

Delibera n. 136/2021

**Proposta tariffaria per l'orario di servizio 2021-2022 presentata da Ferrovie Emilia - Romagna S.r.l. Conformità ai criteri di cui alla delibera n. 191/2020.**

L'Autorità, nella sua riunione del 21 ottobre 2021

**VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;

**VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*, ed in particolare:

- l'articolo 1, comma 4, ai sensi del quale *“[l]e reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto”*;
- l'articolo 1, comma 5, ai sensi del quale *“[p]er le reti di cui al comma 4, le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, sono svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE e dal presente decreto”*;
- l'articolo 14, comma 1, ai sensi del quale *“Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni*

*dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione”;*

- *l'articolo 37, comma 3, ai sensi del quale l'Autorità, tra l'altro, “in particolare, controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti”;*

**VISTO** il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, recante *“Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alla Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione”*, che, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 6, del d.lgs. 112/2015, individua le reti ferroviarie di cui al citato comma 4 del medesimo articolo;

**VISTO** il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”* ed in particolare l'articolo 15, comma 2, lett. b), che recita:

*“L'ANSFISA utilizza anche gli immobili precedentemente in uso da parte di ANSF, con contratti, convenzioni e accordi stipulati ai sensi del decreto legislativo n. 162 del 2007. Al funzionamento dell'ANSFISA si provvede anche nei limiti delle seguenti risorse:*

*(...)*

*b) l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del presente decreto”.*

**VISTA** la delibera dell'Autorità n. 96/2015, del 13 novembre 2015, recante *“Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”;*

**VISTA** la delibera dell'Autorità n. 191/2020, del 3 dicembre 2020, recante: *“Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrovie Emilia – Romagna S.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi”;*

**VISTA** la nota del 3 marzo 2021, assunta al prot. 2793/2021 di pari data, con cui Ferrovie Emilia – Romagna S.r.l (di seguito: FER) ha trasmesso, entro il termine fissato dalla citata delibera n. 191/2020:

- un prospetto, assimilato a contabilità regolatoria, riportante costi e ricavi (comprensivi del contributo pubblico) relativi all'esercizio 2019, in cui viene determinato il valore prospettato della *“partita canoni”;*
- una relazione giustificativa sulla determinazione delle componenti del canone relative al solo Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito: PMdA), nonché delle tariffe per fornitura di energia elettrica e di trazione e per preriscaldamento e preclimatizzazione;

- una proiezione del prospetto di cui al punto precedente ad un anno medio del periodo 2022-2025, contenente ipotesi di efficientamento dei costi e di rideterminazione del contributo regionale;

**VISTA**

la nota prot. 7608/2021 del 7 maggio 2021, con cui, preso atto delle prime assunzioni adottate nella formulazione tariffaria, gli Uffici hanno rappresentato al Gestore che la contabilità regolatoria, oltre a non essere redatta secondo il modello allegato alla delibera n. 191/2020, non risultava riconciliata con il bilancio di esercizio 2019, se non nel risultato di esercizio finale, e che non vi era evidenza dell’allocazione dei costi ai singoli servizi oggetto di separata tariffazione (PMdA, Scali merci, energia di trazione, assistenza alla circolazione dei treni speciali, servizi ausiliari), chiedendo di effettuare una integrazione della documentazione trasmessa entro il termine del 25 maggio 2021;

**VISTA**

la nota assunta al prot. 8469/2021 del 25 maggio 2021, con cui FER ha trasmesso:

- una giustificazione delle valutazioni circa il previsto, futuro efficientamento dei costi;
- una relazione giustificativa dell’assimilabilità della componente A del canone a quella assunta dal Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- un nuovo schema di Contabilità Regolatoria, con riclassificazione dei centri di costo adottati da FER nei nuovi centri di costo PMdA, Servizio Energia di trazione, Servizi Extra e relativa riconciliazione con il bilancio di esercizio 2019;

**VISTA**

la nota prot. 9756/2021 del 18 giugno 2021, con cui gli Uffici hanno, tra l’altro, richiesto al Gestore di dare separata evidenza delle componenti economiche (costi e ricavi) relative ai servizi tariffabili (tra cui *“scali merci, assistenza alla circolazione dei treni speciali, servizi ausiliari”*), aggiungendo quindi una colonna per ciascun servizio tariffabile rispetto alla struttura della Contabilità Regolatoria da ultimo inviata;

**VISTA**

la nota assunta al prot. 9973/2021 del 24 giugno 2021, con cui FER ha inoltrato una richiesta di proroga del termine entro cui pubblicare l’aggiornamento del PIR 2022, alla luce dell’esigenza di formulare la preannunciata proposta di tariffazione dei servizi extra-PMdA;

**VISTA**

la nota assunta al prot. 10626/2021 del 6 luglio 2021, con cui FER ha trasmesso gli elementi informativi sulle modalità prospettate di tariffazione di servizi extra-PMdA, un nuovo schema di contabilità regolatoria (integrato dallo spaccettamento in colonne per ciascun servizio tariffabile, riportante valori di costi e ricavi nulli con riferimento ai servizi extra-PMdA ad accesso garantito, in quanto gestiti da altra società) facente riferimento ai nuovi centri di costo, oltre che al PMdA, riconciliata con il bilancio, nonché contenente i driver di allocazione ai vari processi industriali dei costi di personale, con allegata relazione esplicativa delle metodologie adottate per formulare la Contabilità Regolatoria con riferimento ai 5 processi industriali tipici di FER;

**VISTA** la nota assunta al prot. 10706/2021 del 7 luglio 2021, con cui FER, evidenziando l'esigenza di rappresentare una serie di circostanze peculiari, ha richiesto un incontro con rappresentanti dell'Autorità al fine di poter esplicitare alcune problematiche specifiche riferite all'organizzazione aziendale, nonché connesse ai temi ancora oggetto di approfondimento;

**VISTA** la nota prot. 12017/2021 del 3 agosto 2021, che, a seguito di quanto illustrato dal Gestore nel corso del suddetto incontro, tenutosi in data 15 luglio 2021, gli Uffici hanno ritenuto di trasmettere al Gestore, richiedendo, tra l'altro, di:

- costruire la nuova proposta tariffaria esclusivamente sulla base dei dati consuntivati relativi al bilancio d'esercizio 2019 ed alla corrispondente contabilità regolatoria,
- di valutare, nell'ambito della elaborazione della suddetta contabilità regolatoria, la corretta applicazione dei drivers utilizzati per l'allocazione dei costi indiretti, stanti le incongruenze numeriche riscontrate e fatte rilevare nel corso del richiamato incontro del 15 luglio u.s.;
- giustificare analiticamente, con riferimento alla quantificazione dei costi e con riferimento alle voci di bilancio, la posta economica relativa agli ammortamenti, tenendo conto dei relativi criteri di ammissibilità previsti delle Misure 16 e 17 di cui all'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015;
- giustificare analiticamente, sempre con riferimento alla quantificazione dei costi, i criteri assunti per valorizzare la remunerazione del capitale investito, in considerazione dei relativi criteri di ammissibilità, con particolare riferimento a quanto previsto dalle Misure 16 e 18 di cui all'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015;
- eliminare dal calcolo del monte pedaggi, come quantificato nella documentazione trasmessa con il citato prot. ART 2793/2021, la componente "*Ebit immobiliare*", che, per effetto del relativo valore negativo, ha comportato una rettifica in aumento nel computo dei costi ammissibili;

e, nel riscontrare la richiesta di proroga formulata con la citata nota prot. ART 9973/2021, precisando che la proposta tariffaria per l'orario 2021-2022, riformulata secondo quanto sopra specificato, avrebbe dovuto essere fatta pervenire all'Autorità entro e non oltre il 10 settembre 2021;

**VISTA** la nota assunta al prot. 13888/2021 del 10 settembre 2021, con cui FER ha trasmesso l'ultima formulazione della proposta tariffaria, contenente:

- una nota metodologica esplicitativa dei meccanismi di determinazione delle voci di costo e di ammortamento utilizzate ai fini della determinazione del monte pedaggi, del CIN e della relativa remunerazione (compreso il calcolo del WACC), nonché una riformulazione della proposta tariffaria (componenti A e B) per il solo PMdA, la tariffa per la fornitura dell'energia elettrica di trazione e per il preriscaldamento e preclimatizzazione;
- un file Microsoft Excel riportante le relative quantificazioni, compresa quella delle voci di ricavo, considerate ed escluse;

- VISTI** gli esiti degli approfondimenti svolti in merito dai competenti Uffici dell’Autorità;
- CONSIDERATO** che l’Autorità, nel rispetto di canoni di ragionevolezza, proporzionalità e compatibilità con le caratteristiche specifiche delle singole reti regionali interessate, sta assicurando un percorso di progressivo allineamento dei contenuti minimi dei Prospetti informativi della rete (di seguito: PIR) che i gestori delle infrastrutture regionali interconnesse devono predisporre in conformità a quanto previsto dalle disposizioni normative vigenti, anche alla luce delle specificazioni che l’Autorità stessa ha individuato, tra l’altro, in esito all’esame dei PIR del gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;
- CONSIDERATO** necessario che i canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, nonché i corrispettivi per l’accesso agli impianti ed ai servizi, siano determinati sulla base dei criteri definiti dall’Autorità con la delibera n. 96/2015, come declinati secondo criteri di ragionevolezza e compatibilità, in relazione alle caratteristiche specifiche della rete interessata e dei servizi di trasporto ferroviario sulla stessa effettuati, con la citata delibera n. 191/2020;
- CONSIDERATO** che, in esito all’esame della documentazione allegata alla proposta tariffaria trasmessa con la nota prot. ART 13888/2021, contenente i prospetti di contabilità regolatoria relativi al Conto Economico ed allo Stato Patrimoniale (PMdA), è stato possibile verificare la riconciliazione della suddetta contabilità regolatoria con il bilancio di esercizio 2019 di FER;
- CONSIDERATO** che, sempre in esito all’esame della documentazione allegata alla proposta tariffaria trasmessa con la nota prot. ART 13888/2021, la proposta relativa al PMdA, pur mantenendo l’impianto di quella originariamente trasmessa con nota prot. ART 2793/2021, è stata riformulata recependo le indicazioni fornite dagli Uffici nel corso della citata interlocuzione scritta, apportando le correzioni richieste, e determinando, sulla base dei costi considerati (*opex* e *capex*), al netto dei ricavi riconducibili al PMdA e del finanziamento pubblico, il monte pedaggi in grado di coprire i Costi Totali Efficienti, comprensivo dell’incremento dell’1% finalizzato al finanziamento delle attività di ANSFISA, ai sensi del d.lgs. 50/2019;
- CONSIDERATO** che Il calcolo dei costi operativi diretti riferibili al PMdA è stato effettuato assumendo, per le corrispondenti classi di peso rimorchiato, velocità di percorrenza e tipologia di trazione (componenti A1, A2 ed A3), quelli assunti da R.F.I. S.p.a. nel PIR 2018, secondo un approccio ragionevole alla luce della dimostrazione, da parte del Gestore, dell’assimilabilità dell’infrastruttura in oggetto e del materiale rotabile su di essa circolante a quelli dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale per le tratte di rete aventi analoghe caratteristiche;
- CONSIDERATO** che il gestore, in seno alla proposta tariffaria di cui trattasi, ha erroneamente previsto, per il calcolo della remunerazione del capitale investito netto, l’applicazione di un tasso WACC reale al valore del predetto capitale investito

come risultante dai libri contabili, piuttosto che al valore corrente dello stesso capitale investito;

**CONSIDERATO** tuttavia che la rivalutazione al valore corrente del capitale investito netto costituisce attività da ritenersi più onerosa per il gestore, rispetto a quella alternativa prevista dalla delibera n. 96/2015 per il calcolo della remunerazione del capitale investito netto, basata sull'applicazione, al valore di libro del capitale investito netto, di un tasso WACC nominale pre-tax, che per il caso in specie gli Uffici hanno stimato essere pari a 5,70%;

**CONSIDERATO** che, a partire dal monte pedaggi complessivo è stata determinata la componente B, *market-based*, calibrata in funzione dei volumi di traffico previsti per i segmenti di mercato REGIONALI-NO NODO, REGIONALI-NODO, MERCI NOTTE e MERCI GIORNO, nonché per il segmento PASSEGGERI MERCATO, per il quale ultimo il Gestore, pur in assenza di volumi di traffico attualmente previsti, ha stimato un valore che si può ritenere compatibile con il principio di sostenibilità;

**CONSIDERATO** che la metodologia adottata dal Gestore per la determinazione delle tariffe relative alla fornitura di energia elettrica per la trazione, nonché di energia elettrica per il preriscaldamento e preclimatizzazione, è stata dettagliatamente illustrata e ritenuta dagli Uffici accettabile;

**CONSIDERATO** che il gestore ha illustrato le modalità specifiche in uso per l'accesso ad alcuni impianti ed ai relativi servizi extra-PMdA e, segnatamente:

- scali e terminali merci;
- aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci e approvvigionamento di combustibile;

per i quali si prevede che sia l'Impresa Ferroviaria che svolge il servizio principale della rete ad operare come gestore d'impianto ed a consentire l'accesso ai relativi servizi da parte di altre imprese ferroviarie, che potranno effettuarli anche mediante prestazione in proprio, nonché dettagliare le assunzioni effettuate per valorizzare i costi a suo carico e le relative tariffe, connesse alla sola fornitura di personale di supporto all'effettuazione di detti servizi;

**CONSIDERATO** che il gestore ha illustrato e giustificato le modalità di determinazione delle tariffe di altri servizi extra-PMdA da esso direttamente forniti, con riferimento a;

- assistenza alla circolazione di treni speciali;
- studio di fattibilità di tracce orarie;

**CONSIDERATO** che - stanti le peculiari caratteristiche della rete ferroviaria di cui trattasi, le modalità già in uso per l'accesso agli impianti e l'utilizzo dei servizi di cui ai precedenti "considerato" - la proposta tariffaria relativa ai distinti servizi, ove formulata, è riferita al solo orario di servizio 2021-2022, e che le assunzioni effettuate dal Gestore in relazione alla tariffazione dei servizi da esso offerti,

secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, possono essere ritenute accettabili;

**RITENUTO**

che la proposta tariffaria di cui alla citata nota prot. 13888/2021, con riferimento ai canoni per l'accesso alla rete (PMdA) e alle tariffe per la fornitura dell'energia elettrica per la trazione, per il preriscaldamento e la preclimatizzazione, nonché quella di cui alla citata nota prot. n. 10626/2021, con riferimento agli altri servizi extra-PMdA, anche alla luce dei chiarimenti forniti nella documentazione allegata alle suddette note in merito alle assunzioni effettuate dal gestore, con particolare riferimento agli aspetti di *costing* e di *pricing*, possa ritenersi, nel complesso, conforme ai criteri emanati con la delibera n. 191/2020, a condizione di: (i) adottare un WACC nominale pre-tax applicato ad un CIN basato su valori di libro e (ii) ricalcolare di conseguenza la proposta tariffaria per il PMdA (con particolare riferimento alla componente B del canone), pubblicandola in apposito aggiornamento straordinario del PIR 2022 entro la data di avvio dell'orario di esercizio 2021-22.;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

**DELIBERA**

1. la conformità della proposta tariffaria relativa all'orario di servizio 2021-2022 presentata da Ferrovie Emilia- Romagna S.r.l. con note rispettivamente in data 10 settembre 2021 (prot. ART 13888/2021) per il PMdA e per la fornitura dell'energia elettrica per la trazione, per il preriscaldamento e la preclimatizzazione del materiale rotabile, ed in data 6 luglio 2021 (prot. ART 10626/2021) per gli altri pertinenti servizi extra-PMdA, valutata rispetto ai criteri emanati con la delibera n. 191/2020 del 3 dicembre 2020, è condizionata all'applicazione del seguente correttivo:
  - a) la remunerazione del capitale investito netto deve essere calcolata applicando, ai valori contabili di libro di detto capitale, un tasso WACC nominale pre-tax pari al 5,70%;
2. la proposta tariffaria per il PMdA, relativa all'orario di servizio 2021-22 di cui al punto 1, riformulata (con particolare riferimento alla componente B del canone) tenendo conto del correttivo di cui al punto 1, lettera a), è pubblicata, entro la data di avvio dell'orario di esercizio 2021-22, in seno ad apposito aggiornamento straordinario del PIR 2022;
3. la presente delibera è comunicata a Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. a mezzo PEC.

Torino, 21 ottobre 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo  
(documento firmato digitalmente

ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)