



Roma, 20 febbraio 2015

Via posta certificata
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230 - 10126 Torino

Email: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria – Call for Inputs

FerCargo è l'associazione di Imprese ferroviarie private italiane che operano nel settore del trasporto merci ⁽¹⁾. L'attività istituzionale di FerCargo ha per oggetto la promozione degli interessi degli associati e del sistema ferroviario e logistico italiano. In tale veste FerCargo fornisce di seguito le informazioni, considerazioni e osservazioni richieste da codesta On.le Autorità con la Call for Inputs relativa alla Definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di cui alla Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014 (di seguito, “**Call for Inputs**”).

FerCargo desidera in via preliminare sottolineare che l'oggetto della Call for Inputs è di fondamentale importanza per il futuro del trasporto ferroviario merci in Italia che, nonostante la *policy* dei Trasporti dell'Unione Europea ⁽²⁾ sta attraversando una fase di costante contrazione ⁽³⁾.

¹ Le imprese attualmente aderenti a FerCargo sono: Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, Ferrotramviaria, Ferrovie Adriatico Sangritana, FuoriMuro, Hupac, GTS Rail, Inrail, Interporto Servizi Cargo, Nord Cargo, Oceano Gate Italia, Rail Cargo Italia, Rail Traction Company e SBB Cargo Italia.

² Come noto, il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario promosso dall'Unione Europea deve essere considerato nel più ampio quadro di sviluppo di un sistema di trasporti competitivo e sostenibile. In tal senso, il Libro Bianco della Commissione europea del 2011 indica il percorso, all'interno della Strategia “Europa 2020”, per il passaggio del 50% del flusso passeggeri su media distanza e del flusso merci su media e lunga distanza dal trasporto su gomma ad altre modalità. Tale passaggio è finalizzato ad ottenere una riduzione del 60% delle emissioni di CO2 e ad una riduzione equivalente della dipendenza dei trasporti dal petrolio (v. Presentazione del Commissario Kallas del documento programmatico della Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti della Commissione Europea, 2011).

³ Questi secondo le stime effettuate da FerCargo relative al trasporto ferroviario merci relativamente al periodo 2010-2014: 2010: km 55.048.085; 2011: km 59.012.613; 2012: km 43.206.034; 2013: km 43.279.096; 2014: km 44.151.228.



Infatti, i costi del pedaggio e dei servizi connessi all'utilizzo dell'infrastruttura hanno un peso rilevante sul complesso dei costi delle IF determinando così la possibilità di offrire al cliente finale un servizio di trasporto a prezzi inferiori rispetto al trasporto su gomma. Ne segue che il livello dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria determina la struttura concorrenziale del settore del trasporto merci.

In tale contesto va rilevato che il trasporto su gomma gode di forti sovvenzioni che sono state oggetto di censura da parte della Corte dei Conti atteso il carattere fortemente protezionistico e idoneo a falsare la concorrenza proprio rispetto al trasporto di merci su rotaia⁽⁴⁾.

FerCargo si aspetta dunque un notevole miglioramento delle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei servizi necessari per il suo utilizzo anche attraverso la completa allocazione delle risorse di cui all'art. 1, comma 294, Legge 190/2014 (c.d. Legge Competitività), nonché attraverso la rimozione di ulteriori ostacoli di natura regolamentare (connesse in particolare al Prospetto Informativo della Rete), ovvero burocratica (come ad esempio le recenti difficoltà intervenute per l'ottenimento dei Certificati di Sicurezza).

Ciò, lo si ripete, in conformità con la *policy* europea relativa al trasporto merci che, avuto riguardo allo specifico oggetto di questa Call for Inputs, ha trovato attuazione nella Direttiva 2012/34/UE del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (“**Direttiva Recast**”). Tale direttiva dovrà essere recepita nell'ordinamento italiano entro il 16 giugno 2015 attraverso idonee modifiche del D.lgs n. 188/2003⁽⁵⁾.

Ulteriore atto normativo che è destinato ad assumere un rilievo fondamentale per i temi qui trattati è costituito dalle misure che, ai sensi dell'art. 31, par. 3, Direttiva Recast, verranno adottate dalla Commissione Europea per stabilire il calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Come noto, allo stato è predisposto una bozza di regolamento da parte del Single European Railway Area Committee (“**SERAC**”), le cui varie versioni sono state oggetto di position paper pubblicati dall'Independent Regulators' Group – Rail (“**IRG-RAIL**”). Si prevede che sulla base della tempistica stabilita dall'art. 31, par. 3, Direttiva Recast, tale regolamento verrà adottato anteriormente al 16 giugno 2015. Si ritiene che le misure ivi indicate dovranno essere tenute in adeguato conto in particolare con riguardo a quei servizi che, pur non rientranti nel pacchetto minimo di accesso, continueranno ad essere prestati da RFI in regime di monopolio.

⁴ V. Corte dei Conti, Deliberazione n. 8/2014/G del 24 luglio 2014, “*La gestione delle risorse destinate, dall'art. 33, comma 10, della legge n. 183/11, alla realizzazione di misure di sostegno al settore dell'autotrasporto merci (cap. 7420 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)*”, che ha quantificato in quasi 2 miliardi l'anno (compresa la riduzione delle accise sul carburante) di incentivi trasferiti dalle casse pubbliche alle imprese di autotrasporto.

⁵ Come si dirà più ampiamente nel prosieguo, riveste inoltre particolare importanza la sentenza della Corte di Giustizia, 30 maggio 2013, causa C-512/2010, *Commissione Europea c. Polonia*, che si è pronunciata, tra l'altro, sulla nozione di “costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario”.



Prima di esaminare nel dettaglio le varie questioni poste dalla Call for Inputs, pare utile ricordare i principi che secondo la Direttiva Recast devono ispirare la regolazione del pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria: (i) rendere efficienti e competitivi i trasporti su rotaia rispetto agli altri modi di trasporto; (ii) garantire uno sviluppo e un'efficiente gestione dell'infrastruttura ferroviaria; (iii) stimolare la concorrenza tra i diversi operatori che offrono servizi in concorrenza; (iv) evitare discriminazioni tra IF nell'imposizione dei canoni dovuti per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria; (v) conseguimento da parte del gestore dell'infrastruttura di un equilibrio del conto profitti e perdite in un periodo ragionevole; (vi) garantire un accesso non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie; (vii) introdurre incentivi ai gestori dell'infrastruttura collegati alla riduzione del livello dei canoni e dei costi per la messa a disposizione dell'infrastruttura; (viii) promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura per la riduzione dei costi; (ix) basare i metodi di imputazione dei costi utilizzati dai gestori dell'infrastruttura sulle migliori conoscenze disponibili in materia di causalità sui costi.

Di seguito FerCargo illustra come a proprio parere tali principi dovrebbero trovare applicazione con riguardo alle varie questioni trattate nella Call for Inputs anche avuto riguardo all'attuale contesto in cui le IF nuove entranti attive nel trasporto merci oggi operano.

Livello di concorrenza dei servizi (Call for Input_1)

La Call for Input_1 chiede di formulare considerazioni sul livello di concorrenza relativo ai singoli servizi classificati come obbligatori e i singoli servizi diversamente classificati sul presupposto che ai sensi della normativa vigente il corrispettivo relativo alla prima tipologia di servizi deve essere determinato sulla base dei costi così come determinati ai sensi dell'art. 17, par. 3, D.lgs n. 188/2003, mentre per i rimanenti servizi il criterio applicabile è l'orientamento al costo (salvo che siano offerti in regime di concorrenza, in tal caso dovendo essere offerti a prezzi di mercato; v. art. 20, par. 7, D.lgs n. 188/2003).

In via preliminare si osserva che con la limitata eccezione dei servizi di manovra allorché vengano forniti in autoproduzione, tutti i servizi elencati negli Annessi A e B della Delibera sono attualmente prestati in regime di monopolio da parte di RFI, Trenitalia ovvero, con riguardo ai servizi di manovra, da un Gestore Unico (che nella maggior parte dei casi coincide con una società facente parte del Gruppo FSI). Non vi sono dunque casi in cui tali servizi siano oggi erogati in regime di concorrenza.

Né peraltro le imprese che oggi erogano tali servizi sono state selezionate attraverso una procedura di gara. Non vi è quindi neppure stata una “*concorrenza per il mercato*”, peraltro in violazione della normativa di derivazione europea che imponeva l'aggiudicazione tramite gara. Ciò è stato correttamente rilevato da codesta On.le Autorità, che con delibera n. 70 del 30 ottobre 2014 ha imposto lo svolgimento di procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di manovra.

Ulteriore osservazione è che allo stato non vi è alcuna trasparenza relativa ai costi sottesi all'erogazione dei servizi in commento. Ciò impedisce la formulazione di osservazioni relative al livello dei prezzi offerti, nonché più in generale al rispetto del principio dell'orientamento ai costi imposto dalla normativa vigente. A parere di FerCargo tale mancanza di trasparenza è fortemente censurabile. Sul punto si ritiene condivisibile la critica formulata dall'IRG-RAIL alla bozza preparata dal SERAC relativa ai criteri per la determinazione il calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, secondo cui “*the implementing act should require that direct costs are clear and transparent and that the methodology for their calculation is objective and robust*”⁽⁶⁾.

L'assenza di concorrenza e di trasparenza dei costi determina almeno le seguenti tre conseguenze negative: (i) l'opposizione del rifiuto a contrarre⁽⁷⁾; (ii) la possibilità di discriminazione e/o sussidi incrociati a vantaggio dell' *incumbent*⁽⁸⁾; (iii) in ogni caso, l'assenza di incentivi ad intraprendere

⁶ IRG-RAIL, Position Paper on the forthcoming implementing act on the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train service, 19-20 November 2014, par. 5. Si rileva peraltro che l'assenza di trasparenza sui costi potrà incidere negativamente sul regolare svolgimento delle future aggiudicazioni mediante gara (in particolare, relativamente ai servizi di manovra) costituendo un notevole ostacolo alla partecipazione di imprese terze. Significativa a tal proposito l'esperienza delle gare per l'affidamento della distribuzione del gas, in cui il ritardo e/o il rifiuto di fornire informazioni, acquisite in virtù di posizioni di monopolio originate da affidamenti diretti e necessarie agli enti locali per predisporre un bando di gara concorrenziale e ai concorrenti al fine di partecipare alle gare e di formulare offerte competitive, sono stati ritenuti costituire un abuso di posizione dominante avente natura escludente (v. Prov. AGCM del 14 dicembre 2011, caso A-432/ Comuni vari/Espletamento Gare Affidamento Servizio Distribuzione Gas).

⁷ Ad esempio, con riferimento ai servizi manovra, le Imprese appartenenti al Gruppo FSI, la dove svolgono in autoproduzione l'attività di manovra, tendono a non offrire i propri servizi ad imprese non appartenenti al Gruppo FSI. Così, ad esempio, è avvenuto recentemente presso l'impianto di Trento Roncafort, dove opera direttamente la divisione cargo di Trenitalia che ha rifiutato di dar seguito ad una richiesta di manovra di Rail Traction Company per la risoluzione di una situazione di degrado. La richiesta è stata rifiutata adducendo come giustificazione l'assenza di risorse, nonostante l'intervento fosse volto alla risoluzione di una situazione eccezionale (guasto di un carro).

⁸ Si veda ad esempio il caso di Trieste Campo Marzio dove, nonostante l'impresa ferroviaria Rail Traction Company e Rail Cargo Italia abbiano richiesto più volte l'autorizzazione ad eseguire la manovra in autoproduzione, questa non è mai stata autorizzata. In particolare, con lettera dell'1 ottobre 2013, RFI ha scritto alle due IF: “*Si fa riferimento alla Costra, pari oggetto, del 18 settembre, evidenziando Vi che gli impianti di Trieste C.M. e di quelli ricadenti nel Nodo di Verona, in considerazione delle caratteristiche impiantistiche degli stessi, non in atto specifiche verifiche finalizzate a garantire una maggiore e più efficiente organizzazione del complesso delle attività svolte. In pendenza di tali verifiche, è nostro obiettivo preservare la continuità operativa degli impianti evitando di assoggettare gli stessi a nuovi e provvisori modelli organizzativi che, per quanto meritevoli di essere presi in considerazione, potrebbero risultare non compatibili con l'ottimizzazione della capacità. Con specifico riferimento all'impianto di Trieste C.M., RFI è orientata – suo malgrado – a continuare in una prima fase a prestare i servizi di manovra secondo le attuali modalità, in attesa che si determinino le condizioni per implementare una diversa configurazione. Per le ragioni su esposte, Vi ribadiamo che le richieste avanzate da codeste Imprese potranno essere proficuamente valutate solo per una successiva fase temporale che indicativamente è collocabile nel mese di giugno 2004 per Trieste C.M. e nel mese di dicembre 2014 per il Nodo di Verona*”. Successivamente, il GI ha concesso l'autoproduzione all'impresa del Gruppo FSI Serfer che la svolge unicamente per i treni di Trenitalia



gli investimenti diretti a potenziare e/o rendere maggiormente efficiente l'infrastruttura con conseguente riduzione dei costi per la prestazione dei servizi⁽⁹⁾.

Da un punto di vista prospettico, FerCargo osserva che il livello di concorrenza relativo all'insieme dei servizi è andato nel tempo deteriorandosi. Si ritiene che ciò sia in larga parte riconducibile al trasferimento a titolo gratuito da parte del GI a Trenitalia e FS Logistica S.p.A. di un numero imprecisato di impianti/scali merci, impianti di manutenzione, aree adiacenti, compendi immobiliari (le “**Misure di Trasferimento**”) anche in ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio di Ministri del 7 luglio 2009 (la “**Direttiva PCM**”)⁽¹⁰⁾.

Sulla base delle informazioni disponibili, le Misure di Trasferimento riguardano due principali tipologie di assets: (i) impianti/terminali merci; (ii) impianti di manutenzione.

L’implementazione della Direttiva PCM ha avuto un notevole impatto in termini di riduzione di disponibilità di impianti/scali merci. Così anche con riguardo agli impianti di manutenzione, il loro trasferimento a Trenitalia ha costretto le IF nuove entranti a svolgere le attività di riparazione al di fuori del territorio italiano.

Ciò premesso, FerCargo ritiene che, con particolare riferimento al trasporto merci, la Direttiva Recast e in particolare l’Allegato II, n. 2, imponga l’erogazione dei servizi di seguito elencati. Tali servizi, soltanto nel caso in cui vincoli strutturali non superabili non permettano il loro svolgimento in un regime di concorrenza, debbono essere offerti da soggetti selezionati attraverso un procedimento di gara limitato ad imprese non facenti parte del gruppo di imprese a cui appartiene l’*incumbent*. Ai soggetti erogatori dei servizi dovrebbe essere in ogni caso imposto di tenere una contabilità separata al fine di poter verificare che i corrispettivi richiesti siano orientati al costo. Il monitoraggio del rispetto di tale principio dovrebbe essere certificato da un soggetto terzo e indipendente.

- **Scali e terminali merci:** Dal momento che il GI deve garantire l’accesso agli scali merci, il regime ordinario deve consistere nell’autoproduzione. Il GU deve essere previsto soltanto allorché vi siano limitazioni strutturali non superabili attraverso ragionevoli investimenti. In tal caso il GU deve essere selezionato secondo le modalità stabilite da codesta On.le

⁹ Così, ad esempio, tutte le proposte di Rail Traction Company illustrate alle pag 2-5 del contributo alla consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014 relative alle modifiche strutturali e organizzative del terminal Verona Quadrante Europa, il nodo di Verona e lo scalo di Trieste Campo Marzio non hanno avuto alcun seguito.

¹⁰ Come noto, verso tale Direttiva la Commissione europea ha aperto un’indagine approfondita considerandola in violazione della disciplina sugli aiuti di Stato (v. decisione della Commissione europea adottata in 27 marzo 2014 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 23 maggio 2014 (2014/C 156/08) relativa procedimento al SA.32179 — *Misure di aiuti di Stato a favore di Trenitalia SpA e FS Logistica*.

- Autorità con delibera n. 70 del 30 ottobre 2014. Si precisa che allorché uno scalo merci non sia accessibile in regime di autoproduzione, il canone di accesso all'infrastruttura deve essere ridotto al fine di riflettere la relativa limitazione (che impone di pagare un servizio a un terzo che altrimenti la IF avrebbe svolto in autoproduzione).
- Scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra.
- Stazioni di deposito.
- Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile, che esigono centri specializzati – Tale disposizione richiede un'attività interpretativa anche con riguardo al fatto che la Direttiva Recast include tra i servizi ausiliari i “*servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati (...) ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati*”. A parere di FerCargo, i servizi di manutenzione pesante non devono includere la manutenzione “leggera”, e la manutenzione “ciclica”. Per tali tipologie di manutenzione dovrebbero essere accessibili i relativi centri che ad oggi sono nella disponibilità esclusiva di Trenitalia. In tali centri vi dovrebbe essere la possibilità di mettere in concorrenza i servizi di manutenzione prestato dal personale di Trenitalia, con quello prestato da imprese terze.
- Altre infrastrutture, comprese quelle di pulizia e lavaggio.
- Infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate ai servizi ferroviari – Si precisa che la versione attuale del PIR limita l'accesso ai collegamenti con Sicilia e Sardegna. Si propone di estendere, in conformità alla Direttiva Recast, l'accesso anche alle attività intermodali dei porti. A parere di FerCargo, l'AdT si trova in una posizione istituzionale ideale per promuovere l'intermodalità del traffico merci porti/infrastruttura ferroviaria e per garantire che tutti gli attori coinvolti abbiano pari diritti di accesso.
- Impianti e attrezzature di soccorso – Attualmente il servizio prestato dal GI si limita allo sgombero, mentre dovrebbe essere esteso anche al trasporto dei mezzi guasti sino ad un luogo di ricovero. Il rifiuto di fornire tale servizio alle IF nuove entranti comporta in caso di guasti costi sproporzionati che non vengono sostenuti dall'*incumbent*.
- Impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, in cui sono indicati nelle fatture separatamente: al momento non esiste un allegato del PIR con l'elenco degli impianti ove è possibile approvvigionare combustibile e con il relativo costo. Il PIR prevede che RFI darà seguito a quanto sopra a seguito della presentazione di una richiesta da parte delle IF.



Pricing dei Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso (Call for Input_2)

La Call for Input_2 chiede osservazioni circa le articolazioni e i diversi livelli di canone in funzione delle differenti tipologie di infrastruttura di rete (in particolare, Rete Convenzionale vs. Rete AV/AC), ovvero in funzione dei diversi segmenti di trasporto. Tali segmenti di trasporto corrispondono a quelli di cui Allegato VI della Direttiva Recast, che elenca i binomi che il gestore dell'infrastruttura deve considerare allorché intenda imporre coefficienti di maggiorazione del canone ai sensi dell'art. 32, par. 1, Direttiva Recast.

FerCargo ritiene necessario che venga mantenuta la distinzione attuale tra Rete Convenzionale e Rete AV/AC, dal momento che si tratta di infrastrutture in larga parte distinte, aventi caratteristiche e destinate ad utilizzi non intercambiabili tra loro.

Una possibile differenziazione del canone di accesso dovrebbe riguardare il servizio passeggeri e il servizio merci. Anche in ragione delle tracce orarie riservate alle fasce pendolari, il servizio merci deve essere effettuato nelle ore notturne con conseguente aggravio di costi. Due sono in particolare i fattori che incidono negativamente sulle strutture di costo delle IF attive nel trasporto merci: il maggiore costo del lavoro notturno; (ii) gli scali merci operativi soltanto di giorno che impongono soste per l'effettuazione delle operazioni di carico e scarico.

Se quindi la discriminazione del trasporto merci a favore di quello passeggeri conduce ad un aggravio di costi per il primo, che peraltro attraverso l'utilizzo delle fasce notturne consente un'ottimizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, ciò dovrebbe tradursi in una riduzione del canone di accesso.

Una seconda considerazione riguarda il canone di accesso ai nodi. Si ritiene che il canone di accesso andrebbe pagato solo per i nodi nei quali il treno arriva e parte, mentre, per i nodi di transito, andrebbe applicato solo il canone di utilizzo calcolato sulla base dei chilometri di linea percorsi. Ad esempio, un treno regionale passeggeri da Milano a Venezia Trieste (via Venezia) effettua due fermate commerciali sia all'interno del nodo di Milano che di quello di Venezia, mentre un treno merci, che percorre la stessa tratta, parte da una stazione del nodo di Milano, transita attraverso il nodo di Venezia senza effettuare nessuna fermata e arriva nella stazione di Trieste Campo Marzio che non è considerata nodo. Il costo di gestione per RFI è quindi inferiore per il treno merci rispetto a quello di un treno passeggeri, e ciò dovrebbe riflettersi in un diverso livello del canone di accesso in conformità con il principio secondo cui esso deve essere stabilito al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

Analogamente a quanto sopra, il pedaggio prevede il pagamento di un canone di accesso a ciascuna tratta commerciale in cui è stata suddivisa l'infrastruttura ferroviaria nell'ambito del decreto del Ministero dei Trasporti 43/T del 21.3.2000. In base a questa suddivisione treni che percorrono itinerari da origine a destino brevi, ma composti da più tratte commerciali, vengono a costare di più di treni che percorrono itinerari lunghi, ma composti da una singola tratta. Ad esempio, un treno Verona Quadrante Europa – Brennero percorre 234km attraverso una sola tratta commerciale



pagando un unico canone di accesso mentre un treno Trieste CM – Tarvisio percorre 175km attraverso tre tratte commerciali pagando per ciascuna di essa un canone di accesso. Tale approccio comporta una discriminazione a livello di tratte commerciali creando di fatto un ostacolo allo sviluppo di traffico in determinate aree. Si ritiene opportuno rivedere tale impostazione definendo un unico canone di accesso indipendentemente dal numero delle tratte commerciali interessate.

Non si ritiene invece opportuno considerare ulteriori variabili nella determinazione del canone di accesso elencate nella Call for Input_2. Sarebbe infatti difficile stabilire un nesso di causa tra tali variabili e il costo per la prestazione del servizio ferroviario. Un'eccessiva complicazione della formula per la determinazione del canone di accesso rischierebbe dunque di risolversi in ingiustificate discriminazioni tra IF senza che essa determini il raggiungimento di efficienze e/o un'ottimizzazione nell'utilizzo dell'infrastruttura.

Pricing degli altri servizi (non compresi nel PMdA) qualora non siano offerti in regime di concorrenza (Call for Input_3)

La Call for Input_3 richiede di formulare osservazioni circa la possibile articolazione dei corrispettivi relativi ai servizi non compresi nel PMdA.

Dal punto di vista normativo, il corrispettivo per i servizi non compresi nel PMdA “*non può superare il costo della fornitura, aumentato di un profitto ragionevole*” (art. 31, parr. 7-8, Direttiva Recast). A parere di FerCargo, l'unica differenza rispetto ai servizi inclusi nel pacchetto minimo, dovrebbe essere la possibilità per chi eroga il servizio di realizzare un profitto ragionevole.

Ciò premesso, FerCargo anche in considerazione dell'assenza di alcuna informazione relativa ai costi connessi all'erogazione dei servizi in esame, ha una ridotta possibilità di formulare osservazioni in risposta alla Call for Input_3.

In via preliminare, e rimanendo a disposizione per partecipare al contraddittorio sulla base delle informazioni che dovranno essere fornite dal GI e dalle altre società del Gruppo FSI che attualmente erogano i servizi non compresi nel PMdA, si ritiene che i costi debbono riflettere le condizioni impiantistiche e le risorse effettivamente impiegate. Tali costi dovrebbero essere esposti in modo chiaro e trasparente e certificati da un soggetto terzo indipendente.

In ragione del fatto che i servizi non compresi nel PMdA sono caratterizzati da un'elevata incidenza percentuale di costi fissi, sembra opportuno che i corrispettivi di accesso debbano prevedere una componente variabile allorché sia dimostrabile la creazione di economia di scala.

Metodologie di pricing: dal costo al prezzo (Call for Input_4)

La Call for Input_4 chiede osservazioni relative al *pricing* allorché debba riflettere un “orientamento al costo”. A parere di FerCargo, la base di costo deve riflettere quella rilevante per il corrispettivo che remunerà i servizi obbligatori, e quindi il costo incrementale.



Con riferimento ai servizi che continueranno ad essere prestati dal GI, i costi rilevanti ai fini della determinazione del corrispettivo non devono comprendere gli ammortamenti, i costi indiretti, gli oneri finanziari⁽¹¹⁾, i costi finanziati attraverso risorse pubbliche e in generale tutti i costi che non debbono essere considerati ai sensi dell'art. 32, par. 3, Direttiva Recast. Le metodologie di calcolo dovranno essere stabilite *ex ante* e rimanere stabili nel tempo, anche al fine di attirare imprese disposte ad investire nell'erogazione dei servizi non inclusi nel PMdA, dando così vita ad una concorrenza vivace capace di generare benefici per l'intero sistema. In nessun caso, i costi finanziati attraverso l'intervento di risorse statale dovranno essere remunerati attraverso il corrispettivo pagato dalle IF.

Contabilità regolatoria (Call for Input_5)

FerCargo condivide che la contabilità regolatoria avrà una funzione essenziale per l'implementazione e il monitoraggio di tutti i principi ispiratori della Direttiva Recast. Tale contabilità regolatoria deve avere il più ampio livello di dettaglio possibile. Come suggerito nella Call for Input_5, occorre predisporre contabilità diverse per ciascun servizio erogato (che distingua quindi tra Linea Tradizionale e Linea AV/AC, pacchetto minimo di accesso e ciascuno degli altri servizi), nonché IF destinataria del servizio (IF passeggeri e IF merci). Si ritiene che al fine di predisporre le metodologie di allocazione e il relativo reporting, occorra coinvolgere esperti del settore, nonché attingere alle esperienze sviluppate in altri settori recentemente liberalizzati in cui la contabilità regolatoria ha avuto un ruolo fondamentale (si fa in particolare riferimento al settore delle telecomunicazioni).

FerCargo, rimanendo a disposizione per qualsiasi informazione e/o chiarimento dovesse essere ritenuto utile, rappresenta inoltre che questo contributo non contiene dati commerciali sensibili.

Con osservanza

Il Presidente

Giacomo Di Patrizi

A handwritten signature in black ink, appearing to read "G. Di Patrizi".

¹¹ Con riferimento alla determinazione del canone per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria, tali costi sono stati espressamente esclusi dalla Corte di Giustizia, 30 maggio 2013, causa C-512/10 *Commissione europea c. Repubblica di Polonia*, parr. 83-84.