

**INTEGRAZIONI DEI PRINCIPI E DEI CRITERI DI REGOLAZIONE
DELL'ACCESSO AL SISTEMA FERROVIARIO NAZIONALE**
in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva avviata con la delibera n.
127/2016

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEGLI UFFICI

SOMMARIO

SOMMARIO	2
1. PREMESSE.....	3
1.1 Delibera n. 127/2016 – Avvio di un’indagine conoscitiva	3
1.2 Delibera n. 76/2017 – Conclusione dell’indagine conoscitiva.....	3
1.3 Delibera n. 77/2017 – Avvio di un nuovo procedimento	4
1.4 Indizione della consultazione pubblica	5
2. MISURE DI CARATTERE TECNICO	5
2.1 Misure su obblighi di pubblicazione e comunicazione.....	6
2.2 Misure su modalità di accesso agli impianti di stazione	6
2.3 Misure su programmazione e Gestione operativa del servizio	6
3. MISURE DI CARATTERE ECONOMICO.....	7
3.1 Misure su criteri di pricing per la sub-componente A3 del pedaggio relativo al PMdA	10
3.2 Misure su criteri di pricing per la sub-componente B1 del pedaggio relativo al PMdA	10
3.3 Misure su pricing del servizio di fornitura della corrente di trazione	10
3.4 Misure su modalità di attuazione	10

1. Premesse

1.1 Delibera n. 127/2016 – Avvio di un’indagine conoscitiva

Con l’adozione della **delibera n. 127/2016** dell’8 novembre 2016, l’Autorità ha avviato un’indagine conoscitiva avente ad oggetto l’analisi dell’impatto dell’introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato *retail* dei servizi di trasporto passeggeri, rientranti nel segmento di mercato c.d. “*Open Access Premium*”.

L’avvio dell’indagine trae origine dalle segnalazioni, inoltrate all’Autorità dalla società Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito NTV) con note 16/190.01/P/PRE dell’8 luglio 2016 e prot. 16/258.02/P/PRE del 14 settembre 2016, assunte agli atti dell’Autorità rispettivamente ai prot. 5000/2016 e 6744/2016, in merito alla circostanza che il modello di calcolo del nuovo sistema tariffario del Pacchetto Minimo di Accesso all’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, di cui alla delibera ART n. 96/2015, non contempla in modo specifico la tariffa da applicare ai servizi esercitati con una composizione doppia di materiali rotabili, ipotizzando *“effetti distorti e discriminatori laddove la mancanza di espressa regolamentazione venga utilizzata per far pagare a treni doppi un pedaggio sostanzialmente corrispondente a quello del treno in composizione singola”*.

Partendo da tali presupposti, tuttavia, con l’avvio dell’indagine conoscitiva l’Autorità ha ritenuto di attribuire alla medesima un valore più esteso, rilevata la necessità di valutare, più in generale, l’impatto dell’introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sull’indicato mercato. In particolare, si è ritenuta la valutazione di tale impatto imprescindibile da un’approfondita analisi economica che tenesse conto, tra l’altro:

- dell’esistenza di eventuali ostacoli all’introduzione di significative innovazioni delle modalità di esercizio dei treni da parte di tutte le Imprese ferroviarie operanti, o potenzialmente interessate ad operare, nel segmento di mercato in esame;
- del perseguimento dell’efficienza produttiva da parte delle Imprese ferroviarie al netto dei pedaggi corrisposti al Gestore dell’infrastruttura;
- degli impatti sui ricavi di esercizio del Gestore dell’infrastruttura, derivanti da eventuali modifiche delle tracce orarie richieste rispetto a quanto previsto in sede di determinazione dei canoni di accesso, in conseguenza dell’adozione delle suddette modalità innovative di esercizio dei treni;
- degli impatti diretti sul segmento di mercato di riferimento, nonché indiretti sugli altri segmenti relativi agli altri servizi a media e lunga percorrenza, delle suddette modalità innovative di esercizio dei treni;
- degli impatti sull’utenza delle suddette modalità innovative di esercizio dei treni.

1.2 Delibera n. 76/2017 – Conclusione dell’indagine conoscitiva

Con l’adozione della **delibera n. 76/2017** del 31 maggio 2017, l’Autorità ha chiuso l’indagine conoscitiva, disponendo la pubblicazione del documento *“Relazione sugli esiti dell’indagine conoscitiva sull’impatto dell’introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato open access premium”*, le cui conclusioni sono di seguito riepilogate.

1. Con riferimento agli eventuali ostacoli, di natura tecnica ed economica, all’introduzione di modalità innovative all’utilizzo del materiale rotabile, si è rilevato quanto segue:

- l'introduzione dei convogli ETR1000 in doppia composizione ha richiesto, da parte del Gestore dell'Infrastruttura, la realizzazione di lavori di potenziamento nelle stazioni in cui è prevista la fermata di tali treni per servizio viaggiatori. Tali interventi risultano peraltro in corso o già terminati;
 - relativamente alle due imprese ferroviarie operanti nel mercato *Open Access Premium*, soltanto Trenitalia dispone, al momento attuale, di materiale rotabile dotato di autorizzazione per la circolazione in doppia composizione e con velocità massime non inferiori a 300 km/h;
 - delle due imprese, NTV presenta una flotta numericamente inferiore a quella di Trenitalia; ciò sembra aver indirizzato detta impresa a non contemplare la possibilità di esercitare servizi in doppia composizione (ove disponesse delle autorizzazioni necessarie), presumibilmente al fine di non compromettere la frequenza dei servizi offerti.
2. Con riguardo all'efficienza produttiva delle gestioni, si è evidenziato che l'esercizio dei treni a doppia composizione, rispetto alla composizione singola, comporta un incremento dei costi di esercizio per singolo treno. Tale incremento risulta tuttavia assorbibile dai ricavi – di entità verosimilmente superiore – correlati alla maggiore capacità di posti offerti.
3. Per quanto concerne i ricavi da pedaggio per il Gestore, si è rilevato che l'introduzione prevista da parte di Trenitalia di treni *Open Access Premium* a doppia composizione non determina una riduzione della domanda complessiva di capacità da parte delle imprese ferroviarie, in quanto non sono previste soppressioni di tracce esistenti.
4. Per quanto concerne i ricavi correlati alla corrente di trazione occorre rilevare come, in termini di consumo energetico da trazione, il treno a doppia composizione comporti verosimilmente un incremento dei costi a carico del Gestore, che sembrano non risultare adeguatamente remunerati in tariffa, in quanto RFI ha previsto, nel PIR, una tariffa *flat* per l'intero comparto *Premium* (pari a poco più di 1 €/tr*km).
5. Nella valutazione degli impatti sul mercato, si è rilevato che le economie di scala scaturenti dall'utilizzo di treni in doppia composizione nel segmento *Open Access Premium*, considerata sull'attuale offerta complessiva di servizi, non si presenta tale da consentire a Trenitalia politiche tariffarie di comparto particolarmente attrattive nei confronti dell'utenza. Non potendosi tuttavia escludere che siano in futuro attivabili politiche tariffarie specifiche per singolo treno, si è condivisa l'opportunità, ove dovessero emergere criticità di rilievo, di un monitoraggio degli effetti sul mercato interessato dalle modalità innovative di esercizio ferroviario.
6. Con riferimento agli impatti sull'utenza, si è evidenziato che:
- l'incremento di velocità su varie linee interessate dal segmento e in particolare sulla Direttissima Roma-Firenze con implementazione del sistema ERTMS, comporterà a regime una sensibile diminuzione dei tempi di viaggio per i clienti dei servizi *Open Access Premium*, ed in particolare per gli utenti dell'ETR 1000, caratterizzato da migliori prestazioni velocistiche;
 - la doppia composizione determina un'offerta di posti disponibili maggiormente adeguata alla domanda attuale e potenziale nelle ore di punta sulle principali direttive, su cui peraltro si concentra la mobilità pendolare.

1.3 Delibera n. 77/2017 – Avvio di un nuovo procedimento

A seguito della conclusione della citata indagine conoscitiva è emerso dunque:

- da un lato, che le innovazioni nel campo dell'esercizio dei treni, suscettibili di impatto rilevante sul segmento di mercato in esame, risultano concretizzarsi in: (i) un incremento delle velocità di fiancata di

alcune linee, (ii) un utilizzo di materiale in composizione multipla su alcuni servizi afferenti al segmento di mercato in esame;

- dall'altro, il carattere di novità, rispetto al quadro regolatorio vigente, rappresentato dalle citate innovazioni, peraltro non portate all'attenzione dell'Autorità nel corso delle due consultazioni svolte e della relativa fase istruttoria concernente l'attività regolatoria conclusasi con le delibere n.75/2016 e n. 80/2016.

Con l'adozione della **delibera n. 77/2017** dello stesso 31 maggio 2017, l'Autorità ha pertanto disposto l'avvio di un procedimento finalizzato a **garantire il rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione nella regolazione del sistema ferroviario nazionale**, indicando fra gli aspetti da trattare, ad esempio – ma non esaustivamente – i seguenti:

- gli obblighi di comunicazione, da parte del Gestore dell'Infrastruttura, nei confronti dell'Autorità e dei soggetti interessati, circa i propri piani di sviluppo e potenziamento della rete;
- le modalità di accesso agli impianti di stazione, con particolare riferimento al caso in cui le caratteristiche del materiale rotabile impongano al gestore vincoli di destinazione per i binari di ricevimento;
- la gestione operativa del servizio, ivi inclusa la componente relativa al soccorso;
- l'applicazione dei principi e dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, così come esplicitati nella delibera n. 96/2015.

Mentre i primi tre aspetti attengono alla **sfera tecnico/normativa**, il quarto aspetto presenta evidentemente **carattere economico**.

1.4 Indizione della consultazione pubblica

Con le disposizioni regolatorie esposte nel Documento di Consultazione e di seguito illustrate, per le quali si richiedono osservazioni e proposte di modifica/integrazione da parte degli *stakeholders*, si intende perseguire l'obiettivo di integrare, secondo gli indirizzi sopra richiamati, i principi e i criteri di regolazione dell'accesso al sistema ferroviario nazionale, in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva avviata con la delibera n. 127/2016.

Il **Documento di consultazione** si compone di due distinte sezioni:

- la prima, di carattere tecnico, che comprende 4 disposizioni regolatorie;
- la seconda, di carattere economico, che si articola in ulteriori 5 disposizioni regolatorie.

2. DISPOSIZIONI DI CARATTERE TECNICO

Con riferimento alle questioni di carattere tecnico, da trattare principalmente all'interno del Prospetto Informativo della Rete (di seguito: PIR), le disposizioni regolatorie sono finalizzate ad assicurare la corretta applicazione dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione, al diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria – sanciti dall'art. 12 del d.lgs. 112/2015, nonché dall'art. 37, comma 2, lettera a), del d.l. 201/2011 – in riferimento all'implementazione di modalità innovative di esercizio dei servizi *Open Access Premium*, per quanto riguarda i seguenti aspetti:

1. gli **obblighi di comunicazione**, da parte del Gestore dell'Infrastruttura nei confronti dell'Autorità e dei soggetti interessati, circa i propri **piani di sviluppo e potenziamento della rete**, con particolare

riferimento agli eventuali adeguamenti infrastrutturali necessari per assicurare la realizzabilità delle modalità innovative di esercizio, sia relativamente al potenziamento delle linee, che in relazione a specifici interventi migliorativi sui singoli impianti;

2. le **modalità di accesso agli impianti di stazione**, con particolare riferimento al caso in cui le caratteristiche del materiale rotabile impongano al gestore vincoli di destinazione per i binari di ricevimento;
3. le modalità di **soccordo in linea** (che pure attengono alla gestione operativa), con particolare riferimento ai casi in cui sia necessario (i) il traino del materiale rotabile in composizione multipla, (ii) il trasbordo dei passeggeri su materiale rotabile di riserva;

Con riguardo agli aspetti sopra esposti, si propone l'adozione delle disposizioni di cui alla sezione I del Documento di consultazione, di seguito illustrate.

2.1 Disposizioni su obblighi di pubblicazione e comunicazione

La disposizione 1 è volta ad assicurare la necessaria trasparenza al processo di sviluppo tecnologico ed infrastrutturale della rete ferroviaria nazionale, in maniera che:

1. i richiedenti possano procedere a loro volta ad adeguare i propri piani di sviluppo o le proprie richieste di capacità e di servizi;
2. le imprese ferroviarie, in particolare, possano inoltre coordinare i conseguenti processi tecnico/amministrativi di adeguamento o investimento sul proprio materiale rotabile o sul proprio ciclo di produzione.

Detta disposizione dovrà essere attuata compatibilmente con gli obblighi di informazione previsti dall'art. 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015, in riferimento alle previsioni del Contratto di Programma fra il Gestore ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché del Piano Commerciale elaborato dal Gestore medesimo.

La disposizione 2 si pone, invece, l'obiettivo di assicurare il tempestivo aggiornamento delle informazioni di cui alla disposizione 1 nel corso del periodo intercorrente fra una pubblicazione e la successiva.

2.2 Disposizioni su modalità di accesso agli impianti di stazione

La disposizione 3 è orientata ad assicurare trasparenza, equità e non discriminatorietà all'accesso agli impianti di stazione delle imprese ferroviarie che effettuano servizio passeggeri, con particolare riferimento al caso in cui per l'accesso al binario di stazionamento per il servizio passeggeri siano necessari adeguamenti infrastrutturali.

2.3 Disposizioni su programmazione e Gestione operativa del servizio

La disposizione 4 è volta ad assicurare condizioni eque e non discriminatorie nella gestione delle operazioni di soccorso in linea per i treni con materiale a doppia composizione, con particolare riferimento all'ipotesi in cui siano necessari (i) traino del materiale ovvero (ii) trasbordo dei passeggeri.

3. DISPOSIZIONI DI CARATTERE ECONOMICO

Con riferimento ai canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, ed in particolare al pedaggio per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) nonché al corrispettivo per gli altri servizi, le disposizioni regolatorie sono finalizzate ad alcuni interventi di **aggiornamento e limitato adeguamento dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, così come esplicitati nella delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015.

Infatti, come accennato, la tematica dei treni a composizione multipla, nell'ambito del segmento di mercato *Open Access Premium*, costituisce un elemento di sostanziale novità, rispetto al quadro di informazioni di sistema disponibile alla data di approvazione della predetta delibera n. 96/2015. La novità del tema trova conferma nella circostanza che, nel corso delle varie fasi di consultazione degli *stakeholders*, propedeutiche alla stesura di tale provvedimento (e costituite da una *call for input*, avviata nel dicembre 2014, e dalla consultazione su una prima stesura delle misure regolatorie, svolta fra giugno e luglio 2015), nessun soggetto aveva presentato osservazioni, o proposto peculiari misure di regolazione, in relazione alla specifica tematica.

A tale proposito è utile ricordare che:

- la Misura n. 2, approvata con la delibera n. 96/2015, inserisce fra gli elementi caratterizzanti del modello regolatorio definito dall'Autorità, alla lettera d), *"individuazione dei segmenti di offerta e di domanda maggiormente rilevanti, sulla base della situazione in atto e delle evoluzioni attualmente prefigurabili"*;
- la Misura n. 28, approvata con la medesima delibera e riferita ai criteri applicativi per la Componente A del pedaggio per il PMdA, in relazione a ciascuna delle sub-componenti ivi definite (A1 – massa complessiva del convoglio; A2 – velocità di percorrenza della traccia oraria; A3 – linea di contatto elettrica), prevede che la ripartizione del traffico in classi, operata attraverso la scelta di opportuni valori di soglia, debba essere realizzata dal Gestore *"secondo criteri di equità e non discriminazione, in base alla diversa incidenza in termini di costi diretti, nonché orientata a riflettere le caratteristiche tecnico-operative del materiale rotabile circolante e della traccia oraria assegnata, attraverso la composizione di raggruppamenti basati su macro-categorie il più possibile omogenee"*;
- la Misura n. 29, approvata con la stessa delibera ad afferente ai criteri applicativi per la Componente B del pedaggio per il PMdA, prevede che la scelta, da parte del Gestore, dei coefficienti di maggiorazione (in particolare quelli riguardanti la sub-componente B1 – segmenti di mercato) sia orientata a *"riflettere le caratteristiche dei servizi, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato"*;
- la Misura n. 35, adottata con la delibera n. 96/2015 con riferimento alla regolazione dei servizi diversi dal PMdA, definisce, fra le finalità della regolazione medesima, quella di *"assicurare un effettivo ed efficace diritto d'accesso, equo e non discriminatorio, agli impianti per i servizi alle IF"*.

Dunque, nella determinazione dei criteri di *pricing* del canone di accesso all'infrastruttura ed ai servizi ad essa correlati, le misure regolatorie indicate alla delibera n. 96/2015 contengono molteplici riferimenti a criteri di equità e non discriminazione, cui il Gestore è tenuto ad attenersi nella predisposizione del sistema tariffario. Si ritiene pertanto che tali criteri, alla luce degli elementi di novità emersi dall'indagine conoscitiva conclusa con la delibera n. 76/2017, debbano condurre il Gestore ad una parziale revisione del sistema tariffario da esso determinato, limitatamente agli aspetti che sono impattati dai citati elementi di novità.

Con riguardo allo specifico tema dei servizi *Open Access Premium* in composizione multipla, posto che i criteri di *pricing* stabiliti dall'Autorità con la delibera n. 96/2015 consentono di differenziare i pedaggi

afferenti al PMdA esclusivamente con riferimento alla massa complessiva del convoglio (componente A2 del pedaggio), appaiono meritevoli di particolare attenzione i seguenti aspetti del sistema tariffario:

1. **la sub-componente A3 del pedaggio dovrebbe essere meglio declinata dal Gestore, al fine di riflettere l'effettiva usura della linea di contatto elettrica**, disponendo un'articolazione per classi che tenga conto del numero di pantografi in presa simultanea, considerato che, come emerso dall'indagine conoscitiva, i convogli in doppia composizione sono tenuti ad averne almeno due.

L'applicazione di tale meccanismo tariffario, che nella logica della componente A del pedaggio si applicherebbe all'intero parco circolante, a prescindere dal segmento di mercato, avrebbe certamente un basso impatto sul pedaggio (considerata la bassa rilevanza di detta sub-componente sul totale dei costi efficienti del Gestore), ma potrebbe risultare tale da manifestare effetti non trascurabili anche sul segmento *Merci*, che a volte fa uso della doppia ed anche della tripla trazione, nonché sul segmento *OSP-Regionale*, in cui spesso le imprese ferroviarie ricorrono alla composizione multipla.

Si reputa necessario, con riferimento a quest'ultimo aspetto critico, ricorrere al criterio riportato nella stessa delibera n.96/2015 alla Misura n. 23 (Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio), punto 5, che prevede espressamente: “*poiché le componenti legate all'usura ed agli effetti ambientali possono determinare penalizzazioni per alcuni segmenti di mercato rispetto ad altri, con effetti potenzialmente discriminatori nell'accesso all'infrastruttura, dovrà essere possibile, attraverso le componenti market-based della tariffa, realizzare le necessarie compensazioni a tali aggravi, attraverso l'utilizzo mirato dei coefficienti di maggiorazione*”.

Nel caso in esame, l'**utilizzo combinato della sub-componente A3 e della sub-componente B1** consentirebbe quindi un più equo riparto dei costi afferenti alla linea di contatto, adottando adeguate misure correttive tese ad evitare impatti sui segmenti di mercato *Merci* ed *OSP-Regionale* i cui livelli tariffari medi, come peraltro previsto alla Misura n. 31 della stessa delibera n. 96/2015, sono oggetto di specifici e vincolati criteri di variabilità nel periodo regolatorio, tali da determinare limiti ben definiti al loro incremento.

2. **il sistema adottato dal gestore per il pricing della sub-componente B1, limitatamente al segmento Open Access Premium, dovrebbe essere ulteriormente articolato sulla base della tipologia di materiale rotabile, introducendo a tal fine un nuovo binomio (servizi a composizione singola ↔ servizi a composizione multipla).**

La componente B del pedaggio, come previsto alla Misura n. 22 approvata con delibera n. 96/2015, è “*costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed al netto dell'eventuale compensazione con le successive pertinenti componenti C, il recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti, valutati con riferimento all'intera rete ed al netto dei pertinenti contributi statali come pianificati nell'ambito dei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, nonché delle eccedenze da altre attività commerciali (gli “Efficient Total Cost” di cui alla Misura 6), in linea con l'esigenza di assicurare che il PMdA non costituisca fonte di disequilibrio economico per il GI*

In merito a tale componente, al fine di salvaguardare la coerente impostazione del sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità definisce i criteri per la sua determinazione, da parte del GI, assumendo come riferimento quanto stabilito in linea generale dall'art. 32 par. 1 della Direttiva 2012/34/UE, ovvero adottando il meccanismo di “coefficienti di maggiorazione” ivi delineato (in correlazione con i “binomi” di cui all'allegato VI punto 1 della Direttiva stessa) ed:

- *avendo riguardo alla sostenibilità per il mercato;*
- *utilizzando principi efficaci, trasparenti e non discriminatori;*
- *garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;*
- *facendo in modo che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.*

Più in particolare, in questo ambito, il meccanismo dei coefficienti di maggiorazione è finalizzato ad incrementare il valore della componente A, precedentemente calcolata sulla base dei Costi Diretti, in modo da pervenire ad un insieme di valori di maggiorazione (Componente B) differenziati per "segmenti", tali che la somma delle Componenti A e B consenta, complessivamente (una volta che ciascun valore sia applicato alle quantità di domanda di ciascun segmento), il pieno recupero degli Efficient Total Cost."

Con specifico riferimento ai servizi *Open Access Premium* esercitati in regime di libero mercato, preso atto del nuovo scenario conseguente all'introduzione delle descritte modalità innovative di esercizio e al fine di assicurare continuità ai principi sopra enunciati, si ritiene necessaria una maggiore correlazione fra il canone di accesso all'infrastruttura e l'offerta di posti per i passeggeri, secondo le modalità adottate dalle imprese ferroviarie verso il mercato *retail*. In attesa di una possibile rivisitazione del modello di pedaggio in tale ottica, si ritiene che detta correlazione possa intanto essere ben rappresentata dalla bipartizione fra composizione singola e multipla del materiale rotabile in esercizio.

Per quantificare la divaricazione fra le due sub-componenti del nuovo binomio sopra citato, il Gestore dovrà basarsi su un'analisi di marginalità dei treni a maggiore numero di posti offerti (a composizione doppia) rispetto a quelli a minore numero di posti offerti (a composizione singola), determinando un congruo rapporto J_{max}/J_{min} .

3. il sistema adottato dal gestore per il *pricing* del servizio di fornitura della corrente di trazione dovrebbe esprimere una maggiore correlazione all'effettivo consumo energetico del singolo treno.

Come accennato nella relazione allegata alla delibera n. 76/2017, da un breve *benchmarking* internazionale, risulta che in Francia, in Germania ed in Gran Bretagna, i corrispettivi relativi alla fornitura della corrente di trazione sono quantificati in base all'effettivo consumo, prevalentemente sulla base di strumenti di misura a bordo treno o comunque facendo riferimento a classi di materiale rotabile differenziate.

A tal proposito si ricorda che esistono norme e regolamenti europei che prevedono l'implementazione dei sistemi di misura dell'energia a bordo treno:

- EN 50463 «*Applicazioni ferroviarie – Misurazione dell'energia a bordo treno*».
- Specifiche tecniche di interoperabilità STI LOC&PAS (2014 o edizione più aggiornata), sezione 4.2.8.2.8, incl. Allegato D (Regolamento UE n. 1302/2014).

Si ritiene utile, in termini di equità e non discriminazione, come peraltro già discusso in sede di approvazione della delibera n. 96/2015, orientare la regolazione tariffaria in materia, anche per la rete ferroviaria nazionale, verso una **correlazione fra la tariffa elettrica e l'effettivo consumo**. Conseguentemente, nel periodo transitorio necessario per procedere all'installazione di adeguata strumentazione di misura a bordo treno, sulla base delle normative tecniche e delle specifiche tecniche di interoperabilità sopra richiamate, si reputa indispensabile rinvenire adeguati parametri tecnici che consentano di differenziare in classi il materiale rotabile in funzione del consumo energetico.

Tale differenziazione in classi, nonché la conseguente applicazione di tariffe unitarie differenziate, dovrebbe tenere adeguatamente conto:

- di quanto previsto dall'art. 29 del d.l. 91/2014, che prevede l'applicazione di un regime tariffario agevolato per *"i trasporti rientranti nel servizio universale e per il settore del trasporto ferroviario delle merci"*;
- dei conseguenti provvedimenti attuativi predisposti a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dello sviluppo economico, nonché dell'Autorità per l'energia, il gas e il sistema idrico.

Con riguardo agli aspetti sopra esposti, si propone l'adozione delle disposizioni di cui alla sezione II del Documento di consultazione, di seguito illustrate.

3.1 Disposizioni su criteri di *pricing* per la sub-componente A3 del pedaggio relativo al PMdA

La disposizione 5 è volta a differenziare la sub-componente di pedaggio afferente all'usura della linea di contatto elettrica da parte del materiale rotabile, in maniera da determinare un pedaggio unitario più elevato per il materiale caratterizzato dall'allaccio contemporaneo di più pantografi, in quanto tale tipologia di materiale determina una maggiore usura dell'infrastruttura.

La disposizione 6, di contro, dispone i necessari correttivi al fine di neutralizzare gli effetti derivanti dall'applicazione della disposizione 5 nei confronti dei segmenti di mercato *Merci* (che spesso fa uso della trazione multipla per ragioni di acclività delle tratte), e *OSP-Regionale* (in cui spesso le imprese ferroviarie ricorrono alla composizione multipla per assicurare il trasporto di un maggiore numero di viaggiatori), essendo tali segmenti di mercato caratterizzati da precise cornici di variabilità massima mediante la misura n. 31 approvata con delibera n. 96/2015.

3.2 Disposizioni su criteri di *pricing* per la sub-componente B1 del pedaggio relativo al PMdA

La disposizione 7 è orientata a definire, con specifico riferimento al segmento di mercato *Open Access Premium*, una modulazione della componente B1 del canone tale da tenere in adeguata considerazione gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie in ragione della circolazione di materiale rotabile in doppia composizione, avuto riguardo sia per i maggiori costi che per i maggiori ricavi conseguibili da detta tipologia di materiale, sulla base di adeguate analisi di marginalità.

3.3 Disposizioni su *pricing* del servizio di fornitura della corrente di trazione

La disposizione 8 si pone l'obiettivo, nel periodo transitorio necessario per procedere all'installazione di adeguata strumentazione di misura a bordo treno (volta a determinare il consumo effettivo di ogni singolo treno), di differenziare in classi le composizioni dei treni – in ragione della tipologia del materiale rotabile e delle modalità di utilizzo in esercizio –, in funzione del consumo energetico, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 29 del d.l. 91/2014, che prevede l'applicazione di un regime tariffario agevolato per “*i trasporti rientranti nel servizio universale e per il settore del trasporto ferroviario delle merci*”.

Nella costruzione delle classi tariffarie relative ai consumi energetici dei treni il Gestore potrà fare riferimento alle *best practices* internazionali in materia.

3.4 Disposizioni su modalità di attuazione

La disposizione 9 reca le modalità e le tempistiche per la determinazione dei nuovi canoni unitari scaturenti dall'applicazione delle disposizioni regolatorie oggetto di consultazione, come sopra specificate, al fine di assicurarne l'**entrata in vigore a partire dal 9 dicembre 2018**, contestualmente all'avvio dell'orario di esercizio 2018/2019. In tal senso si è disposta la loro pubblicazione, nell'ambito dell'ordinaria procedura di revisione del Prospetto informativo della rete, **entro il 9 dicembre 2017**.

La scadenza del 9 dicembre 2018 rappresenta il primo momento utile per l'introduzione delle nuove tariffe scaturenti dalle disposizioni in oggetto, posto che:

- per agevolare la pianificazione industriale delle imprese ferroviarie, è opportuno che, entro il termine per le richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura (fissato al 9 aprile 2018 per l'orario di

esercizio 2018/2019), le imprese ferroviarie stesse siano adeguatamente informate delle variazioni tariffarie cui saranno sottoposte;

- dette informazioni trovano naturale collocazione nel Prospetto informativo della rete;
- l'art. 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015 prevede esplicitamente che detto prospetto informativo della rete sia pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del citato termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura.

Le tempistiche oggetto di consultazione tengono conto della necessità, da parte dell'Autorità, di effettuare le opportune verifiche di conformità ai propri principi e criteri dei nuovi canoni determinati dal Gestore, nonché della conseguente eventualità che siano disposti correttivi ai pedaggi da quest'ultimo determinati.

Il Dirigente dell'Ufficio Accesso alle
infrastrutture

f.to Roberto Piazza