

S.O. Affari Regulatori e Antitrust Polo Infrastrutture

Il Responsabile

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

p.c. *Responsabile del procedimento*

Ing. Roberto Piazza

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Delibera ART n. 11/2023 recante “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. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione”.

Allegati 1

Con la presente si trasmettono le osservazioni e proposte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. riguardo al documento posto in consultazione da codesta Autorità con la Delibera in oggetto.

L’occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Raffaella Marciani

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all’attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell’art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300



**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DI MODIFICA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA
S.P.A. ALL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA n. 11/2023 del 27 gennaio 2023**

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.

Documento di consultazione.

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 4	<p>[omissis]</p> <p>4.3 Procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della nuova tariffa</p> <p>4. Il GI provvede ad individuare, relativamente all'anno (T1), una posta figurativa PF1, costituita dall'eventuale differenza fra:</p> <p>a) il montante dei pedaggi ottenuti applicando il regime provvisorio previsto per l'anno (T1), assumendo come base di calcolo le previsioni di traffico elaborate in sede di costruzione tariffaria per il medesimo periodo;</p> <p>b) il montante dei pedaggi relativi allo stesso anno (T1) ed alle stesse quantità di traffico, calcolati secondo quanto indicato al punto 1.</p> <p>Ai fini della costruzione tariffaria, il valore della posta figurativa così determinato è poi utilizzato per la determinazione di una componente di pedaggio supplementare (di segno positivo o negativo), distribuendolo sui volumi di traffico previsti per la restante durata quadriennale del periodo tariffario ed assicurando neutralità finanziaria, con una articolazione nei confronti dei segmenti di mercato coerente con quella adottata dal GI per il pedaggio calcolato, per detto periodo, in accordo a quanto indicato al punto 1.</p> <p>[omissis]</p>	<p>[omissis]</p> <p>4.3 Procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della nuova tariffa</p> <p>4. Il GI provvede ad individuare, relativamente all'anno (T1), una posta figurativa PF1, costituita dall'eventuale differenza fra:</p> <p>a) il montante dei pedaggi ottenuti applicando il regime provvisorio previsto per l'anno (T1), assumendo come base di calcolo le previsioni di traffico elaborate in sede di costruzione tariffaria per il medesimo periodo;</p> <p>b) il montante dei pedaggi relativi allo stesso anno (T1) ed alle stesse quantità di traffico, calcolati secondo quanto indicato al punto 1.</p> <p>Ai fini della costruzione tariffaria, il valore della posta figurativa così determinato è poi utilizzato per la determinazione di una componente di pedaggio supplementare (di segno positivo o negativo), distribuendolo sui volumi di traffico previsti per la restante durata quadriennale del periodo tariffario ed assicurando neutralità finanziaria, con una articolazione nei confronti dei segmenti di mercato coerente con quella adottata dal GI per il pedaggio calcolato, per detto periodo, in accordo a quanto indicato al punto 1.</p> <p>4bis. Il GI provvede altresì ad individuare, per il primo periodo tariffario di applicazione delle presenti misure:</p> <p>a) le poste figurative PF2 e PF3 relative alle annualità 2022 e 2023, previste dalla delibera n. 43/2022 con riferimento al PMdA. Ai fini della costruzione tariffaria, le poste</p>	<p>La proposta di integrazione è finalizzata a consentire l'adozione, nell'ambito delle misure di prossima emanazione, delle previsioni del quadro regolatorio di cui alla delibera 43/2022 (richiamata peraltro nelle premesse della delibera 11/2023) in ordine al trattamento delle annualità 2022 e 2023 attraverso poste figurative da applicare agli anni dal 2025 al 2028 del periodo tariffario.</p> <p>La medesima motivazione di cui al paragrafo precedente è valida per quanto attiene la proposta di integrazione con riferimento alle specifiche previsioni delle delibere 58/2021 e 175/2021, anch'esse richiamate nelle premesse della delibera 11/2023.</p>

E
 AUTORITY DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
 Protocollo N. 0003959/2023 del 10/03/2023



		<p>figurative così definite sono utilizzate per la determinazione di componenti di pedaggio supplementari (di segno positivo o negativo), distribuendole sui volumi di traffico previsti per la restante durata quadriennale del periodo tariffario, con una articolazione nei confronti dei segmenti di mercato coerente con quella adottata dal GI per il pedaggio calcolato, per detto periodo, in accordo a quanto indicato al punto 1.</p> <p>b) la posta figurativa <i>PF4</i> prevista dalla delibera n. 58/2021, da distribuire sulla componente B del canone unitario, che verrà applicata ai servizi di trasporto merci sull'intera rete ferroviaria nazionale nel periodo T₂-T₅ del periodo regolatorio 2024-2028, sulla base dei volumi di traffico complessivi previsti per il medesimo periodo;</p> <p>c) la posta figurativa <i>PF5</i> prevista dalla delibera n. 175/2021, da distribuire sulla componente B del canone unitario, che verrà applicata ai servizi di trasporto ferroviari passeggeri operanti in regime di mercato <i>open access</i> circolanti sull'intera rete ferroviaria nazionale nel periodo T₂-T₅ del periodo regolatorio 2024-2028, sulla base dei volumi di traffico complessivi previsti in ordine a tali servizi di trasporto per il medesimo periodo.</p>	
Misura 6	<p>[omissis]</p> <p>b) ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti, come evidenziato nella medesima Misura 10, al paragrafo 7;</p> <p>c) remunerazione del capitale investito netto autofinanziato pertinente, come a sua volta evidenziato nella stessa Misura 10, al paragrafo 7;</p> <p>[omissis]</p>	<p>[omissis]</p> <p>b) ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti, come evidenziato nella medesima Misura 10, al paragrafo 73;</p> <p>c) remunerazione del capitale investito netto autofinanziato pertinente, come a sua volta evidenziato nella stessa Misura 10, al paragrafo 73;</p> <p>[omissis]</p>	<p>Modifiche finalizzate unicamente a segnalare possibili refusi nel testo originale. Il riferimento corretto sembrerebbe essere il paragrafo 3 della stessa Misura 10, avente ad oggetto "Ammortamenti e remunerazione del capitale investito". Il paragrafo 7 non risulta peraltro presente nel testo delle misure poste in consultazione.</p>
Misura 10	<p>[omissis]</p> <p>10.2 Costi operativi</p> <p>1. Per il calcolo dei costi operativi così come definiti alla Misura 6 (C_o), il GI assicura che il valore annuale</p>	<p>[omissis]</p> <p>10.2 Costi operativi</p> <p>1. Per il calcolo dei costi operativi così come definiti alla Misura 6 (C_o), il GI assicura che il valore annuale dei costi operativi</p>	<p>L'integrazione proposta è finalizzata ad includere nella componente costi operativi incrementali C_i anche le nuove azioni gestionali del GI, previste nell'orizzonte del periodo tariffario oggetto di regolazione, e non incluse nel perimetro delle attività rappresentate nella contabilità regolatoria</p>



	<p>dei costi operativi complessivi non risulti superiore ai valori calcolati secondo il seguente procedimento:</p> $C_{o,(t)} \leq C_{v(t)} + C_{f(t)} + C_{i,(t)}$ <p>dove:</p> <p>$C_{o,(t)}$ Costi operativi complessivi all'anno (t).</p> <p>All'anno base, l'ammontare di $C_{o,t}$ corrisponde al totale dei costi operativi allocati al PMdA nella pertinente contabilità regolatoria, fatte salve le eccezioni di cui alla Misura 3 e quelle di seguito specificate;</p> <p>$C_{v(t)}$ Costi operativi variabili complessivi all'anno (t), corrispondenti alla voce C_d (Costi Diretti) di cui alla Misura 7, per la sola parte riferibile alla componente opex;</p> <p>$C_{f(t)}$ Costi operativi fissi complessivi all'anno (t), corrispondenti, per la sola parte riferibile alla componente opex, alla differenza fra la voce C_{nt} (<i>Efficient Total Cost</i>) di cui alla Misura 6, e i <i>Costi Diretti</i> C_d di cui alla Misura 7;</p> <p>$C_{i(t)}$ Ammontare degli eventuali costi operativi incrementali, rispetto a quanto valutato all'Anno base, correlati all'entrata in vigore, all'anno ponte o in ciascun anno (t), di sopravvenienze normative e regolamentari previste e documentate <i>ex ante</i>, da parte del GI, con la fornitura all'Autorità di complete ed esaustive informazioni, anche quantitative.</p> <p>[omissis]</p>	<p>complessivi non risulti superiore ai valori calcolati secondo il seguente procedimento:</p> $C_{o,(t)} \leq C_{v(t)} + C_{f(t)} + C_{i,(t)}$ <p>dove:</p> <p>$C_{o,(t)}$ Costi operativi complessivi all'anno (t).</p> <p>All'anno base, l'ammontare di $C_{o,t}$ corrisponde al totale dei costi operativi allocati al PMdA nella pertinente contabilità regolatoria, fatte salve le eccezioni di cui alla Misura 3 e quelle di seguito specificate;</p> <p>$C_{v(t)}$ Costi operativi variabili complessivi all'anno (t), corrispondenti alla voce C_d (Costi Diretti) di cui alla Misura 7, per la sola parte riferibile alla componente opex;</p> <p>$C_{f(t)}$ Costi operativi fissi complessivi all'anno (t), corrispondenti, per la sola parte riferibile alla componente opex, alla differenza fra la voce C_{nt} (<i>Efficient Total Cost</i>) di cui alla Misura 6, e i <i>Costi Diretti</i> C_d di cui alla Misura 7;</p> <p>$C_{i(t)}$ Ammontare degli eventuali costi operativi incrementali, rispetto a quanto valutato all'Anno base, correlati:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) all'entrata in vigore, all'anno ponte o in ciascun anno (t), di sopravvenienze normative e regolamentari; ii) all'attivazione/estensione del perimetro di attività finalizzato ad incrementare il livello della qualità del servizio; <p>previste e documentate <i>ex ante</i>, da parte del GI, con la fornitura all'Autorità di complete ed esaustive informazioni, anche quantitative.</p> <p>[omissis]</p>	<p>dell'anno base, finalizzate ad incrementare il livello di qualità dei servizi.</p> <p>L'assetto regolatorio proposto nel presente schema di atto non abilita il GI ad introdurre innovazioni a beneficio del sistema ferroviario, se non individuando fonti di finanziamento diverse dal pedaggio, corrispondenti in ultima istanza al finanziamento pubblico.</p>
<p>Misura 10.5</p>	<p>Aggiornamento annuale dei livelli tariffari</p> <p>[omissis]</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>Aggiornamento annuale dei livelli tariffari</p> <p>[omissis]</p> <p>e) livello effettivo dei canoni, calcolato sulla base delle evidenze sopra indicate e dei volumi di traffico previsti oggetto della proposta tariffaria approvata con l'applicazione di opportuni correttivi, laddove i volumi risultassero superiori ad una soglia pari a +/- 10% per i parametri tariffari, per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso, distintamente per ciascuna delle</p>	<p>Con riferimento alla modifica proposta al comma 1, lettera e): non è chiaro su quali volumi vada calcolato il "livello effettivo dei canoni [...] per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso". A parere di questo GI risulterebbe eccessivamente complesso, per le finalità che intende perseguire la misura, procedere annualmente a una riprevisione dei volumi con le modalità previste al paragrafo 8.2, ovvero con nuove ricalibrature dei modelli previsionali della domanda di trasporto passeggeri e merci e nuove consultazioni dei soggetti previsti dalla lettera b). È stato quindi esplicitato il riferimento ai volumi di traffico oggetto della proposta tariffaria approvata.</p> <p>Riguardo alla modifica proposta al comma 2, lettera b): si rileva che ai fini dell'aggiornamento intra-</p>



	<p>2. Contestualmente, il GI fornisce all'Autorità:</p> <p>[omissis]</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>[omissis]</p>	<p>componenti individuate nel relativo listino.</p> <p>2. Contestualmente, il GI fornisce all'Autorità:</p> <p>[omissis]</p> <p>b) documentazione di cui al comma 4 della Misura 31 riguardante un'eventuale alterazione significativa il permanere, nel corso del periodo tariffario, della capacità contributiva dei segmenti di mercato così come scaturente dalle analisi svolte ex ante;</p> <p>[omissis]</p>	<p>periodo dell'analisi di sostenibilità sarebbe necessario valutare se si siano presentate alterazioni della capacità contributiva dovute a importanti e non fisiologici mutamenti del contesto competitivo (es. dichiarazione di uno stato di emergenza, ingresso e significativa quota di mercato di nuovi competitor etc.). Si ritiene inoltre che all'interno di un periodo regolatorio, fisiologiche evoluzioni del contesto competitivo non debbano avere come effetto una variazione delle tariffe, che peraltro non consentirebbe alle imprese ferroviarie di conseguire recuperi di produttività.</p>
Misura 20			<p>Per il calcolo del WACC, GI propone di applicare l'Opzione 2, così come formulata nello Schema di Analisi di Impatto della Regolazione allegato alla Delibera 11/2023 (cfr. pag. 78), affinché il calcolo della remunerazione attesa sia quanto più coerente con l'effettiva realtà d'impresa ed il contesto di mercato.</p> <p>Secondo tale opzione, come chiarito dalla stessa ART, si ha una più estesa libertà di scelta dei comparables per il computo del beta equity (come già avviene per il modello attualmente vigente nel il settore aeroportuale) e la possibilità di applicare l'effettiva leva finanziaria del GI nel calcolo del gearing in coerenza con la struttura patrimoniale d'impresa.</p>
Misura 20.1	<p>t rappresenta lo "scudo fiscale";</p> <p>T è l'aliquota fiscale equivalente;</p>	<p>t rappresenta lo "scudo fiscale" e per il GI è pari a 0</p> <p>T è l'aliquota fiscale equivalente e per il GI è pari a 0</p>	
Misura 20.9	<p>Costo del debito</p> <p>Il costo del debito nozionale è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di cui al paragrafo 20.8. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario come definito al paragrafo 20.8. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%)</p>	<p>Il costo del debito nozionale è determinato sulla base della somma tra il risk free rate come determinato nella misura 20.5 e il credit spread sul Risk Free Rate. Il credit spread è determinato mediante benchmarking con le quotazioni di mercato di titoli FS già emessi e titoli emessi da società peers comparabili al GI sia per classe di rating stimata che per tipologia di business.</p>	
Misura 22	<p>Componenti del canone</p> <p>[omissis]</p> <p>b) la componente B, costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed al netto dell'eventuale compensazione con le successive pertinenti componenti C, il recupero dei costi totali pertinenti ed</p>	<p>Componenti del canone</p> <p>[omissis]</p> <p>b) la componente B, costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed al netto dell'eventuale compensazione con le successive pertinenti componenti C, il recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti, valutati con</p>	<p>Si ritiene più chiara una formulazione del periodo eliminando il riferimento alla componente C, che non concorre al recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti.</p>



	<p>efficienti, valutati con riferimento all'intera rete ed al netto dei pertinenti contributi statali come pianificati nell'ambito dei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, nonché delle eccedenze da altre attività commerciali (gli <i>Efficient Total Cost</i> di cui alla Misura 6), in linea con l'esigenza di assicurare che il PMdA non costituisca fonte di disequilibrio economico per il GI.</p> <p>[omissis]</p>	<p>riferimento all'intera rete ed al netto dei pertinenti contributi statali come pianificati nell'ambito dei Contratti di Programma, delle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private, nonché delle eccedenze da altre attività commerciali (gli <i>Efficient Total Cost</i> di cui alla Misura 6), in linea con l'esigenza di assicurare che il PMdA non costituisca fonte di disequilibrio economico per il GI.</p>	
Misura 23	<p>Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio</p> <p>[omissis]</p> <p>b) SEMPLICITÀ: ciascuna componente del pedaggio è caratterizzata da una tariffa base fissa, unica, corrispondente al costo medio ad essa pertinente. Partendo da tale tariffa media, con l'applicazione di adeguati coefficienti correttivi, individuati dal GI, sulla base di puntuali e argomentate motivazioni, alla luce delle classi di variabili legate alla tipologia di costi da coprire, è determinata la tariffa effettiva applicabile alla singola traccia o a parte di essa.</p> <p>[omissis]</p> <p>f) COMPENSAZIONE FRA COMPONENTI: poiché le componenti legate all'usura ed agli effetti ambientali possono determinare penalizzazioni per alcuni segmenti di mercato rispetto ad altri, con effetti potenzialmente discriminatori nell'accesso all'infrastruttura, dovrà essere possibile, attraverso le componenti market-based della tariffa, realizzare le necessarie compensazioni a tali aggravii, attraverso l'utilizzo mirato dei coefficienti di maggiorazione.</p>	<p>Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio</p> <p>[omissis]</p> <p>b) SEMPLICITÀ: ciascuna componente del pedaggio è caratterizzata da una tariffa base fissa, unica, corrispondente al costo medio ad essa pertinente. Partendo da tale tariffa media, con l'applicazione di adeguati coefficienti correttivi, individuati dal GI, sulla base di puntuali e argomentate motivazioni, alla luce delle classi di variabili legate alla tipologia di costi da coprire, è determinata la tariffa effettiva applicabile alla singola traccia o a parte di essa laddove la traccia insista su più parti di rete e questo rilevi dal punto di vista dei parametri di pricing.</p> <p>[omissis]</p>	<p>Con riferimento alla modifica proposta alla lettera b), si rileva come la definizione di "tariffa media, con l'applicazione di adeguati coefficienti" applicabile a "parte di [traccia]" sembrerebbe essere in contrasto con i principi sia di "semplicità" (l'impresa ferroviaria dovrebbe conoscere l'itinerario preciso della traccia e le classi temporali della traccia) sia di "predeterminazione" (per analoghe ragioni).</p> <p>Riguardo alla lettera f), si richiede di esplicitare se la compensazione faccia riferimento a tutte le componenti, in quanto si parla genericamente di "componenti legati all'usura" (riferimento alla componente A) e "effetti ambientali" (riferimento alla sola componente C2).</p>
Misura 24	<p>Segmenti di mercato</p> <p>[omissis]</p> <p>6. Il GI è tenuto a valutare l'opportunità di prendere in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI,</p>	<p>Segmenti di mercato</p> <p>[omissis]</p> <p>6. Il GI è tenuto a valutare l'opportunità di prendere in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1,</p>	<p>Con riguardo alla modifica proposta al punto 6, si rileva come la necessità di ulteriore segmentazione, specialmente per il merci, dovrebbe discendere dall'analisi di sostenibilità. Di conseguenza, non appare opportuno inserire un obbligo di differenziazione ma soltanto un'indicazione di</p>



	<p>punto 1, della Direttiva 2012/34/UE, e scegliendo quelli pertinenti. Con particolare riguardo ai servizi di trasporto merci e ai servizi di trasporto passeggeri, il GI è tenuto altresì a distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o ai passeggeri trasportati.</p> <p>[omissis]</p> <p>8. L'aggiunta di ulteriori binomi da parte del GI deve essere adeguatamente motivata, nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative, anche in relazione alla domanda retail dei servizi.</p> <p>[omissis]</p>	<p>della Direttiva 2012/34/UE, e scegliendo quelli pertinenti. Con particolare riguardo ai servizi di trasporto merci e ai servizi di trasporto passeggeri, il GI è tenuto a valutare altresì di distinguere ulteriormente i segmenti di mercato prendendo in considerazione ulteriori segmentazioni del mercato in base alle merci o ai passeggeri trasportati.</p> <p>[omissis]</p> <p>8. L'aggiunta di ulteriori binomi da parte del GI deve essere adeguatamente motivata, nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative, anche in relazione alla domanda retail dei servizi al quadro della domanda retail definito dal GI in base alle informazioni in suo possesso.</p> <p>[omissis]</p>	<p>approfondimento per il GI nell'effettuare l'analisi di ability to pay.</p> <p>Inoltre, qualora si intendesse per distinzione "in base alle merci" una differenziazione in base alle "categorie merceologiche" trasportate, occorre considerare che appare di difficile applicazione la stima dei volumi di traffico in base a tali ultime e ancor di più la successiva rendicontazione in quanto, allo stato attuale, il GI non conosce la tipologia di merci trasportate e in molti casi neppure le imprese ferroviarie sono a conoscenza in maniera esaustiva di tale informazione. Sarebbe inoltre complesso monitorare l'effettiva rispondenza al vero della dichiarazione delle imprese ferroviarie in fase di richiesta tracce.</p> <p>Anche con riferimento al servizio di trasporto passeggeri, si rileva come il GI non sia in possesso di dati relativi alla tipologia di passeggeri trasportati.</p> <p>Con riferimento al punto 8, si rappresenta che, nell'effettuare l'analisi dell'ability to pay, il GI non ha ricevuto informazioni puntuali dal mercato. Per tale motivo, al fine di costruire un quadro esaustivo della domanda retail, sta acquisendo informazioni: i) a campione sui servizi connotati da OSP; ii) da dati pubblici e da modelli di scelta intermodale per i servizi in regime OA.</p>
<p>Misura 25</p>	<p>Tipologie di rete ferroviaria</p> <p>1. Ai soli fini della modulazione dei pedaggi, il GI sottopone all'approvazione dell'Autorità, contestualmente alla presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, una complessiva riclassificazione della rete ferroviaria, in modo da evidenziarne le tratte aventi caratteristiche omogenee, in termini di livello di servizio, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità.</p> <p>[omissis]</p>	<p>Tipologie di rete ferroviaria</p> <p>1. Ai soli fini della modulazione dei pedaggi, il GI sottopone può sottoporre, sulla base delle esigenze riscontrate in fase di definizione delle componenti tariffarie, all'approvazione dell'Autorità, contestualmente alla presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, una complessiva riclassificazione della rete ferroviaria, in modo da evidenziarne le tratte aventi caratteristiche omogenee, in termini di livello di servizio, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità.</p> <p>[omissis]</p>	<p>Si propone di non prevedere un obbligo di riclassificazione della rete ferroviaria in capo al GI, quanto piuttosto la possibilità - in esito all'analisi dell'ability to pay- di valutarne l'effettiva necessità ai fini della definizione delle componenti tariffarie.</p>
<p>Misura 28</p>	<p>Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio</p> <p>28.1. Aspetti generali</p> <p>[omissis]</p> <p>2. In merito a tale componente, il GI definisce una modulazione della tariffa media unitaria tale che, alla luce delle previsioni di volumi di traffico per ciascun anno del periodo tariffario, i ricavi complessivi annui da traffico derivanti dalla sua applicazione a ciascuna singola porzione di traccia del treno (z) transitante sulla parte di rete (g) individuata secondo i criteri della Misura 7, con il</p>	<p>Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio</p> <p>28.1. Aspetti generali</p> <p>[omissis]</p> <p>2. In merito a tale componente, il GI definisce una modulazione della tariffa media unitaria tale che, alla luce delle previsioni di volumi di traffico per ciascun anno del periodo tariffario, i ricavi complessivi annui da traffico derivanti dalla sua applicazione ai volumi di traffico disaggregati secondo i parametri significativi (w) dell'algoritmo di modulazione individuati dal GI e per ciascuna parte di rete (g) ciascuna singola</p>	<p>Rispetto al punto 2, si propone di modificare l'equazione di calcolo, eliminando il riferimento al materiale rotabile (x) e alla singola porzione di traccia del treno (z), in quanto non compatibili con i parametri (w) - selezionati tra quelli indicati nell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 - utilizzati dal GI nell'ambito dell'elaborazione del proprio modello ingegneristico.</p> <p>Relativamente alla parte di rete (g), si propone di specificare che si tratta di una disaggregazione di dati e non necessariamente che l'algoritmo di modulazione dipenda dalla parte di rete (g).</p>



	<p>materiale rotabile (x), non superino il livello dei Costi Diretti complessivi annui, determinato applicando le regole del Capo 1 e del Capo 2 del presente Titolo, secondo la seguente formula:</p> $\sum[\sum(A_{t,z,g,x} \cdot P_{g,z})] \leq Cd(t)$ <p>dove:</p> <p>$A_{t,z,g,x}$ canone medio unitario relativo alla componente Λ, calcolata per la singola porzione di traccia del treno (z) transitante sulla parte di rete (g), individuata secondo i criteri della Misura 7, con il materiale rotabile (x), all'anno t;</p> <p>$P_{g,z}$ lunghezza della porzione di traccia del singolo treno (z) transitante sulla medesima parte di rete (g), espressa in km;</p> <p>$Cd(t)$ costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (Costi Diretti), all'anno t, determinati secondo quanto stabilito al paragrafo 8.1;</p> <p>[omissis]</p>	<p>porzione di traccia del treno (z) transitante sulla parte di rete (g) individuata secondo i criteri della Misura 7, con il materiale rotabile (x), non superino il livello dei Costi Diretti complessivi annui, determinato applicando le regole del Capo 1 e del Capo 2 del presente Titolo, secondo la seguente formula:</p> $\sum[\sum(A_{t,z,g,x,w} \cdot P_{g,z,w})] \leq Cd(t)$ <p>dove:</p> <p>$A_{t,z,g,x,w}$ canone medio unitario relativo alla componente Λ, calcolata per la singola porzione di traccia del treno (z) relativa alla classe di volumi di traffico disaggregati secondo i parametri (w) dell'algoritmo di modulazione che ricomprendono taluni di quelli elencati al seguente punto 3, transitante sulla parte di rete (g), individuata secondo i criteri della Misura 7, con il materiale rotabile (x), all'anno t;</p> <p>$P_{g,z,w}$ lunghezza della porzione di traccia del singolo treno (z) volumi di traffico transitanti sulla medesima parte di rete (g) per i parametri (w), espressa in km;</p> <p>$Cd(t)$ costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (Costi Diretti), all'anno t, determinati secondo quanto stabilito al paragrafo 8.1;</p> <p>[omissis]</p>	
<p>Misura 30</p>	<p>[omissis]</p> <p>30.2. Scarsità di capacità (C1)</p> <p>[omissis]</p> <p>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 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.</p>	<p>[omissis]</p> <p>30.2. Scarsità di capacità (C1)</p> <p>[omissis]</p> <p>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 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 e garantire un utilizzo ottimale della capacità. Il GI provvede a definire, motivando i criteri alla base della scelta, il perimetro delle tratte a cui intende applicare la componente C1, con riferimento alle tratte</p>	<p>Pur valutando positivamente l'opportunità data dalla Delibera che prevede la possibilità di introdurre nel pedaggio la componente C1 - volta ad incentivare le imprese ferroviarie verso un ottimale utilizzo della capacità - e la componente C5 - volta a incentivare il GI verso un miglioramento della qualità dei servizi offerti in termini di velocità commerciale, si ritiene che la complessità della materia e dei concetti sottostanti sia tale da suggerire un preliminare approfondimento, anche congiunto, delle tematiche trattate e dei presupposti su cui esse si basano.</p> <p>Dalle prime valutazioni circa i presupposti sottostanti le misure, è emersa la necessità di ponderare attentamente il perimetro e le possibili metodologie applicative, proponendo una applicazione progressiva e sperimentale, che consenta di minimizzare il rischio di rendere la leva tariffaria inefficace e al contempo onerosa sia in termini di applicazione che leggibilità.</p> <p>Le modifiche proposte alla Misura 30.2 scaturiscono da un approccio più esteso del concetto di capacità proposto dall'Autorità, che appare strettamente legato all'aumento del numero di treni.</p>



	<p>3. Detta componente tariffaria integrativa:</p> <p>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 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> <ul style="list-style-type: none">• a trasmettere all'Autorità, nell'ambito della procedura di cui al medesimo paragrafo 4.3, ogni informazione, anche quantitativa, finalizzata a illustrare la metodologia adottata per la quantificazione di tale costo opportunità, ivi compresi: (i) orari grafici; (ii) criteri di calcolo delle velocità commerciali e determinazione di eventuali valori di soglia; (iii) esempi di simulazione dell'applicazione della componente C1, per singolo treno, a tratte significative dell'infrastruttura;• ad individuare la velocità commerciale vocazionale delle tratte dell'infrastruttura ferroviaria 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> <ol style="list-style-type: none">i) modello di esercizio della tratta e conseguente pattern di fermate;ii) velocità di rango della tratta;	<p>dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, dando priorità alla classe di tipologia di rete 2 definita al comma 4 della Misura 25.</p> <p>3. Detta componente tariffaria integrativa:</p> <p>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 e lo specifico segmento di trasporto in riferimento al periodo tariffario, secondo un criterio di proporzionalità 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> <ul style="list-style-type: none">• a trasmettere all'Autorità, nell'ambito della procedura di cui al medesimo paragrafo 4.3, il perimetro delle tratte ove intende applicare la componente C1 e i criteri con cui tale perimetro è stato individuato, nonché ogni informazione, anche quantitativa, finalizzata a illustrare la metodologia adottata per la quantificazione di tale costo opportunità, ivi compresi: (i) orari grafici; (ii) criteri di calcolo delle velocità commerciali, dei differenziali di tempo in relazione alla lunghezza della tratta, della velocità di riferimento vocazionali e determinazione di eventuali valori di soglia; (iii) esempi di simulazione dell'applicazione della componente C1, per singolo treno, a tratte significative dell'infrastruttura;• ad individuare la velocità commerciale la velocità vocazionale delle tratte dell'infrastruttura ferroviaria interessate, compatibile con la massima velocità del materiale rotabile di riferimento per la specifica categoria di servizio commerciale, 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	<p>L'obiettivo dell'aumento del numero dei treni andrebbe infatti temperato con la necessità di gerarchizzare l'offerta per servire segmenti di mercato differenti, anche garantendone la reciproca integrazione, nonché di tener conto dei vincoli a monte e a valle di una specifica sezione.</p> <p>La componente C1 proposta dall'Autorità mira a massimizzare l'utilizzo della capacità infrastrutturale riducendo i fenomeni di eterotachia. Si ritiene utile evidenziare, tuttavia, come il consumo di capacità derivi anche dai c.d. vuoti tecnici, necessari per compatibilizzare le tracce richieste dal mercato.</p> <p>Questo GI ritiene dunque che, a tendere, lo strumento per ottimizzare l'allocatione della capacità infrastrutturale sia quello della realizzazione di un Catalogo Tracce, che sia di riferimento per le richieste delle imprese ferroviarie. In tale scenario, dunque, sarà possibile commisurare la componente C1 in maniera più completa ed efficace, individuando il driver d'elezione nello scostamento della singola traccia rispetto al Catalogo.</p> <p>Un secondo elemento che questo GI intende sottoporre all'attenzione dell'ART è legato alla definizione di costo-opportunità alla base della componente C1.</p> <p>Il presupposto che vi sia un costo-opportunità si basa sull'assunto che sia possibile inserire un numero superiore di tracce qualora si rimuovano fenomeni di eterotachicità.</p> <p>A tal riguardo occorre tuttavia sottolineare che:</p> <ul style="list-style-type: none">- relativamente al livello di saturazione, in un contesto di saturazione preventiva o capacità limitata, la quantificazione del costo-opportunità presuppone l'effettiva richiesta di ulteriori tracce;- relativamente ai vincoli a monte e a valle, rendere omogeneo il traffico di una determinata sezione non assicura la possibilità di inserire nuove tracce (es. quando l'impianto terminale di testa ha un limite di capacità inferiore al massimo numero di tracce inseribili nella sezione). <p>Nondimeno, si ritiene che l'applicazione della componente C1 possa essere utile - oltre che nei casi di effettiva saturazione della linea a seguito di procedura di coordinamento - anche nei casi di saturazione preventiva o di capacità limitata in cui il GI, anche senza inserimento di nuove tracce, ravvede la possibilità di:</p> <ol style="list-style-type: none">1. migliorare le performance offerte dal sistema, con maggiori gradi di libertà della progettazione dell'orario (obiettivi di coincidenza, cadenzamenti etc. ed efficientamenti di tipo industriale)2. migliorare la performance della puntualità (intesa come rispetto delle performance del sistema) <p>È da tali ragioni che deriva la proposta di lasciare in capo al GI l'individuazione di un possibile</p>
--	---	---	---



	<p>iii) coefficiente di eterotachia effettivo della tratta, calcolato secondo le migliori pratiche internazionali;</p> <p>iv) prevalenza del traffico attuale e prospettico, anche in base alle previsioni assunte dal GI per il periodo tariffario nell'ambito della stessa procedura di cui al paragrafo 4.3;</p> <p>v) specifici obiettivi di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità di infrastruttura, anche a seguito dell'attuazione della prescrizione 2.4.3.1 dell'Allegato A alla delibera ART n. 227/2022 del 30 novembre 2022.</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>[omissis]</p> <p>30.6. Ottimizzazione dei tempi di percorrenza (C5)</p> <p>1. Il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, di segno negativo, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie</p>	<p>procedura di cui al medesimo paragrafo 4.3.</p> <p>Detta individuazione si può basare basa almeno sui seguenti criteri:</p> <p>i) modello di esercizio della tratta e conseguente pattern di fermate;</p> <p>ii) velocità di rango della tratta compatibile con quella massima del materiale rotabile di riferimento per la specifica categoria di servizio commerciale;</p> <p>iii) coefficiente di eterotachia effettivo della tratta, calcolato secondo le migliori pratiche internazionali;</p> <p>iv) prevalenza del traffico attuale e prospettico, anche in base alle previsioni assunte dal GI per il periodo tariffario nell'ambito della stessa procedura di cui al paragrafo 4.3;</p> <p>v) specifici obiettivi di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità di infrastruttura, anche a seguito dell'attuazione della prescrizione 2.4.3.1 dell'Allegato A alla delibera ART n. 227/2022 del 30 novembre 2022.</p> <p>vi) specifici obiettivi in termini di social utility, ossia di realizzazione di piani di trasporto attrattivi.</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 del materiale rotabile di riferimento per ogni categoria di servizio commerciale o segmento di mercato di rango, consentita per la tratta stessa;</p> <p>[omissis]</p> <p>5. Per il primo periodo tariffario di applicazione delle presenti misure, il GI può proporre, in sede di presentazione della proposta tariffaria, un periodo sperimentale volto a definire il perimetro e le modalità applicative della stessa, a fronte di una fase di simulazione che testi l'efficace introduzione della componente C1.</p> <p>30.6. Ottimizzazione dei tempi di percorrenza (C5)</p> <p>1. Il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, di segno negativo, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce</p>	<p>perimetro di applicazione, allo scopo di rilevare i casi in cui l'applicazione della misura possa rivelarsi effettivamente uno strumento efficace.</p> <p>Inoltre, laddove si voglia correlare la maggiorazione del canone al maggiore livello di eterotachia, il coefficiente K può essere attribuito solo in via teorica alla specifica traccia, nell'ipotesi che questa sia inserita singolarmente tra tracce vocazionali omotachiche. Tuttavia, il valore del coefficiente è in realtà strettamente dipendente dall'effettiva successione delle tracce.</p> <p>Infine, questo GI ritiene che il driver sul quale fondare la valorizzazione della componente C1 non debba essere la differenza di velocità vocazionale, bensì la differenza di tempo di percorrenza. Il consumo di capacità, infatti, è da intendersi come un consumo di disponibilità temporale di una data infrastruttura.</p> <p>Alla luce di tutte le considerazioni sopra riportate, questo GI intende proporre le modifiche volte a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. limitare l'utilizzo della componente integrativa a determinate casistiche individuate dal GI - non necessariamente rientranti nelle classi tipologiche 1 e 2 - laddove questo ravveda la possibilità di un uso più corretto dell'infrastruttura;2. non limitare l'applicazione della misura alle sole fasce orarie congestionate allo scopo di: i) evitare una eccessiva frammentazione della tariffa (spazio-temporale a livello micro), nonché un appesantimento delle attività di rendicontazione che richiederebbe onerosi interventi ai sistemi; ii) operare con un approccio sistemico e non puntuale;3. sterilizzare la dipendenza della velocità commerciale da allungamenti di tipo commerciale, facendo riferimento ad una velocità vocazionale correlata al materiale rotabile di riferimento per uno specifico prodotto ed individuando, laddove questo rilevi, anche un pattern di fermate prestabilito;4. indicare nell'Allegato PIR da pubblicare, il pattern di fermate solo qualora lo stesso risulti determinante;5. modulare, in uno scenario futuro, la componente C1 sulla base delle difformità delle tracce rispetto al catalogo. <p>Si ritiene in tal senso auspicabile la previsione di un periodo di applicazione sperimentale, secondo le modalità individuate dal GI, della componente C1. Tale periodo consentirà di verificare l'efficace ed efficiente introduzione della stessa, nonché una maggiore confidenza nel dimensionamento del perimetro di applicazione della componente.</p> <p>Rispetto alla componente C5, questo GI propone:</p> <ol style="list-style-type: none">1. di limitarne l'utilizzo ad un perimetro di tratte, individuate dal GI stesso, per le quali l'applicazione della componente possa effettivamente compensare distorsioni in termini di tempi percorrenza, per determinati segmenti;2. di attribuire priorità, nell'utilizzo della componente C5, ai segmenti passeggeri a mercato, maggiormente condizionati dal
--	--	--	---



	<p>programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura.</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) il tempo di percorrenza scaturente, per ciascun treno, dalla programmazione del servizio effettuata dal GI in sede di costruzione dell'orario di esercizio e allocazione della capacità di infrastruttura.</p> <p>b) detta riduzione del canone è applicata secondo criteri di progressività, a partire da valori di soglia percentuale della differenza di tempo di percorrenza di cui alla lettera a), differenziati per il traffico passeggeri e merci, determinati secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità dal GI sulla base di adeguate ed esaustive informazioni quantitative che lo stesso provvede a trasmettere all'Autorità, entro i termini di cui al paragrafo 4.3, comma 1, riferibili al consuntivo della circolazione nei cinque anni che si concludono con l'Anno base, in riferimento ai valori medi della differenza di tempo di percorrenza di cui alla lettera a), in forma disaggregata per segmento o sottosegmento di mercato specificato alla Misura 24, classe o sottoclasse di tipologia di rete specificate alla Misura 25, classe o sottoclasse temporale specificate alla Misura 26, distinti inoltre per singola impresa ferroviaria.</p> <p>3. Nell'ambito del processo annuale di allocazione della capacità il GI fornisce a ciascuna IF adeguate informazioni in merito alla valorizzazione della componente C5 per singolo treno, nonché alla differenza fra i tempi di percorrenza di cui al comma 2, lettera a);</p> <p>4. Annualmente, al termine del processo di allocazione della</p>	<p>orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura. Il GI provvede a definire, presentando adeguata motivazione, il perimetro delle tratte e dei segmenti di mercato a cui intende applicare la componente C5, dando priorità ai segmenti passeggeri a mercato.</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. Tale valore, calcolato dal GI, dovrà tuttavia tener conto dell'impatto dei rallentamenti derivanti dalle esigenze manutentive del GI stesso introducendo, quindi, eventuali differenziazioni per tipologia di rete, sulla base di adeguate ed esaustive informazioni quantitative che lo stesso provvede a trasmettere all'Autorità;</p> <p>ii) il tempo di percorrenza scaturente, per ciascun treno, dalla programmazione del servizio effettuata dal GI in sede di costruzione dell'orario di esercizio e allocazione della capacità di infrastruttura.</p> <p>b) detta riduzione del canone è applicata secondo criteri di progressività, a partire da valori di soglia percentuale della differenza di tempo di percorrenza di cui alla lettera a), differenziati per il traffico passeggeri e merci, determinati secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità dal GI sulla base di adeguate ed esaustive informazioni quantitative che lo stesso provvede a trasmettere all'Autorità, entro i termini di cui al paragrafo 4.3, comma 1, riferibili al consuntivo della circolazione nei cinque anni che si concludono con l'Anno base, in riferimento ai valori medi della differenza di tempo di percorrenza di cui alla lettera a) al netto dei nuovi valori calcolati di cui al punto i), in forma disaggregata per segmento o sottosegmento di mercato specificato alla Misura 24, classe o sottoclasse di tipologia di rete specificate alla Misura 25, classe o sottoclasse temporale specificate alla Misura 26, distinti inoltre per singola impresa ferroviaria.</p> <p>3. Nell'ambito del processo annuale di allocazione della capacità il GI</p>	<p>contesto competitivo, anche alla luce delle evidenze dell'analisi riportata nella Relazioni Illustrativa allegata alla Delibera 11/23;</p> <p>3. di valorizzarla in base alle diverse tipologie di rete, per tener conto delle differenti esigenze manutentive del GI.</p> <p>Si ritiene in tal senso auspicabile la previsione di un periodo di applicazione sperimentale, secondo le modalità individuate dal GI, della componente C5. Tale periodo consentirà di verificare l'efficace ed efficiente introduzione della componente, nonché una maggiore confidenza nel dimensionamento del perimetro di applicazione della stessa.</p> <p>La scrivente si rende in ogni caso disponibile a chiarire quanto sopra esposto qualora l'Autorità dovesse ravvisarne l'esigenza.</p>
--	---	---	--



	<p>capacità, il GI fornisce all'Autorità ogni evidenza quantitativa idonea a verificare la corretta applicazione del meccanismo tariffario di cui al presente paragrafo.</p>	<p>fornisce a ciascuna IF adeguate informazioni in merito alla valorizzazione della componente C5 per singolo treno, nonché alla differenza fra i tempi di percorrenza di cui al comma 2, lettera a);</p> <p>4. Annualmente, al termine del processo di allocazione della capacità, il GI fornisce all'Autorità ogni evidenza quantitativa idonea a verificare la corretta applicazione del meccanismo tariffario di cui al presente paragrafo.</p> <p>5. Per il primo periodo tariffario di applicazione delle presenti misure, il GI può proporre, in sede di presentazione della proposta tariffaria, un periodo sperimentale volto a definire il perimetro e le modalità applicative della stessa, a fronte di una fase di simulazione che testi l'efficace introduzione della componente C5.</p>	
Misura 31	<p>31.1. Obblighi a carico del GI [omissis]</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, 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, entro i termini di presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, gli esiti:</p> <p>a) dell'applicazione di modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci idonei a determinare, tra l'altro, l'elasticità della domanda di servizi retail in relazione alla variazione del prezzo, anche tenuto conto dei processi decisionali dei soggetti che esercitano servizi di trasporto, con particolare riguardo al meccanismo di trasferimento dei propri costi sui prezzi all'utenza retail.</p> <p>Detti modelli, basati sulle migliori pratiche riconosciute a livello europeo, sono elaborati e aggiornati annualmente da</p>	<p>31.1. Obblighi a carico del GI [omissis]</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, 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, entro i termini di presentazione del sistema tariffario di cui al paragrafo 4.3, gli esiti:</p> <p>a) dell'applicazione di modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci idonei a determinare, tra l'altro, l'elasticità della domanda di servizi retail in relazione alla variazione del prezzo, anche tenuto conto dei processi decisionali dei soggetti che esercitano servizi di trasporto, con particolare riguardo al meccanismo di trasferimento dei propri costi sui prezzi all'utenza retail.</p> <p>Detti modelli, basati sulle migliori pratiche riconosciute a livello europeo, sono elaborati e aggiornati annualmente da soggetti terzi rispetto al GI e dallo stesso selezionati attraverso adeguate procedure, tali da assicurare i necessari requisiti di indipendenza sia nell'acquisizione dei dati che nel</p>	<p>A giudizio del GI l'aggiornamento annuale dei modelli in parola risulta oltremodo oneroso, sia perché non tutti i dati di cui si alimenta il modello hanno aggiornamento annuale, sia perché sarebbe necessario ottenere la continua collaborazione da parte di soggetti terzi difficili da individuare.</p> <p>Con riferimento al punto 5, il GI richiede che l'analisi della capacità contributiva venga eseguita allo scadere dei periodi tariffari o, in alternativa, al presentarsi situazioni di natura eccezionale (es. quota di mercato di soggetti entranti, contributi statali alle imprese ferroviarie etc.), opportunamente motivate dai dati che l'Autorità acquisisce annualmente dal mercato.</p>



	<p>soggetti terzi rispetto al GI e dallo stesso selezionati attraverso adeguate procedure, tali da assicurare i necessari requisiti di indipendenza sia nell'acquisizione dei dati che nel processo di elaborazione degli stessi. Gli esiti dell'applicazione di detti modelli devono essere corredati di documentazione integrativa da cui siano chiaramente desumibili la metodologia, i risultati e le modalità di costruzione, calibrazione e successivo aggiornamento, nonché – a cura dei soggetti titolari della loro elaborazione – i dati tecnico-economici utilizzati per la relativa implementazione.</p> <p>Per i medesimi modelli, inoltre, deve prevedersi la completa accessibilità da parte degli Uffici dell'Autorità per le attività di verifica e controllo, inclusiva della possibilità di richiedere un numero congruo di elaborazioni specifiche, con costi a carico del GI;</p> <p>[omissis]</p> <p>5. Al fine della verifica del permanere, nel corso del periodo tariffario, della capacità contributiva dei segmenti di mercato così come scaturente dalle analisi svolte ex ante, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, il GI è tenuto a fornire annualmente all'Autorità l'aggiornamento degli esiti dell'applicazione degli strumenti di cui al punto 2.</p> <p>[omissis]</p>	<p>processo di elaborazione degli stessi.</p> <p>Gli esiti dell'applicazione di detti modelli devono essere corredati di documentazione integrativa da cui siano chiaramente desumibili la metodologia, i risultati e le modalità di costruzione, calibrazione e successivo aggiornamento, nonché – a cura dei soggetti titolari della loro elaborazione – i dati tecnico-economici utilizzati per la relativa implementazione.</p> <p>Per i medesimi modelli, inoltre, deve prevedersi la completa accessibilità da parte degli Uffici dell'Autorità per le attività di verifica e controllo, fatti salvi gli obblighi di riservatezza oggetto del contratto tra GI e il soggetto terzo inclusiva della possibilità di richiedere un numero congruo di elaborazioni specifiche, con costi a carico del GI;</p> <p>[omissis]</p> <p>5. Al fine della verifica del permanere, nel corso del periodo tariffario, della capacità contributiva dei segmenti di mercato così come scaturente dalle analisi svolte ex ante, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, il GI è tenuto a fornire annualmente all'Autorità l'aggiornamento degli esiti dell'applicazione degli strumenti di cui al punto 2. opportuni elementi in suo possesso utili alla valutazione.</p> <p>Qualora l'Autorità, a seguito dell'acquisizione dei dati dalle IF e da altre fonti, ritenga che il GI debba eseguire apposita analisi di mercato lo informa con anticipo di un anno.</p> <p>[omissis]</p>	
<p>Misura 34</p>	<p>Forme di incentivo [omissis]</p> <p>2. Il GI è tenuto alla definizione ex ante delle strategie di incentivazione che intende adottare nel corso del periodo tariffario, attraverso l'elaborazione di uno specifico documento, da trasmettere all'Autorità secondo le previsioni del paragrafo 4.3, lettera j), che includa almeno l'individuazione, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità adeguatamente</p>	<p>Forme di incentivo [omissis]</p> <p>2. Il GI è tenuto alla definizione ex ante delle strategie di incentivazione che intende adottare nel corso del periodo tariffario, attraverso l'elaborazione di uno specifico documento, da trasmettere all'Autorità secondo le previsioni del paragrafo 4.3, lettera j), ehe includa almeno l'individuazione, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità adeguatamente esplicitati e motivati nel documento medesimo.</p>	<p>Questo GI ritiene che l'individuazione ex-ante di un perimetro di linee per le quali prevedere un eventuale schema di incentivazione sia da un lato di difficile attuazione, per limiti di capacità previsionale e, dall'altro, potrebbe determinare l'esclusione a priori di linee per un orizzonte di medio-lungo periodo.</p> <p>Eventuali valutazioni di sottoutilizzo nell'anno di presentazione della proposta tariffaria potrebbero infatti non essere rappresentative dell'intero periodo regolatorio.</p> <p>Il GI propone di limitare il contenuto del documento da trasmettere all'Autorità alla definizione delle strategie che intende perseguire attraverso gli schemi di incentivazione.</p>



	<p>esplicitati e motivati nel documento medesimo:</p> <p>a) delle linee o tratte sottoutilizzate della propria rete, provvedendo inoltre ad un raggruppamento per classi alla luce del differente livello del rispettivo sottoutilizzo;</p> <p>b) delle linee o tratte potenzialmente interessate dallo sviluppo di nuovi servizi ferroviari, anche alla luce della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria definita dallo Stato, di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015.</p> <p>[omissis]</p>	<p>a) delle linee o tratte sottoutilizzate della propria rete, provvedendo inoltre ad un raggruppamento per classi alla luce del differente livello del rispettivo sottoutilizzo;</p> <p>b) delle linee o tratte potenzialmente interessate dallo sviluppo di nuovi servizi ferroviari, anche alla luce della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria definita dallo Stato, di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015.</p> <p>[omissis]</p>	
<p>Misura 42</p>	<p>42.1 Aspetti generali [omissis]</p> <p>2. La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo degli impianti e dei volumi di produzione dei servizi, applicando la procedura e la metodologia di seguito descritte.</p> <p>42.3 Procedura di elaborazione ed entrata in vigore del sistema dei corrispettivi [omissis]</p> <p>42.5 Costi operativi [omissis]</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>[omissis]</p>	<p>42.1 Aspetti generali [omissis]</p> <p>2. La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo degli impianti e o dei volumi di produzione dei servizi, applicando la procedura e la metodologia di seguito descritte.</p> <p>42.3 Procedura di elaborazione ed entrata in vigore del sistema dei corrispettivi [omissis]</p> <p>2bis. Il GI, in qualità di operatore di impianto, provvede altresì ad individuare, per il primo periodo tariffario di applicazione delle presenti misure, la posta figurativa PF2 relativa all'annualità 2022 prevista al punto 6 lettera c) della delibera n. 114/2021 con riferimento ai servizi extra-PMdA.</p> <p>[omissis]</p> <p>42.5 Costi operativi [omissis]</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, da applicarsi per ciascun anno successivo all'Anno ponte.</p> <p>[omissis]</p>	<p>Con riguardo alla misura 42.1, stante la complessità di rilevare puntualmente il livello di utilizzo di ogni singolo impianto, il GI propone che prevalga la possibilità di scegliere tra le due grandezze da utilizzare nella dinamica dei corrispettivi (ossia "livello di utilizzo dell'impianto o volumi di produzione del servizio"), secondo quanto previsto nell'Annex 1-b allegato alla delibera n. 11/2023.</p> <p>La proposta di integrazione di cui al punto 42.3 è finalizzata a richiamare le previsioni di cui al punto 6 lettera c) della delibera 114/2021, con riferimento ai servizi extra PMdA in ordine al trattamento della annualità 2022 attraverso poste figurative da applicare agli anni dal 2025 al 2028 del periodo tariffario.</p> <p>La modifica proposta al punto 42.5 è finalizzata ad omogeneizzare a quanto previsto per il PMdA, in tema di dinamica dei costi operativi di cui alla Misura 10 (che non prevede l'applicazione del tasso di efficientamento X nel calcolo dei costi unitari dall'anno base all'anno ponte), anche il calcolo della dinamica delle opex per i servizi extra PMdA. Tale omogeneità di trattamento, a parere del GI, non si evince in modo chiaro dall'algoritmo di cui al punto 1 della Misura 42.5.</p>



Misura 59.1	<p>Il GI è tenuto a predisporre e a fornire annualmente all'Autorità, entro 60 giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio, il Fascicolo di contabilità regolatoria costituito:</p> <p>a) dagli schemi contabili di cui all'Annesso 2 – Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, redatti su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, e inclusivi delle componenti economiche e patrimoniali di cui alla Misura 57.</p> <p>[omissis]</p>		<p>Per i seguenti KPI inseriti all'interno dello sheet "dati tecnici e traffico" si specifica che:</p> <ul style="list-style-type: none">- Treni-km per servizi marittimi. Non esiste un riferimento alle macrodirettrici, salvo attribuirlo convenzionalmente (alla Tirrenica Sud)- Tonnellate-km per servizi marittimi. Non esiste un riferimento alle macrodirettrici, salvo attribuirlo convenzionalmente (alla Tirrenica Sud)- Pedaggio da servizi marittimi. Non esiste un riferimento alle macrodirettrici, salvo attribuirlo convenzionalmente (alla Tirrenica Sud)- FTE - IFN.PMda Si propone di calcolare l'indice in oggetto come rapporto tra costo del lavoro e costo medio unitario- FTE - IFN.PMda 909 Si propone di calcolare l'indice in oggetto come rapporto tra costo del lavoro e costo medio unitario- FTE totali azienda. Si propone di calcolare l'indice in oggetto come rapporto tra costo del lavoro e costo medio unitario- FTE - IFN.Extra-PMda: Si propone di calcolare l'indice in oggetto come rapporto tra costo del lavoro e costo medio unitario
--------------------	--	--	---