

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

*Osservazioni di Trenitalia S.p.A.*

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento  
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 1.654.464.000,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma –  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 – R.E.A. 0883047





## Considerazioni preliminari

Nel trasmettervi le proposte di emendamento di Trenitalia S.p.A. allo schema di atto di regolazione recante “Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria” (Delibera n. 61/2015), cogliamo l’occasione per fornirvi alcune considerazioni su due aspetti del documento che riteniamo necessitino di un approfondimento ulteriore rispetto alla mera presentazione di puntuali emendamenti alle misure relative.

Il primo punto riguarda i potenziali effetti della proposta di riclassificazione delle linee ai fini del pedaggio da applicare, che genererà immancabilmente una redistribuzione dei costi di accesso all’infrastruttura sia tra le varie categorie di servizi, e quindi di utenti, sia tra le singole Imprese Ferroviarie.

Tenuto conto che il costo di accesso all’infrastruttura è una delle voci più rilevanti della struttura costi di un’impresa ferroviaria, che nel caso di Trenitalia ammonta a oltre 900 milioni di euro/anno, qualunque sua redistribuzione determinerà la necessità di una rivalutazione della sostenibilità economica complessiva dell’attuale reticolo di offerta delle imprese ferroviarie.

Nel caso di Trenitalia, come conseguenza dell’introduzione del proposto segmento delle linee a servizio evoluto, definite come quelle con velocità maggiore o uguale a 200km/h, si può ragionevolmente ipotizzare un incremento del prezzo del pedaggio per le linee attualmente classificate come tradizionali; in particolare, facciamo riferimento alla Trasversale Padana, alla linea Adriatica ed a quella Tirrenica, che coprono gran parte dai servizi non AV oggi offerti a condizioni di mercato.

In questa ipotesi, tutto ciò potrebbe avere come conseguenza la necessità di rimodulare significativamente il reticolo di offerta, presumibilmente in riduzione, dove, in alcune aree geografiche, potrebbe avere ripercussioni molto forti sulla clientela, che si troverebbe a dover basare le proprie scelte di viaggio su un numero minore di opzioni e determinare quindi una sostanziale riduzione del diritto alla mobilità.

Nell’ambito del trasporto merci, tenendo conto che, oltre a quelle citate, anche i corridoi internazionali ricadono in questo segmento della classificazione per la determinazione del pedaggio, si può ragionevolmente ipotizzare che, alla luce della competizione tra le modalità gomma e ferro basata sul prezzo, un incremento del pedaggio potrebbe ulteriormente spostare il vantaggio competitivo a favore della gomma, generando una evidente contraddizione con le crescenti esigenze di tutela e protezione dell’ambiente.

Nel trasporto regionale e più in generale per quello sottoposto ad obblighi di servizio pubblico, tale revisione potrebbe avere effetto sulla capacità degli Enti Committenti nel mantenere lo stesso livello dei servizi o a dover aumentare le tariffe per gli utenti.



Il secondo aspetto sul quale si ritiene opportuno introdurre alcuni spunti di riflessione è quello relativo alla manutenzione del materiale rotabile.

Ogni impianto di manutenzione è dotato di infrastrutture e attrezzature tecniche dedicate alla manutenzione delle diverse tipologie di veicoli ferroviari funzionali al servizio di trasporto. Si tratta, a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, di:

- passerelle o carriponte per la verifica dell'imperiale dei veicoli;
- scale di accesso alle porte di ingresso dei veicoli;
- gru a ponte e sistemi per l'accesso alle apparecchiature interne alla cassa, sopra la cassa e sotto la cassa dei veicoli ferroviari;
- cala-carrelli e cala-assi;
- torni in fossa per la riprofilatura delle ruote;
- *tools* per la diagnostica di apparati di sicurezza e non.

La maggior parte delle infrastrutture e delle attrezzature tecniche sono specificatamente realizzate per tipologia di veicolo e, pertanto, ogni centro di manutenzione risulta essere specializzato per gruppi omogenei di rotabili. Qualora un operatore chiedesse l'accesso agli impianti per la manutenzione di tipologie di rotabili diversi da quelli per i quali gli impianti sono stati realizzati, la riconversione con attrezzature diverse non consentirebbe più, o limiterebbe fortemente, lo svolgimento delle attività manutentive sui veicoli in *asset* a Trenitalia.

Per garantire i necessari standard di sicurezza, l'erogazione di servizi da parte dell'operatore di impianto ad altre imprese ferroviarie presuppone necessariamente che l'operatore stesso sia in possesso di certificazione rilasciata da parte dell'impresa ferroviaria che richiede il servizio; ciò potrebbe far emergere rilevanti complessità nell'attribuzione delle responsabilità, in caso di eventi critici, tra l'operatore di impianto di servizio e l'impresa ferroviaria richiedente.

Ai fini della sicurezza, lo svolgimento delle attività di manutenzione è consentito solo ad agenti con formazione ed abilitazioni professionali specifiche, nel rispetto della normativa dell'ANSF; il personale dedicato nella manutenzione dei cosiddetti "organi di sicurezza" deve possedere i requisiti previsti per la tipologia di rotabile di cui è manutentore. Inoltre, la conoscenza approfondita del veicolo è tra le competenze richieste al personale per garantire una "buona manutenzione" ed evitare "cattive pratiche" con impatti negativi sulla sicurezza dell'esercizio e del lavoro.

\* \* \*



N.B. Si precisa che le proposte di modifica alle misure 3, 4 e 58 comportano una variazione, in tutto il documento di consultazione, in merito alla tempistica (ivi inclusi anno ponte, anno base) di applicazione del calcolo per la determinazione delle tariffe. Al fine di agevolare la lettura del documento da parte dell'Autorità, si è preferito evitare di riprodurre tutte le misure per le parti in cui la sola modifica proposta avrebbe riguardato unicamente la tempistica di adozione.

Inoltre, si precisa che, con riferimento alla richiesta di fornire elementi quantitativi per la stima dell'impatto degli emendamenti proposti, non è possibile fornire tale tipologia di elementi in questa fase in assenza di qualunque informazione relativa agli esiti dell'applicazione del nuovo algoritmo di calcolo.

Misura 3	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<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 tariffario considerato;</p> <p>b) deve essere effettuata a partire dai costi del c.d. <b>Anno base</b>, 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</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 tariffario considerato;</p> <p>b) deve essere effettuata a partire dai costi del c.d. <b>Anno base</b>, 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</p>	<p>Si rinvia a quanto indicato con riferimento alla Misura 58.</p>



Misura 3	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	contabilità regolatoria certificata; c) deve avvenire durante il c.d. <b>Anno ponte</b> , 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.	contabilità regolatoria certificata; c) deve avvenire durante <del>il c.d. Anno ponte</del> <b>l'anno 2016</b> , <del>ovvero durante l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario</del> , nel corso del quale il GI o l'operatore di impianto provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e, per quanto riguarda il GI, alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete.	



Misura 4	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>Nel rispetto dell'autonomia del GI, e:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in merito alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;</li> <li>• in quanto operatore di impianto, relativamente alla determinazione dei canoni e dei corrispettivi relativi ai servizi da esso gestiti;</li> </ul> <p>L'Autorità prevede l'adozione di un apposito <b>procedimento di verifica di conformità</b> 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>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><b>A.</b> Ai fini della verifica di conformità, entro fine maggio dell'anno ponte <math>t_0</math>, il GI presenta all'Autorità la proposta di revisione tariffaria per gli anni da <math>t_1</math> a <math>t_n</math>, che sarà corredata della seguente documentazione, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:</p>	<p>Nel rispetto dell'autonomia del GI, e:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in merito alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;</li> <li>• in quanto operatore di impianto, relativamente alla determinazione dei canoni e dei corrispettivi relativi ai servizi da esso gestiti;</li> </ul> <p>L'Autorità prevede l'adozione di un apposito <b>procedimento di verifica di conformità</b> 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>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><b>A.</b> Ai fini della verifica di conformità, entro fine maggio <del>dell'anno ponte <math>t_0</math></del> <b>dell'anno 2016</b>, il GI presenta all'Autorità la proposta di revisione tariffaria per gli anni da <math>t_1</math> a <math>t_n</math>, che sarà corredata della seguente documentazione, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:</p>	<p>Si rinvia a quanto indicato con riferimento alla Misura 58.</p>



Misura 4	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<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>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 t-1, 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 (<math>t_0</math>, da <math>t_1</math> a <math>t_n</math>);</p> <p>h. calcolo, per l'intero periodo tariffario, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio ed</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>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 t-1, 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(<math>t_0</math>, da <math>t_1</math> a <math>t_n</math>);</p> <p>h. calcolo, per l'intero periodo tariffario, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio ed</p>	



Misura 4	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>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><b>B.</b> Entro il secondo sabato di settembre dell'anno ponte <math>t_0</math>, 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><b>C.</b> Entro il secondo sabato di dicembre dell'anno ponte <math>t_0</math>, 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>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><b>B.</b> Entro il secondo sabato di settembre <del>dell'anno ponte-<math>t_0</math></del> <b>dell'anno 2016</b>, l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche sulla proposta del GI, <b>anche con la partecipazione al procedimento delle imprese ferroviarie interessate</b>, 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><b>C.</b> Entro il secondo sabato di dicembre <del>dell'anno ponte-<math>t_0</math></del> <b>dell'anno 2016</b>, 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>La proposta di modifica mira a consentire la partecipazione delle imprese ferroviarie interessate anche a questa ulteriore e delicata fase del procedimento di determinazione della misura del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>Ciò in linea con l'esigenza, particolarmente avvertita nei procedimenti di competenza delle Autorità Indipendenti, di assicurare il rispetto del principio del giusto procedimento di cui alla legge n. 241/1990.</p>





Misura25	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<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>La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggio, prevedere le seguenti classi:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Rete metropolitana</b>, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali;</li><li>2. <b>Rete a livello di servizio elevato</b>, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità, dalle linee con velocità massima per il rango più elevato pari o superiore a 200 km/h, e dalle principali</li></ol>	<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><del>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.</del></p> <p>La rete ferroviaria dovrà quindi, ai fini della determinazione del Pedaggio, prevedere le seguenti classi:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Rete metropolitana</b>, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali;</li><li>2. <b>Rete a livello di servizio elevato</b>, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità, dalle linee con velocità massima per il rango più elevato pari o superiore a <del>200</del> 250km/h,<del>e</del></li></ol>	<p>L'utilizzo dei mezzi ad Alta Velocità anche sulle linee tradizionali, in particolare nei nodi, non consente di sostenere l'inesistenza di una separata ed autonoma rete ad Alta Velocità, che invece viene definita puntualmente rispetto all'alimentazione ed ai sistemi di segnalamento e di distanziamento adottati (ERTMS).</p> <p>La proposta di modifica è finalizzata a distinguere più correttamente le reti in funzione dei loro effettivi costi di gestione</p>



Misura25	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>linee di collegamento internazionale;</p> <p>3. <b>Rete a livello di servizio medio</b>, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud) e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;</p> <p>4. <b>Rete a livello di servizio base</b>, costituita dalle restanti linee. Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.</p> <p>Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.</p>	<p><del>dalle principali linee di collegamento internazionale;</del></p> <p>3. <b>Rete a livello di servizio medio</b>, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud), e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale <b>e dalle principali linee di collegamento internazionale;</b></p> <p>4. <b>Rete a livello di servizio base</b>, costituita dalle restanti linee. <del>Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.</del></p> <p>Ciascuna tratta elementare di rete potrà appartenere univocamente ad una sola classe.</p>	<p>correlati alla velocità di utilizzo.</p>



Misura 26	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<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><b><u>Fascia oraria Peak:</u></b> 06.00-09.00 e 17.00-20.00;  <b><u>Fascia oraria Off Peak:</u></b> 9.00-17.00 e 20.00-22.00;  <b><u>Fascia oraria Night:</u></b> 22.00-06.00.</p>	<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><b><u>Fascia oraria Peak:</u></b> 06.00-09.00 <del>e 17.00-20.00;</del>  <b><u>Fascia oraria Off Peak:</u></b> 9.00 <del>17.00 e 20.00</del> 22.00;  <b><u>Fascia oraria Night:</u></b> 22.00-06.00.</p>	<p>La proposta di modifica è coerente con la distribuzione dei flussi di traffico, che presentano picchi significativi nella fascia mattutina, mentre non si registrano analoghi picchi nella fascia pomeridiana-serale.</p>



Misura 28	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>La componente A del pedaggio, correlata al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (Costi Diretti), è costituita da una tariffa variabile cost-based (connessa essenzialmente all'usura della rete ferroviaria) che, per ciascun treno, sarà commisurata alla lunghezza della traccia ed al peso lordo complessivo del singolo convoglio, nonché corretta con l'utilizzo di un coefficiente funzione della classe di velocità massima ammessa per il materiale rotabile, secondo la seguente formula:</p> <p>[...]</p> <p><math>K_A</math> coefficiente funzione della classe di velocità massima, ammessa dal materiale rotabile.</p> <p>[...]</p>	<p>La componente A del pedaggio, correlata al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (Costi Diretti), è costituita da una tariffa variabile cost-based (connessa essenzialmente all'usura della rete ferroviaria) che, per ciascun treno, sarà commisurata alla lunghezza della traccia ed al peso lordo complessivo del singolo convoglio, nonché corretta con l'utilizzo di un coefficiente funzione della <del>classe di velocità massima ammessa per il materiale rotabile,</del> <b>velocità programmata del treno</b>, secondo la seguente formula:</p> <p>[...]</p> <p><math>K_A</math> coefficiente funzione della <del>classe di velocità massima, ammessa dal materiale rotabile</del> <b>velocità programmata del treno.</b></p> <p>[...]</p>	<p>La proposta di modifica mira a superare un'incongruenza nelle modalità di calcolo. Infatti, il criterio di base della componente A è essenzialmente legato all'usura della rete ferroviaria, determinata dalla velocità reale e non da quella teorica. In sostanza, sul pedaggio merci verrebbe a gravare un <math>K_A</math> rappresentativo di una velocità potenzialmente ammessa dal materiale rotabile, ma non effettivamente consentita dal GI.</p>



Misura34	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>È prevista la possibilità per il GI, ai sensi dell'art. 18 comma 3 del D. Lgs. 112/2015 , di prevedere l'adozione di un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo parere favorevole dell'Autorità, per i seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• per ciascuna impresa ferroviaria, nell'ambito di ogni singolo contratto di utilizzo, relativamente: - alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari; - all'uso di linee notevolmente sottoutilizzate;</li><li>• per soggetti nuovi entranti nel mercato dei servizi ferroviari, per un limitato numero di anni;</li><li>• per soggetti appartenenti a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato.</li></ul>	<p>È prevista la possibilità per il GI, ai sensi dell'art. 18 comma 3, <b>5 e 13</b> del D. Lgs. 112/2015, di prevedere l'adozione di un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo parere favorevole dell'Autorità, per i seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• per ciascuna impresa ferroviaria, nell'ambito di ogni singolo contratto di utilizzo, relativamente: - alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari; - all'uso di linee notevolmente sottoutilizzate;</li><li><del>• per soggetti nuovi entranti nel mercato dei servizi ferroviari, per un limitato numero di anni;</del></li><li>• per soggetti appartenenti a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato.</li></ul>	<p>La modifica inserita, che eliminava la facoltà del GI di adottare misure c.d. "asimmetriche" a favore del solo nuovo entrante, è finalizzata a rendere la misura in esame conforme al dettato normativo, di cui all'art. 18, commi 3, 5 e 13, del D. Lgs. 112/2015. Le previsioni citate non contengono, infatti, alcun riferimento alla possibilità per il GI di introdurre canoni "di favore" per operatori nuovi entranti, che, beneficiando di una misura asimmetrica, godano di un regime specifico, pur per un limitato numero di anni. L'opportunità per il GI di "<i>istituire schemi di canone [...] che prevedono riduzioni limitate nel tempo</i>" è prevista limitatamente ai casi puntualmente declinati, con la finalità di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o di incentivare l'uso di linee sotto-utilizzate. Si osserva come l'introduzione, in altri settori regolamentati, di misure asimmetriche analoghe a quella qui in commento, che determinano uno squilibrio negli assetti naturali del mercato, è supportata da esplicite previsioni normative, che ne legittimano l'adozione.</p>



Misura 36	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	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 <b>Impianti e servizi a diritto di accesso garantito</b> : [...]	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 <b>Impianti a diritto di accesso garantito e servizi ivi forniti</b> : [...]	La proposta di modifica è in linea con quanto stabilito dall'art. 13, comma 2, del D. Lgs. 112/2015, che non prevede un obbligo di fornitura a terzi di servizi che non siano già prestati a terzi nello specifico impianto. Diversamente, la delibera sembra accumunare i predetti servizi a quelli del PMdA, riconoscendo espressamente “il diritto di accesso delle IF e quindi l'obbligo di fornitura per il gestore di impianto”.



Misura 38	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>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:</p> <p><b>TIPOLOGIA A:</b> 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;</p> <p><b>TIPOLOGIA B:</b> i restanti operatori di impianto.</p>	<p>Ai fini della regolazione delle condizioni economiche di offerta, l'Autorità, fin da ora, <del>anche in linea con</del> <b>applicando</b> i criteri usualmente utilizzati per i <i>market power test</i>, identifica le seguenti due tipologie di <del>operatore di</del> impianto di servizio:</p> <p><b>TIPOLOGIA A:</b> gli <b>impianti operatori di</b> <del>impianto facenti parte del gruppo FSI o</del> <del>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</del> <del>ulteriori operatori</del> per i quali verrà accertata, previa applicazione della procedura di <i>market power test</i> di cui alla Misura 37, l'esistenza di un significativo potere di mercato;</p> <p><b>TIPOLOGIA B:</b> i restanti <b>impianti operatori di impianto.</b></p>	<p>L'immediata identificazione tra gli operatori della tipologia A (soggetti ad oneri di contabilità particolarmente gravosi) degli operatori di impianto facenti parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, o comunque soggetti ad un controllo, anche di fatto, da parte di imprese del Gruppo FS, introduce una sorta di presunzione assoluta, non appare in linea con l'impostazione propria del diritto comunitario, che esclude automatismi e prevede una valutazione caso per caso.</p> <p>Secondo l'attuale formulazione, le onerose misure di contabilità regolatoria contenute nello schema di atto di regolazione verrebbero applicate indistintamente alla generalità degli impianti in cui operatore di impianto è un'impresa del Gruppo FS, senza distinzione tra impianti strategici (tali all'esito del <i>market power test</i> previsto dalla Misura 37) ed impianti che affrontano una domanda di accesso da parte di terzi relativamente bassa o nulla (per i quali, dunque, potrebbe essere sufficiente una regolazione semplificata). Pertanto, il <i>market power test</i> non deve essere condotto avuto riguardo alla posizione di mercato detenuta dall'impresa/operatore di impianto nei segmenti di mercato in cui è attiva, ma deve essere riferito ai singoli impianti, tenuto conto della posizione geografica, dei servizi forniti e delle caratteristiche tecniche degli stessi.</p>



Misura 42	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<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 determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo dell'impianto. Relativamente ai costi si si rimanda alla 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>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 determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo dell'impianto. <del>Relativamente ai costi si si rimanda alla Misura 10, riguardante la dinamica tariffaria nel corso del periodo regolatorio.</del></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 <del>dei volumi di produzione nell'utilizzo dell'impianto</del> (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 <b>dell'utilizzo previsto della produzione prevista.</b></p>	<p>Occorre sia definita una misura circoscritta ed appropriata per la determinazione dei canoni, e quindi dei correlati costi operativi, riferiti all'impianto ed all'utilizzo specifico di servizi. Si propone l'eliminazione del rinvio alla definizione contenuta nella misura 10 in quanto non applicabile per i servizi.</p> <p>Per gli impianti di manutenzione non è possibile ricondurre il criterio del costo a quello dei volumi di produzione, ma solo al criterio di utilizzo delle aree ed al tempo di occupazione.</p>





Misura 43	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>Il “costo di fornitura” del servizio comprende i costi operativi afferenti la produzione del servizio stesso e gli ammortamenti calcolati sulle immobilizzazioni associate alla produzione medesima.</p> <p>Il “profitto ragionevole” sarà calcolato, in conformità alle disposizioni dell’art. 3 lettera aa) del D.Lgs. 112/2015, sulla base del tasso di rendimento del proprio capitale, ottenuto applicando, al valore minore tra (i) l’ammontare del patrimonio netto e (ii) il valore netto contabile delle immobilizzazioni autofinanziate allocate con criteri di efficienza al servizio, il tasso risultante dalla seguente formula:</p> $r_e = r_{fr} + \beta_e \cdot erp$ <p>con</p> <p><math>r_e</math> costo del capitale di rischio;</p> <p><math>r_{fr}</math> risk free rate;</p> <p><math>\beta_e</math> equity beta (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);</p> <p><math>erp</math> (equityrisk premium): premio sul capitale di rischio;</p> <p>I parametri <math>r_{fr}</math>, <math>\beta_e</math>, <math>erp</math>, e sono determinati secondo quanto indicato alla Misura 20.</p>	<p>Il “costo di fornitura” del servizio comprende i costi operativi afferenti la produzione del servizio stesso e gli ammortamenti calcolati sulle immobilizzazioni associate alla produzione medesima.</p> <p>Il “profitto ragionevole” sarà calcolato, in conformità alle disposizioni dell’art. 3 lettera aa) del D.Lgs. 112/2015, sulla base del tasso di rendimento del proprio capitale, <del>ottenuto applicando, al valore minore tra (i) l’ammontare del patrimonio netto e (ii) il valore netto contabile delle immobilizzazioni autofinanziate allocate con criteri di efficienza al servizio, il tasso risultante dalla seguente formula:</del> <b>applicato al valore del capitale investito netto, come definito nella Misura 20.</b></p> <p><del><math>r_e = r_{fr} + \beta_e \cdot erp</math></del> <del>con</del> <del><math>r_e</math> costo del capitale di rischio;</del> <del><math>r_{fr}</math> risk free rate;</del> <del><math>\beta_e</math> equity beta (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);</del> <del><math>erp</math> (equityrisk premium): premio sul capitale di rischio;</del> <del>I parametri <math>r_{fr}</math>, <math>\beta_e</math>, <math>erp</math>, e sono determinati secondo quanto indicato alla Misura 20.</del></p>	<p>La definizione della base di calcolo della remunerazione del capitale investito non può che fare riferimento ai valori netti contabili afferenti alle immobilizzazioni ed alle altre componenti del capitale investito secondo la prassi d’uso. Non è applicabile la differenziazione circa la modalità di finanziamento dello stesso capitale investito.</p>



Misura 45	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Costi di Capitale (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), l'operatore di impianto dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, secondo la prassi contabile d'uso.</p> <p>Per il calcolo del proprio capitale si utilizzano la stessa metodologia e gli stessi parametri illustrati per il PMdA, tranne che, per la voce "Valore residuo dell'infrastruttura", che si applica soltanto al GI, e si giustifica in relazione ad esigenze di armonizzazione con i criteri adottati con riferimento al pacchetto minimo d'accesso.</p> <p>Le immobilizzazioni ammissibili ai fini del calcolo sia degli ammortamenti che della remunerazione del capitale dovranno essere computate al netto dei contributi pubblici.</p> <p>Fanno eccezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• i finanziamenti dello Stato sotto forma di aumento di capitale sociale (diretto o indiretto) a favore di società attualmente facenti parte del gruppo FSI;</li> <li>• i casi in cui la data di concessione del contributo pubblico è antecedente alla data di ingresso a titolo oneroso nel capitale del GI di impianto di soggetti privati. In tali casi infatti il prezzo di acquisto delle azioni da parte dei soggetti privati, essendo basato sulla attualizzazione del flusso di profitti attesi,</li> </ul>	<p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Costi di Capitale (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), l'operatore di impianto dovrà fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, secondo <del>la prassi contabile d'uso</del> <b>i principi contabili applicati dall'operatore.</b></p> <p>Per il calcolo del Capitale investito si utilizza la stessa metodologia e gli stessi parametri illustrati per il PMdA, tranne che, per la voce "Valore residuo dell'infrastruttura", che si applica soltanto al GI, <del>e si giustifica in relazione ad esigenze di armonizzazione con i criteri adottati con riferimento al pacchetto minimo d'accesso.</del></p> <p>Le immobilizzazioni ammissibili ai fini del calcolo sia degli ammortamenti che della remunerazione del capitale <b>investito</b> dovranno essere computate al netto dei contributi pubblici.</p> <p>Fanno eccezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• i finanziamenti dello Stato sotto forma di aumento di capitale sociale (diretto o indiretto) a favore di società attualmente facenti parte del gruppo FSI;</li> <li>• i casi in cui la data di concessione del contributo pubblico è antecedente alla data di ingresso a titolo oneroso nel capitale del GI di impianto di soggetti privati. In tali casi infatti il prezzo di acquisto delle azioni da parte dei soggetti privati, essendo basato sulla attualizzazione del flusso di profitti attesi,</li> </ul>	<p>Si ritiene opportuno operare un più puntuale riferimento ai principi contabili.</p>



Misura 45	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>include quota parte del valore dei cespiti finanziati con contributi pubblici.</p> <p>Con riferimento agli <i>asset</i> trasferiti da RFI a Trenitalia e FS Logistica ai sensi della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, in attesa delle valutazioni della Commissione europea a conclusione del procedimento di accertamento di violazione delle disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato, il costo di capitale correlato a tali <i>asset</i> non potrà essere preso in considerazione al fine di determinazione dei corrispettivi dei servizi.</p> <p>Nell'individuazione delle immobilizzazioni ammissibili occorre tenere conto dell'utilizzo reale dell'impianto.</p> <p>L'individuazione delle immobilizzazioni associate alla produzione del servizio richiede, nel caso di operatori di impianto che svolgano anche altre attività (come ad es. nel caso del GI RFI), l'implementazione da parte dell'operatore di impianto di una contabilità regolatoria separata non solo dei costi operativi ma anche delle voci patrimoniali, che consenta di imputare gli <i>asset</i> ai diversi servizi prodotti, e a suddividere eventuali <i>asset</i> comuni secondo appropriati criteri di imputazione.</p>	<p>include quota parte del valore dei cespiti finanziati con contributi pubblici.</p> <p><del>Con riferimento agli <i>asset</i> trasferiti da RFI a Trenitalia e FS Logistica ai sensi della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, in attesa delle valutazioni della Commissione europea a conclusione del procedimento di accertamento di violazione delle disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato, il costo di capitale correlato a tali <i>asset</i> non potrà essere preso in considerazione al fine di determinazione dei corrispettivi dei servizi.</del></p> <p>Nell'individuazione delle immobilizzazioni ammissibili occorre tenere conto dell'utilizzo reale dell'impianto.</p> <p>L'individuazione delle immobilizzazioni associate alla produzione del servizio richiede, nel caso di operatori di impianto che svolgano anche altre attività (come ad es. nel caso del GI RFI), l'implementazione da parte dell'operatore di impianto di una contabilità regolatoria separata non solo dei costi operativi ma anche delle voci patrimoniali, che consenta di imputare gli <i>asset</i> ai diversi servizi prodotti, e a suddividere eventuali <i>asset</i> comuni secondo appropriati criteri di imputazione.</p>	<p>Viene eliminato il diverso trattamento riservato, ai fini della determinazione del costo del capitale investito, agli <i>asset</i> oggetto di un procedimento, in materia di aiuti di Stato, avviato dalla Commissione europea.</p> <p>Sul punto si osserva che, nell'ambito del procedimento di indagine <i>ex art.</i> 108, comma 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea, avviato con lettera del 27 marzo 2014, notificata al governo italiano, è in corso un proficuo confronto tra le autorità nazionali – uniche destinatarie delle contestazioni – e la Commissione europea, al fine di fugare i dubbi relativi alla compatibilità con il mercato interno delle misure di cui alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009.</p> <p>Ad oggi, il procedimento è in corso e non sono comunque emersi elementi idonei a supportare l'adozione di una decisione di ingiunzione di sospensione o di recupero provvisorio dei presunti aiuti.</p> <p>Ne consegue che il costo del capitale investito correlato agli <i>asset</i> oggetto di indagine non può non essere preso in considerazione ai fini della determinazione dei corrispettivi dei servizi.</p>



Misura 46	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>Gli operatori di impianto faranno riferimento alle metodologie e alle aliquote di ammortamento previste dalla prassi contabile d'uso.</p> <p>L'operatore di impianto RFI potrà adottare, per esigenze di armonizzazione con i criteri adottati per il pacchetto minimo di accesso, la stessa metodologia di ammortamento ivi prevista.</p>	<p>Gli operatori di impianto faranno riferimento alle metodologie e alle aliquote di ammortamento <del>previste dalla prassi contabile d'uso</del> <b>secondo i principi contabili applicati dall'operatore.</b></p> <p>L'operatore di impianto RFI potrà adottare, per esigenze di armonizzazione con i criteri adottati per il pacchetto minimo di accesso, la stessa metodologia di ammortamento ivi prevista.</p>	<p>Si richiama quanto indicato nella Misura 45 circa l'opportunità di operare un più puntuale riferimento ai principi contabili.</p>



Misura 55	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<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 Regolatoria" contenente, anche alla luce della migliore pratica internazionale, almeno i seguenti aspetti:</p> <p>a) la descrizione del modello logico del sistema di contabilità regolatoria e dell'ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della contabilità regolatoria, dei principi per l'attribuzione delle partite economiche e per la produzione dei prospetti economico/patrimoniali, delle logiche di funzionamento (inclusive delle modalità di valorizzazione delle attività e dei Servizi, dei drivers impiegati) nonché delle logiche di attribuzione degli eventuali Contributi Pubblici;</p> <p>b) I criteri di separazione contabile adottati ed i Rendiconti di Separazione Contabile di cui alla Misura 54 con note di commento esplicative ed descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente;</p> <p>c) la dettagliata indicazione delle metodologie di contabilità dei costi adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei</p>	<p>Il GI deve predisporre e fornire annualmente all'Autorità entro <del>30</del> <b>90</b> giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio un Documento di "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria" contenente, anche alla luce della migliore pratica internazionale, almeno i seguenti aspetti:</p> <p>a) la descrizione del modello logico del sistema di contabilità regolatoria e dell'ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della contabilità regolatoria, dei principi per l'attribuzione delle partite economiche e per la produzione dei prospetti economico/patrimoniali, delle logiche di funzionamento (inclusive delle modalità di valorizzazione delle attività e dei Servizi, dei drivers impiegati) nonché delle logiche di attribuzione degli eventuali Contributi Pubblici;</p> <p>b) I criteri di separazione contabile adottati ed i Rendiconti di Separazione Contabile di cui alla Misura 54 con note di commento esplicative ed descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente;</p> <p>c) la dettagliata indicazione delle metodologie di contabilità dei costi adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei</p>	<p>I termini sono coerenti con l'esigenza tecnica di redazione della documentazione e relativa certificazione contabile</p>



Misura 55	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione almeno a ciascuno degli aspetti specificati all' Allegato B- Tabella 1- Sezione B: <i>"Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni"</i>, ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati.</p> <p>L'Autorità considererà tale documentazione come riservata.</p>	<p>criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione almeno a ciascuno degli aspetti specificati all' Allegato B- Tabella 1- Sezione B: <i>"Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni"</i>, ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati.</p> <p>L'Autorità considererà tale documentazione come riservata.</p>	



Misura 58	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>In previsione dell'entrata a regime, in maniera compiuta e definitiva, dei principi ed i criteri definiti per il Sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità fissa le seguenti modalità di regolazione economica transitorie, valide a partire dal 1 gennaio 2016.</p> <p>In particolare, per il primo periodo tariffario, è prevista una articolazione in due fasi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>Prima fase</b> (transitoria): dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2016;</li> <li>2) <b>Seconda fase</b> (a regime): dal 1 gennaio 2017 al 31 dicembre 2021;</li> </ol> <p>secondo le seguenti modalità:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) il primo periodo tariffario ha lunghezza maggiore di un anno rispetto a quella prevista a regime;</li> <li>b) la sua estensione comprende quindi gli anni dal 2016 al 2021, con durata esennale (<math>t_1 - t_6</math>);</li> <li>c) sono identificati come <b>anno base</b> (<math>t_1</math>) il <b>2014</b> ed <b>anno ponte</b> (<math>t_6</math>) il <b>2015</b>;</li> <li>d) il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti il <b>1 gennaio 2016</b>, ed entrerà definitivamente a regime il <b>1 gennaio 2017</b>, fatta salva la fase transitoria di seguito esposta;</li> <li>e) il GI dovrà provvedere alla pubblicazione della nuova tariffa in occasione di una revisione straordinaria del PIR la cui pubblicazione dovrà</li> </ol>	<p>In previsione dell'entrata a regime, in maniera compiuta e definitiva, dei principi ed i criteri definiti per il Sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità fissa le seguenti modalità di regolazione economica transitorie, valide a partire dal 1 gennaio <del>2016</del> <b>2018 al 31 dicembre 2022</b>:</p> <p><del>In particolare, per il primo periodo tariffario, è prevista una articolazione in due fasi:</del></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><del>1) <b>Prima fase</b> (transitoria): dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2016;</del></li> <li><del>2) <b>Seconda fase</b> (a regime): dal 1 gennaio 2017 al 31 dicembre 2021;</del></li> </ol> <p><del>secondo le seguenti modalità:</del></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><del>a) il primo periodo tariffario ha lunghezza maggiore di un anno rispetto a quella prevista a regime;</del></li> <li><del>b) la sua estensione comprende quindi gli anni dal 2016 al 2021, con durata esennale (<math>t_1 - t_6</math>);</del></li> <li><del>c) sono identificati come <b>anno base</b> (<math>t_1</math>) il <b>2014</b> ed <b>anno ponte</b> (<math>t_6</math>) il <b>2015</b>;</del></li> <li><del>d) il nuovo regime tariffario per il PMdA entrerà in vigore a tutti gli effetti il <b>1 gennaio 2016</b>, ed entrerà definitivamente a regime il <b>1 gennaio 2017</b>, fatta salva la fase transitoria di seguito esposta;</del></li> <li><del>e)</del></li> <li>a) il GI dovrà provvedere alla pubblicazione della nuova tariffa in occasione di una revisione straordinaria del PIR la cui pubblicazione dovrà</li> </ol>	<p>Si ritiene che l'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni debba avvenire con modalità e tempistiche tali da non creare incertezza per le imprese ferroviarie e per il GI nella definizione puntuale dell'offerta. Secondo l'attuale formulazione della misura, le imprese ferroviarie dovrebbero programmare i servizi di trasporto relativi al 2016 ignorando il loro costo effettivo totale e definire il progetto orario per il 2017 in assenza di certezza dei costi.</p> <p>L'allungamento dei tempi dal 30 giugno al 30 settembre si rende necessario per consentire l'interlocuzione con le IF, come proposto nelle modifiche alla misura 4.</p>



Misura 58	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	<p>essere prevista per il prossimo <b>30 giugno 2016</b>;</p> <p>f) di conseguenza, il GI comunicherà all'Autorità la proposta di revisione tariffaria a valere dal 1 gennaio 2016 entro il <b>12 marzo 2016</b>; la pubblicazione sul sito web dell'Autorità avverrà entro l'<b>11 giugno 2016</b>.</p> <p>g) Per la prima fase del periodo tariffario (1 gennaio 2016 – 31 dicembre 2016) il GI dovrà altresì prevedere l'applicazione, in via transitoria e a titolo di acconto, delle tariffe vigenti al 2015, adeguate applicando il tasso di inflazione (Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati – ISTAT FOI) risultante per il periodo novembre 2014 – dicembre 2015.</p> <p>h) il GI procederà, entro il 31 marzo 2017, a calcolare l'importo a conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, titolare di contratto di utilizzo della capacità ferroviaria, in base alla differenza fra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'importo dovuto al GI per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato secondo il livello 2016 previsto dal nuovo sistema di imposizione dei canoni di cui ai punti e) ed f), in esito alla verifica attuata dall'Autorità;</li> <li>- l'importo corrisposto al GI a titolo di acconto per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato</li> </ul>	<p>essere prevista per il prossimo <b>30 giugno settembre 2016</b>;</p> <p><del>f)</del> <b>b)</b> di conseguenza, il GI comunicherà all'Autorità la proposta di revisione tariffaria a valere dal 1 gennaio <del>2016-2018</del> entro il <b>12 30 marzo 2016</b>; la pubblicazione sul sito web dell'Autorità avverrà entro <del>il 11 giugno</del> <b>30 settembre 2016</b>.</p> <p><del>g) Per la prima fase del periodo tariffario (1 gennaio 2016 – 31 dicembre 2016) il GI dovrà altresì prevedere l'applicazione, in via transitoria e a titolo di acconto, delle tariffe vigenti al 2015, adeguate applicando il tasso di inflazione (Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati – ISTAT FOI) risultante per il periodo novembre 2014 – dicembre 2015.</del></p> <p><del>h) il GI procederà, entro il 31 marzo 2017, a calcolare l'importo a conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, titolare di contratto di utilizzo della capacità ferroviaria, in base alla differenza fra:</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>- l'importo dovuto al GI per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato secondo il livello 2016 previsto dal nuovo sistema di imposizione dei canoni di cui ai punti e) ed f), in esito alla verifica attuata dall'Autorità;</del></li> <li><del>- l'importo corrisposto al GI a titolo di acconto per i canoni di accesso all'infrastruttura, per il periodo 01/01/2016-31/12/2016, determinato</del></li> </ul>	





Misura 58	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla variazione
	secondo l'applicazione in via transitoria delle tariffe attuali, adeguate al tasso di inflazione programmata, come previsto al punto g). i) l'importo dell'eventuale conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, a favore dell'una o dell'altra parte, sarà recuperato a decorrere dall'anno 2017 e distribuito durante l'intero periodo tariffario, secondo modalità da concordare fra GI e imprese, sulla base principi di ragionevolezza, equità, non discriminazione e trasparenza.	<del>secondo l'applicazione in via transitoria delle tariffe attuali, adeguate al tasso di inflazione programmata, come previsto al punto g). i) l'importo dell'eventuale conguaglio per ciascuna impresa ferroviaria, a favore dell'una o dell'altra parte, sarà recuperato a decorrere dall'anno 2017 e distribuito durante l'intero periodo tariffario, secondo modalità da concordare fra GI e imprese, sulla base principi di ragionevolezza, equità, non discriminazione e trasparenza.</del>	