

Roma, 10 marzo 2023

Ns. prot.: ITALO/P/23/069.001

Vs. rif:

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Via Nizza, 230
10126, Torino

Alla c.a. del Dott. Nicola Zaccheo

Trasmessa a mezzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: *Consultazione Pubblica Delibera 11/2023*

Spettabile Autorità,

in conformità a quanto previsto dalla delibera in oggetto, si trasmettono in allegato le osservazioni di questa Impresa in merito alle proposte di revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera 96/2015, fermo restando che, per una completa e concreta valutazione, risulta imprescindibile l'analisi del modello che sarà predisposto dal Gestore dell'Infrastruttura con le relative quantificazioni.

A tal riguardo, si ritiene preliminarmente necessario, per una migliore comprensione delle osservazioni specificatamente riferite alle singole Misure, evidenziare alcuni aspetti di particolare rilievo della proposta sottoposta a consultazione che, ove confermati:

- impatterebbero negativamente sulla sostenibilità industriale e commerciale delle imprese a mercato e sulla competizione;
- annullerebbero gli effetti positivi registrati nel precedente periodo regolatorio (e più in generale con la liberalizzazione) a beneficio del sistema ferroviario e dei passeggeri;
- determinerebbero un arresto o forte rallentamento dello sviluppo del mercato, in contraddizione con le strategie nazionali e comunitarie volte allo sviluppo della mobilità sostenibile e, in particolare, della mobilità sull'Alta Velocità.

A tal proposito, giova evidenziare che, come rappresentato da codesta Autorità nell'analisi di impatto e anche grazie alle misure introdotte al fine di garantire condizioni eque e non discriminatorie di accesso all'infrastruttura (su tutte, un sistema di pedaggio equo e sostenibile), tra il 2014 ed il 2019:

- l'offerta di trasporto del segmento AV è cresciuta del 53%. La sola Italo, investendo nell'acquisto di nuovo materiale rotabile, ha triplicato ad oggi la propria offerta;
- la domanda passeggeri AV è cresciuta del 48% (più del 100% se si considera l'intero periodo di reale competizione nel segmento AV¹).
- il prezzo medio dei biglietti AV si è ridotto di quasi il 10% (40% circa se si considera l'intero periodo di reale competizione nel segmento AV¹).

¹ The impact of Open Access Competition on High Speed Rail in Europe (A. Giuricin, 2022).

E
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo N.0003990/2023 del 13/03/2023

Non vi è dubbio che di questi risultati, oltre a beneficiarne i passeggeri, le imprese ferroviarie ed il sistema AV, ne ha beneficiato anche il Gestore dell'Infrastruttura che ha visto i ricavi da traffico crescere più che proporzionalmente alla crescita dell'offerta (+17% di ricavi a fronte di +9% di crescita dei volumi, come da Schema di Analisi di Impatto della Regolazione). Ne sono diretta attestazione gli utili crescenti che il Gestore dell'Infrastruttura ha registrato nel periodo (+134% tra il 2015 e il 2019).

Di seguito, gli aspetti di principale rilievo che si intende evidenziare a codesta Autorità.

* * * * *

A Con riferimento alla cornice di variabilità massima del canone medio unitario, la delibera in oggetto prevede per il settore *Open Access Premium* un cap pari a 8,20 €/treno*km ("*canone medio unitario vigente nell'anno 2015 per le tratte a quel tempo connotate come AV/AC*"), mentre per i segmenti OSP e merci il cap è pari al valore del canone medio unitario del 2022.

Il settore *Open Access Premium* viene pertanto identificato come l'unico con capacità di contribuzione tale da poter assorbire eventuali incrementi di pedaggio: laddove dovesse esservi un incremento dei costi totali efficientati dichiarato dal Gestore dell'Infrastruttura, dovrebbe essere totalmente assorbito dal solo settore passeggeri a mercato, attraverso un incremento del pedaggio medio rispetto al primo periodo tariffario.

Appare opportuno evidenziare in questa sede che il segmento *Open Access Premium*, caratterizzato da assenza di contribuzione e di logiche di *pass through* diretto sui passeggeri, sta già fronteggiando, faticosamente, le tensioni generate da molteplici fattori esogeni, come ad esempio:

- inflazione (+10% circa di inflazione cumulata nel solo periodo 2019-2022);
- incremento del costo dell'energia (cresciuto, per l'AV, di circa il 100% tra il 2015 ed il 2019 e di più del 300% tra il 2015 ed il 2022), che pertanto è oramai un costo non più marginale ed accessorio rispetto al pedaggio;
- riduzione della domanda di trasporto AV di circa il 10%-15%² rispetto al 2019, per effetto della perdita di potere di acquisto da parte delle famiglie, della contrazione del segmento business a causa della necessità per le imprese di ottimizzare i costi e del cambio strutturale delle abitudini di viaggio a seguito del Covid-19. Tutto ciò, nonostante i prezzi dei titoli di viaggio AV non abbiano subito alcun incremento a differenza di altri settori e segmenti ferroviari.

In tale quadro, il ribaltamento di tutti gli eventuali maggiori costi del Gestore dell'Infrastruttura sul solo segmento *Open Access Premium* metterebbe a rischio la sostenibilità e la capacità competitiva di imprese come Italo, che è totalmente privata, non usufruisce di contribuzioni, non opera nei segmenti OSP contribuiti (che hanno un utile garantito) e non fa parte di gruppi verticalmente integrati a differenza dell'incumbent con cui si trova a competere³.

² Elaborazione da dati MIMS di cui all'Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID 19).

³ A tal riguardo, (i) Trenitalia ha la possibilità di neutralizzare, nel bilancio finale, risultati negativi della parte a mercato con gli utili dei servizi OSP. A tal proposito, l'incumbent è passato da un utile di circa 380 M€ nel 2019 (Bilancio Trenitalia S.p.A. 2019), ad un utile previsto di circa 100 M€ nel 2022 (dichiarazione dell'AD di Trenitalia Luigi Corradi di cui al Corriere Economia del 3 ottobre 2022). Poiché i contratti OSP (regionali ed intercity) garantiscono un utile stimabile in almeno 250 M€ (elaborazione da analisi Contratti di Servizio regionali ed intercity), il segmento a mercato si stima abbia avuto nel 2022 un risultato negativo pari a circa -150 M€: se tale rappresentazione è vera, è incontrovertibile

La diretta conseguenza sarebbe un'alterazione irreversibile della competizione e la perdita di tutti i benefici di cui hanno goduto i passeggeri negli ultimi anni. Tale temibile scenario si tradurrebbe inevitabilmente in un impoverimento generale dell'intero sistema, che perderebbe di competitività in un segmento di mercato che per anni ha rappresentato un modello a livello europeo nonché un traino anche per gli altri segmenti (la mobilità di lunga percorrenza genera anche quella di adduzione, tipica del servizio regionale).

* * * * *

B In merito ai costi del Gestore dell'Infrastruttura, il riferimento previsto per la contabilità regolatoria è l'anno 2022. Tale anno è stato caratterizzato da fatti eccezionali e non ragionevolmente prevedibili, in particolare dagli impatti della fine della pandemia sulla domanda di trasporto, con conseguente riduzione dei volumi di produzione delle imprese ferroviarie, e da un incremento anomalo dei costi a causa della forte pressione inflattiva nonché del conflitto Russia-Ucraina, evento straordinario e di forza maggiore che ha determinato un innalzamento esponenziale anche dei costi dell'energia. Conseguentemente, il calcolo dei costi unitari di base su tale anno è certamente molto sovradimensionato (combinazione di maggiori costi e minori volumi) e tale alterazione rischia di amplificarsi in fase di proiezione su tutti gli anni del periodo tariffario. Risulta pertanto imprescindibile introdurre correttivi specifici volti a neutralizzare gli effetti anomali delle varie componenti interessate nonché verificare scrupolosamente i costi sopportati dal Gestore al fine di accertare che, in una condizione straordinaria come quella che ha caratterizzato il 2022, quest'ultimo abbia introdotto tutte le misure necessarie al miglior efficientamento dei costi al pari delle imprese ferroviarie.

* * * * *

Vista la complessità della materia si chiede sin d'ora di poter effettuare un'audizione innanzi a Codesta Spettabile Autorità.

Cordiali saluti.

Gianbattista La Rocca


All. to: c.s.

che il segmento OSP abbia sostenuto il segmento a mercato; e (ii) Trenitalia appartiene ad un gruppo verticalmente integrato, in cui gli effetti di un incremento del pedaggio si neutralizzano tra Trenitalia stessa e il gestore della rete RFI.

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
Delibera ART 11/2023

OSSERVAZIONI
ITALO – NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI S.P.A.

Misura	Citazione del testo osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
3. Periodo tariffario	<p>.....</p> <p>Qualora, per circostanze eccezionali riconducibili ad una dichiarazione di stato d'emergenza, adeguatamente motivate e attestate da atti delle Autorità competenti, l'Anno base non dovesse risultare rappresentativo della gestione ordinaria, ai fini dell'elaborazione del sistema tariffario, l'Autorità può valutare, sulla base di documentata motivazione:</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>Qualora, a seguito di per circostanze eccezionali una dichiarazione di stato, adeguatamente motivate e attestate da atti delle Autorità competenti, d'emergenza, anche se verificatesi negli anni precedenti, l'Anno base non dovesse risultare rappresentativo della gestione ordinaria, ai fini dell'elaborazione del sistema tariffario, l'Autorità può valutare, sulla base di documentata motivazione:</p> <p>.....</p>	<p>Si ritiene necessario che l'Autorità debba poter imporre eventuali correttivi non solo nell'ipotesi di dichiarazione di stato di emergenza, ma anche a fronte di eventi straordinari di natura economica e/o sociale che non necessariamente presuppongono la dichiarazione di stato d'emergenza.</p> <p>A tal riguardo basti considerare - come ampiamente evidenziato nella nota introduttiva - che l'anno 2022, seppur in mancanza di un'espressa dichiarazione di stato d'emergenza, è stato caratterizzato da (i) una condizione economica anomala e straordinaria legata al forte incremento dell'inflazione e del costo dell'energia elettrica e (ii) da una domanda di trasporto, soprattutto nei primi mesi dell'anno, ancora impattata dagli effetti della pandemia, con conseguenti rimodulazioni dei volumi di offerta.</p> <p>Inoltre, con particolare riferimento al periodo tariffario 2024-2028, si ritiene che eventuali correttivi, anche ai fini del calcolo delle eventuali poste figurative, debbano essere adottati non solo in relazione al 2022 ma anche al 2023, atteso che, in base alla delibera ART 43/2022, il regime provvisorio trova applicazione per entrambi gli anni e che gli stessi elementi di straordinarietà che hanno caratterizzato il 2022 perpetuano anche nel 2023.</p>

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
4.3 Procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della nuova tariffa	<p>.....</p> <p>2. Contestualmente il Gi, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, come disciplinato dalla delibera ART n. 104/2015, rende pubbliche le modifiche agli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni, ivi inclusi:</p> <p>a) una versione ostensibile della relazione di cui al punto 1, lettera a);</p> <p>b) le previsioni di traffico di cui al punto 1, lettera g), in forma aggregata;</p> <p>c) il listino di cui al punto 1, lettera h).</p> <p>.....</p> <p>5. Entro il 30 novembre dell'anno ponte (T₀), l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione.</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>2. Contestualmente il Gi, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, come disciplinato dalla delibera ART n. 104/2015, rende pubbliche le modifiche agli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni, ivi inclusi: la documentazione di cui al punto 4.3.1. a) una versione ostensibile della relazione di cui al punto 1, lettera a); b) le previsioni di traffico di cui al punto 1, lettera g), in forma aggregata; c) il listino di cui al punto 1, lettera h);</p> <p>.....</p> <p>5. Entro il 30 novembre dell'anno ponte (T₀), l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche e previa consultazione, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione.</p> <p>.....</p>	<p>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Al fine di garantire piena trasparenza nell'adozione del Sistema Tariffario e consentire all'ART di acquisire tutte le informazioni necessarie per una corretta valutazione della sostenibilità dello stesso, si ritiene necessario che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il Gi debba rendere disponibile anche alle IF tutta la documentazione indicata al punto 4.3.1.. In via subordinata, il Gi dovrebbe rendere disponibili alle IF le relazioni di dettaglio complete di tutte le informazioni necessarie ad una corretta valutazione, sulle scelte effettuate in materia di costing, volumi e pricing; - nel procedimento di verifica della conformità del modello ai criteri regolatori, condotto dall'Autorità, sia garantita la partecipazione delle IF con possibilità per queste ultime di produrre osservazioni. <p>Si evidenzia, infatti, che l'effettiva verifica della sostenibilità del sistema tariffario può essere effettuata solo all'esito della pubblicazione delle tariffe. Pertanto le IFF dovrebbero poter esprimere le proprie osservazioni non solo nell'ambito del procedimento oggetto del presente documento ma anche all'esito del modello presentato dal Gi.</p>

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
4.3 punto b) Procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della nuova tariffa	<p>1. Ai fini della verifica di conformità, entro il 30 giugno dell'anno ponte (T₀), il GI presenta all'Autorità il sistema tariffario per gli anni da (T-1) a (T+5), elaborato in accordo ai criteri definiti dall'Autorità e corredato della seguente documentazione, fornita su supporto informatico elaborabile firmato digitalmente, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:</p> <p>a)</p> <p>b) fascicolo di contabilità regolatoria relativo all'anno base del periodo tariffario (T-1), redatto sulla base dei format definiti dall'Autorità (Annesso 2 – Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale), con relativa documentazione di dettaglio (inclusiva dell'elenco delle attività e delle immobilizzazioni sottostanti i servizi regolati, anche in riferimento al Registro dei beni di cui all'articolo 15, comma 8, del d.lgs. 112/2015);</p> <p>.....</p>	<p>1. Ai fini della verifica di conformità, entro il 30 giugno dell'anno ponte (T₀), il GI presenta all'Autorità il sistema tariffario per gli anni da (T-1) a (T+5), elaborato in accordo ai criteri definiti dall'Autorità e corredato della seguente documentazione, fornita su supporto informatico elaborabile firmato digitalmente, i cui contenuti saranno più puntualmente illustrati nelle successive misure:</p> <p>a)</p> <p>b) fascicolo di contabilità regolatoria certificata relativo all'anno base del periodo tariffario (T-1), redatto sulla base dei format definiti dall'Autorità (Annesso 2 – Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale), con relativa documentazione di dettaglio (inclusiva dell'elenco delle attività e delle immobilizzazioni sottostanti i servizi regolati, anche in riferimento al Registro dei beni di cui all'articolo 15, comma 8, del d.lgs. 112/2015);</p> <p>.....</p>	<p>Si ritiene necessario precisare che i documenti di cui al fascicolo di contabilità regolatoria siano certificati (come già espressamente previsto nella 96/2015 nella misura 4).</p>

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
<p>7.4 Obblighi documentali a carico del GI</p>	<p>1. Il GI è tenuto a fornire all'Autorità, all'atto della presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, la seguente documentazione relativa ai modelli adottati per il calcolo dei Costi Diretti:</p>	<p>1. Il GI è tenuto a fornire all'Autorità e alle IF, all'atto della presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, la seguente documentazione relativa ai modelli adottati per il calcolo dei Costi Diretti:</p>	<p>Al fine di garantire piena trasparenza nell'adozione del Sistema Tariffario e rendere replicabile per le IF l'analisi di forecasting, si ritiene necessario che il GI metta a disposizione delle IF i modelli, i relativi codici, le variabili applicate e il database utilizzato. A tal riguardo si evidenzia che, nel rispetto del principio di trasparenza, l'obbligo per il gestore di garantire accessibilità ai dati sottostanti i modelli regolatori è previsto in molti settori regolati europei, come ad esempio quelli dell'idrico e dell'energia in UK, da parte di Ofwat e Ofgem, e quello dell'energia in Germania, da parte di Bundesnetzagentur. In particolare quest'ultimo rende pubblici i codici sottostanti i modelli per la quantificazione del fattore di produttività settoriale sul proprio sito. Per quanto riguarda il settore ferroviario, il regolatore britannico ORR come parte della revisione PR18 ha reso disponibile un dettagliato rapporto a descrizione dell'analisi econometrica svolta per determinare l'efficienza dei costi di Network Rail, trattando le forme funzionali utilizzate, le variabili e i risultati ottenuti. In via subordinata, il GI dovrebbe produrre una relazione dettagliata di descrizione dei modelli, dando evidenza di tutte le scelte effettuate per la determinazione delle principali variabili e parametri.</p>

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
8.2 Previsioni di traffico	<p>1. Ai fini della determinazione della tariffa media unitaria di riferimento, da impiegare in ciascun anno nell'ambito del sistema di immissione dei canoni, il GI provvede a definire la previsione dei volumi di traffico annue per l'intero periodo tariffario, che avviene alla luce del confronto fra:</p> <p>a) gli output di modelli previsionali della domanda di trasporto passeggeri e merci – di cui il GI è tenuto a dotarsi entro la data di presentazione della proposta tariffaria di cui al paragrafo 4.3 – basati sull'analisi degli andamenti delle serie storiche e dei trend evolutivi, anche in un'ottica intermodale, dei dati pertinenti correlati da documentazione integrativa da cui siano chiaramente desumibile la metodologia, e le modalità di costruzione, calibrazione e successivo aggiornamento, nonché dai dati tecnico-economici utilizzati per la relativa implementazione. Tali output possono essere eventualmente integrati o coordinati con quelli dei modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci di cui alla Misura 31;</p>	<p>1. Ai fini della determinazione della tariffa media unitaria di riferimento, da impiegare in ciascun anno nell'ambito del sistema di immissione dei canoni, il GI, previa consultazione con le IF, provvede a definire la previsione dei volumi di traffico annue per l'intero periodo tariffario, anche ebe avviene alla luce del confronto fra:</p> <p>a) gli output di modelli previsionali della domanda di trasporto passeggeri e merci – di cui il GI è tenuto a dotarsi entro la data di presentazione della proposta tariffaria di cui al paragrafo 4.3 – basati sull'analisi degli andamenti delle serie storiche e dei trend evolutivi, anche in un'ottica intermodale, dei dati pertinenti correlati da documentazione integrativa da cui siano chiaramente desumibile la metodologia, e le modalità di costruzione, calibrazione e successivo aggiornamento, nonché dai dati tecnico-economici utilizzati per la relativa implementazione. Tali output possono essere eventualmente integrati o coordinati con quelli dei modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci di cui alla Misura 31;</p>	<p>Considerato che i singoli periodi tariffari si riferiscono ad un arco temporale ristretto (quinquennale) e che le IF sono gli unici soggetti a conoscere gli effettivi volumi di traffico previsionali e le dinamiche della domanda, si ritiene necessario prevedere un maggior coinvolgimento delle IF nella definizione della previsione dei volumi di traffico annue; coinvolgimento che non può limitarsi alla semplice fornitura di dati.</p> <p>Inoltre, al fine di ridurre gli elementi di variabilità e garantire maggiore trasparenza, si ritiene necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - introdurre specifici meccanismi alla luce dei quali effettuare il confronto tra (i) i dati risultanti dai modelli previsionali del Gestore e (ii) i dati dichiarati dalle IF; - rendere disponibili alle IF la documentazione da cui siano desumibili la metodologia, le modalità di costruzione e calibrazione del modello nonché i dati tecnico-economici utilizzati per la relativa implementazione. <p>In ogni caso è necessario che il GI tenga conto della disponibilità infrastrutturale, tenuto conto anche di tutti gli investimenti in corso di realizzazione e programmati.</p>

	<p>b) le risultanze di una consultazione dei soggetti operanti sul mercato nazionale dei servizi ferroviari o che intendano operarvi, nonché degli Enti titolari/responsabili della pianificazione e programmazione dei servizi caratterizzati da obblighi di servizio pubblico (OSP), finalizzata all'acquisizione delle relative previsioni, attendibili ma non vincolanti, circa i volumi di traffico, disaggregati secondo le fattispecie individuate dal GI per la modulazione tariffaria, effettuate sulla base dei canoni vigenti e delle prevedibili ipotesi di scenario sui canoni futuri, tenuto conto della capacità già oggetto di accordo pluriennale.</p>	<p>b) le risultanze di una consultazione dei soggetti operanti sul mercato nazionale dei servizi ferroviari o che intendano operarvi, nonché degli Enti titolari/responsabili della pianificazione e programmazione dei servizi caratterizzati da obblighi di servizio pubblico (OSP), finalizzata all'acquisizione delle relative previsioni, attendibili ma non vincolanti, circa i volumi di traffico, disaggregati secondo le fattispecie individuate dal GI per la modulazione tariffaria, effettuate sulla base dei canoni vigenti e delle prevedibili ipotesi di scenario sui canoni futuri, tenuto conto della capacità già oggetto di accordo pluriennale.</p> <p>Il confronto dei dati di cui alle precedenti lettere a) e b) avverrà sulla base dei criteri oggettivi individuati dall'Autorità.</p>	
--	---	--	--

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
10.2 Costi operativi	<p>.....</p> <p>5. L'Autorità provvede a fissare i valori dei tassi di efficientamento annuo $X(Cv)$ e $X(Cf)$, riferibili rispettivamente ai costi operativi variabili e fissi del GI, in base a valutazioni quantitative di serie storiche dei pertinenti dati gestionali e con riferimento anche alle migliori prassi disponibili a livello internazionale nel settore ferroviario, nonché tenendo in debita considerazione gli obiettivi di efficienza correlati ai Contratti di Programma fra GI e Stato, così da definire incrementi di produttività annuo coerenti con gli obiettivi di efficientamento progressivo della gestione, eventualmente differenziato per tipologia di costo fra Costi Diretti e costi netti residui.</p> <p>6. Ai fini della determinazione del tasso di efficientamento per il periodo tariffario 2024-2028, l'Autorità utilizza una metodologia basata su indici di produttività, anche parziali, calcolati a partire da dati di bilancio e/o di contabilità (anche regolatoria) il più possibile disaggregati.</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>5. L'Autorità, provvede a fissare i valori dei tassi di efficientamento annuo $X(Cv)$ e $X(Cf)$, riferibili rispettivamente ai costi operativi variabili e fissi del GI, in base a valutazioni quantitative di serie storiche dei pertinenti dati gestionali e con riferimento anche alle migliori prassi disponibili a livello internazionale nel settore ferroviario, nonché tenendo in debita considerazione gli obiettivi di efficienza correlati ai Contratti di Programma fra GI e Stato, così da definire incrementi di produttività annuo coerenti con gli obiettivi di efficientamento progressivo della gestione, eventualmente differenziato per tipologia di costo fra Costi Diretti e costi netti residui.</p> <p>6. Ai fini della determinazione del tasso di efficientamento per il periodo tariffario 2024-2028, l'Autorità utilizza una metodologia basata su indici di produttività, anche parziali, calcolati a partire da dati di bilancio e/o di contabilità (anche regolatoria) il più possibile disaggregati.</p> <p>7. Contestualmente alla fissazione dei valori di $X(Cv)$ e $X(Cf)$ l'Autorità pubblica la metodologia adottata ai fini del calcolo.</p>	<p>Al fine di poter usufruire di un quadro informativo completo si richiede che l'Autorità pubblichi la metodologia e i dati utilizzati per la determinazione del tasso di efficientamento.</p>

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
10.5 Aggiornamento annuale dei livelli tariffari	<p>1. Con riguardo a ciascuna annualità del periodo tariffario, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, e in particolare della consultazione di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, il GI sottopone alle parti interessate il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, contenente le seguenti informazioni, in formato elaborabile:</p> <p>.....</p> <p>e) livello effettivo dei canoni, calcolato sulla base delle evidenze sopra indicate, per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso, distintamente per ciascuna delle componenti individuate nel relativo listino.</p> <p>2. Contestualmente, il GI fornisce all'Autorità:</p> <p>a) dati dei volumi di traffico rilevati a consuntivo nonché scostamenti di cui alla lettera c) del comma 1, in forma disaggregata per segmento o sottosegmento di mercato di cui alla Misura 24, classe o sottoclasse di tipologia di rete di cui alla Misura 25, classe o sottoclasse temporale di cui alla Misura 26, distinti inoltre per singola impresa ferroviaria;</p> <p>b) documentazione di cui al comma 4 della Misura 31 riguardante il permanere, nel corso del periodo tariffario, della capacità contributiva dei segmenti di mercato così come scaturente dalle analisi svolte ex ante;</p>	<p>1. Con riguardo a ciascuna annualità del periodo tariffario, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, e in particolare della consultazione di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, il GI sottopone alle parti interessate il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, contenente le seguenti informazioni, in formato elaborabile:</p> <p>.....</p> <p>e) livello effettivo dei canoni calcolato, nel limite della cornice di variabilità massima di cui alla misura 31.2, sulla base delle evidenze sopra indicate, per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso, distintamente per ciascuna delle componenti individuate nel relativo listino.</p> <p>2. Contestualmente, il GI fornisce all'Autorità e alle IFF:</p> <p>a) dati dei volumi di traffico rilevati a consuntivo nonché scostamenti di cui alla lettera c) del comma 1, in forma disaggregata per segmento o sottosegmento di mercato di cui alla Misura 24, classe o sottoclasse di tipologia di rete di cui alla Misura 25, classe o sottoclasse temporale di cui alla Misura 26, distinti inoltre per singola impresa ferroviaria;</p> <p>b) documentazione di cui al comma 4 della Misura 31 riguardante il permanere, nel corso del periodo tariffario, della capacità contributiva dei segmenti di mercato così come scaturente dalle analisi svolte ex ante;</p>	<p>Al fine di garantire la sostenibilità dei canoni di accesso per l'intero periodo tariffario e consentire alle IFF una corretta programmazione industriale è necessario che gli eventuali scostamenti annui dei livelli effettivi dei canoni siano contenuti all'interno della cornice di variabilità massima.</p> <p>In analogia a quanto richiesto per il modello di calcolo del pedaggio quinquennale, tutta la documentazione di cui al punto 2. dovrebbe essere resa disponibile anche per le IFF.</p> <p>Si ritiene necessario precisare che i costi legati agli eventuali ritardi nella realizzazione delle opere non debbano essere sopportati dalle IFF, in quanto rientrano nell'ambito di competenza del Gestore dell'infrastruttura in qualità di committente dell'opera e sono integralmente fuori dal controllo delle IFF. Per queste ultime è già un danno subire ritardi degli investimenti programmati. A tal proposito, già nel primo periodo regolatorio, per quanto noto, molti investimenti previsti hanno subito ritardi. Conseguentemente, si ritiene necessaria un'attenta verifica volta a quantificare, se del caso, l'eventuale debito regolatorio maturato dal Gestore dell'infrastruttura che dovrà inevitabilmente essere riversato nel nuovo periodo regolatorio (tenendo possibilmente conto dell'evidente vantaggio di cassa di cui potrebbe aver goduto il Gestore dell'infrastruttura).</p>

c) ogni utile elemento finalizzato a fornire evidenza del ricalcolo dei canoni in applicazione della disciplina contenuta nel presente paragrafo.

3. Il valore dei costi operativi, determinati ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 10.2, è adeguato annualmente in esito alla procedura di monitoraggio annuale sopra definita, al fine di tenere conto dell'effettivo verificarsi degli oneri incrementali previsti ex ante e conseguenti all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, oppure all'entrata in vigore di altre disposizioni, non previste ex ante, con le seguenti modalità:

.....

4.

5. Il valore dei costi di capitale, determinati ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 7, è adeguato in esito alla procedura di monitoraggio annuale sopra definita, al fine di tenere conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato ex ante, con le seguenti modalità:

.....

6.

c) ogni utile elemento finalizzato a fornire evidenza del ricalcolo dei canoni in applicazione della disciplina contenuta nel presente paragrafo.

3. Il valore dei costi operativi, determinati ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 10.2, è adeguato annualmente in esito alla procedura di monitoraggio annuale sopra definita, al fine di tenere conto dell'effettivo verificarsi degli oneri incrementali previsti ex ante e conseguenti all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, oppure all'entrata in vigore di altre disposizioni, non previste ex ante, con le seguenti modalità:

.....

Eventuali costi operativi incrementali (già determinati ex ante) associati all'entrata in servizio di lavori infrastrutturali non dovranno essere presi in considerazione per l'intero periodo di eventuale ritardo.

4.

5. Il valore dei costi di capitale, determinati ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 7, è adeguato in esito alla procedura di monitoraggio annuale sopra definita, al fine di tenere conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato ex ante, con le seguenti modalità:

.....

Nel caso di ritardo degli investimenti realizzati rispetto a quanto programmato, gli eventuali maggiori costi di capitale associati a tali ritardi non potranno essere ritenuti ammissibili e pertanto incidere sul canone di accesso.

6.

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
10.6 Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio	<p>1. L'Autorità si riserva di introdurre meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari, correlati alla misurazione degli indicatori di qualità del servizio, a tal fine individuati con specifico procedimento.</p> <p>2. A tale fine, nell'ambito degli schemi contabili di cui all'Annesso 2 – Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, si prevede un set minimo di indicatori o dati elementari da fornire annualmente secondo quanto previsto dalla Misura 59.</p> <p>3. I meccanismi di premi/penalità del presente paragrafo possono essere applicati, alla conclusione del relativo procedimento, anche nel corso del primo periodo tariffario successivo alla data di pubblicazione delle presenti misure.</p>	<p>1. L'Autorità si riserva di introdurre meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari, correlati alla misurazione degli indicatori di qualità del servizio, a tal fine individuati con specifico procedimento a cui partecipareanno tutti gli Stakeholders.</p> <p>2. A tale fine, nell'ambito degli schemi contabili di cui all'Annesso 2 – Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, si prevede un set minimo di indicatori o dati elementari da fornire annualmente secondo quanto previsto dalla Misura 59.</p> <p>3. I meccanismi di premi/penalità del presente paragrafo possono essere applicati, alla conclusione del relativo procedimento, anche nel corso del primo periodo tariffario successivo alla data di pubblicazione delle presenti misure.</p>	<p>La Misura in esame non è aderente al sistema positivo. Infatti, se da un lato l'insufficienza del livello qualitativo del servizio del GI impone l'applicazione di riduzioni del canone o sanzioni in quanto produce una riduzione della capacità della IF di fornire servizio ai passeggeri, e quindi un danno per la stessa IF, per altro verso, invece, il sistema dei premi non è aderente ai principi dettati dalla Direttiva 2012/34/UE e dal d.lgs. 112/2015.</p> <p>Infatti, la garanzia di livelli qualitativi adeguati alle esigenze dei servizi ferroviari costituisce oggetto di una specifica obbligazione del GI a fronte del pagamento del pedaggio. L'adempimento di questa obbligazione è remunerato dal pagamento del pedaggio.</p> <p>Quanto al pedaggio, l'art. 17, comma 4, del d.lgs. 112/2015 (che recepisce l'art. 31 della Direttiva 2012/34/UE), dispone espressamente che i canoni per il PMdA "sono stabiliti al costo <i>direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario [...]</i>". L'eventuale incremento della qualità del servizio non può che derivare da investimenti del GI o da interventi di organizzazione dei servizi il cui costo trova già la propria adeguata remunerazione nelle diverse voci costitutive del pedaggio (come definiti dalla Misura 7 e Capo 2 del Documento di consultazione). Di conseguenza la previsione di un premio verrebbe a costituire una voce aggiuntiva (un nuovo ulteriore coefficiente di maggiorazione) che produrrebbe l'irragionevole duplicazione di componenti comunque già riconosciute ai fini della determinazione del pedaggio.</p> <p>Per garantire trasparenza ed evitare incertezze, si segnala inoltre che è fondamentale fissare livelli minimi di servizio oggettivi e misurabili, alla cui individuazione dovranno necessariamente partecipare anche le IF.</p>

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
11 Categorie di costi ed equilibrio economico del GI	<p>1. Il modello regolatorio del PMdA si basa in via prioritaria sui <i>Costi Diretti</i> efficienti, cioè sui costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, così come disciplinati dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, ed in via residuale sul pieno recupero dei Costi netti Totali Efficienti (<i>Efficient Total Cost</i>) relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, questi ultimi nelle componenti di <i>opex</i> (costi operativi) e <i>capex</i> (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), determinati in base ai principi definiti alla Misura 6.</p>	<p>1. Il modello regolatorio del PMdA si basa in via prioritaria sui <i>Costi Diretti</i> efficienti, cioè sui costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, così come disciplinati dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, ed in via residuale sul pieno recupero dei Costi netti Totali Efficienti (<i>Efficient Total Cost</i>) relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, questi ultimi nelle componenti di <i>opex</i> (costi operativi) e <i>capex</i> (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), determinati in base ai principi definiti alla Misura 6.</p> <p>2. Al fine di mitigare l'incidenza che i costi residui hanno sul pedaggio, il GI dovrà applicare i criteri specificamente individuati dall'Autorità, nel limite massimo da quest'ultima stabilito.</p>	<p>Si ritiene necessario che siano inseriti meccanismi di mitigazione dell'incidenza sul pedaggio dei costi residui (costi operativi fissi, degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito).</p> <p>A tal proposito, si evidenzia che, nel periodo tariffario 2016-2021, i costi diretti - che dovrebbero avere un impatto "prioritario" - hanno rappresentato solo circa il 15% del pedaggio, mentre la restante parte dei Costi netti Totali Efficienti - che dovrebbe avere un impatto "residuale" - ha rappresentato circa l'85% del pedaggio.</p> <p>Vista l'evidente contraddizione in termini e l'ambiguità delle espressioni "in via prioritaria" e "in via residuale" che rendono la norma soggetta a libera interpretazione, si ritiene necessario definire criteri specifici per quantificare, in maniera coerente alle espressioni di cui sopra, l'incidenza di detti costi, nonché di fissare un limite massimo di incidenza tale da garantire il soddisfacimento del criterio di residualità.</p>

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
16.1 a) Perimetro dei costi di capitale (capex): Valore netto contabile delle immobilizzazioni	<p>1. Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle capex pertinenti agli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai Costi Diretti, il GI, negli schemi contabili di cui al Titolo 5, fa riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, determinato con le seguenti modalità:</p> <p>a) il valore netto contabile è rappresentato dai valori di costo su base storica, aumentati da eventuali incrementi (tra cui migliorie e manutenzioni di natura straordinaria) o diminuiti per perdite di valori, il tutto al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ed al netto delle quote di ammortamento;</p>	<p>1. Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle capex pertinenti agli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai Costi Diretti, il GI, negli schemi contabili di cui al Titolo 5, fa riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, iscritto in Bilancio e determinato con le seguenti modalità:</p> <p>a) il valore netto contabile è rappresentato dai valori di costo su base storica, aumentati da eventuali incrementi (tra cui migliorie e manutenzioni di natura straordinaria) o diminuiti per perdite di valori, il tutto al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti (inclusi i fondi legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza - PNRR) ed al netto delle quote di ammortamento;</p>	<p>Per garantire trasparenza ed evitare incertezze, si ritiene necessario esplicitare che i fondi legati al PNRR costituiscono contributi pubblici.</p>
16.1 b) Perimetro dei costi di capitale (capex): Valore netto contabile delle immobilizzazioni	<p>1. Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle capex pertinenti agli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai Costi Diretti, il GI, negli schemi contabili di cui al Titolo 5, fa riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, determinato con le seguenti modalità:</p> <p>a)</p> <p>b) in caso di una riduzione del debito in cui la totalità o parte dei debiti del GI sia stata assunta da un altro soggetto, il GI utilizzerà una parte rilevante della riduzione del debito per ridurre il valore delle attività e i corrispondenti costi su base dell'intera rete;</p>	<p>1. Per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle capex pertinenti agli Efficient Total Cost e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai Costi Diretti, il GI, negli schemi contabili di cui al Titolo 5, fa riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, iscritto in Bilancio e determinato con le seguenti modalità:</p> <p>a)</p> <p>b) in caso di una riduzione del debito in cui la totalità o parte dei debiti del GI sia stata assunta da un altro soggetto, il GI utilizzerà una parte rilevante, stabilita secondo criteri individuati dall'Autorità, della riduzione del debito per ridurre il valore delle attività e i corrispondenti costi su base dell'intera rete;</p>	<p>Si ritiene necessario stabilire i criteri per quantificare "la parte rilevante" fornendo una maggiore chiarezza su quanto la riduzione del debito debba incidere sulla riduzione dell'attività.</p>

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
17 Perimetro dei costi di capitale (capex): Ammortamenti	<p>.....</p> <p>3. Gli ammortamenti afferenti al valore netto contabile delle immobilizzazioni descritte alla lettera g) della Misura 16, dovranno essere evidenziati separatamente e, qualora afferenti al sistema AV/AC o ad altri progetti di investimento specifici, costituiranno una voce di costo esterna agli Efficient Total Cost (e di conseguenza anche ai Costi Diretti), denominata "Costi a lungo termine".</p>		<p>Si ritiene necessario precisare che l'eventuale inserimento di tali costi nei "Costi a lungo termine" non dovrà incidere sulla sostenibilità economica del segmento di mercato e delle singole IF.</p>
20 Costi di capitale (capex): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto	<p>1.....</p>	<p>1.....</p> <p>2. In contesti caratterizzati da straordinarietà ed eccezionalità, l'Autorità potrà adottare dei meccanismi correttivi volti a normalizzare gli effetti potenzialmente distortivi del WACC.</p>	<p>Si ritiene necessario prevedere che l'Autorità, in caso di contesti economici e finanziari eccezionali, come quello attuale, adotti dei meccanismi correttivi volti a normalizzare il WACC, al fine di evitare che i parametri stimati, i quali vengono mantenuti fissi per l'intera durata del periodo regolatorio, si discostino in maniera sostanziale da quelli che sono i valori prevalenti nel mercato.</p> <p>A titolo di esempio, nell'attuale contesto di mercato, i tassi di rendimento sui titoli governativi si trovano in una fase di forte rialzo, a livello nominale, a causa della forte spinta inflazionistica dovuta anche alla crisi energetica.</p>

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
22 Componenti del canone	<p>1. 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 segmento di mercato, tipologia di rete e classe temporale del servizio, 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.</p> <p>2. Le descritte maggiorazioni andranno a costituire l'eventuale componente D del canone. Tale componente, ove applicata ai sensi e nei termini di cui al D.lgs. 112/2015, risponde alle medesime logiche di articolazione e segmentazione definite per la componente B del Pedaggio.</p>	<p>1. 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 segmento di mercato, tipologia di rete e classe temporale del servizio, tali che la somma delle Componenti A, e-B e C1÷C4 (di cui ai successivi punti da c) a f.) consenta, complessivamente (una volta che ciascun valore sia applicato alle quantità di domanda di ciascun segmento), il pieno recupero degli Efficient Total Cost.</p> <p>2. Le descritte maggiorazioni andranno a costituire l'eventuale componente D del canone, previa verifica da parte dell'Autorità dell'effettiva sostenibilità del segmento di mercato. Tale componente, ove applicata ai sensi e nei termini di cui al D.lgs. 112/2015, risponde alle medesime logiche di articolazione e segmentazione definite per la componente B del Pedaggio.</p>	<p>Si ritiene che per il pieno recupero degli Efficient Total Cost, oltre alle componenti A e B, debbano essere utilizzate anche le componenti dalla C1 alla C4, altrimenti queste ultime determinerebbero un maggior ricavo (utile) per il Gi. Inoltre, si ritiene opportuno precisare che la componente D possa essere adottata solo previa verifica dell'effettiva sostenibilità del segmento di mercato. Si richiama, a tal riguardo, quanto rappresentato nella nota di accompagnamento alle presenti osservazioni.</p>

Misura	Citazione del testo osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
23 Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio	1.	1. g) SALVAGUARDIA DELLA CONCORRENZA Al fine di non generare effetti distorsivi della concorrenza nell'ambito di un medesimo segmento di mercato, la calibrazione delle differenti componenti del pedaggio deve tener conto dei volumi di produzione e delle caratteristiche dell'offerta garantiti dagli Accordi Quadro sottoscritti con il Gestore dell'Infrastruttura.	Al fine di non generare effetti distorsivi della concorrenza nell'ambito di un medesimo segmento di mercato, la calibrazione delle differenti componenti del pedaggio deve tener conto dei volumi di produzione e delle caratteristiche dell'offerta garantiti dagli Accordi Quadro sottoscritti con il Gestore dell'Infrastruttura.
28 Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio			In relazione alla misura in esame si richiama quanto evidenziato in merito alla misura 7.4.
29 Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio			In relazione alla capacità contributiva del segmento Open Access Premium ed in particolare alle modalità con cui tale capacità deve essere individuata, si richiama quanto evidenziato nella nota introduttiva, da intendersi qui integralmente riportato e trascritto. Si evidenzia inoltre che, al fine di garantire un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, è necessario che la calibrazione dei binomi della componente B sia individuata in modo tale da non penalizzare le IF che hanno un'offerta (numero treni) inferiore all' <i>incumbent</i> . L' <i>incumbent</i> , infatti, disponendo di più materiale rotabile e potendo dunque effettuare più servizi, può diversificare la propria offerta, continuando a mantenere una posizione dominante nelle stazioni/linee/fasce orarie di maggior pregio e contestualmente, essere presente nelle stazioni/linee/fasce orarie di minor pregio, usufruendo di tariffe agevolate.

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
30.1 Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio – Criteri generali	<p>1. Fermo restando che il principio del rispetto dell'equilibrio economico sancito alla Misura 22 è assicurato mediante la determinazione delle componenti A e B del canone secondo i principi e i criteri del presente Titolo, il GI adotta la componente C del pedaggio, da correlare alle pertinenti esternalità di costo, definite dal quadro normativo; tale componente è ripartita in cinque sub-componenti, disgiunte tra loro e tutte variabili (a treno-km), modulate in maniera equa e non discriminatoria, legate rispettivamente:</p> <p>a) alla scarsità di capacità (componente C1, di applicazione obbligatoria),</p> <p>b) agli effetti ambientali (componente C2, di applicazione facoltativa),</p> <p>c) alla presenza della tecnologia ETCS (componente C3, di applicazione facoltativa),</p> <p>d) alla presenza di oneri regionali per il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria basati su specifiche fonti normative (componente C4, di applicazione facoltativa);</p> <p>e) all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza nell'allocazione della capacità (componente C5, di applicazione obbligatoria).</p> <p>.....</p>	<p>1. Fermo restando che il principio del rispetto dell'equilibrio economico sancito alla Misura 22 è assicurato mediante la determinazione delle componenti A e B del canone secondo i principi e i criteri del presente Titolo, il GI adotta la componente C del pedaggio, da correlare alle pertinenti esternalità di costo, definite dal quadro normativo; tale componente è ripartita in cinque sei sub-componenti, disgiunte tra loro e tutte variabili (a treno-km), modulate in maniera equa e non discriminatoria, legate rispettivamente:</p> <p>a) alla scarsità di capacità (componente C1, di applicazione obbligatoria),</p> <p>b) agli effetti ambientali (componente C2, di applicazione facoltativa),</p> <p>c) alla presenza della tecnologia ETCS (componente C3, di applicazione facoltativa),</p> <p>d) alla presenza di oneri regionali per il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria basati su specifiche fonti normative (componente C4, di applicazione facoltativa);</p> <p>e) all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza nell'allocazione della capacità (componente C5, di applicazione obbligatoria);</p> <p>f) alla mitigazione del danno economico generato alle IFF dall'indisponibilità per manutenzione e/o upgrade infrastrutturale (componente C6, di applicazione obbligatoria).</p> <p>.....</p>	<p>Si richiede una componente di sconto ad hoc per i servizi ferroviari devianti o limitati in caso di interruzione di linea, a parziale mitigazione degli ingenti danni economici (mancati ricavi, ulteriori costi) generati alle IFF dall'indisponibilità di linea per manutenzione e/o upgrade infrastrutturale.</p> <p>L'attuale modello di calcolo del pedaggio non contempla tale previsione nell'applicazione della componente B e pertanto, indipendentemente dai provvedimenti di variazione dei servizi commerciali, la tariffa rimane invariata.</p> <p>Come più volte segnalato dalla scrivente, è evidente che un treno AV che subisce deviazioni di percorso con incrementi dei tempi di percorrenza, soppressioni di fermate intermedie e/o limitazioni di percorso vede ridotta la propria capacità contributiva a causa della minore attrattività commerciale.</p> <p>La necessità di una simile previsione nel periodo tariffario 2024-2028 è ancor più amplificata dal fatto che in tali anni si concentreranno i molteplici lavori previsti e finanziati dal PNRR.</p> <p>I costi legati a tale nuova componente non dovranno essere posti a carico delle IFF, ma supportati direttamente da GI nell'ambito dei relativi investimenti.</p>

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
30.2 Scarsità di capacità (C1)	<p>.....</p> <p>3. Detta componente tariffaria integrativa: a) è quantificata dal GI in funzione del costo opportunità legato al maggiore consumo di capacità di ciascuna tratta dell'infrastruttura ferroviaria da parte di treni aventi velocità commerciale differente da quella vocazionale, attuale e prospettica, individuata ex ante dal GI per la tratta medesima in riferimento al periodo tariffario, secondo un criterio di proporzionalità.</p> <p>A tale riguardo, il GI provvede:</p> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ad individuare la velocità commerciale vocazionale delle tratte ferroviarie interessate, entro i termini di cui al paragrafo 4.3, comma 1, pubblicandone gli esiti nella contestuale bozza di aggiornamento annuale del PIR e trasmettendole all'Autorità per le valutazioni di competenza, nell'ambito della procedura di cui al medesimo paragrafo 4.3. <p>Detta individuazione si basa almeno sui seguenti criteri:</p> <p>i) ii) iii) iv) v)</p>	<p>Si propone la cancellazione della componente in oggetto.</p> <p>In via alternativa, si propongono le seguenti modifiche.</p> <p>.....</p> <p>3. Detta componente tariffaria integrativa: a) è quantificata dal GI in funzione del costo opportunità legato al maggiore consumo di capacità di ciascuna tratta dell'infrastruttura ferroviaria da parte di treni aventi velocità commerciale differente da quella vocazionale, attuale e prospettica, individuata ex ante dal GI per la tratta medesima in riferimento al periodo tariffario, secondo un criterio di proporzionalità.</p> <p>A tale riguardo, il GI provvede:</p> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ad individuare la velocità commerciale vocazionale delle tratte ferroviarie interessate, entro i termini di cui al paragrafo 4.3, comma 1, pubblicandone gli esiti nella contestuale bozza di aggiornamento annuale del PIR e trasmettendole all'Autorità per le valutazioni di competenza, nell'ambito della procedura di cui al medesimo paragrafo 4.3. <p>Detta individuazione si basa almeno sui seguenti criteri:</p> <p>i) ii) iii) iv) v)</p>	<p>L'introduzione della componente in oggetto non deve determinare, per quanto attiene alle tratte AV, effetti discriminatori o escludenti tra treni con velocità massima di 250km/h e treni con velocità massima a 300km/h. Infatti, la velocità minima di inoltro per tali linee è 250km/h, il Gestore dell'infrastruttura ha sottoscritto Accordi Quadri pluriennali che prevedono l'utilizzo di treni con velocità massima di 250 km/h e il tempo di percorrenza delle tratte AV è sostanzialmente lo stesso tra treni con velocità massima 250km/h e 300 km/h (i treni a 250 km/h sono penalizzati mediante l'eliminazione di fermate intermedie).</p> <p>A ciò si aggiunga che a velocità più elevata non necessariamente corrisponde un'ottimale utilizzazione dell'infrastruttura. Si rammenta, a tal riguardo, che gli accordi quadro sottoscritti a decorrere dal 2019 tengono conto della necessità manifestata dal GI di allungare i tempi di percorrenza (abbassare la velocità commerciale), al fine di incrementare la capacità e la regolarità del sistema.</p> <p>Si evidenzia inoltre che tale misura avvantaggia l'<i>incumbent</i> che, disponendo di più materiale rotabile e potendo dunque effettuare più servizi, può maggiormente diversificare la propria offerta rispetto alle altre IFF, continuando a mantenere una posizione dominante nelle tratte sature o a capacità limitata e contestualmente essere presente anche nelle altre tratte, ove non sarebbe penalizzata dalla componente in esame.</p> <p>Non si comprende, fra l'altro, il motivo dell'esclusione dei servizi OSP dall'applicazione di tale componente, atteso che, come noto, su alcune linee appartenenti alla classe 2 di cui al comma 4 della Misura 25 (es. linea DD Roma – Firenze), tali servizi determinano una forte disottimizzazione della capacità disponibile, atteso che spesso utilizzano parzialmente tali linee (segmentandole) e a una velocità inferiore a quella minima di inoltro prevista per i treni AV. Ciò sebbene i servizi OSP possano essere inoltrati su linee alternative ad essi dedicate.</p>

<p>Nel caso delle tratte appartenenti alla classe 2 di cui al comma 4 della Misura 25, la velocità commerciale vocazionale è orientata a riflettere la massima velocità di rango consentita per la tratta stessa;</p> <p>b) è determinata secondo principi di trasparenza, equità e non discriminazione, avuto riguardo per gli obblighi di servizio pubblico, fornendo al riguardo all’Autorità adeguate evidenze documentali corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative;</p> <p>.....</p>	<p>vi) offerta di cui agli accordi quadro già sottoscritti, al fine di non generare discriminazioni ove vengano rispettate le velocità minime di inoltro di cui al 6.2.3 del PIR.</p> <p>Nel caso delle tratte appartenenti alla classe 2 di cui al comma 4 della Misura 25, la velocità commerciale vocazionale è orientata a riflettere la massima velocità di rango consentita per la tratta stessa, fermo restando che ciò non deve determinare, in ogni caso, una discriminazione (ossia differente trattamento tariffario) tra i treni con velocità massima di 250km/h e treni con velocità massima di 300km/h;</p> <p>b) è determinata secondo principi di trasparenza, equità e non discriminazione, avute figure per gli obblighi di servizio pubblico, fornendo al riguardo all’Autorità adeguate evidenze documentali corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative;</p> <p>.....</p> <p>f) si applica nel caso in cui esistano alternative commercialmente e qualitativamente valide alla tratta interessata.</p> <p>.....</p>	<p>In conclusione, al fine di evitare effetti escludenti e discriminatori, si richiede di eliminare tale componente. In subordine, si ritiene necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - che la velocità vocazionale sia individuata in modo da non determinare differenze tra treni con velocità massima 250 km/h e treni con velocità massima di 300 km/h; - prevedere l’applicazione di tale componente anche agli OSP; - che la componente sia applicata sulle tratte sature solo qualora vi sia un’effettiva alternativa (commercialmente e qualitativamente equivalente). In caso contrario l’IF non potrebbe fare a meno di utilizzare la tratta satura. <p>Infine, si ritiene che tale componente debba concorrere alla copertura degli <i>Efficient Total Cost</i> al fine di non costituire per il GI un maggior ricavo (utile)</p>
---	--	--

Misura	Citazione del testo osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
30.6 Ottimizzazione dei tempi di percorrenza (C5)	<p>.....</p> <p>2. Detta componente tariffaria integrativa negativa:</p> <p>a) deve prevedere una ragionevole e proporzionata riduzione del canone, quantificata dal GI in funzione del costo opportunità, per il soggetto richiedente, legato alla differenza fra:</p> <p>(i) il tempo di percorrenza calcolato, per ciascun treno, nell'ipotesi di rete completamente libera da vincoli ed interferenze correlate alla circolazione di altri treni;</p> <p>ii)</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>2. Detta componente tariffaria integrativa negativa:</p> <p>a) deve prevedere una ragionevole e proporzionata riduzione del canone (senza determinare – per le tratte AV - discriminazione e/o differenziazione tra i treni con velocità massima di 250km/h e i treni con velocità massima di 300km/h), quantificata dal GI in funzione del costo opportunità, per il soggetto richiedente, legato alla differenza fra:</p> <p>(i) il tempo di percorrenza calcolato, per ciascun treno rispetto alle proprie caratteristiche tecniche e di velocità massima, nell'ipotesi di rete completamente libera da vincoli ed interferenze correlate alla circolazione di altri treni;</p> <p>ii)</p> <p>.....</p>	<p>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Vedasi quanto già rappresentato alla misura 30.2.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che la riduzione della velocità media registrata dall'Autorità nel periodo 2019-2021 è relativa esclusivamente all'Open Access Nazionali Premium ed è stata determinata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dalla necessità del GI di incrementare i tempi di percorrenza a favore di una maggiore capacità, regolarità e puntualità dei servizi; - dalla variazione dell'offerta delle IIFF che hanno introdotto nuove relazioni su linee meno performanti (es. prolungamenti dei treni AV sulla tratta Roma – Bari).

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
31.1 Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato - Obblighi a carico del GI	<p>1. Ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, il pieno recupero da parte del GI dei costi netti efficienti relativi al PMdA deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario e garantire nel contempo una competitività ottimale all'interno dei segmenti del mercato stesso. In aggiunta, il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle IF.</p> <p>2. Al riguardo il GI, tenuto conto delle condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle IF e avuto riguardo alle previsioni di traffico di cui al paragrafo 8.2, ai fini delle verifiche dell'Autorità sul sistema dei canoni ai sensi dell'articolo 37, lettera c) del d.l. 201/2011, nonché ai sensi dell'articolo 37, comma 2 lettera d), comma 3 e comma 6 del d.lgs. 112/2015, è tenuto a fornire ogni possibile evidenza della capacità contributiva dei segmenti di mercato costituenti la struttura di base di cui alla Misura 24, trasmettendo all'Autorità, entro i termini di presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, gli esiti:</p> <p>.....</p>	<p>1. Ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, il pieno recupero da parte del GI dei costi netti efficienti relativi al PMdA deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario e garantire nel contempo una competitività ottimale all'interno dei segmenti del mercato stesso. In aggiunta, il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle IF.</p> <p>2. Al riguardo il GI, previa consultazione delle IF, tenuto conto delle condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle IF e avuto riguardo alle previsioni di traffico di cui al paragrafo 8.2, ai fini delle verifiche dell'Autorità sul sistema dei canoni ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera c) del d.l. 201/2011, nonché ai sensi dell'articolo 37, comma 2 lettera d), comma 3 e comma 6 del d.lgs. 112/2015, è tenuto a fornire ogni possibile evidenza della capacità contributiva dei segmenti di mercato costituenti la struttura di base di cui alla Misura 24, trasmettendo tra l'altro all'Autorità e alle IFF stesse, entro i termini di presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, gli esiti:</p> <p>.....</p>	<p>Fermo restando quanto ampiamente evidenziato nella nota introduttiva in merito alla capacità contributiva dei singoli segmenti di mercato ed in particolare dell'<i>Open Access Premium</i>, con conseguente sostenibilità del pedaggio, da intendersi qui integralmente riportato e trascritto, si ribadisce la più assoluta <u>necessità di prevedere</u>, nell'ambito delle analisi effettuate dal GI, il coinvolgimento delle IF.</p> <p>Le IF sono i soggetti direttamente coinvolti da tali decisioni e gli <u>unici</u> in grado di conoscere le effettive condizioni del mercato (domanda, volumi, costi, prezzi) anche alla luce delle dinamiche competitive che devono necessariamente essere tenute in considerazione nella valutazione della sostenibilità dei singoli segmenti.</p> <p>Per garantire trasparenza nella determinazione del Sistema Tariffario si ritiene, inoltre, necessario che la documentazione di cui al punto 2 sia trasmessa anche alle IFF.</p>

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
31.2 Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato - Cornici di variabilità massima	<p>1. Oltre ad attenersi agli obblighi di cui al paragrafo 31.1.1, per il periodo tariffario 2024-2028, il GI applica per il PMdA, nel rispetto del vincolo generale complessivo di recupero dei soli costi netti pertinenti, documentati ed efficienti come da criteri di cui alla Misura 6 e sulla base delle evidenze di contabilità regolatoria certificata, la seguente cornice di variabilità massima:</p> <p>a) il canone medio unitario relativo all'insieme dei servizi transitanti sulla rete definita dalla nuova classificazione "a livello di servizio elevato", valutati per la rispettiva intera percorrenza, non potrà essere superiore a quello vigente nell'anno 2015 per le tratte a quel tempo connotate come AV/AC;</p> <p>b) c)</p> <p>2. La cornice di variabilità massima di cui al punto 1 è derogabile, nella misura massima del 20% del canone medio unitario vigente all'anno 2022 e assicurando adeguata gradualità nel corso del periodo tariffario, alla luce degli esiti delle analisi svolte dal GI in applicazione degli obblighi di cui al paragrafo 31.1.1, in presenza delle seguenti condizioni:</p> <p>a) la capacità contributiva dei segmenti di mercato interessati dalle cornici di variabilità di cui al punto 1 si presenti più elevata rispetto al livello di pedaggio scaturente dall'applicazione delle cornici di variabilità stessa, e</p>	<p>1. Oltre ad attenersi agli obblighi di cui al paragrafo 31.1.1, per il periodo tariffario 2024-2028, il GI applica per il PMdA, nel rispetto del vincolo generale complessivo di recupero dei soli costi netti pertinenti, documentati ed efficienti come da criteri di cui alla Misura 6 e sulla base delle evidenze di contabilità regolatoria certificata, la seguente cornice di variabilità massima:</p> <p>a) il canone medio unitario relativo all'insieme dei servizi transitanti sulla rete definita dalla nuova classificazione "a livello di servizio elevato", valutati per la rispettiva intera percorrenza, non potrà essere superiore a quello vigente nell'anno 2022 2015 per le tratte a quel tempo connotate come AV/AC;</p> <p>b) c)</p> <p>2. La cornice di variabilità massima di cui al punto 1 è derogabile, nella misura massima del 20% del canone medio unitario vigente all'anno 2022 e assicurando adeguata gradualità nel corso del periodo tariffario, alla luce degli esiti delle analisi svolte dal GI in applicazione degli obblighi di cui al paragrafo 31.1.1, in presenza delle seguenti condizioni:</p> <p>a) la capacità contributiva dei segmenti di mercato interessati dalle cornici di variabilità di cui al punto 1 si presenti più elevata rispetto al livello di pedaggio scaturente dall'applicazione delle cornici di variabilità stessa, e</p>	<p>La disciplina prevista dalla misura in oggetto in merito alla cornice di variabilità massima pone ad esclusivo carico del settore Open Access Premium tutti gli eventuali maggiori costi del GI, ritenendolo l'unico segmento con capacità contributiva tale da poter assorbire eventuali incrementi di pedaggio, a differenza del settore merci e OSP.</p> <p>Ebbene, alla luce di quanto evidenziato nella nota introduttiva, che qui si intende integralmente riportata e trascritta, anche per il segmento Open Access Premium la cornice di variabilità massima dovrà essere pari al pedaggio del 2022.</p> <p>Il Gestore dell'infrastruttura dovrebbe, anche alla luce delle ingenti e straordinarie (PNRR) risorse di cui è destinatario e dei conseguenti investimenti (tenuto peraltro conto dei crescenti utili registrati negli 2015-2019, come si evince dalla Relazione Illustrativa dell'ART), mettere in atto tutte le misure necessarie per assorbire i propri incrementi di costo.</p>
			<p>Si evidenzia inoltre che, al fine di prevenire equivoci, è necessario precisare che l'adeguamento annuale all'inflazione programmata si applichi con decorrenza dal primo anno del periodo tariffario.</p>

b) la capacità contributiva dei segmenti di mercato esclusi dall'applicazione dalle cornici di variabilità di cui al punto 1 si presenti più bassa rispetto al livello di pedaggio scaturente dall'applicazione delle cornici di variabilità ai segmenti di mercato interessati.

3. I canoni medi chilometrici relativi alle cornici di variabilità massima di cui al punto 1, ai fini della loro conformità al modello nel periodo tariffario, sono assunti in termini reali e pertanto adeguati annualmente al tasso di inflazione programmata, a partire dal rispettivo anno di riferimento.

.....

~~b) la capacità contributiva dei segmenti di mercato esclusi dall'applicazione dalle cornici di variabilità di cui al punto 1 si presenti più bassa rispetto al livello di pedaggio scaturente dall'applicazione delle cornici di variabilità ai segmenti di mercato interessati.~~

3. I canoni medi chilometrici relativi alle cornici di variabilità massima di cui al punto 1, ai fini della loro conformità al modello nel periodo tariffario, sono assunti in termini reali e pertanto adeguati annualmente al tasso di inflazione programmata, a partire dal rispettivo anno di riferimento, con decorrenza dal primo anno del periodo tariffario.

.....

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
32 - Strumenti di verifica	<p>1.</p> <p>2. L'Autorità provvede, annualmente, alla raccolta di informazioni presso le IF in ordine ai rispettivi ricavi e costi di esercizio, finalizzata al monitoraggio della sostenibilità dei canoni per i diversi segmenti di mercato.</p> <p>.....</p>	<p>1.</p> <p>2. L'Autorità provvede, annualmente, alla raccolta di informazioni presso le IF in ordine ai rispettivi ricavi e costi di esercizio, finalizzata al monitoraggio, da effettuarsi in maniera congiunta alle IFF stesse, della sostenibilità dei canoni per i diversi segmenti di mercato.</p> <p>.....</p>	<p>Si ritiene fondamentale prevedere una partecipazione attiva delle IFF nell'ambito del processo di verifica e controllo da parte dell'Autorità dell'applicazione delle nuove tariffe.</p> <p>Ciò consentirebbe da un lato di poter individuare la corretta tipologia e la giusta disaggregazione delle informazioni utili per l'Autorità, dall'altro sarebbe utile nella comprensione dei dati che le singole IFF forniranno.</p> <p>A ciò si aggiunge che, ai fini di una corretta valutazione della sostenibilità dei vari segmenti di mercato, è necessario tener conto delle diverse caratteristiche di un'impresa privata rispetto ad un incumbent pubblico, come rappresentato nella nota introduttiva.</p> <p>E' fondamentale inoltre, per garantire trasparenza, che gli esiti delle verifiche siano condivise con le IFF, garantendo la riservatezza sui dati commerciali e sensibili (es. tramite la condivisione dei soli dati relativi alla IF).</p>

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
33 - Revenue sharing	<p>1. A partire dal periodo tariffario successivo al primo, con riferimento al PMdA:</p> <p>a) 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>b) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo.</p> <p>2. Detto margine sarà calcolato come differenza tra:</p> <p>a) i ricavi a consuntivo scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità;</p> <p>b) i ricavi, maggiorati/ridotti del 2% (ricavi soglia) scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante.</p>	<p>1. A partire dal periodo tariffario successivo al primo, con riferimento al PMdA:</p> <p>a) 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 tale variazione dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo;</p> <p>b) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo. Ciò nel solo caso in cui tale variazione non sia stata compensata da minori costi sostenuti dal GI ovvero da maggiori entrate da altre fonti.</p> <p>2. Detto margine sarà calcolato come differenza tra:</p> <p>a) i ricavi a consuntivo scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità;</p> <p>b) i ricavi, maggiorati/ridotti del 2% (ricavi soglia) scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante (ridotti del 2% nel caso di cui al punto 1. B) precedente).</p>	<p>Atteso il ruolo del GI e la neutralità teorica di bilancio, si ritiene che il meccanismo del revenue sharing non possa generare maggiori ricavi per il Gestore dell'Infrastruttura, tenuto peraltro conto che i suddetti maggiori ricavi sono generati da maggiori volumi di traffico. Si propone pertanto che gli stessi vengano sempre e totalmente impiegati ai fini della riduzione del canone del pedaggio nel periodo regolatorio successivo.</p> <p>L'apparente asimmetria tra quanto disposto alla lettera a) e b) è giustificata dal fatto che, ove il Gestore registri minori ricavi nel corso del periodo regolatorio, dovrà mettere in atto tutte le azioni necessarie ad efficientare i costi. Inoltre, nel caso di minori ricavi, si ritiene necessario che il montante da caricare quale incremento dei costi per il successivo periodo tariffario sia calcolato al netto degli eventuali maggiori introiti da altre fonti avuti dal GI.</p>

Misura	Citazione del testo osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
TITOLO 3.			<p>Tutte le osservazioni in merito alle Misure di cui al TITOLO 2 si intendono qui integralmente richiamate ove applicabili.</p>
36 Ambito di applicazione			<p>In merito alla fornitura di corrente di trazione, si ritiene doveroso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Autorità preveda dei meccanismi volti a garantire trasparenza nel processo di approvvigionamento dell'energia elettrica da parte del GI, che nella fattispecie agisce semplicemente da "soggetto passante", riversando sulle IF i costi di acquisto da terzi dell'energia elettrica; - il GI, anche con il contributo di tutti gli stakeholders, adotti tutte le possibili strategie (tecniche ed economico/finanziarie) per rendere sostenibile - nel breve e nel lungo periodo - il costo dell'energia, sia in termini di riduzione del prezzo di acquisto sia in termini di maggiore stabilità dello stesso. <p>La rilevanza della questione sollevata non è di poco conto se solo si consideri che, soprattutto per le IF operanti nel segmento dei servizi AV/AC - come ITALO - il costo dell'energia di trazione rappresenta una componente assolutamente significativa del complesso dei costi operativi di un'impresa e significativamente crescente negli ultimi anni (dal 2015 al 2019 + circa 100%)</p>

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
38 Tipologia operatori impianto	<p>1. Ai fini della regolazione delle condizioni economiche di offerta sono identificate, anche in linea con i criteri usualmente utilizzati per i market power test, le seguenti due tipologie di operatore di impianto:</p> <p>a) TIPOLOGIA A:</p> <p>i) casi in cui l'operatore è l'unico soggetto che, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, gestisce impianti o presta servizi rientranti in una delle sottoclassi tipologiche di cui alla Misura 36, o in segmenti di tali sottoclassi i cui impianti o servizi risultino tra loro non sostituibili;</p> <p>ii) gestori di stazione passeggeri, come definiti al punto 2, lettera c), dell'allegato A alla delibera ART n. 130/2019;</p> <p>iii) operatori di impianto del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FSI) o comunque soggetti a un controllo, diretto o indiretto, da parte di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento UE 2017/2177, che gestiscono impianti o prestano servizi rientranti nelle tipologie di cui alla lettera a), sub. ii), v), vii), e lettera b), sub. v) della Misura 36, qualora risulti superata una o entrambe le soglie di cui al punto 2 della Misura 37, fatta salva la possibilità di chiedere un'analisi più approfondita del potere di mercato ai sensi del punto 3 della Misura 37;</p> <p>iv) ulteriori operatori di impianto per i quali è accertata, previa applicazione della procedura di market power test di cui alla Misura 37, l'esistenza di significativo potere di mercato;</p> <p>.....</p>	<p>1. Ai fini della regolazione delle condizioni economiche di offerta sono identificate, anche in linea con i criteri usualmente utilizzati per i market power test, le seguenti due tipologie di operatore di impianto:</p> <p>a) TIPOLOGIA A:</p> <p>i) casi in cui l'operatore è l'unico soggetto che, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, gestisce impianti o presta servizi rientranti in una delle sottoclassi tipologiche di cui alla Misura 36, o in segmenti di tali sottoclassi i cui impianti o servizi risultino tra loro non sostituibili;</p> <p>ii) gestori di stazione passeggeri, come definiti al punto 2, lettera c), dell'allegato A alla delibera ART n. 130/2019;</p> <p>iii) operatori di impianto del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FSI) o comunque soggetti a un controllo, diretto o indiretto, da parte di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento UE 2017/2177, che gestiscono impianti o prestano servizi rientranti nelle tipologie di cui alla lettera a), sub. ii), v), vii), e lettera b), sub. v) della Misura 36, qualora risulti superata una o entrambe le soglie di cui al punto 2 della Misura 37, fatta salva la possibilità di chiedere un'analisi più approfondita del potere di mercato ai sensi del punto 3 della Misura 37;</p> <p>iv) ulteriori operatori di impianto per i quali è accertata, previa applicazione della procedura di market power test di cui alla Misura 37, l'esistenza di significativo potere di mercato;</p>	<p>Si ritiene che non considerare Trenitalia operatore di impianto di Tipologia A per quanto attiene <u>tutti</u> i centri di manutenzione dalla stessa gestiti ed ai servizi ivi forniti (ivi inclusi i "servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale che esigono centri specializzati") sia errato, attesa l'indiscussa dominanza dell'<i>incumbent</i> in relazione sia al trasporto ferroviario sia alla gestione dei centri di manutenzione, anche in considerazione della sua appartenenza ad un gruppo verticalmente integrato.</p>

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
42.5 Costi operativi	<p>1.</p> <p>2. Fino a successiva determinazione da parte dell'Autorità, il valore di $X(t)$ è assunto pari al valore minimo tra il 50% del tasso di inflazione programmato, per ciascun anno del periodo tariffario, e il tasso di efficientamento annuo fissato per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con la Misura 10.</p>	<p>1.</p> <p>2. Fino a successiva determinazione da parte dell'Autorità, il valore di $X(t)$ è assunto pari al valore minimo tra il 50% del tasso di inflazione programmato, per ciascun anno del periodo tariffario, e il tasso di efficientamento annuo fissato per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con la Misura 10.</p>	<p>Si ritiene che il tasso di efficientamento debba essere tale da almeno compensare gli incrementi inflattivi tenuto conto delle caratteristiche dei servizi prestati.</p>
42.9 Procedura di elaborazione e verifica dei canoni e dei corrispettivi del GI	<p>1.</p> <p>a) il termine entro cui il GI presenta all'Autorità il sistema dei corrispettivi per gli anni da T1 a T5, elaborato in accordo ai criteri definiti dall'Autorità e corredato della documentazione di cui al paragrafo 42.8, è fissato al 30 giugno dell'anno ponte (T0);</p> <p>b) entro il 30 novembre dell'anno ponte, l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema dei corrispettivi ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione;</p> <p>.....</p>	<p>1.</p> <p>a) il termine entro cui il GI presenta all'Autorità il sistema dei corrispettivi per gli anni da T1 a T5, elaborato in accordo ai criteri definiti dall'Autorità e corredato della documentazione di cui al paragrafo 42.8, è fissato al 30 giugno dell'anno ponte (T0);</p> <p>entro la medesima data, il GI invia alle IIFF una relazione descrittiva di tale sistema, con evidenza dei corrispettivi proposti e delle scelte in materia di modellazione effettuate.</p> <p>b) entro il 30 novembre dell'anno ponte, l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche e sentite le IIFF, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema dei corrispettivi ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione;</p> <p>.....</p>	<p>Si ritiene necessario un maggior coinvolgimento delle IIFF nel processo di determinazione dei canoni in oggetto.</p>

Misura	Citazione del testo osservazione/proposta	Inserimento del testo modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
44 Tasso di remunerazione del capitale investito			Vedasi le osservazioni di cui alla Misura 20 che si intendono qui integralmente richiamate.