</td></tr><tr><td>4</td><td>Rete a livello di servizio base, costituita dalle restanti linee.</td></tr></table> <p>Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.</p> | 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. | <p>La schematizzazione che segue costituisce un possibile riferimento in tal senso meramente indicativo. La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggio, prevedere le seguenti classi:</p> <table><tr><td>1</td><td>Rete metropolitana, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali;</td></tr><tr><td>2</td><td>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 minore di 250 km/h, e dalle principali linee di collegamento internazionale;</td></tr><tr><td>3</td><td>Rete a livello di servizio medio, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) e dalle altre linee appartenenti all’attuale rete fondamentale;</td></tr><tr><td>4</td><td>Rete a livello di servizio base, costituita dalle restanti linee.</td></tr></table> <p>5 Rete a livello di servizio elevatissimo - costituita dalle tratte con velocità massima pari o superiore a 250 km/h</p> <p>Rispetto alla classificazione sopraindicata il GI ha comunque facoltà di prevedere diversi criteri di classificazione di rete.</p> <p>Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.</p> | 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 minore di 250 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. | <p>ponderata, per il trasporto passeggeri, oppure il livello di peso medio trasportato sulla linea per le merci). Il parametro Velocità massima di linea per la perimetrazione della rete a LS elevato è adeguato in termini di <i>ability to pay</i> per la lunga percorrenza ma non completamente per il regionale e ancora meno per il merci, che non possono sfruttare appieno le <i>performance</i> offerte dall’infrastruttura, per migliorare il proprio margine, in relazione ad aumenti di attrattività e diminuzione di costi di produzione del servizio, che in questo caso sono molto più limitati che non nel caso della lunga percorrenza (Si veda per questo anche Figura IV.2, in allegato)</p> <p>Notazioni specifiche sul criterio proposto</p> <ul style="list-style-type: none">Fermo restando che si ritiene la tabella con la classificazione di rete meramente indicativa, le classi di rete, contenute nella suddetta tabella, vanno comunque distinte. In particolare, le classi di rete relative a una velocità massima di 200 km/h vanno distinte da quelle a velocità massima pari o superiore a 250, altrimenti si rischia di equiparare linee a 300 km/h come la Milano-Bologna AV, con linee a 200 come La Orbetello-Follonica sulla Tirrenica Nord o la Campora-S. Giovanni sulla Tirrenica SudVa mantenuta la possibilità di enucleare la rete AV, allo scopo di applicare la componente Di, relativa al recupero dell’eventuale costo residuale di LT non coperto dalla componente B. In caso contrario, tale componente residuale sarebbe coperta anche in porzioni diverse da quelle su cui è stato effettuato l’investimento |
| 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 minore di 250 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|---|---|--|---|
| MISURA 26 <u>Definizione delle fasce orarie di servizio</u> | <p>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.</p> <p>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:</p>  | <p>Ai fini della modulazione dei pedaggi, il GI potrà 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.</p> <p>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:</p>  <p>La modulazione per fascia oraria potrà in alternativa essere prevista considerando una più articolata differenziazione dei binomi, in relazione alle peculiarità di utilizzo di ciascun servizio.</p> | <p>La presenza di una segmentazione per fascia oraria, <u>comune a tutti i segmenti del trasporto</u> non consente di seguire le specificità dei singoli segmenti, che invece hanno punte diverse nel corso della giornata, con una differenziazione che diventa ancora più marcata se si considerano gli andamenti distinti per categorie di rete (si vedano i grafici di Figura IV.3 in allegato).</p> <p>L'applicazione di uno stesso coefficiente di fascia oraria a tutti i servizi potrebbe avere, ad esempio, come risultato un pedaggio più elevato per i treni merci nelle ore di punta. Se questo può essere considerato opportuno dal punto di vista dell'ottimizzazione della capacità, non lo è altrettanto dal punto di vista dell'ability to pay, in base alla quale potrebbe essere più adatta una segmentazione notte/giorno, allo scopo di tenere conto dei maggiori costi di produzione nel periodo notturno.</p> <p>Andando a vedere gli altri sistemi che considerano la fascia oraria insieme alle altre dimensioni di rete e servizio (Belgio, Francia, Spagna), si può vedere che solo il sistema belga (il più complesso insieme a quello italiano) la considera a fattor comune. Il sistema francese considera la fascia oraria a fattor comune della classe di rete, ma considera la segmentazione del servizio in un'altra componente del pedaggio. Quello spagnolo (si veda Figura IV.4 in allegato) ha una variabilità mirata su singoli cluster rete/servizio.</p> |
| MISURA 27 <u>Composizione del pedaggio</u> | <p>Il pedaggio relativo alla traccia di ciascun treno sarà determinato dalla somma delle tre componenti A, B, C secondo la seguente formula:</p> $T_{treno} = T_{A,treno} + T_{B,treno} + T_{C,treno}$ <p>Per ciascuna componente, vengono di seguito indicati i criteri applicativi individuati</p> | <p>Il pedaggio relativo alla traccia di ciascun treno sarà determinato dalla somma delle tre componenti A, B, C secondo la seguente formula:</p> $T_{treno} = T_{A,treno} + T_{B,treno} + T_{C,treno}$ <p>Per ciascuna componente, vengono di seguito indicati i criteri applicativi individuati esempi</p> | <p>Vedi osservazioni a Misura 28</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--|---|--|--|
| | <p>dall'Autorità.</p> <p>Dovranno essere computate separatamente le eventuali maggiorazioni di canone derivanti dall'applicazione della componente D.</p> | <p>di algoritmo e parametri che rispettano i criteri di tariffazione definiti alla misura 22 rispettivamente per le componenti del canone A, B e C dall'Autorità, da considerare come possibile riferimento.</p> <p>Vengono anche definiti, per questo specifico esempio applicativo, il numero delle classi e i relativi valori soglia, nonché possibili criteri per la calibrazione del sistema.</p> <p>Nel rispetto dell'autonomia del Gestore, è lasciata a quest'ultimo la facoltà di definire algoritmi e parametri di modulazione differenti, che rispettino i sopra richiamati criteri di tariffazione, nonché di definire il numero delle classi di segmentazione in relazione ai parametri prescelti.</p> <p>Dovranno essere computate separatamente le eventuali maggiorazioni di canone derivanti dall'applicazione della componente D.</p> | |
| <p>MISURA 28</p> <p><u>Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio</u></p> |  <p>La componente A del pedaggio, correlata al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi Diretti</i>), è costituita da una tariffa variabile <i>cost-based</i> (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,</p> |  <p>La componente A del pedaggio, correlata al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi Diretti</i>), è costituita da una tariffa variabile <i>cost-based</i> (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,</p> | <p>Osservazioni sulla scelta dell'algoritmo per A</p> <p>La formula proposta è una formula tradizionalmente utilizzata. Altri GI stanno studiando evoluzioni verso altri approcci di tipo più ingegneristico oppure verso metodi semplificati che prevedono un unico costo a segmento di trasporto. Il GI dovrebbe avere la facoltà di scegliere la formula e i parametri più opportuni in relazione agli esiti di studi econometrici/ingegneristici. La formula proposta può essere nondimeno considerata come un utile riferimento in sede di prima applicazione (vedi modifiche e commenti a Misura 22)</p> <p>Notazioni specifiche sull'algoritmo proposto</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|--|---|
| | <p>secondo la seguente formula:</p> $T_{A,treno} = T_{base,A} \cdot Q_{treno} \cdot P_{treno} \cdot K_A$ <p>La tariffa base sarà calcolata come rapporto fra i costi annui pertinenti, direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi Diretti</i>), 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:</p> $T_{base,A} = \frac{C_d}{\sum_{treni\ annui} (Q_{treno} \cdot P_{treno})}$ <p>dove:</p> <p>$T_{A,treno}$ tariffa complessiva della traccia, espressa in €;</p> <p>$T_{base,A}$ tariffa base espressa in €/tonnellata·km;</p> <p>C_d costo annuo correlato alla componente A di pedaggio (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario);</p> <p>Q_{treno} peso lordo del convoglio espresso in tonnellate;</p> <p>P_{treno} lunghezza della traccia del singolo treno, espressa in km;</p> <p>K_A coefficiente funzione della classe di velocità massima, ammessa dal materiale rotabile.</p> <hr/> <p>Il coefficiente K_A, basato su tre classi, dovrà essere calcolato opportunamente dal Gestore, in maniera che la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle percorrenze annue</p> | <p>secondo la seguente formula:</p> $T_{A,treno} = T_{base,A} \cdot Q_{treno} \cdot P_{treno} \cdot K_A$ <p>La tariffa base sarà calcolata come rapporto fra i costi annui pertinenti, direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (<i>Costi Diretti</i>), 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:</p> $T_{base,A} = \frac{C_d}{\sum_{treni\ annui} (Q_{treno} \cdot P_{treno})}$ <p>dove:</p> <p>$T_{A,treno}$ tariffa complessiva della traccia, espressa in €;</p> <p>$T_{base,A}$ tariffa base espressa in €/tonnellata·km;</p> <p>C_d costo annuo correlato alla componente A di pedaggio (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario);</p> <p>Q_{treno} peso lordo del convoglio espresso in tonnellate;</p> <p>P_{treno} lunghezza della traccia del singolo treno, espressa in km;</p> <p>K_A coefficiente funzione della classe di velocità massima, ammessa dal materiale rotabile.</p> <hr/> <p>Il coefficiente K_A, basato ad esempio su tre classi, dovrà essere calcolato opportunamente dal Gestore, in maniera che la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle percorrenze annue complessive di ciascuna</p> | <p>Elevato numero di tariffe possibili: considerando le tre classi velocità e i circa 140 pesi presenti attualmente in banca dati orario si arriverebbe a 420 tariffe potenziali (ovviamente non tutte possibili, in relazione alle effettive combinazioni peso-velocità). Potrebbe pertanto essere più opportuno sostituire il parametro peso con la classe di peso, che limiterebbe il numero delle tariffe possibili ed avrebbe il vantaggio di essere applicato ad una tariffa a treno·km come per la parte B. Ulteriore vantaggio si avrebbe in relazione alla gestione del sistema: lo scostamento in termini di classe risulterebbe più facilmente gestibile di uno scostamento in termini di peso.</p> <p>Invece che la velocità max del veicolo potrebbe essere più opportuna la velocità di marcia del treno, più direttamente correlata all'usura del binario. La scelta su quale sia il parametro più opportuno dovrebbe essere in capo al GI, sulla base di una opportuna cluster analysis e in relazione alla minore o maggiore semplicità di utilizzo dei possibili parametri.</p> <p>Il GI dovrebbe poter valutare anche la possibilità di prevedere un addendo relativo all'usura della catenaria (sganciato dal peso) e da pagare solamente da parte dei treni elettrici.</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|---|-------------------|
| | <p>complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base. Ciò si otterrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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: $K_{mancante} = \frac{H_{totale} - (K_{noto} \cdot H_{classe\ nota} + K_{medio} \cdot H_{classe\ int})}{H_{classe\ mancante}}$ <p>dove:</p> $H_{totale} = \sum_{treni\ annui} (Q_{treno} \cdot P_{treno})$ <p>tonnellate·km complessive annue intera rete;</p> <p>$H_{classe\ nota}$ tonnellate·km complessive annue relative alla classe di velocità nota;</p> <p>$H_{classe\ intermedia}$ tonnellate·km complessive annue relative alla classe di velocità intermedia;</p> <p>$H_{classe\ mancante}$ tonnellate·km complessive annue relative alla classe di velocità mancante.</p> <p>La ripartizione del traffico in classi di velocità massima, operata attraverso la scelta di opportuni valori di soglia, dovrà essere realizzata dal Gestore secondo criteri di equità e non discriminazione, nonché orientata a riflettere le caratteristiche</p> | <p>classe, riconduca alla tariffa base. Ciò si otterrà, nel caso di tre classi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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: $K_{mancante} = \frac{H_{totale} - (K_{noto} \cdot H_{classe\ nota} + K_{medio} \cdot H_{classe\ int})}{H_{classe\ mancante}}$ <p>dove:</p> $H_{totale} = \sum_{treni\ annui} (Q_{treno} \cdot P_{treno})$ <p>tonnellate·km complessive annue intera rete;</p> <p>$H_{classe\ nota}$ tonnellate·km complessive annue relative alla classe di velocità nota;</p> <p>$H_{classe\ intermedia}$ tonnellate·km complessive annue relative alla classe di velocità intermedia;</p> <p>$H_{classe\ mancante}$ tonnellate·km complessive annue relative alla classe di velocità mancante.</p> <p>La ripartizione del traffico in classi di velocità massima operata attraverso la scelta di opportuni valori di soglia, dovrà essere realizzata dal Gestore secondo criteri di equità e non discriminazione, nonché orientata a riflettere le caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile,</p> | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|---|--|--|---|
| | tecnico-operative del materiale rotabile, attraverso la composizione di raggruppamenti basati su macro-categorie il più possibile omogenee. | attraverso la composizione di raggruppamenti basati su macro-categorie il più possibile omogenee. | |
| MISURA 29 <u>Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio</u> | <p>B</p> <p>Come indicato nella Misura 22, la componente B del pedaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (<i>Efficient Total Cost</i>) 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 <i>Costi Diretti</i>, 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. <p>Pertanto essa si concretizzerà in una tariffa variabile, <i>market-based</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • basata su un importo medio chilometrico, definito a partire dal costo correlato alla componente A | <p>B</p> <p>Come indicato nella Misura 22, la componente B del pedaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (<i>Efficient Total Cost</i>) 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 <i>Costi Diretti</i>, 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. <p>Pertanto essa si concretizzerà in una tariffa variabile, <i>market-based</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • basata su un importo medio chilometrico, definito a partire dal costo correlato alla componente A | <p>Coefficienti di maggiorazione e di modulazione - Vengono utilizzati in maniera equivalente i due termini coefficienti di maggiorazione e coefficienti di modulazione, quando in realtà si tratta di due grandezze e di due concetti distinti. Anche la simbologia utilizzata (K), tanto per gli uni che per gli altri (vedi commenti a Misura 22), non aiuta a fare chiarezza.</p> <p>Nello schema di Misura 22 viene correttamente fatto riferimento ai singoli segmenti di mercato, mentre qui, alla Misura 29 si introducono i coefficienti di modulazione (definiti "di maggiorazione"), che invece sono un'altra cosa.</p> <p>Per offrire maggiore chiarezza di quanto esposto viene presentato un esempio.</p> <p>Immaginiamo che il costo diretto sia 30, su un totale di 100. Il coefficiente di maggiorazione complessivo M sarà pari a $100/30=3,33$. Il coefficiente di riparametrazione α, sarà invece pari a $70/30=2,33$. La relazione tra M e α è: $\alpha = M-1$.</p> <p>Se vogliamo sapere qual è il coefficiente di maggiorazione di uno specifico segmento di trasporto, es. Regionale, non abbiamo una formula che ci dica come calcolarne il valore, perché non esiste un unico coefficiente di maggiorazione per segmento di trasporto, ma tanti valori distinti a seconda di quali siano le porzioni di rete e fascia oraria utilizzate (nonché in quale percentuale) dal singolo treno (si vedano per questo i grafici IV.1 e IV.5 in allegato).</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|---|--|
| | <p>del pedaggio;</p> <ul style="list-style-type: none"> rettificata, attraverso un coefficiente di riparametrazione, in funzione dell'importo dei costi residui per il recupero dell'<i>Efficient Total Cost</i> sopra definito; corretta attraverso l'uso di due ulteriori coefficienti di maggiorazione: <ul style="list-style-type: none"> il primo, denominato , basato sulla segmentazione dell'offerta, ottenuto dalla moltiplicazione tra un sotto-coefficiente (omissis), correlato alla tipologia di rete attraversata, ed un altro sotto-coefficiente (omissis) funzione delle fasce orarie di esercizio della singola traccia; il secondo, denominato , determinato sulla base della segmentazione della domanda, ottenuto attraverso la moltiplicazione dei sub-coefficienti originati dal confronto a coppie fra binomi di servizi caratterizzati da marcate differenze di mercato (). <p>La generica formula per la determinazione della componente prevede dunque i seguenti passaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> determinazione del coefficiente corrispondente al rapporto tra i costi residui per il raggiungimento dell'<i>Efficient Total Cost</i> (quindi al netto dei <i>Costi Diretti</i>) ed i <i>Costi Diretti</i> medesimi: $\alpha = \left(\frac{C_{nt} - C_d}{C_d} \right)$ | <p>del pedaggio;</p> <ul style="list-style-type: none"> rettificata, attraverso un coefficiente di riparametrazione, in funzione dell'importo dei costi residui per il recupero dell'<i>Efficient Total Cost</i> sopra definito; corretta attraverso l'uso di due ulteriori coefficienti di maggiorazione modulazione: <ul style="list-style-type: none"> il primo, denominato , basato sulla segmentazione dell'offerta, ottenuto dalla moltiplicazione tra un sotto-coefficiente (omissis), correlato alla tipologia di rete attraversata, ed un altro sotto-coefficiente (omissis) funzione delle fasce orarie di esercizio della singola traccia; il secondo, denominato , determinato sulla base della segmentazione della domanda, ottenuto attraverso la moltiplicazione dei sub-coefficienti originati dal confronto a coppie fra binomi di servizi caratterizzati da marcate differenze di mercato (). <p>La generica formula per la determinazione della componente prevede dunque i seguenti passaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> determinazione del coefficiente corrispondente al rapporto tra i costi residui per il raggiungimento dell'<i>Efficient Total Cost</i> (quindi al netto dei <i>Costi Diretti</i>) ed i <i>Costi Diretti</i> medesimi: $\alpha = \left(\frac{C_{nt} - C_d}{C_d} \right)$ | <p>Prendiamo ad esempio il caso di un treno regionale che utilizzi nodo e Rete LS Base, tutto in fascia diurna. Il suo pedaggio B, sulla base di quanto previsto alla successiva Misura 29, si calcolerà nel modo seguente: $Ped\ B = C_{dir\ unit} * \alpha * [(K_{nodo} * K_{fo\ diurna} * J_{reg} * km_{nodo}) + [(K_{rete\ base} * K_{fo\ diurna} * J_{reg} * km_{rete\ base})]]$ con la parte in rosso che di fatto diventa la formula per la modulazione di α e quindi per il calcolo del coefficiente di maggiorazione complessivo M: $M = 1 + \alpha * [.....] =$ Cioè <u>il coefficiente di maggiorazione è calcolabile tramite l'applicazione dei coefficienti di modulazione allo specifico treno.</u> Coefficienti di maggiorazione e di modulazione sono due grandezze differenti: il coefficiente di maggiorazione ci dice di quanto deve aumentare in media il costo diretto per avere la copertura anche dei costi residui tramite la componente B, i coefficienti di modulazione servono per modulare il coefficiente di maggiorazione, a livello di treno. Da sottolineare che all'interno di uno stesso segmento di mercato, vi sono numerosissimi casi differenti, a seconda di quanto e come vengono utilizzate le diverse classi di rete e fasce orarie, quindi di conseguenza numerosissimi coefficienti di maggiorazione, mentre di coefficienti di modulazione ce ne sono solo tre (K_{rete}, K_{fo} e $J_{servizio}$). Quello che viene proposto nella Misura 29 presenterebbe dunque un'incoerenza di fondo:</p> <ul style="list-style-type: none"> con quanto presentato nello schema di figura 22 (da cui sembrerebbe che sia possibile definire dei coefficienti di maggiorazione per segmento di mercato e dove i K1, K2, K3 potrebbero confondersi con i tre coefficienti K_{rete}, K_{fo} e $J_{servizio}$) con l'ipotesi di un "utilizzo mirato" dei coefficienti di maggiorazione da parte del GI di cui alla misura 23. <p>Non vengono in definitiva presentate delle formule</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> determinazione della tariffa base unitaria $T_{base,B}$, calcolata attraverso il prodotto tra il coefficiente ed il rapporto fra i <i>Costi Diretti</i> totali ed i treni-km annui complessivamente circolanti: $T_{base,B} = \alpha \cdot \left(\frac{C_d}{\sum_{treni\ annui}(P_{treno})} \right)$ determinazione della tariffa relativa alla traccia, ottenuta moltiplicando la tariffa base unitaria $T_{base,B}$ per i coefficienti di maggiorazione K e J relativi, rispettivamente, alla porzione di rete e fascia oraria della traccia ed al segmento di mercato del servizio: $T_{B,treno} = \sum_{(tipi\ rete), (fascie\ orarie)} (T_{base,B} \cdot P_{treno,(tipo\ rete),(fascia\ oraria)} \cdot K \cdot J)$ 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 | <ul style="list-style-type: none"> determinazione della tariffa base unitaria $T_{base,B}$, calcolata attraverso il prodotto tra il coefficiente ed il rapporto fra i <i>Costi Diretti</i> totali ed i treni-km annui complessivamente circolanti: $T_{base,B} = \alpha \cdot \left(\frac{C_d}{\sum_{treni\ annui}(P_{treno})} \right)$ determinazione della tariffa relativa alla traccia, ottenuta moltiplicando la tariffa base unitaria $T_{base,B}$ per i coefficienti di modulazione maggiorazione K e J relativi, rispettivamente, alla porzione di rete e fascia oraria della traccia ed al segmento di mercato del servizio: $T_{B,treno} = \sum_{(tipi\ rete), (fascie\ orarie)} (T_{base,B} \cdot P_{treno,(tipo\ rete),(fascia\ oraria)} \cdot K \cdot J)$ 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>che forniscono in maniera diretta distinti coefficienti di maggiorazione per segmento di trasporto, quanto piuttosto coefficienti di modulazione del parametro α, in relazione al cluster tariffario (combinazione di classe di rete, fascia oraria e servizio) che possono consentire, solo a posteriori, il calcolo di n coefficienti di maggiorazione, anche all'interno di uno stesso segmento di trasporto.</p> <p>La distinzione non è di poco conto, perché è proprio dal dover passare attraverso i coefficienti di modulazione e dall'aver mantenuto, insieme ad una segmentazione per servizio, anche quella per classe di rete e fascia oraria, da cui derivano:</p> <ul style="list-style-type: none"> la non univocità dei coefficienti di maggiorazione per segmento di mercato l'impossibilità di un utilizzo mirato dei coefficienti di maggiorazione e dunque la non facile manovrabilità del sistema da parte del GI la non facile prevedibilità dei possibili effetti, almeno in termini relativi, dell'applicazione del nuovo sistema da parte delle IF. <p>Elevato numero di tariffe – L'applicazione del sistema dei coefficienti di modulazione determina un elevato numero di cluster tariffari (4 classi di rete* 3 fasce orarie* 7 segmenti di trasporto = 84) solo per la parte B. Il pedaggio finale relativo alla parte B dipenderà da quali cluster e in quale misura verranno utilizzati i singoli cluster (vedi Figura IV.4 in allegato)</p> <p>Produttorie di coefficienti – la presenza di produttorie di coefficienti per la modulazione delle tariffe rende il sistema molto rigido e impossibile l'utilizzo mirato dei coefficienti di modulazione: non si riesce ad agire sul singolo segmento di trasporto (vedi commenti a Misura 23 su struttura modulare)</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|---|--|
| | <p>P_{treno} lunghezza della traccia del singolo treno</p> <p>e con:</p> <p>$K = K_{1,B} \cdot K_{2,B}$ univoco per porzione di rete e fascia oraria omogenea;</p> <p>$J = (J_{1,B} \cdot J_{2,B} \cdot J_{3,B} \cdot \dots)$ univoco per tipologia di servizio omogenea;</p> <hr/> <p>Il coefficiente $K_{1,B}$, basato sulle 4 classi in cui sarà ripartita la rete ferroviaria a seguito della riclassificazione che sarà definita in esito alla proposta effettuata dal GI sulla base dei criteri definiti dall'Autorità alla misura 25, dovrà essere calcolato opportunamente per ciascuna classe, in maniera che:</p> <ul style="list-style-type: none"> la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle somma delle percorrenze annue () complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base, secondo la seguente formula base: $P = \sum_{classi} (P_{classe} \cdot K_{1,B,classe})$ <ul style="list-style-type: none"> la scelta dei singoli coefficienti sia orientata a riflettere le caratteristiche di utilizzo della rete, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato. <hr/> | <p>P_{treno} lunghezza della traccia del singolo treno</p> <p>e con:</p> <p>$K = K_{1,B} \cdot K_{2,B}$ univoco per porzione di rete e fascia oraria omogenea;</p> <p>$J = (J_{1,B} \cdot J_{2,B} \cdot J_{3,B} \cdot \dots)$ univoco per tipologia di servizio omogenea;</p> <hr/> <p>Il coefficiente $K_{1,B}$, basato sulle 4 5 classi in cui sarà ripartita la rete ferroviaria a seguito della riclassificazione che sarà definita in esito alla proposta effettuata dal GI sulla base dei criteri definiti dall'Autorità alla misura 25, dovrà essere calcolato opportunamente per ciascuna classe, in maniera che:</p> <ul style="list-style-type: none"> la sua applicazione alla tariffa, rapportata alle somma delle percorrenze annue () complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base, secondo la seguente formula base: $P = \sum_{classi} (P_{classe} \cdot K_{1,B,classe})$ <ul style="list-style-type: none"> la scelta dei singoli coefficienti sia orientata a riflettere le caratteristiche di utilizzo della rete, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato. <hr/> | <p>Incongruenza dei vincoli di calibrazione</p> <p>Vi sono delle incongruenze matematiche sui vincoli di calibrazione: i coefficienti, da calibrare singolarmente per ottenere, con l'insieme delle classi, gli stessi volumi complessivi, non determinano necessariamente, una volta moltiplicati tra loro, la calibrazione dell'intero sistema.</p> <p>Questo è vero, a maggior ragione, considerando che i coefficienti globali per segmento di mercato, ancorché singolarmente calibrati, non lo sono a livello complessivo.</p> <p>Il risultato è che ancorché ciascun coefficiente sia internamente calibrabile, il sistema nel suo complesso non risulta calibrato, cioè non riconduce al totale delle percorrenze chilometriche.</p> <p>Vanno dunque rilasciati alcuni vincoli di calibrazione (es. quello sul coefficiente di rete oppure uno di quelli relativi ai coefficienti di servizio) ed aumentati i gradi di libertà del sistema.</p> <p>Più correttamente, non dovrebbero essere posti vincoli alla calibrazione del sistema sui singoli coefficienti, bensì andrebbe posto un unico vincolo, a livello di applicazione complessiva dei coefficienti, che devono ricondurre alle stesse percorrenze chilometriche totali (si veda Figura IV.5 in allegato)</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|---|-------------------|
| | <p>Il coefficiente $K_{2,B1}$, 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 minori di 0.50, applicando la formula: $K_{mancante} = \frac{P_{totale} - (K_{noto} \cdot P_{classe\ nota} + K_{medio} \cdot P_{classe\ intermedia})}{P_{classe\ mancante}}$ <p>dove:</p> <p>$P_{totale} = \sum_{treni\ annui} (P_{treno})$ treni·km complessivi annui intera rete;</p> <p>$P_{classe\ nota}$ treni·km complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria nota;</p> <p>$P_{classe\ intermedia}$ treni·km complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria intermedia;</p> <p>$P_{classe\ mancante}$ treni·km complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria</p> | <p>Il coefficiente $K_{2,B1}$, 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 minori di 0.50, applicando la formula: $K_{mancante} = \frac{P_{totale} - (K_{noto} \cdot P_{classe\ nota} + K_{medio} \cdot P_{classe\ intermedia})}{P_{classe\ mancante}}$ <p>dove:</p> <p>$P_{totale} = \sum_{treni\ annui} (P_{treno})$ treni·km complessivi annui intera rete;</p> <p>$P_{classe\ nota}$ treni·km complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria nota;</p> <p>$P_{classe\ intermedia}$ treni·km complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria intermedia;</p> <p>$P_{classe\ mancante}$ treni·km complessivi annui relativi alla classe di fascia oraria</p> | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|---|---|-------------------|
| | <p>mancante; La scelta dei singoli coefficienti dovrà essere orientata a riflettere le caratteristiche di utilizzo della rete, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato.</p> <hr/> <p>I coefficienti sono pertinenti ai singoli segmenti di mercato, ed operano sulla base di binomi, così come previsto dalla Direttiva 2012/34/UE all'art. 32(1). All'interno di ogni binomio, i coefficienti si calcolano come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> fissando a scelta, il valore oppure , relativi rispettivamente alla classe superiore o alla classe inferiore; determinando il valore del coefficiente mancante applicando la formula: $J_{mancante} = \frac{P_{totale} - (J_{nato} \cdot P_{classe\ nota})}{P_{classe\ mancante}}$ <p>dove:</p> $P_{totale} = \sum_{treni\ annui} (P_{treno})$ <p>treni·km complessivi annui intera rete;</p> <p>$P_{classe\ nota}$ treni·km complessivi annui relativi alla componente di binomio nota;</p> <p>$P_{classe\ mancante}$ treni·km complessivi annui relativi alla componente di binomio mancante</p> <p>I binomi da considerare, dovranno essere definiti sulla base dei criteri dettati alla Misura 24.</p> <p>I valori dei coefficienti J_{min} dovranno</p> | <p>mancante; La scelta dei singoli coefficienti dovrà essere orientata a riflettere le caratteristiche di utilizzo della rete, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato.</p> <hr/> <p>I coefficienti sono pertinenti ai singoli segmenti di mercato, ed operano sulla base di binomi, così come previsto dalla Direttiva 2012/34/UE all'art. 32(1). All'interno di ogni binomio, i coefficienti si calcolano come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> fissando a scelta, il valore oppure , relativi rispettivamente alla classe superiore o alla classe inferiore; determinando il valore del coefficiente mancante applicando la formula: $J_{mancante} = \frac{P_{totale} - (J_{nato} \cdot P_{classe\ nota})}{P_{classe\ mancante}}$ <p>dove:</p> $P_{totale} = \sum_{treni\ annui} (P_{treno}) \text{ treni·km}$ <p>complessivi annui intera rete;</p> <p>$P_{classe\ nota}$ treni·km complessivi annui relativi alla componente di binomio nota;</p> <p>$P_{classe\ mancante}$ treni·km complessivi annui relativi alla componente di binomio mancante</p> <p>I binomi da considerare, dovranno essere definiti sulla base dei criteri dettati alla Misura 24.</p> | |

| Misura | Testo originale | Nota illustrativa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------------|--|------------------|---|-----------|--|---|--|-----------|----------------------|---|-----------------|-----------|--|---|--------------------------------|-----------|---|---|------------------------------|-----------|-----------------------------------|---|----------------------------------|-----|------------------------|--|--|--|------|---|---|---|------------------|-----------|--|---|--|------|-----------|----------------------|---|-----------------|------|-----------|--|---|--------------------------------|------|-----------|---|---|------------------------------|------|-----------|-----------------------------------|---|----------------------------------|------|-----|------------------------|--|--|-----|
| | <p>riflettere le caratteristiche dei servizi, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato, e non potranno essere inferiori ai seguenti valori limite:</p> <table><tr><th>Bin.</th><th>Classe con maggiore <i>ability to pay</i></th><th>↔</th><th>Classe con minore <i>ability to pay</i></th></tr><tr><td>$J_{1,B}$</td><td>Servizi commerciali (merci-passeggeri)</td><td>↔</td><td>Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.)</td></tr><tr><td>$J_{2,B}$</td><td>Trasporto Passeggeri</td><td>↔</td><td>Trasporto Merci</td></tr><tr><td>$J_{3,B}$</td><td>Trasporto passeggeri lunga percorrenza</td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri regionale</td></tr><tr><td>$J_{4,B}$</td><td>Trasporto passeggeri <i>open access</i></td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri con OSP</td></tr><tr><td>$J_{5,B}$</td><td>Trasporto merci linee Centro-Nord</td><td>↔</td><td>Trasporto merci linee Centro-Sud</td></tr><tr><td>...</td><td colspan="3">Eventuali altri binomi</td></tr></table> | Bin. | Classe con maggiore <i>ability to pay</i> | ↔ | Classe con minore <i>ability to pay</i> | $J_{1,B}$ | Servizi commerciali (merci-passeggeri) | ↔ | Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.) | $J_{2,B}$ | Trasporto Passeggeri | ↔ | Trasporto Merci | $J_{3,B}$ | Trasporto passeggeri lunga percorrenza | ↔ | Trasporto passeggeri regionale | $J_{4,B}$ | Trasporto passeggeri <i>open access</i> | ↔ | Trasporto passeggeri con OSP | $J_{5,B}$ | Trasporto merci linee Centro-Nord | ↔ | Trasporto merci linee Centro-Sud | ... | Eventuali altri binomi | | | <p>I valori dei coefficienti J_{min} dovranno riflettere le caratteristiche dei servizi, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato, e non potranno essere inferiori ai seguenti valori limite:</p> <table><tr><th>Bin.</th><th>Classe con maggiore <i>ability to pay</i></th><th>↔</th><th>Classe con minore <i>ability to pay</i></th><th>J_{min} limite</th></tr><tr><td>$J_{1,B}$</td><td>Servizi commerciali (merci-passeggeri)</td><td>↔</td><td>Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.)</td><td>0.10</td></tr><tr><td>$J_{2,B}$</td><td>Trasporto Passeggeri</td><td>↔</td><td>Trasporto Merci</td><td>0.50</td></tr><tr><td>$J_{3,B}$</td><td>Trasporto passeggeri lunga percorrenza</td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri regionale</td><td>0.80</td></tr><tr><td>$J_{4,B}$</td><td>Trasporto passeggeri <i>open access</i></td><td>↔</td><td>Trasporto passeggeri con OSP</td><td>0.80</td></tr><tr><td>$J_{5,B}$</td><td>Trasporto merci linee Centro-Nord</td><td>↔</td><td>Trasporto merci linee Centro-Sud</td><td>0.50</td></tr><tr><td>...</td><td colspan="3">Eventuali altri binomi</td><td>...</td></tr></table> <p>Allo scopo di consentire la calibrazione complessiva del sistema, una volta che i coefficienti siano tra loro moltiplicati, dovrà essere rimosso a scelta uno o più dei vincoli di calibrazione, fermo restando che l'applicazione complessiva dei coefficienti ai volumi relativi ai singoli cluster tariffari (rete, fascia oraria e servizio) sia tale da determinare la stessa percorrenza chilometrica totale.</p> | 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 | | | ... |
| Bin. | Classe con maggiore <i>ability to pay</i> | ↔ | Classe con minore <i>ability to pay</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{1,B}$ | Servizi commerciali (merci-passeggeri) | ↔ | Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{2,B}$ | Trasporto Passeggeri | ↔ | Trasporto Merci | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{3,B}$ | Trasporto passeggeri lunga percorrenza | ↔ | Trasporto passeggeri regionale | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{4,B}$ | Trasporto passeggeri <i>open access</i> | ↔ | Trasporto passeggeri con OSP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{5,B}$ | Trasporto merci linee Centro-Nord | ↔ | Trasporto merci linee Centro-Sud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ... | Eventuali altri binomi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bin. | Classe con maggiore <i>ability to pay</i> | ↔ | Classe con minore <i>ability to pay</i> | J_{min} limite | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{1,B}$ | Servizi commerciali (merci-passeggeri) | ↔ | Servizi tecnici (invio materiale, prove, etc.) | 0.10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{2,B}$ | Trasporto Passeggeri | ↔ | Trasporto Merci | 0.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{3,B}$ | Trasporto passeggeri lunga percorrenza | ↔ | Trasporto passeggeri regionale | 0.80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{4,B}$ | Trasporto passeggeri <i>open access</i> | ↔ | Trasporto passeggeri con OSP | 0.80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $J_{5,B}$ | Trasporto merci linee Centro-Nord | ↔ | Trasporto merci linee Centro-Sud | 0.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ... | Eventuali altri binomi | | | ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|---|--|--|-------------------|
| <p>MISURA 30 <u>Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio</u></p> | <p>Misura 30 Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio</p> <p>C¹²³</p> <p>Fermo restando il principio del rispetto dell'equilibrio economico sancito alla Misura 22, al GI è conferita la possibilità di adottare la componente C del pedaggio, da correlare alle pertinenti esternalità di costo, definite dal quadro normativo; tale componente dovrà essere ripartita in tre sotto-componenti, disgiunte tra loro e tutte variabili (a treno·km), <i>cost-based</i>, 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):</p> $T_{C,treno} = T_{C1,treno} + T_{C2,treno} + T_{C3,treno}$ <p>dove:</p> <ul style="list-style-type: none"> • $T_{C1,treno} \rightarrow$ <u>SCARSITA'</u> DI <u>CAPACITA'</u> <p>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.</p> | <p>Misura 30 Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio</p> <p>C¹²³</p> <p>Fermo restando il principio del rispetto dell'equilibrio economico sancito alla Misura 22, al GI è conferita la possibilità di adottare la componente C del pedaggio, da correlare alle pertinenti esternalità di costo, definite dal quadro normativo; tale componente dovrà essere ripartita in tre sotto-componenti, disgiunte tra loro e tutte variabili (a treno·km), <i>cost-based</i>, 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):</p> $T_{C,treno} = T_{C1,treno} + T_{C2,treno} + T_{C3,treno}$ <p>dove:</p> <ul style="list-style-type: none"> • $T_{C1,treno} \rightarrow$ <u>SCARSITA'</u> DI <u>CAPACITA'</u> <p>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.</p> | |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa |
|--------|--|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • $T_{C2,treno}$ → <u>EFFETTI AMBIENTALI</u> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • $T_{C3,treno}$ → <u>INCENTIVI ETCS</u> <p>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 .</p> <p>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.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • $T_{C2,treno}$ → <u>EFFETTI AMBIENTALI</u> <p>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 modularla 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • $T_{C3,treno}$ → <u>INCENTIVI ETCS</u> <p>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 .</p> <p>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.</p> | <p>Vedi misura 21</p> <p>Vedi osservazioni a misura 21.</p> |

| Misura | Testo originale | | Nota illustrativa | | |
|---|---|--|------------------------------|--|--|
| MISURA 31 <u>Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato</u> | Misura 31 <u>Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato</u> Ai sensi dell’art. 32 par. 1 della Direttiva 2012/34/UE, il pieno recupero da parte del GI dei costi netti efficienti relativi al PMdA deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario e garantire nel contempo una competitività ottimale all’interno dei segmenti del mercato stesso. In aggiunta il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Al riguardo il GI, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie, ai fini delle verifiche dell’Autorità sul sistema dei canoni ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2 lettera c), per la prima fase del primo periodo tariffario determinato sulla base di quanto stabilito nella Misura 58 dovrà applicare per il PMdA (nel rispetto del vincolo generale complessivo di recupero dei soli costi netti pertinenti, documentati ed efficienti come da criteri di cui alla Misura 6 e sulla base delle evidenze di contabilità regolatoria certificata), la seguente cornice di variabilità massima: | Misura 31 <u>Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato</u> Ai sensi dell’art. 32 par. 1 della Direttiva 2012/34/UE, il pieno recupero da parte del GI dei costi netti efficienti relativi al PMdA deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario e garantire nel contempo una competitività ottimale all’interno dei segmenti del mercato stesso. In aggiunta il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Al riguardo il GI, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie, ai fini delle verifiche dell’Autorità sul sistema dei canoni ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37.2 lettera c), per la prima fase del primo periodo tariffario determinato sulla base di quanto stabilito nella Misura 58 dovrà applicare per il PMdA (nel rispetto del vincolo generale complessivo di recupero dei soli costi netti pertinenti, documentati ed efficienti come da criteri di cui alla Misura 6 e sulla base delle evidenze di contabilità regolatoria certificata), la seguente cornice di variabilità massima: | Vedi osservazione a misura 4 | | |
| | <table><tr><td>1</td><td>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.</td></tr></table> | 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. | <table><tr><td>1</td><td>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</td></tr></table> |
| 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. | | | | |
| 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 | | | | |

| Misura | Testo originale | | | | Nota illustrativa |
|--------|-----------------|--|---|---|-------------------|
| | 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. | 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 | La tariffa media chilometrica del complesso dei servizi merci non dovrà discostarsi di un valore superiore al $\pm 5\%$ rispetto a quella attuale. | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|---|--|--|
| MISURA 36 Ambito di applicazione | I servizi di cui alla Misura 1 lettera b), sono distinti in tre tipologie, sulla base del combinato disposto della Direttiva 2012/34/UE e della relativa normativa italiana di recepimento: 1) Servizi di cui al comma 2 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 , qui denominati Impianti e servizi a diritto di accesso garantito : omissis..... | I servizi di cui alla Misura 1 lettera b), sono distinti in tre tipologie, sulla base del combinato disposto della Direttiva 2012/34/UE e della relativa normativa italiana di recepimento: 1) Servizi di cui al comma 2 dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 , qui denominati Impianti e servizi a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito : omissis..... | La dizione oggetto di proposta di modifica appare maggiormente aderente a quella contenuta all'art 13, comma 2, del d.lgs 112/2015. |
| MISURA 38 Tipologia di operatore di impianto | Ai fini della regolazione delle condizioni economiche di offerta l'Autorità, fin da ora, anche in linea con i criteri usualmente utilizzati per i <i>market power test</i> , identifica le seguenti due tipologie di operatore di impianto di servizio : TIPOLOGIA A : gli operatori di impianto facenti parte del gruppo FSI o comunque soggetti a un controllo, anche di fatto (secondo le indicazioni dell'art. 2359 c.c.), da parte di FSI o sue controllate, e gli ulteriori operatori per i quali verrà accertato, previa applicazione della procedura di <i>market power test</i> di cui alla Misura 37, l'esistenza di significativo potere di mercato; TIPOLOGIA B : i restanti operatori di impianto | Ai fini della regolazione delle condizioni economiche di offerta l'Autorità, fin da ora, anche in linea con i criteri usualmente utilizzati per i <i>market power test</i> , identifica le seguenti due tipologie di operatore di impianto di servizio : TIPOLOGIA A : gli operatori di impianto facenti parte del gruppo FSI o comunque soggetti a un controllo, anche di fatto (secondo le indicazioni dell'art. 2359 c.c.), da parte di FSI o sue controllate, e gli ulteriori operatori per i quali verrà accertato, previa applicazione della procedura di <i>market power test</i> di cui alla Misura 37, l'esistenza di significativo potere di mercato; TIPOLOGIA B : i restanti operatori di impianto | La misura in questione distingue gli operatori di impianto in due categorie (A e B) prefigurando una metodologia di regolazione economica a seconda che gli operatori detengano o meno un significativo potere di mercato. Da tale distinzione discendono, tra l'altro, differenziazioni in merito alla metodologia regolatoria (misura 39), al periodo tariffario (misura 40), al termine di preavviso per la variazione dei corrispettivi (misura 41), alla dinamica dei corrispettivi (misura 42). Ad avviso di RFI detta distinzione deve basarsi, per tutti gli operatori di impianto, sulle evidenze scaturenti dall'esito del market power test di cui alla misura 37. |
| MISURA 39 Metodologia regolatori | Per gli operatori rientranti nella tipologia B di cui alla Misura 38, l'Autorità definisce criteri di regolazione economica semplificati, sotto il profilo procedurale e dei costi di implementazione, sostanzialmente basati sul principio della trasparenza, della predicibilità e della non discriminazione, e definendo un insieme minimo di informazioni, di natura anche contabile, che l'operatore di impianto dovrà | Per gli operatori rientranti nella tipologia B di cui alla Misura 38, l'Autorità definisce criteri di regolazione economica semplificati, sotto il profilo procedurale e dei costi di implementazione, sostanzialmente basati sul principio della trasparenza, della predicibilità e della non discriminazione, e definendo un insieme minimo di informazioni, di natura anche contabile, che l'operatore di impianto dovrà | L'integrazione proposta riporta il riferimento operato, per il GI e sue controllate, dall'art.13, comma 5 del d.lgs. 112/2015 |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|--|---|---|
| a | <p>periodicamente comunicare ai propri utenti e all'Autorità.</p> <p>Per gli operatori rientranti nella tipologia A di cui alla Misura 38, l'Autorità definisce, in aggiunta ai criteri ed obblighi validi per la tipologia B, ulteriori criteri di orientamento dei corrispettivi ai costi, in linea con quanto disposto dal d.lgs. 112/2015 , e specifici obblighi di contabilità regolatoria.</p> | <p>periodicamente comunicare ai propri utenti e all'Autorità.</p> <p>Per gli operatori rientranti nella tipologia A di cui alla Misura 38, l'Autorità definisce, in aggiunta ai criteri ed obblighi validi per la tipologia B, ulteriori criteri di orientamento dei corrispettivi ai costi, in linea con quanto disposto dal d.lgs. 112/2015 , e specifici obblighi di contabilità regolatoria.</p> <p>Per il GI (e sue controllate) trova applicazione quanto per lo stesso previsto dall'art. 13, comma 5, del d.lgs 112/2005.</p> | |
| MISURA 40 Periodo tariffario | <p>Relativamente alla durata del periodo tariffario:</p> <p>a) per gli operatori di impianto della Tipologia A si farà riferimento a quanto stabilito nella Misura 3;</p> <p>b) per gli altri operatori, è consentita la pubblicazione di un listino pluriennale o annuale, fatto salvo il caso di variazione esogena ed imprevedibile dei costi unitari. In occasione di ogni variazione del listino, l'operatore di impianto dovrà assicurare che i nuovi livelli di prezzo non siano superiori al costo della fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.</p> <p>Nel caso di periodo tariffario pluriennale, l'operatore di impianto deve preventivamente comunicare all'Autorità, oltretché 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 evidenzi una gestione inefficiente o quando si generi un</p> | <p>Relativamente alla durata del periodo tariffario:</p> <p>a) per gli operatori di impianto della Tipologia A si farà riferimento a quanto stabilito nella Misura 3;</p> <p>b) per gli altri operatori, è consentita la pubblicazione di un listino pluriennale o annuale, fatto salvo il caso di variazione esogena ed imprevedibile dei costi unitari. In occasione di ogni variazione del listino, l'operatore di impianto dovrà assicurare che i nuovi livelli di prezzo non siano superiori al costo della fornitura, aumentato di un profitto ragionevole se trattasi di servizi di cui all'art.13 comma 2 del d.lgs. 112/2015, ovvero di servizi di cui all'art.13, commi 9 e 11 del d.lgs 112/2015 se offerti da un unico fornitore.</p> <p>Nel caso di periodo tariffario pluriennale, l'operatore di impianto deve preventivamente comunicare all'Autorità, oltretché 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</p> | <p>Le assicurazioni richieste all'operatore di impianto circa il fatto che i livelli dei prezzi debbano corrispondere al costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole riguardano i servizi per i quali trova applicazione detto principio. In tal senso si propone l'integrazione della misura con le specificazioni ivi inserite.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|--|--|-------------------|
| | <p>profitto non ragionevole.</p> | <p>possibilità di richiedere all'operatore la revisione anticipata dei corrispettivi, qualora l'andamento dei costi evidenzi una gestione inefficiente o quando si generi un profitto non ragionevole.</p> | |
| <p>MISURA 41 Termini di preavviso per variazion e dei corrispett ivi</p> | <p>Al fine di garantire i principi di trasparenza e non discriminazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in occasione di ciascuna variazione del proprio listino, tutti gli operatori di impianto devono pubblicare sul proprio sito internet, con un termine di almeno 3 mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio, una relazione contenente: <ul style="list-style-type: none"> - una rendicontazione dei costi e dei ricavi dell'anno precedente, nonché dei volumi di servizi erogati; - il listino dei corrispettivi per il successivo orario di servizio e il livello di utilizzo dell'impianto previsto; - un documento metodologico che illustri le modalità con cui sono stati determinati i corrispettivi richiesti nell'ambito del periodo tariffario, sia con riferimento all'evoluzione prevista dei costi, dell'inflazione e del livello di utilizzo dell'impianto, sia alle scelte di articolazione delle tariffe effettuate. • in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi unitari, l'operatore di impianto potrà modificare il livello dei corrispettivi anche nel corso di validità | <p>.....Omissis</p> | |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|---|--|--|
| | <p>dell'orario di servizio, dandone comunicazione all'Autorità e sul proprio sito web con anticipo di almeno tre mesi.</p> <p>Analogamente, nel caso l'operatore abbia optato per un periodo tariffario pluriennale, la modifica delle tariffe o delle regole per la loro determinazione nel corso del periodo stesso, in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi, deve essere comunicata all'Autorità e sul sito web dell'operatore con almeno tre mesi di anticipo.</p> <p>Gli operatori di impianto di cui alla tipologia A diversi dal GI, soggetti ad obblighi di rendicontazione contabile ai sensi della Misura 53, dovranno pubblicare la stessa documentazione, ma con termine di almeno 6 mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio.</p> <p>Per ragioni di armonizzazione con le Misure relative al PMdA, il GI, nella sua funzione di operatore di impianto, dovrà attenersi alla procedura di verifica della conformità dei corrispettivi stabilita con la Misura 4.</p> | <p>Gli operatori di impianto di cui alla tipologia A diversi dal GI, soggetti ad obblighi di rendicontazione contabile ai sensi della Misura 53, dovranno pubblicare la stessa documentazione, ma con termine di almeno 6 mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio.</p> <p>Per ragioni di armonizzazione con le Misure relative al PMdA, il GI, nella sua funzione di operatore di impianto, dovrà attenersi alla procedura di verifica della conformità dei corrispettivi stabilita con la Misura 4.</p> | <p>Si ritiene che RFI debba essere assoggettata agli stessi obblighi previsti per gli altri operatori di impianto.</p> |
| <p>MISURA 42 Dinamica dei</p> | <p>La presente misura si riferisce solo agli operatori di impianto individuati alla tipologia A della Misura 38.</p> <p>La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere</p> | <p>La presente misura si riferisce solo agli operatori di impianto individuati alla tipologia A della Misura 38.</p> <p>La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere</p> | |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|----------------------|---|---|--|
| corrispettivi | <p>determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo dell'impianto. Relativamente ai costi si rimanda alla Misura 10, riguardante la dinamica tariffaria nel corso del periodo regolatorio.</p> <p>Per quanto riguarda l'evoluzione del livello di utilizzo dell'impianto, la stessa deve essere stimata per l'intero periodo tariffario da parte dell'operatore di impianto sulla base di una analisi approfondita, che costituirà parte della relazione indicata alla Misura 41.</p> <p>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.</p> | <p>determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo dell'impianto. Relativamente all'evoluzione dei costi, la relativa dinamica nel corso del periodo regolatorio sarà definita come di seguito specificato.</p> <p>Per il calcolo dei Costi operativi, l'operatore di impianto assicurerà che il valore annuale dei costi operativi unitari non risulti superiore ai valori calcolati, partendo dalla quantificazione all'anno precedente, secondo il seguente procedimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> calcolo costi operativi unitari all'anno $(n-1)$ $C_{o,u,(n-1)} = \frac{C_{o,(n-1)}}{P_{(n-1)}}$ <ul style="list-style-type: none"> calcolo dinamica dei costi operativi unitari tra anno $(n-1)$ e anno (n) $C_{o,u,t} = C_{o,u,(n-1)} \cdot (1 + I_{(n)} - X)$ <p>dove:</p> <p>$C_{o,u,n}$ Costo operativo per unità di traffico all'anno n;</p> <p>$C_{o,u,(n-1)}$ Costo operativo per unità di traffico all'anno $(n-1)$;</p> <p>$C_{o,(n-1)}$ Costo operativo complessivo all'anno $(n-1)$;</p> <p>P_n Unità di traffico previste per l'anno n;</p> <p>$P_{(n-1)}$ Unità di traffico previste per l'anno $(n-1)$;</p> <p>$I_{(n)}$ tasso di inflazione programmata per l'anno risultante dai più recenti documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati.</p> | <p>L'emendamento si rende necessario per ripristinare l'originaria previsione dell'ART rispetto all'evoluzione della dinamica dei costi per gli operatori di impianto (richiamo alla Misura 10), di cui invece il GI, relativamente ai servizi del PMdA, propone di modificarne l'impianto con gli emendamenti apportati alla Misura 10.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|---|---|---|---|
| | | <p>X obiettivo di tasso di efficientamento annuo;</p> <p>Per quanto riguarda l'evoluzione del livello di utilizzo dell'impianto, la stessa deve essere stimata per l'intero periodo tariffario da parte dell'operatore di impianto sulla base di una analisi approfondita, che costituirà parte della relazione indicata alla Misura 41.</p> <p>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.</p> | |
| <p>MISURA 44 Periodo temporale di riferimento dei costi ai fini del pricing</p> | <p>Analogamente a quanto previsto con riferimento al pacchetto minimo d'accesso, il costo di fornitura dei servizi in esame deve essere misurato a consuntivo con riferimento all'Anno Base".</p> | <p>Analogamente a quanto previsto con riferimento al pacchetto minimo d'accesso, il costo di fornitura dei servizi in esame deve essere misurato a consuntivo con riferimento referiti all'ultimo bilancio approvato e rappresentati nella contabilità regolatoria certificata all'Anno Base".</p> | <p>Vedi osservazioni alla misura 4.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|--|--|--|
| MISURA 47 Correlazione ai costi | <p>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.</p> <p>Per l'operatore di impianto RFI, la correlazione ai costi deve tenere conto dell'equilibrio economico definito alla Misura 6.</p> | <p>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.</p> <p>Per l'operatore di impianto RFI, la correlazione ai costi dovrà essere declinata applicando la metodologia deve tenere conto dell'equilibrio economico definita alla Misura 6.</p> | <p>Per ragione di chiarezza si ritiene che il principio di correlazione dei costi debba essere espressamente riferito alla metodologia prevista nella misura 6 che riporta l'equazione di equilibrio del PMdA.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|--|--|---|
| Misura 49 Criteri di contabilità regolatori | <ul style="list-style-type: none"> eccedenze provenienti da altre attività commerciali: attribuzione al Pacchetto minimo di accesso [di quota parte] delle eccedenze provenienti dalle altre attività commerciali; <i>omissis</i> | <ul style="list-style-type: none"> eccedenze provenienti da altre attività commerciali: attribuzione al Pacchetto minimo di accesso [di quota parte] delle eccedenze provenienti dalle altre attività commerciali effettuata con l'utilizzo del capitale investito netto pertinente per la fornitura del PMdA; <i>omissis</i> | Si rimanda alla nota illustrativa di cui alla misura 5 |
| Misura 50 | <p>Il GI dovrà predisporre annualmente le rendicontazioni di separazione contabile specificate nell'Allegato A, Tabella 1-Sezione A: “Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniale”.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Circolazione • Terminalizzazione • Infrastruttura • Navigazione • Safety • Security • Gestione patrimonio | <p>Il GI dovrà predisporre annualmente le rendicontazioni di separazione contabile specificate nell'Allegato A, Tabella 1-Sezione A: “Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniale”.</p> <p>Per quanto riguarda in particolare la separazione contabile per “Processi industriali”, l’Autorità ritiene necessario assicurare continuità con il passato in modo da consentire gli opportuni confronti e la evidenziazione delle dinamiche su costi, ricavi e contributi statali (anche alla luce di quanto previsto nei Contratti di programma Investimenti e Servizi); a tal fine risulta necessario che il GI produca, in sede di prima attuazione ed in particolare, limitatamente al prospetto SC1, al massimo per due anni al fine di mantenere e mantenendo continuità metodologica, rendiconti separati per le seguenti linee di business:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Circolazione • Terminalizzazione • Infrastruttura • Navigazione • Safety • Security • Gestione patrimonio | <p>L'emendamento si rende necessario in quanto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) si ritiene sufficiente un periodo al massimo di due anni per garantire continuità con il passato. 2) la Terminalizzazione non è una linea di Business |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|------------------|--|--|--|
| Misura 51 | <p>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 Regulatoria"</p> <p>.....omissis</p> <p>2) la dettagliata indicazione e descrizione delle metodologie di contabilità dei costi adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione almeno a ciascuno degli aspetti specificati nell' Allegato A, Tabella 1- Sezione B: "Metodologie di Contabilità Regulatoria e Informazioni", in ottemperanza alle ulteriori specificazioni ivi indicate ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati;</p> <p>.... omissis</p> | <p>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 Regulatoria", eccezione fatta per l'anno 2015 il cui documento sarà predisposto e fornito entro 60 gg dopo l'approvazione del Bilancio d'esercizio.</p> <p>....omissis</p> <p>2) la dettagliata indicazione e descrizione delle metodologie di contabilità dei costi adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione almeno a ciascuno degli aspetti specificati nell' Allegato A, Tabella 1- Sezione B: "Metodologie di Contabilità Regulatoria e Informazioni", in ottemperanza alle ulteriori specificazioni ivi indicate ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati";</p> <p>.... omissis</p> | <p>L'emendamento si rende necessario al fine di consentire al GI in sede di prima applicazione adeguate tempistiche per la definizione della metodologia regulatoria.</p> <p>A riguardo si osserva che successivamente alla fase di prima attuazione, come previsto nella Misura 50, l'area di applicazione di ciascuno degli aspetti specificati nell' Allegato A, Tabella 1- Sezione B: "Metodologie di Contabilità Regulatoria e Informazioni" sarà adeguato ai nuovi Processi Industriali con conseguente allineamento dei Prospetti di Rendicontazione specificati per il PMdA nell'Allegato A – Tabella 1 Sezione A e B</p> |
| Misura 55 | <p>Relativamente a quanto sopra riportato nelle Misure 53 e 54, l'Operatore di impianto deve predisporre e fornire annualmente all'Autorità entro 30 giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio un Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regulatoria"</p> <p>.....omissis</p> | <p>Relativamente a quanto sopra riportato nelle Misure 53 e 54, l'Operatore di impianto deve predisporre e fornire annualmente all'Autorità entro 30 giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio un Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regulatoria" eccezione fatta per l'anno 2015 il cui documento sarà predisposto e fornito entro 60 gg dopo l'approvazione del Bilancio d'esercizio.</p> <p>.....omissis</p> | <p>Si rimanda alla nota illustrativa di cui alla misura 51.</p> |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|----------------------------------|--|---|--|
| Prospetto SC1 (A) | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI(*) A) Prospetto di Conto Economico | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI(*) A) Prospetto di Conto Economico (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | In considerazione dell'emendamento previsto nella misura 50, tale emendamento si rende necessario al fine di precisare che: 1) la Terminalizzazione non è una linea di Business 2) è necessario l'inserimento della colonna con "Totale GI" per una lettura più completa 3) Il Costo del Capitale Impiegato di ciascun Processo Industriale sarà pari al prodotto tra il CIN individuato per ciascun Processo Industriale e il WACC del GI come sotto definito. 4) Il WACC, unico per tutti i processi industriali del GI, è determinato secondo le prescrizioni di cui alla Misura 20. |
| Prospetto SC1 (B) | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI(*) Allegato A alla Delibera n. 61 del 31 luglio 2015 40 B) Prospetto di Stato Patrimoniale | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Processi industriali di competenza del GI(*) Allegato A alla Delibera n. 61 del 31 luglio 2015 40 B) Prospetto di Stato Patrimoniale (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | Per il Prospetto di Stato Patrimoniale si richiamano le modifiche 1 e 2 individuate per il prospetto di Conto economico sopra rappresentate. In dettaglio 1) la Terminalizzazione non è una linea di Business 2) è necessario l'inserimento della colonna con "Totale GI" per una lettura più completa |
| Prospetto SC2 (A) | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per il Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA). A) Prospetto di Conto Economico | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per il Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA). A) Prospetto di Conto Economico (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | In considerazione dell'emendamento previsto nella misura 50, tale emendamento si rende necessario al fine di precisare che ad oggi: 1) la Terminalizzazione non è una linea di Business 2) l'inserimento di una colonna libera garantisce l'esistenza di altre Linee di Business 3) Che l'attuale schema contrattuale con lo Stato non prevede l'articolazione delle coperture per natura di Costo come richiesto ma una copertura a totale costi. 4) Il Costo del Capitale Impiegato di ciascun Processo Industriale sarà pari al prodotto tra il CIN individuato per ciascun Processo Industriale e il WACC del GI come sotto definito. 5) Il WACC, unico per tutti i processi industriali del GI, è determinato secondo le prescrizioni di cui alla misura 20. |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|--|---|--|---|
| Prospetto SC2 (B) | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per il Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA). B) Prospetto di Stato Patrimoniale | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per il Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA). B) Prospetto di Stato Patrimoniale (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | Per il Prospetto di Stato Patrimoniale in considerazione dell'emendamento previsto nella misura 50, si richiamano le modifiche 1 e 2 individuate per il prospetto di Conto economico sopra rappresentate. In dettaglio 1) la Terminalizzazione non è una linea di Business 2) l'inserimento di una colonna libera garantisce l'esistenza di altre Linee di Business |
| Prospetto CD1 | Valutazione quantitativa dei costi direttamente attribuibili per il Pacchetto minimo di accesso A) Prospetto di Conto Economico | Valutazione quantitativa dei costi direttamente attribuibili per il Pacchetto minimo di accesso A) Prospetto di Conto Economico (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | In considerazione dell'emendamento previsto nella misura 51, tale emendamento si rende necessario al fine di precisare che ad oggi: 1) la Terminalizzazione non è una linea di Business 2) l'inserimento di una colonna libera garantisce la possibilità di inserire altre Linee di Business |
| ALLEGATO B - CONTABILITA' REGOLATORIA OPERATORE DI IMPIANTO | Tabella 1 <i>Rendicontazioni di separazione contabile e informazioni da comunicarsi annualmente all'Autorità -</i> Sezione A: "Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniale" | Tabella 1 <i>Rendicontazioni di separazione contabile e informazioni da comunicarsi annualmente all'Autorità -</i> Sezione A: "Separazione Contabile: Prospetti di Conto economico e Rendiconti Patrimoniale" (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | L'emendamento si rende necessario al fine di consentire la rappresentazione dei dati in caso di servizi che condividano fattori produttivi. |
| ALLEGATO B - CONTABILITA' REGOLATORIA OPERATORE DI IMPIANTO | Tabella 1 <i>Rendicontazioni di separazione contabile e informazioni da comunicarsi annualmente all'Autorità -</i> Sezione B. "Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni" | Tabella 1 <i>Rendicontazioni di separazione contabile e informazioni da comunicarsi annualmente all'Autorità -</i> Sezione B. "Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni" (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | L'emendamento si rende necessario al fine di consentire la rappresentazione dei dati in caso di servizi che condividano fattori produttivi. |

| N. Misura | Testo da modificare | Testo modificato | Nota illustrativa |
|----------------------------------|--|---|---|
| Prospetto RC1 (A) | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Servizi di competenza dell'Operatore di impianto A) Prospetto di Conto Economico | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Servizi di competenza dell'Operatore di impianto A) Prospetto di Conto Economico (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | L'emendamento si rende necessario: 1) al fine di consentire la rappresentazione dei dati in caso di servizi che condividano fattori produttivi. 2) in quanto l'attuale schema contrattuale con lo Stato non prevede l'articolazione delle coperture per natura di Costo come richiesto ma una copertura a totale costi. Tale emendamento è coerente con l'emendamento proposto per lo schema SC2 Si chiarisce inoltre che: <ul style="list-style-type: none"> il Costo del Capitale Impiegato di ciascun servizi /famiglia di servizi sarà pari al prodotto tra il Capitale Impiegato individuato e il WACC dell'OI il WACC, unico per tutti i servizi dell'OI, è determinato secondo le prescrizioni di cui alla Misura 43. |
| Prospetto RC1 (B) | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Servizi di competenza dell'Operatore di impianto B) Prospetto di Stato Patrimoniale | Conto di profitti e perdite nelle sue componenti di conto economico e situazione patrimoniale finanziaria per ciascuno dei Servizi di competenza dell'Operatore di impianto B) Prospetto di Stato Patrimoniale (vedasi Allegato Titolo IV Contabilità Regolatoria) | L'emendamento si rende necessario al fine di consentire la rappresentazione dei dati in caso di servizi che condividano fattori produttivi. |