

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti

Direzione Accesso alle Infrastrutture

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Roma, 10 Marzo 2023

OGGETTO: Confederazione FerCargo - “*Consultazione sulla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse*”.

La scrivente Associazione ritiene in via di principio che, con riferimento alla Misura 22, la componente B debba essere completamente eliminata o debba comunque essere pari a zero per tutte le tipologie di traffico merci. Questo anche in linea con tutte le recenti decisioni che a livello europeo hanno consentito l’annullamento o la forte riduzione di detta componente per sostenere la competitività del trasporto merci su ferro.

In subordine ritiene, con riferimento al punto 1.e) della Misura 23, che non debbano, in nessun caso ed in nessuna misura, venire utilizzati principi “market based” o della presunta “ability to pay” in quanto di impossibile determinazione oggettiva.

Nella tabella qui di seguito, ulteriori considerazioni di dettaglio:

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 7.2.	Costi Diretti relativi all’intera rete sono calcolati come la differenza tra, da un lato, i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e, dall’altro, i costi non ammissibili di cui all’articolo 4 del medesimo regolamento.	Costi Diretti relativi all’intera rete sono calcolati come la differenza tra, da un lato, i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e, dall’altro, i costi non ammissibili di cui all’articolo 4 del medesimo regolamento, analiticamente determinati e rendicontati	La modifica proposta si rende necessaria per restare fedeli all’art. 4 del regolamento UE 2015/909 che elenca in modo dettagliato i costi non ammissibili con specifica caratterizzazione che deve trovare riscontro nella documentazione contabile del gestore in altrettante voci di rendiconto.
Misura 9	A partire dalla tariffa media unitaria di riferimento, il GI determina le tariffe effettive, da attribuire alle singole tracce orarie o a porzioni di esse, attraverso l’applicazione dei principi e dei criteri definiti dall’Autorità al Capo 3 del presente Titolo, che prevedono, tra l’altro, la definizione di: a) una componente A, basata sui	A partire dalla tariffa media unitaria di riferimento, il GI determina le tariffe effettive, da attribuire alle singole tracce orarie o a porzioni di esse, attraverso l’applicazione dei principi e dei criteri definiti dall’Autorità al Capo 3 del presente Titolo, che prevedono, tra l’altro, la	La richiesta di eliminazione della componente B dal Modello per il trasporto merci è così giustificata. Nel trasporto merci, la tariffa media unitaria di riferimento deve essere quella determinata tenendo conto della sola componente A in quanto, come è stato dimostrato durante il primo periodo tariffario 2016-2021 e nell’attuale regime provvisorio, cioè per i complessivi 7 anni trascorsi, la componente B non

	<p>Costi Diretti di cui alla Misura 7 e modulata secondo criteri finalizzati ad una piena correlazione ai costi effettivi di usura dell'infrastruttura indotti dalla circolazione del singolo treno;</p> <p>b) una componente B, finalizzata al pieno recupero dei costi netti totali efficientati di cui alla Misura 6, costruita a partire dal valore medio della componente A e modulata secondo criteri funzionali ad ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura valorizzando i relativi asset, avuto riguardo alla sostenibilità dei canoni per il mercato.</p>	<p>definizione di:</p> <p>a) una componente A, basata sui Costi Diretti di cui alla Misura 7 e modulata secondo criteri finalizzati ad una piena correlazione ai costi effettivi di usura dell'infrastruttura indotti dalla circolazione del singolo treno;</p> <p>b) eliminato per il settore merci</p>	<p>è stata economicamente sopportabile dalle IF, esigendo pertanto l'intervento pubblico. Quindi non esistono le condizioni minime inderogabili per il pieno recupero dei costi previste dall'art. 32 della direttiva UE 34/2012 e dall'art. 18 del d.lgs. 112/2015. Tale segmentazione a favore del traffico merci è ammessa dall'art. 32, paragrafo 1, secondo periodo, della direttiva 34/2012/UE, laddove stabilisce che la tariffazione <i>full cost</i> lascia impregiudicato che "<i>Il livello dei canoni stabiliti non preclude tuttavia l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario</i>"; regola questa trasposta nell'art. 18, comma 5, del d.lgs. 112/2015.</p>
10.2	<p>4. Qualora l'importo dei Costi diretti rilevabile dalla contabilità regolatoria all'Anno base risultasse minore dell'importo dei costi diretti scaturente dal modello di cui alla Misura 7, lo scostamento fra detti importi non concorre alla costruzione tariffaria; pertanto, in tal caso, i parametri $Cv,u,mod(ab),g$, $Cv,u,mod(ap),g$, $Cv,u,mod(t),g$, $Cv,u,mod(t-1),g$ assumono il valore derivante dalla dinamica dei relativi costi rilevabili dalla contabilità regolatoria all'Anno base</p>	<p>4. Qualora l'importo dei Costi diretti rilevabile dalla contabilità regolatoria all'Anno base risultasse minore dell'importo dei costi diretti scaturente dal modello di cui alla Misura 7.2 e seguenti, lo scostamento fra detti importi non concorre alla costruzione tariffaria; pertanto, in tal caso, i parametri $Cv,u,mod(ab),g$, $Cv,u,mod(ap),g$, $Cv,u,mod(t),g$, $Cv,u,mod(t-1),g$ assumono il valore derivante dalla dinamica dei relativi costi rilevabili dalla contabilità regolatoria all'Anno base.</p>	<p>Sarebbe opportuno precisare che lo scostamento preso in considerazione è tra i costi desunti dalla contabilità regolatoria di RFI (minori) e quelli extracontabili ricavati dall'applicazione dei modelli econometrici di cui alla misura 7.2. e ss (maggiori)</p>
Misura 10.3	<p>1. Per il calcolo degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito di cui alla medesima Misura 6 (Ca e Crc), il GI assicura che il valore annuale dei costi complessivi non risulti superiore ai valori</p>	<p>1. Per il calcolo degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito di cui alla medesima Misura 6 (Ca e Crc), il GI assicura che il valore annuale dei costi complessivi non risulti</p>	<p>Il profitto previsto dalla Direttiva 34/2012/UE e dal d.lgs. 112-2015, da riconoscere al gestore anche in caso di pedaggio a copertura dei soli costi diretti, è solo quello ragionevole. Quindi andrebbe evitata la sperequazione esistente in modo ormai</p>

	<p>calcolati secondo il seguente procedimento:</p> $Ca,(t) \leq Ca,d,(t) + Ca,nr,(t) = \sum aj,(t) \cdot Id,j,(t)j + \sum aj,(t) \cdot Inr,j,(t)j$ $Crc,(t) \leq CIN(t) \cdot r$	<p>superiore ai valori calcolati secondo il seguente procedimento:</p> $Ca,(t) \leq Ca,d,(t) + Ca,nr,(t) = \sum aj,(t) \cdot Id,j,(t)j + \sum aj,(t) \cdot Inr,j,(t)j$ $Crc,(t) \leq CIN(t) \cdot r - F \cdot CIN(t)$	consolidato tra i lauti utili netti di RFI e le perdite e gli esigui margini registrati dalle IF, pur sollevate dall'onere della componente B della tariffa nel periodo 2016-2021 e nel presente regime provvisorio. Pertanto si chiede l'inserimento del fattore correttivo F a detrazione del CIN dell'anno (t) (o altra misura regolatoria di analogo effetto) al fine del rispetto del criterio del profitto ragionevole altrimenti restante inosservato per il generarsi della indicata persistente sperequazione.
Misura 15.2.	<p>2. Tali tipologie di costo dovranno essere valutate al netto di eventuali partite rettificative (come, ad esempio, capitalizzazioni per lavori interni oppure variazioni delle rimanenze, rimborsi o indennizzi), nonché al lordo dell'utilizzo o del rilascio di fondi precedentemente accantonati.</p>	<p>2. Tali tipologie di costo dovranno essere valutate al netto di eventuali partite rettificative (come, ad esempio, capitalizzazioni per lavori interni oppure variazioni delle rimanenze, rimborsi o indennizzi) nonché al lordo dell'utilizzo di fondi precedentemente accantonati.</p>	<p>Si chiede l'eliminazione della valutazione dei costi al lordo dei rilasci di fondi precedentemente accantonati in quanto si determina un incremento dei costi opex ammessi benché manchi una spesa effettivamente sostenuta. Infatti il rilascio di fondi ha all'origine l'imputazione di accantonamenti che nel Modello sono esclusi. Quindi anche i rilasci di tali fondi dovrebbero seguire lo stesso regime cioè andrebbero scomputati dai costi operativi ammessi.</p>
Misura 15.3	<p>3. Di contro, le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, che in nessun caso potranno essere considerati nel perimetro delle opex:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) oneri di natura straordinaria; b) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni; c) accantonamenti e svalutazioni di qualsiasi natura; d) oneri finanziari; e) oneri fiscali, inclusa l'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) ed escluse le imposte e tasse locali; f) oneri connessi all'erogazione di liberalità; g) oneri assicurativi non previsti da obblighi normativi; h) oneri processuali in cui la parte è risultata soccombente; i) oneri che, alla luce del criterio 	<p>3. Di contro, le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, che in nessun caso potranno essere considerati nel perimetro delle opex:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) oneri di natura straordinaria; b) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni; c) accantonamenti e svalutazioni di qualsiasi natura; d) oneri finanziari; e) oneri fiscali, inclusa l'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) ed escluse le imposte e tasse locali; f) oneri connessi all'erogazione di liberalità; g) oneri assicurativi non previsti da obblighi 	<p>Si chiede che sia inserita specificatamente la voce delle spese di manutenzione straordinaria e ciclica che il gestore sostiene in adempimento del contratto di programma stipulato con il MIT, trattandosi di spese, che per la parte autofinanziata, vanno capitalizzate e quindi non possono incidere sulla gestione corrente e con la necessaria specificazione che tale esclusione concerne tutte le voci di costi (per personale, materiali, servizi di terzi e costi generali, etc..) alle medesime afferenti direttamente ed indirettamente, che pertanto vanno scorporate dai costi opex ai quali altrimenti verrebbero erratamente imputate.</p> <p>Si chiede altresì che sia previsto espressamente lo scorporo dai costi opex di tutte le spese di esercizio direttamente ed indirettamente afferenti i comparti estranei alla infrastruttura ferroviaria</p>

	<p>di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo.</p>	<p>normativi;</p> <p>h) oneri processuali in cui la parte è risultata soccombente;</p> <p>i) oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo del singolo esercizio, quali spese di manutenzione straordinaria e ciclica valorizzate in base alle voci di costi (per personale, materiali, servizi di terzi e costi generali, etc..) alle medesime afferenti.</p> <p>I) la quota parte delle spese di esercizio direttamente ed indirettamente attribuibile al Patrimonio (iscritto nel bilancio di RFI a titolo di investimenti immobiliari) identificato in base al registro dei beni;</p> <p>m)la quota parte delle spese di esercizio direttamente ed indirettamente attribuibile ai servizi diversi dal PMdA;</p> <p>n) la quota parte delle spese di esercizio direttamente ed indirettamente attribuibile alle attività commerciali</p>	<p>nazionale (servizi extraPMdA, investimenti immobiliari, attività commerciali) in ragione proprio della loro estraneità.</p>
Misura 18	<p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle capex pertinenti agli Efficient Total Cost, il Capitale Investito Netto (CIN), che il GI evidenzia negli schemi contabili di cui al Titolo 5, è costituito delle seguenti componenti:</p> <p>a) (+) Immobilizzazioni nette rappresentate da immobilizzazioni materiali e immateriali esistenti all'Anno Base, espresse al loro valore netto contabile, con l'esclusione:</p> <p>i) degli oneri finanziari capitalizzati;</p> <p>ii) dell'avviamento;</p> <p>iii) delle immobilizzazioni descritte alla lettera g) della Misura 16</p> <p>b) (+) Lavori in Corso (Lic), comprensivi di acconti/anticipi verso fornitori, al netto di</p>	<p>Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle capex pertinenti agli Efficient Total Cost, il Capitale Investito Netto (CIN), che il GI evidenzia negli schemi contabili di cui al Titolo 5, è costituito delle seguenti componenti:</p> <p>a) (+) Immobilizzazioni nette rappresentate da immobilizzazioni materiali e immateriali esistenti all'Anno Base, espresse al loro valore netto contabile, con l'esclusione:</p> <p>i) degli oneri finanziari capitalizzati;</p> <p>ii) dell'avviamento;</p> <p>iii) delle immobilizzazioni descritte alla lettera g) della Misura 16</p> <p>b) (+) Lavori in Corso (Lic),</p>	<p>Si chiede che sia previsto espressamente lo scorporo dai costi capex di tutte le spese capitalizzate direttamente ed indirettamente afferenti i comparti estranei alla infrastruttura ferroviaria nazionale (servizi extraPMdA, investimenti immobiliari, attività commerciali) in ragione proprio della loro estraneità.</p>

	<p>eventuali contributi pubblici e di eventuali oneri finanziari capitalizzati;</p> <p>c) (\pm) Capitale Circolante Netto, rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti, altre attività e debiti commerciali o altre passività nette, computato sulla base dell'importo medio registrato nei tre anni precedenti l'Anno ponte;</p> <p>d) (-) Poste rettificative rappresentate dal TFR o altri fondi;</p> <p>e) (-) Valore residuo dell'infrastruttura, pari alla somma del costo dei terreni, in quanto beni non soggetti a deperimento e consumo, e delle eventuali altre immobilizzazioni materiali ed immateriali (principalmente ponti, viadotti, gallerie, sedi di stazioni) che non hanno esaurito, nell'arco di durata della Concessione, la loro funzionalità</p>	<p>comprensivi di acconti/anticipi verso fornitori, al netto di eventuali contributi pubblici e di eventuali oneri finanziari capitalizzati;</p> <p>c) (\pm) Capitale Circolante Netto, rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti, altre attività e debiti commerciali o altre passività nette, computato sulla base dell'importo medio registrato nei tre anni precedenti l'Anno ponte;</p> <p>d) (-) Poste rettificative rappresentate dal TFR o altri fondi;</p> <p>e) (-) Valore residuo dell'infrastruttura, pari alla somma del costo dei terreni, in quanto beni non soggetti a deperimento e consumo, e delle eventuali altre immobilizzazioni materiali ed immateriali (principalmente ponti, viadotti, gallerie, sedi di stazioni) che non hanno esaurito, nell'arco di durata della Concessione, la loro funzionalità</p> <p>f) (-) la quota parte delle spese capitalizzate direttamente ed indirettamente attribuibile al Patrimonio (iscritto nel bilancio di RFI a titolo di investimenti immobiliari) identificato in base al registro dei beni;</p> <p>g) (-) la quota parte delle spese capitalizzate direttamente ed indirettamente attribuibile ai servizi diversi dal PMdA;</p> <p>h) (-) la quota parte delle spese capitalizzate direttamente ed indirettamente attribuibile alle attività commerciali</p>	
25.2	Il livello di servizio è da intendersi in relazione alla capacità offerta, alla velocità	Il livello di servizio è da intendersi in relazione alla capacità offerta, alla velocità	L'analisi dell'infrastruttura deve considerare in maniera organica lo sviluppo del servizio ferroviario,

	commerciale assicurata e alla qualità della circolazione ferroviaria.	commerciale assicurata e alla qualità della circolazione ferroviaria, valutata anche in considerazione dei "colli di bottiglia" in termini di modulo linea e peso assiale, della carenza di spazi dedicati alla sosta di merce RID, della fascia oraria di reale disponibilità della linea e degli impianti e della capacità ricettiva dei soggetti raccordati all'infrastruttura, destinatari della merce.	analizzando in maniera integrata tutte le variabili che intervengono nella costruzione del servizio commerciale da parte delle imprese richiedenti capacità.
Misura 26	Nessun testo	limitatamente ai giorni in cui il gestore dell'infrastruttura prevede interruzioni programmate in orario (IPO) notturne la fascia notturna della linea interessata è simmetricamente ampliata di un periodo pari alla finestra temporale prevista per dette IPO.	Si chiede l'inserimento della indicata clausola onde garantire l'effettiva fruibilità della tariffa agevolata notturna altrimenti preclusa in presenza di IPO (normalmente notturne).
29.5 punto 5	Al riguardo, il GI è tenuto ad uno specifico obbligo di adeguata motivazione delle proprie scelte, nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative.	Al riguardo, il GI è tenuto ad uno specifico obbligo di adeguata motivazione delle proprie scelte, nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative verificate nello scenario reale di disponibilità oraria dell'infrastruttura: in particolare il GI è tenuto a dare evidenza dell'incidenza delle interruzioni notturne per tipologia traffico e rete, specialmente in riferimento alle direttive da/per i confini nazionali.	Per il traffico merci la possibilità di circolazione in orario notturno risulta spesso impedita a causa di una concomitanza di fattori: <ul style="list-style-type: none">- Interruzioni sulla linea ferroviaria;- Ciclo logistico di import/export;- Orari di apertura e presenziamento delle località di servizio;- Disponibilità del servizio di manovra negli impianti di origine/destino del treno; In conseguenza è necessario che le valutazioni alla base del pricing per segmento temporale considerino lo scenario reale in cui operano le imprese ferroviarie, in particolare merci.
30.2 punto 2	Limitatamente alle classi di tipologia di rete 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25, per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle fasce	Limitatamente alle classi di tipologia di rete 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25, per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle	Premettendo che non risulta chiara la costruzione della velocità vocazionale per le tratte interessate, si contesta l'obbligatorietà di tale componente tariffaria integrativa oltre all'utilizzo dell'eterotachicità come variabile

	orarie a maggiore densità di utilizzo il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, correlata alla velocità commerciale attribuita a ciascuna traccia oraria richiesta, al fine di ridurre fenomeni di eterotachicità.	fasce orarie a maggiore densità di utilizzo il GI può applicare una componente tariffaria integrativa correlata alla velocità indicata dalle imprese in sede di richiesta della traccia oraria.	parametrica alla base della definizione di tale componente.
30.5	Intero paragrafo	N.A.	<p>Si ritiene che l'infrastruttura ferroviaria nazionale vada considerata come sistema, così come definito anche nella Misura 25 al comma 3.</p> <p>In quest'ottica, si ritiene discriminante una potenziale riduzione tariffaria basata sulla differenziazione regionale e circoscritta ai soli treni OSP oggetto del Contratto di Servizio afferente all'ambito territoriale di riferimento.</p>
31.2 punto 1	Intero paragrafo	N.A.	<p>Si chiede di chiarire le ragioni alla base del differente anno di riferimento considerato per la rete <i>"a livello di servizio elevato"</i> (2015) rispetto ai segmenti merci e passeggeri (2022).</p>
33.1 lett. A)	<p>nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad un valore soglia +2% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini eccedenti la soglia dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo;</p>	<p>nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad un valore soglia +2% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini eccedenti la soglia dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo; la restante percentuale pari al 50%, dovrà essere destinata ad investimento nello sviluppo di progetti di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria.</p>	<p>In una logica di pieno sviluppo, in linea con gli obiettivi del Green Deal Europeo, si auspica in un pieno reinvestimento delle eventuali sopravvenienze rimanenti nelle disponibilità del Gestore, a finanziamento di progetti di potenziamento infrastrutturale.</p>
36.1 Lett. A)	Intero paragrafo	N.A.	<p>Si esorta il GI a proporre un'offerta di servizi più ampia, che includa i diversi i servizi previsti in delibera, quali, ad esempio <i>"scali di smistamento"</i>.</p>

			<p>Si chiede inoltre di prevedere l'implementazione di un tavolo annuale di confronto tra GI e stakeholders volto alla valutazione dell'offerta commerciale del GI ed al suo possibile ampliamento (da intendersi sia come servizi aggiuntivi in impianti già serviti, sia come potenziamento dell'offerta verso impianti sprovvisti di servizi).</p>
--	--	--	---