



**ART** Autorità  
di Regolazione  
dei Trasporti

# Misure di regolazione

## CANONI DI ACCESSO E UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

18 novembre 2015

# Il quadro normativo

Verso il **quarto pacchetto ferroviario UE**:

- un «**pilastro tecnico**»: **safety** e interoperabilità
- un «**pilastro politico**»: **governance** e **accesso al mercato**



**Delibera ART 96/2015**  
del 13 novembre 2015

- ☐ **D.L. 201/2011 – art. 37 – Legge istitutiva dell’Autorità**
- ☐ **Direttiva 2012/34/UE**, del 21/11/2012, che istituisce lo **spazio unico ferroviario europeo** («**Recast**»)
- ☐ **Decreto legislativo n. 112, del 15 luglio 2015**, recante **attuazione della direttiva 2012/34/UE** (ed abrogativo del D.lgs. 188/2003)

# Il provvedimento

**Delibera n. 96 del 13 novembre 2015:**

**ART definisce i criteri per la determinazione, da parte di RFI, dei canoni di accesso e utilizzo della infrastruttura ferroviaria.**

Dopo soli **4 mesi** dal recepimento in Italia della **Direttiva 2012/34/UE «Recast»** sullo spazio unico ferroviario europeo (D.Lgs. 112/2015), ART, **primo regolatore in Europa**, ne rende operativi i principi.

# L'oggetto della regolazione

## Pacchetto minimo di accesso

**Diritto, da parte di un'impresa ferroviaria, a fare circolare un proprio treno sulla rete ferroviaria nazionale.**

Comprende:

- l'assegnazione della **traccia oraria**;
- l'utilizzo delle **linee** e delle stazioni;
- il **controllo** e la **regolazione** della **circolazione**



Per tale diritto l'impresa ferroviaria deve corrispondere un **pedaggio** a **RFI**.

## Altri servizi

Si tratta di **servizi aggiuntivi** rispetto al Pacchetto minimo di accesso, come ad esempio:

- utilizzo degli **spazi di stazione** per **biglietterie** e **assistenza ai clienti**
- accesso a **scali merci**, centri di **manutenzione** e altri **impianti** tecnici
- **corrente di trazione**
- servizi di **manovra**
- accesso alle **reti di telecomunicazione**



Per tali servizi l'impresa ferroviaria è tenuta a versare un **corrispettivo** al rispettivo **operatore di impianto**.

# L'oggetto della regolazione

Servizi definiti dall'art. 13 del D.Lgs. di recepimento della Direttiva 2012/34/UE:

## PMdA

### Comma 1: Pacchetto minimo di accesso

- Richiesta capacità
- Utilizzo capacità
- Uso infrastruttura
- Controllo e regolazione circolazione
- Uso sistema alimentazione elettrica
- Informazioni necessarie

## Altri servizi

### Comma 2: Impianti e Servizi con diritto di accesso garantito

- Stazioni passeggeri
- Scali merci
- Smistamento composizione
- Centri di manutenzione leggera
- Altre infrastrutture tecniche
- infrastrutture portuali
- impianti e attrezzature di soccorso
- Impianti approvvigionamento combustibile

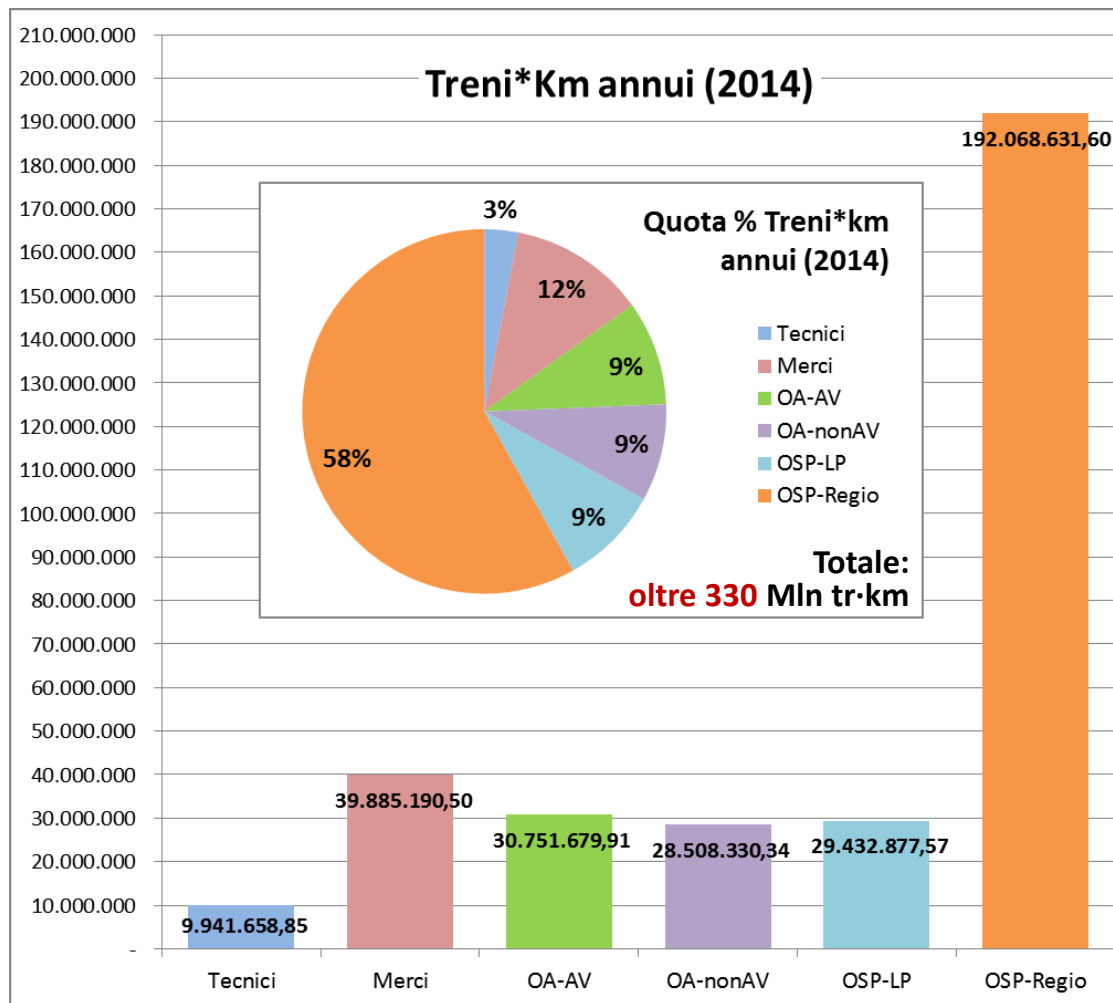
### Comma 9: Servizi complementari

- Corrente di trazione
- Preriscaldamento
- Rifornimento idrico
- Controllo circolazione merci pericolose
- Assistenza circolazione treni speciali
- Servizi di manovra

### Comma 10: Servizi ausiliari

- Rete telecomunicazioni
- Info complementari
- Ispezione tecnica
- Biglietteria
- Manutenzione pesante

# Il mercato di riferimento: **traffico**



## **Tecnici**

Invii a vuoto  
Corse Prova



## **Merci**



## **OA-AV**

Open Access  
Alta Velocità

## **OA-nonAV**

Open Access  
Tradizionale



## **OSP-LP**

Servizio Pubblico  
Lunga Percorrenza



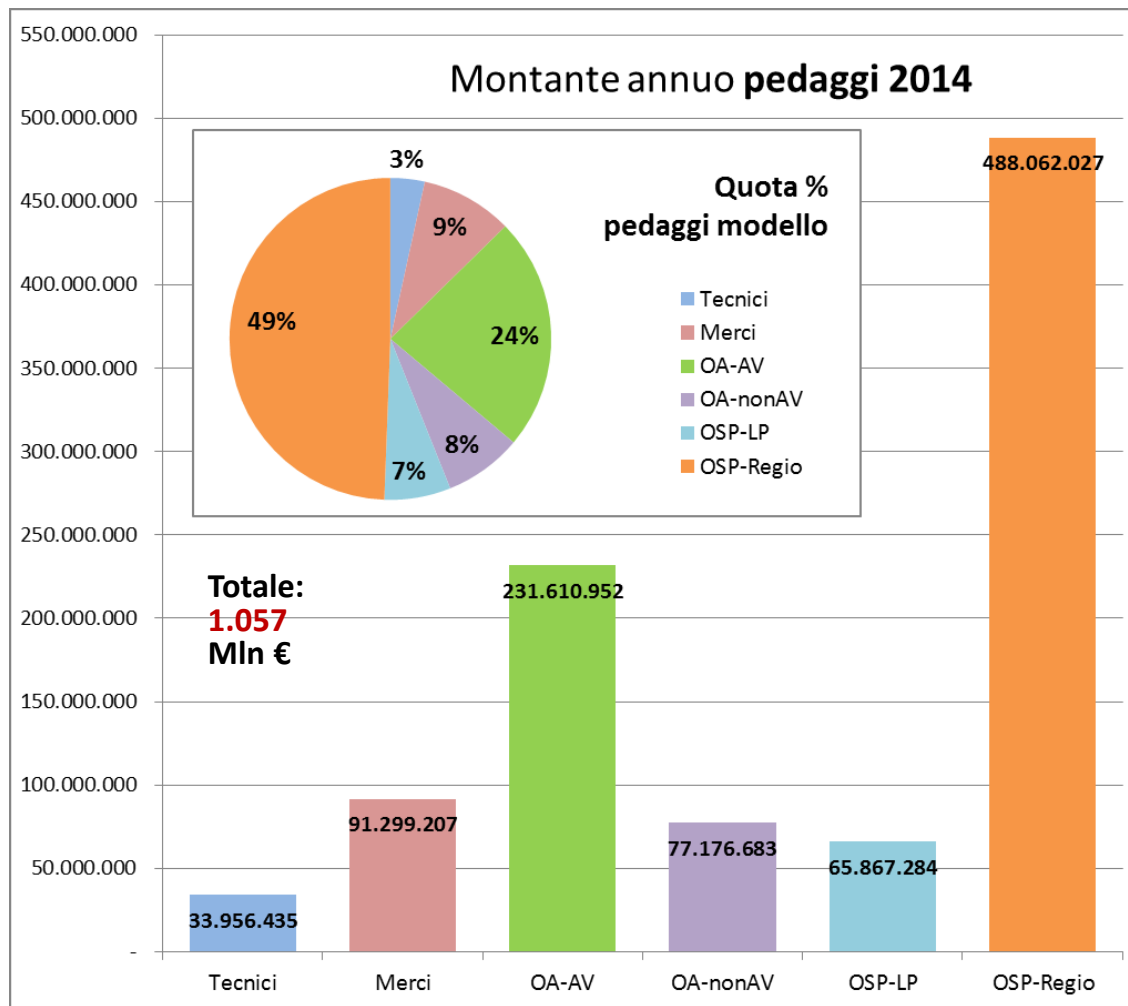
## **OSP-Regio**

Servizio Pubblico  
Regionale





# Il mercato di riferimento: **ricavi**



## **Tecnici**

Invii a vuoto  
Corse Prova



## **Merci**



## **OA-AV**

Open Access  
Alta Velocità

## **OA-nonAV**

Open Access  
Tradizionale



## **OSP-LP**

Servizio Pubblico  
Lunga Percorrenza



## **OSP-Regio**

Servizio Pubblico  
Regionale



# Un sistema più efficiente

Con la **delibera 96**, coerente con il nuovo quadro normativo, **si assicura**:

- ❑ al **Gestore della rete** (RFI), piena **indipendenza** dalle imprese ferroviarie e dallo Stato concedente
- ❑ alle **Imprese ferroviarie**, certezza che i corrispettivi siano orientati all'**efficienza**, anche attraverso nuove regole su **allocazione costi e separazione contabile**
- ❑ al **Gestore della rete** (RFI), **flessibilità tariffaria**, mediante adeguati **strumenti di modulazione**, per stimolare la **crescita del traffico**, specie nelle tratte meno utilizzate



# Punti chiave della nuova regolazione

**Periodo di regolazione**  
quinquennale

**Perimetrazione dei costi**  
**pertinenti** (Diretti, Non  
Diretti, Specifici) e  
relativa **valorizzazione**

**Efficientamento**  
dei costi operativi  
e **crescita dei volumi**

Individuazione dei  
**segmenti di offerta e di**  
**domanda** maggiormente  
rilevanti

Definizione delle  
**modalità di**  
**determinazione del**  
**pedaggio** a partire dai  
costi definiti

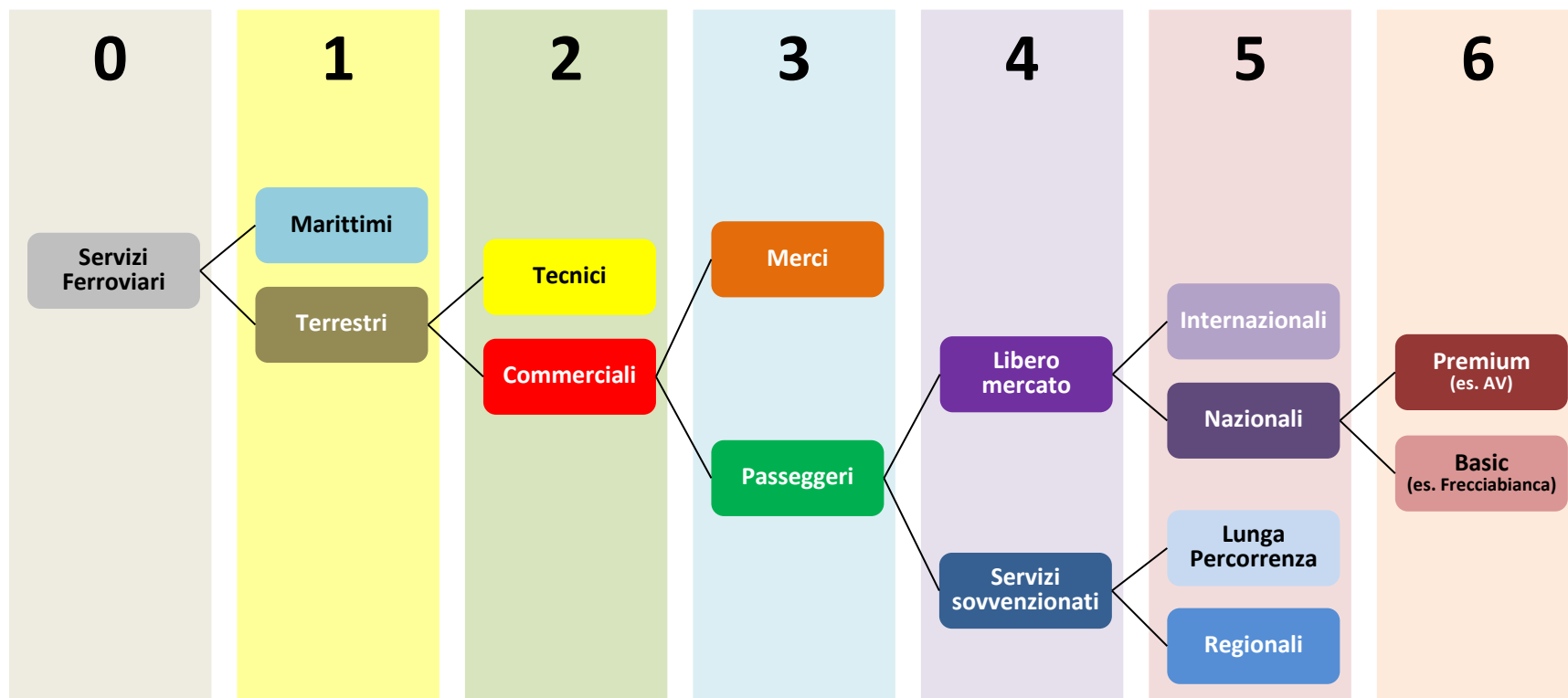
**Procedure di verifica**, da  
parte dell'Autorità, della  
**corretta applicazione dei**  
**criteri** adottati

# Cosa cambia

- ☐ Pedaggi determinati da RFI sulla base di precisi **criteri dettati da ART**
- ☐ Periodo regolatorio di 5 anni, con **tariffe stabili e predeterminate**
- ☐ Correlazione ai **costi** pertinenti ed efficienti
- ☐ Obblighi rafforzati di **contabilità regolatoria** e **separazione contabile**
- ☐ Tariffe basate sulla **tipologia di servizio** anziché sulla tipologia di rete
- ☐ Tariffe composte da **sole componenti variabili** (euro per treno·km)
- ☐ **Autonomia gestionale** di RFI
- ☐ Obiettivi di **efficientamento** annuale
- ☐ **ART verifica** la **conformità** delle tariffe ai criteri e la **sostenibilità** delle tariffe per il mercato

# Novità: la segmentazione del mercato

Il **mercato** sarà segmentato in base alle principali **tipologie di servizio**: il pedaggio può quindi essere calibrato dal Gestore della rete, con benefici per l'**utente finale**



# Le nuove leve gestionali per RFI

Compo- nente del canone	Descrizione componente	Criterio di tariffazione	Sub compo- nente	Descrizione sub-componente e modulabilità	Limiti Peso	Variabili da considerare
<b>A</b>	<u>Costi Diretti</u>	COST-BASED	<b>A1</b>	MASSA	50% min	Classi di <b>massa complessiva convoglio</b>
			<b>A2</b>	VELOCITA'	50% max	Classi di <b>velocità di percorrenza della traccia oraria</b>
			<b>A3</b>	LINEA DI CONTATTO ELETTRICA	50% max	Classi di <b>materiale rotabile</b>
<b>B</b>	<u>Pieno recupero dei costi pertinenti efficienti del PMdA</u>	MARKET- BASED	<b>B1</b>	SEGMENTI DI DOMANDA	50% min	Segmentazione della domanda: <b>Binomi</b>
			<b>B2</b>	TIPOLOGIA DI RETE	50% max	Segmentazione dell'offerta: <b>Macro tipologie di rete</b>
			<b>B3</b>	FASCE ORARIE	50% max	Segmentazione dell'offerta <b>Fasce orarie</b>
<b>C</b>	<u>Esternalità</u>	COST-BASED	<b>C1</b>	SCARSITA' DI CAPACITA'	n.a.	Tipologia di <b>rete, fascia oraria e periodo</b>
			<b>C2</b>	EFFETTI AMBIENTALI	n.a.	Tipologia di <b>materiale rotabile</b>
			<b>C3</b>	ETCS	n.a.	Tipologia di <b>rete</b> , tipologia di <b>materiale rotabile</b>
			<b>C4</b>	COMPENSAZIONI REGIONALI	n.a.	<b>Ambito territoriale</b>

# Nuova classificazione della rete

Per una effettiva **solidarietà di rete**, sono stati ridefiniti i criteri di classificazione delle linee ferroviarie



1	Rete <b>metropolitana</b> , costituita dai principali <b>nodi metropolitani</b> nazionali;
2	Rete a <b>livello di servizio elevato</b> , costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità e dalle linee con velocità massima per il rango più elevato <b>superiore a 200 km/h</b> ;
3	Rete a <b>livello di servizio medio</b> , costituita dai <b>corridoi nazionali</b> (centro-nord e centro-sud), dalle principali <b>linee di collegamento internazionale</b> e dalle altre linee appartenenti all'attuale <b>rete fondamentale</b> ;
4	Rete a <b>livello di servizio base</b> , costituita dalle <b>restanti linee</b> .

# Garanzie a tutela del mercato

Per la **sostenibilità del mercato**, ART ha fissato dei «tetti» per le **tariffe medie di segmento**, che non potranno essere superiori a quelle 2015 per:

- ☐ **servizi merci**
- ☐ **servizi passeggeri regionali**
- ☐ **servizi per la rete a «livello di servizio elevato»**  
(rispetto alle vigenti tariffe AV/AC)



# I vantaggi della nuova regolazione

- **coerenza** con normativa europea e nazionale;
- **coerente regolazione** delle diverse modalità di trasporto;
- **efficienza economica** della gestione;
- **trasparenza** e **stabilità nel tempo** delle regole;
- impostazione **bottom-up**;
- **semplicità operativa**;
- **apertura** del mercato;
- correlazione ai **costi efficienti** del Gestore;
- **equa** valorizzazione asset del Gestore;

