

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.

Relazione Illustrativa.

ART

SOMMARIO DEL DOCUMENTO

SOMMARIO DEL DOCUMENTO	2
INDICE DELLE FIGURE.....	3
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI.....	3
1. PREMESSA	4
1.1 Finalità.....	4
2. STRUTTURA DEL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE	5
3. CONTENUTI DEL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE	6
3.1 Aspetti generali.....	6
3.1.1 Principi e criteri di imposizione dei Canoni	6
3.2 Infrastruttura ferroviaria nazionale – Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA)	8
3.2.1 Aspetti generali della regolazione	8
3.2.2 Costing del PMdA	17
3.2.3 Pricing del PMdA	24
3.3 Infrastruttura ferroviaria nazionale – Altri servizi.....	38
3.3.1 Aspetti generali della regolazione	38
3.3.2 Costing	41
3.3.3 Pricing	42
3.4 Infrastruttura ferroviaria regionale interconnessa	44
3.4.1 Aspetti generali della regolazione	44
3.4.2 Costing del PMdA	44
3.4.3 Pricing del PMdA	45
3.4.4 Altri servizi.....	45
3.5 Contabilità regolatoria	46
3.5.1 Aspetti generali	46
3.5.2 Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale	46
3.5.3 Operatori di impianto diversi dal Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale	48
3.5.4 Gestore dell’infrastruttura ferroviaria regionale.....	49
3.6 Annessi.....	49
3.6.1 Format di Piano Finanziario regolatorio	49
3.6.2 Schemi contabili	50
4. QUADRO SINOTTICO DELLE VARIAZIONI ALLA DELIBERA N. 96/2015	52
5. QUADRO DELLE DISPOSIZIONI REGOLATORIE DA ABROGARE	59

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Struttura dei costi remunerati con i canoni (Fonte: istruttoria delibera ART n. 96/2015)	24
Figura 2 - Schema di raccordo fra componenti di costo e di pedaggio (Fonte: istruttoria delibera ART n. 96/2015)	25
Figura 3 - Componenti tariffarie del PMdA (Fonte: delibera ART n. 96/2015)	26

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ART	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>	CdP	<i>Contratto di programma</i>
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>	CdS	<i>Contratto di servizio</i>
MEF	<i>Ministero dell'economia e delle finanze</i>		
GI	<i>Gestore dell'infrastruttura</i>		
IF	<i>Imprese ferroviarie</i>		
RFI	<i>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i>		
PMdA	<i>Pacchetto Minimo di Accesso</i>		
OSP	<i>Obblighi di servizio pubblico</i>		
PIR	<i>Prospetto informativo della rete</i>		
WACC	<i>Costo medio ponderato del capitale investito (Weighted Average Cost of Capital)</i>		
ETCS	<i>European Train Control System</i>		
ORR	<i>Office of Rail and Road</i>		

1. PREMESSA

1.1 Finalità

- 1 I canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie costituiscono uno dei parametri fondamentali, assieme alle regole che disciplinano l'allocazione della capacità sulla rete, che definiscono il regime di accesso alla rete ferroviaria nazionale, nelle sue diverse articolazioni e segmentazioni, data la sua natura di *essential facility*/infrastruttura essenziale per il sistema dei trasporti ferroviari nel suo insieme. In conformità ai principi di equità e non discriminazione declinati nel decreto istitutivo dell'ART, art. 37, comma 2, lettere a) e b), e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori, l'Autorità ha adottato la delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 recante *"Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria"*.
- 2 Tale delibera è altresì coerente con quanto previsto dalla direttiva 2012/34/UE, cosiddetta direttiva *Recast*, e dal decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, che l'ha recepita nell'ordinamento nazionale. L'art. 17, comma 1 del d.lgs. 112 del 2015 prevede, infatti, che *«l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13»*.
- 3 Inoltre, a seguito della ricomprensione, nell'ambito di applicazione del citato d.lgs. 112/2015, delle reti ferroviarie regionali interconnesse all'infrastruttura ferroviaria nazionale - individuate dal Ministero per le Infrastrutture e la mobilità sostenibili con proprio decreto del 5 agosto 2016 - i principi e criteri definiti con la delibera n. 96/2015 sono stati progressivamente applicati, previa apposita semplificazione e adattamento, anche a dette reti, per disciplinare la definizione dei rispettivi sistemi di pedaggio d'accesso alle reti e di tariffazione dei servizi correlati, e delineare un percorso di accompagnamento progressivo dei gestori di tali infrastrutture verso l'attuazione proporzionata, sinergica ed armonizzata del quadro regolatorio già definito per l'infrastruttura ferroviaria nazionale ed il corretto esercizio delle cosiddette *"funzioni essenziali"* degli stessi gestori, come definite dal d.lgs. 112/2015.
- 4 In considerazione della conclusione del primo periodo tariffario (2016-2021) di applicazione, da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la citata delibera n. 96/2015, nonché alla luce di quanto stabilito
 - a) con la delibera n. 114/2021 del 5 agosto 2021, con riguardo alla proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) di sistema tariffario per il periodo 2022-2026;
 - b) con la delibera n. 43/2022 del 23 marzo 2022, con riferimento al differimento di un ulteriore anno della presentazione da parte di RFI delle proposte tariffarie relative al PMdA ed ai servizi extra PMdA,

risulta opportuno, sulla base della esperienza acquisita in fase di prima applicazione, e ferma restando la stabilità del quadro regolatorio, apportare alcuni aggiornamenti agli indicati criteri, al fine di preservarne l'efficacia operativa alla luce delle evoluzioni del quadro di contesto nel frattempo intervenute.

Analogamente, risulta opportuno aggiornare i criteri per la determinazione dei corrispettivi da parte degli operatori degli impianti di servizio, anche diversi dal gestore dell'infrastruttura.

2. STRUTTURA DEL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE

- 1 Il documento di consultazione (di seguito: Documento), denominato *“Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con delibera n. 96/2015 ed estensione degli stessi alle reti regionali interconnesse”* rappresenta lo schema di atto di regolazione da sottoporre a consultazione, ed è costituito da 64 Misure, ricomprese in 5 Titoli e 13 Capi, aventi a oggetto, rispettivamente:
 - a) gli **aspetti generali** della regolazione (Titolo 1 – Capo 1);
 - b) il **Pacchetto Minimo di Accesso** (di seguito: PMdA) all’**infrastruttura ferroviaria nazionale** (Titolo 2), la cui trattazione è ripartita con riguardo, rispettivamente, a:
 - i) aspetti generali (Capo 1),
 - ii) *costing* (Capo 2),
 - iii) *pricing* (Capo 3);
 - c) gli **altri servizi, diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso** (di seguito: servizi extra-PMdA) offerti sull’**infrastruttura ferroviaria nazionale** (Titolo 3), la cui trattazione è ripartita con riguardo, rispettivamente, a:
 - i) aspetti generali (Capo 1),
 - ii) *costing* (Capo 2),
 - iii) *pricing* (Capo 3);
 - d) le **infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse** (di seguito: reti regionali) e le relative specificità regolatorie in riferimento all’estensione all’ambito di tali reti dei principi e criteri per la determinazione di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria nazionale (Titolo 4), la cui trattazione è ripartita con riguardo, rispettivamente, a:
 - i) aspetti generali (Capo 1),
 - ii) PMdA (Capo 2),
 - iii) servizi extra-PMdA (Capo 3);
 - e) l’adeguamento dei criteri di **separazione contabile e contabilità regolatoria** (Titolo 5), con riferimento:
 - i) al gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale (Capo 1),
 - ii) agli operatori di impianto di servizio (Capo 2),
 - iii) ai gestori delle reti regionali (Capo 3).
- 2 Il documento consta inoltre di 6 annessi, correlati ad aspetti procedurali, metodologici e operativi trattati all’interno dell’Atto di regolazione.

3. CONTENUTI DEL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE

3.1 Aspetti generali

3.1.1 Principi e criteri di imposizione dei Canoni

3.1.1.1. Generalità

- 1 Il **Titolo 1** del Documento contiene le misure regolatorie che afferiscono agli aspetti generali della regolazione. Analogamente a quanto previsto nell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 (di seguito: Allegato 1), tale sezione comprende un **unico Capo** (Principi e criteri di imposizione dei Canoni) composto da tre misure, afferenti rispettivamente a: oggetto della regolazione; modello regolatorio; periodo tariffario.

3.1.1.2. Misura 1 (Oggetto della regolazione)

- 1 Rispetto a quanto contenuto nell'Allegato 1, la **Misura 1** è stata integrata nel Documento, includendo nel perimetro della regolazione anche il canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria afferente alle reti ferroviarie regionali interconnesse, di cui all'articolo 1, comma 4, del d.lgs. 112/2015, nonché i canoni e i corrispettivi per l'accesso agli impianti di servizio e per la fruizione dei servizi ferroviari afferenti a tali reti. Le nuove misure specifiche riguardanti detta estensione del perimetro della regolazione sono state introdotte nel Titolo 4 del Documento, a cui si rimanda per una più approfondita illustrazione.
- 2 Nella stessa misura, sono state adottate alcune precisazioni testuali con riferimento ai canoni e ai corrispettivi per l'accesso agli impianti di servizio e per la fruizione dei servizi ferroviari afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, non ricompresi nel PMdA, facendo specifico riferimento, oltre al vigente d.lgs. 112/2015, al regolamento (UE) 2017/2177, entrato in vigore in data successiva all'approvazione della delibera n. 96/2015.

3.1.1.3. Misura 2 (Modello regolatorio)

- 1 La **Misura 2** ha subito alcune marginali variazioni nel Documento, finalizzate ad una più puntuale applicazione della disciplina ivi descritta: si è infatti precisato: (i) alla lettera d), che la segmentazione della domanda e dell'offerta riguarda il PMdA; (ii) che le procedure di verifica della corretta applicazione del pedaggio e dei corrispettivi riguardano il GI dell'infrastruttura nazionale, i GI delle infrastrutture regionali interconnesse e gli operatori di impianto per i quali ricorrano i presupposti.

3.1.1.4. Misura 3 (Periodo tariffario)

- 1 Nella **Misura 3**, il Documento contiene alcune innovazioni rispetto al quadro regolatorio vigente, di seguito illustrate.
- 2 L'obiettivo di definire un sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale di durata pluriennale, già adottato con la delibera n. 96/2015, è motivato dal fatto che i soggetti titolari a richiedere la capacità, ed in particolare le imprese ferroviarie, necessitano di un quadro economico e regolatorio quanto più possibile noto e prevedibile per la pianificazione ottimale delle rispettive attività industriali. Anche dal lato del GI, emerge la necessità, posti i consistenti investimenti sia nello sviluppo della rete che nella sua manutenzione, di avere un quadro quanto più certo possibile sulle coperture economico-finanziarie. Con specifico riferimento ai ricavi da traffico, ciò comporta la necessità della definizione di un sistema di pedaggio che si estenda su un orizzonte temporale adeguato, dispiegantesi (almeno) nel medio periodo.
- 3 Il Modello di regolazione definito dall'ART ha quindi previsto una durata di cinque anni del periodo regolatorio, stabilendo che la dinamica tariffaria venga calcolata a partire dai costi all'Anno base – ossia all'esercizio contabile

di cui si assumono i dati del bilancio – ed elaborata nel corso dell'Anno Ponte, che si interpone tra l'Anno base medesimo ed il primo anno del periodo tariffario.

- 4 Occorre a tale proposito evidenziare come, negli ultimi anni del primo periodo regolatorio, anche a seguito dell'emergenza pandemica verificatasi e della conseguente difficoltà a formulare previsioni consistenti su molti degli elementi fondanti del sistema di pedaggio, il Modello di regolazione varato nel 2015 abbia consentito di assicurare la continuità operativa del GI e la stabilizzazione del mercato attraverso un concertato sistema di proroghe del sistema tariffario in vigore nel 2021. Non si può tuttavia escludere che, con riferimento al prossimo periodo tariffario, l'Anno base possa verosimilmente risultare inciso dagli effetti della dichiarazione di emergenza sanitaria che ha condizionato, sino al 2021, le dinamiche di mercato in termini di volumi di traffico e livello dei costi da prendere a riferimento per la costruzione tariffaria, rispetto alla gestione ordinaria prevedibile per il nuovo periodo regolatorio.
- 5 In conseguenza dell'emergenza sanitaria e delle misure di *lockdown*, i volumi di traffico afferenti al trasporto ferroviario sulla rete nazionale hanno infatti fatto registrare una rilevante flessione nel periodo fra l'inizio di marzo e l'inizio di maggio 2020 (fino ad oltre -70% rispetto al 2019), seguito da un graduale recupero nel periodo successivo, anche se ancora incerto permane lo scenario evolutivo per il perdurare della crisi innescata a febbraio 2022 dal conflitto generato dalla Russia contro l'Ucraina.
- 6 Anche alla luce delle interlocuzioni con il GI dell'infrastruttura ferroviaria nazionale propedeutiche all'adozione della citata delibera n. 43/2022:
 - a) il protrarsi degli effetti connessi alla situazione pandemica ha comportato la traslazione al 2025 delle stime di recupero della domanda passeggeri, inizialmente previsto al 2023. Ciò in ragione, tanto del permanere dei fattori di contrazione congiunturali (contrazione dell'economia e della domanda turistica) e strutturali (incremento del ricorso allo *smart working*, alle teleconferenze, etc.), quanto della preferenza in favore dell'auto privata da parte di passeggeri che prima della pandemia usufruivano abitualmente del trasporto pubblico, come emerso anche da specifiche indagini effettuate dall'Autorità;
 - b) continua a permanere un significativo grado di incertezza relativamente alla stima dei volumi di traffico, anche dovuto all'impossibilità di prevedere se le misure di sostegno alle imprese ferroviarie tramite il finanziamento di sconti al pedaggio verranno o meno confermate dallo Stato.
- 7 E' apparso pertanto opportuno valutare la previsione della possibilità di rettifiche dei volumi di traffico di riferimento all'Anno Base e dei valori di costo che emergono dalla contabilità regolatoria allo stesso Anno base, qualora, per circostanze eccezionali riconducibili ad una dichiarazione di stato d'emergenza, adeguatamente motivate e attestate da atti delle Autorità competenti, detta annualità non dovesse risultare rappresentativa della gestione ordinaria, ai fini dell'elaborazione del nuovo sistema tariffario.

3.2 Infrastruttura ferroviaria nazionale – Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA)

3.2.1 Aspetti generali della regolazione

3.2.1.1. Generalità

- 1 Il **Titolo 2** del Documento contiene le misure regolatorie applicabili al canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (servizi del c.d. "*Pacchetto Minimo di Accesso*" o PMdA, come definito dall'articolo 13, comma 1, del d.lgs. 112/2015). Analogamente a quanto previsto nell'Allegato 1, tale sezione comprende tre Capi, afferenti rispettivamente: agli Aspetti generali (**Capo 1**), alle questioni relative al *Costing*, ossia alla determinazione del livello dei costi ammissibili per il recupero tariffario (**Capo 2**), alle problematiche del *Pricing*, ossia della determinazione del livello tariffario specifico da applicare alle diverse categorie di servizi che accedono all'infrastruttura (**Capo 3**);

3.2.1.2. Misura 4 (Procedimento di verifica della conformità dei canoni ai principi e criteri dell'Autorità)

- 1 Con la **Misura 4**, il Modello regolatorio definisce il procedimento con il quale – in base alle specifiche attribuzioni assegnate dall'articolo 37, comma 2, lettere b) e c) e comma 3, lettera b), del d.l. 201/2011 e ai sensi del d.lgs. 112/2015 – l'Autorità provvede alla verifica della conformità del Sistema tariffario definito dal GI rispetto ai principi da essa stabiliti.
- 2 A tale riguardo, il Modello di regolazione prevede una serie di adempimenti di natura amministrativa a carico del GI, le cui modalità e i cui termini sono funzionali all'esercizio delle prerogative dell'Autorità nelle sue funzioni di organismo di regolazione.
- 3 Per tenere conto del contesto normativo/regolatorio di riferimento, all'atto dell'approvazione della delibera n. 96/2015 (novembre 2015), alle Misure 58 e 59 dell'Allegato 1 era stata introdotta una disciplina transitoria riguardante il primo periodo tariffario di applicazione dei criteri definiti dall'Autorità (2016-2021). Le tempistiche invece previste a regime dal Modello di regolazione vigente (Misura 4 dello stesso Allegato 1) per l'elaborazione da parte del GI della proposta tariffaria e la sua successiva verifica da parte dell'Autorità, con riferimento ai periodi regolatori successivi, presentavano le seguenti peculiarità rispetto alle scadenze annualmente previste per l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR):
 - a) la trasmissione all'ART della proposta tariffaria doveva essere effettuata entro fine maggio dell'anno ponte, mentre la pubblicazione della prima bozza del PIR, che contiene le informazioni sulle condizioni di accesso alla infrastruttura, era prevista entro fine giugno di ogni anno;
 - b) la verifica di conformità delle tariffe al modello doveva essere condotta da ART entro metà settembre dell'anno ponte, mentre le indicazioni/prescrizioni sul PIR sono rilasciate, per prassi consolidata, entro la fine di novembre del secondo anno precedente a quello cui il PIR si riferisce, in modo da assicurarne il recepimento in tempo utile per la pubblicazione finale del PIR stesso entro la seconda settimana di dicembre dello stesso anno.
- 4 Alla luce dell'esperienza applicativa, è risultato quindi opportuno, nella ridefinizione della Misura 4 riportata nel Documento, valutare una parziale revisione dei termini relativi al procedimento afferente alla verifica di conformità al modello regolatorio della proposta tariffaria di RFI, differendo al 30 giugno dell'anno ponte la scadenza per la trasmissione da parte del GI del sistema tariffario e, al più tardi, al 30 novembre dello stesso anno la scadenza per la verifica di conformità da parte di ART. Tale modifica allinea i termini indicati a quelli previsti per la procedura annuale di adeguamento del PIR, ed assicura la disponibilità della contabilità regolatoria certificata relativa all'Anno base, in coerenza con i termini per l'approvazione del bilancio di esercizio del GI.
- 5 Al tempo stesso, è parso utile introdurre l'obbligo, per il GI, di pubblicare, contestualmente alla prima bozza del PIR, le modifiche agli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni, tenuto conto di quanto previsto all'articolo 18, comma 14, del d.lgs. 112/2015, includendovi le previsioni di traffico per l'intero periodo tariffario,

anche a beneficio degli altri operatori di impianto, che potranno usufruirne per stimare la domanda dell'accesso delle imprese ferroviarie ai propri impianti e della fruizione dei servizi diversi dal PMdA.

- 6 Quanto alla documentazione che il GI è tenuto a presentare all'Autorità a supporto del sistema tariffario, si è ritenuto innanzi tutto opportuno prevedere che, al suo interno, sia adeguatamente evidenziata la coerenza delle scelte adottate nel modello tariffario con i contenuti del Piano Commerciale.

È infatti ben noto che tale strumento di programmazione del GI costituisce il prodotto di sintesi, rivolto al mercato, di un complesso processo decisionale, che:

- si svolge a partire dalle linee di indirizzo individuate nel documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, dalle necessità evolutive e gestionali del GI stesso (tra cui l'ottimizzazione dei costi), nonché dalle necessità rilevate annualmente dal mercato anche nell'ambito del Tavolo tecnico di ascolto per lo sviluppo dell'infrastruttura previsto dall'articolo 11 quinquies del d.lgs. 112/2015 e dal paragrafo 2.6 del Prospetto Informativo della Rete;
- si concretizza nei Contratti di Programma tra lo Stato e il GI, strumenti attraverso i quali sono disciplinate, secondo le previsioni dell'art. 15 del d.lgs. 112/2015, le modalità di finanziamento dello Stato per i nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e il rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, nonché per la manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura.

Pertanto, come già evidenziato in più occasioni al GI¹, nella visione dell'Autorità il Piano Commerciale dovrebbe avere contenuti di spettro tematico tale da investire non solo lo sviluppo, ma anche la natura e fornitura dell'infrastruttura ferroviaria nazionale assentita in concessione al GI – e quindi le condizioni tecniche, anche con riferimento all'implementazione di nuove tecnologie, ed economiche per l'accesso – nonché le correlazioni con i criteri per l'allocazione e l'utilizzo della capacità riportati nel Prospetto Informativo della Rete.

Conseguentemente, si ritiene che i contenuti del Piano dovrebbero riflettersi anche sulla quantificazione delle componenti economiche da porre a carico dei soggetti fruitori dell'infrastruttura ferroviaria.

- 7 Si è infine ritenuto opportuno valutare una razionalizzazione della citata documentazione a supporto del sistema tariffario, tenendo conto della documentazione da includere nel fascicolo di contabilità regolatoria (vedi *infra*, Titolo 5), anche in riferimento al Registro dei beni di cui all'articolo 15, comma 8, del d.lgs. 112/2015.

- 8 In particolare, si è valutata:

- a) la predisposizione di un *format* di piano finanziario regolatorio predefinito da ART per la costruzione tariffaria (vedi *infra*, Annesso 1);
- b) la trasmissione, a cura del GI, di:
 - i) un piano economico-finanziario previsionale relativo al periodo regolatorio – elaborato *ex ante* per l'intero periodo regolatorio sullo stesso *format* previsto per il quadro di sintesi della contabilità regolatoria – finalizzato a dimostrare la sussistenza dell'equilibrio economico del GI;
 - ii) adeguate informazioni sulle *performance* di efficientamento del GI, sia in riferimento alla rendicontazione degli obiettivi conseguiti nel periodo che si conclude, sia con riguardo alle attività che si intendono svolgere, nel nuovo periodo regolatorio, ai fini di conseguire gli obiettivi di efficientamento prescritti;
- c) l'integrazione della documentazione richiesta:
 - i) in caso di opzione per il calcolo dei costi diretti con modelli econometrici e/o ingegneristici (vedi *infra*, Misura 7), con le informazioni necessarie per l'esercizio delle funzioni dell'Autorità al riguardo;
 - ii) con la documentazione riguardante l'analisi di sostenibilità delle tariffe per i segmenti di mercato (vedi *infra*, Misura 31), integrata, a partire dal secondo periodo tariffario di applicazione delle Misure poste in consultazione, da un'analisi di impatto delle tariffe, anche in un'ottica di evoluzione nel tempo;

¹ Rilevano, in particolare, le note prot. 15599/2019 del 2 dicembre 2019 e prot. 12911/2022 del 13 maggio 2022

- d) la razionalizzazione e semplificazione del modello di simulazione degli impatti del sistema tariffario sulle imprese ferroviarie, di cui alla Misura 32 dell'Allegato 1, in conseguenza della circostanza che si è provveduto a implementare nel Modello di regolazione, con apposite definizioni di dettaglio da parte dell'Autorità nelle misure di regolazione relative a *Costing* e *Pricing*, le relative specifiche tecniche (che, si ricorda, nella regolazione vigente, venivano invece proposte dal GI alcuni mesi prima della presentazione della proposta tariffaria relativa ad ogni periodo regolatorio e sottoposte alla preventiva approvazione dell'Autorità).

3.2.1.3. Misure 5 (Ambito di applicazione) e 6 (Principio di correlazione ai costi)

- 1 La **Misura 5** e la **Misura 6** contenute nel Documento si presentano sostanzialmente invariate rispetto alle analoghe Misure definite nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo.
- 2 In particolare, alla Misura 6 sono state introdotte precisazioni in merito alla definizione delle seguenti componenti:
 - a) mancati introiti correlati all'applicazione delle eventuali riduzioni ai canoni dei servizi svolti all'interno di specifiche Regioni o Province autonome, in relazione a speciali disposizioni normative, per tenere conto degli eventuali oneri assunti dagli Enti Territoriali per il miglioramento dell'infrastruttura. Rilevano, al riguardo, le decisioni assunte dal Consiglio, nel corso della seduta del 5 aprile 2018, con riferimento ad una specifica segnalazione della Provincia Autonoma di Trento².
 - b) eccedenza relativa alle altre attività commerciali del GI non ancillari rispetto all'infrastruttura ferroviaria, come assunto dal Consiglio nel corso della seduta del 23 marzo 2016, in cui sono state approvate, con decisione assunta a verbale, le specifiche funzionali del modello di simulazione presentate al riguardo da RFI in applicazione della Misura 32 approvata con delibera n. 96/2015³.

3.2.1.4. Misura 7 (Modello regolatorio: *Costi diretti*)

- 1 Il Modello di regolazione predisposto dall'Autorità con la delibera n. 96/2015 si inserisce tra l'altro, come evidenziato dal relativo provvedimento di approvazione, nel quadro normativo emergente dal recepimento della direttiva 2012/34/UE a livello nazionale con il d.lgs. 112/2015, nonché dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 della Commissione del 12 giugno 2015, relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.
- 2 Con specifico riferimento ai servizi rientranti nel PMdA, l'impianto regolatorio aderisce al modello di tariffazione di matrice comunitaria, che separa in due componenti il pedaggio ferroviario: la prima componente destinata a coprire il «costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario» (art. 31(3) direttiva Recast e art. 17, co. 4, d.lgs. 112/2015) e una seconda, «ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura», applicando, se il mercato lo consente, «coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario» (art. 32(1), direttiva Recast).
- 3 Con riferimento al calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario di cui al regolamento (UE) 2015/909, si registra che, già nel corso del 2019, decorso il periodo transitorio quadriennale previsto al riguardo dall'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva Recast, nonché dalla Misura 59 dell'Allegato 1, RFI ha formalmente comunicato all'ART l'intenzione di procedere all'elaborazione di un modello per il calcolo dei costi diretti *“composto*

² Nel caso in questione, infatti, i contributi erogati dall'Ente territoriale per il finanziamento degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria hanno trovato collocazione tra le *“Entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche”* contabilizzate dal gestore nella costruzione tariffaria; conseguentemente, tali risorse non sono entrate a far parte del montante dei ricavi da pedaggio necessario per garantire a RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, l'equilibrio economico. La circostanza ha rappresentato un insormontabile ostacolo all'applicazione della sub-componente C4 del canone e della stessa si è dovuto, quindi, tenere adeguatamente conto per la predisposizione delle misure contenute nel Documento.

³ All'interno di dette specifiche, il GI ha definito il sub-modello per la dimostrazione dell'applicazione dei criteri di costruzione dell'*efficient total cost* e dei *costi diretti* a partire dalla contabilità regolatoria all'anno base, nel rispetto delle misure di cui ai Capi II e III dell'Allegato 1, prevedendovi, quanto al criterio di quantificazione delle eccedenze da altre attività commerciali, la detrazione dai costi operativi del 50% del margine netto pertinente a tali attività, per l'individuazione dell'eventuale quota residua a valle della determinazione del ragionevole profitto.

da due moduli, uno ingegneristico e uno econometrico, o da un modello combinato dei due"⁴. Risulta pertanto un fatto acquisito che il GI dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nell'ambito della proposta tariffaria relativa al prossimo periodo regolatorio, si avvarrà, per il calcolo dei costi diretti, di modelli estimativi econometrici o di ingegneria dei costi.

- 4 In esito all'attività istruttoria svolta dall'Autorità con riguardo a tale circostanza, ricorre quindi la necessità di procedere, previa consultazione, ad un adeguamento del *framework* regolatorio vigente – ossia, nello specifico, della **Misura 7** dell'Allegato 1 – per assicurarne la complessiva coerenza.
- 5 Per maggiore chiarezza espositiva, la Misura è stata ripartita in quattro distinti paragrafi, afferenti rispettivamente:
 - a) **(7.1)** alla disciplina generale, che resta sostanzialmente invariata, prevedendo il calcolo dei *Costi Diretti* come differenza tra, da un lato, i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e, dall'altro, i costi non ammissibili di cui all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909;
 - b) **(7.2)** alle condizioni per l'esercizio dell'opzione per modelli econometrici o di ingegneria dei costi;
 - c) **(7.3)** alle modalità operative per il calcolo dei *Costi Diretti* effettuato utilizzando la richiamata opzione;
 - d) **(7.4)** ai conseguenti obblighi documentali per il GI.
- 6 In particolare, si è ritenuto di ancorare le prerogative dell'Autorità in materia alle previsioni del citato Regolamento (UE) 2015/909, il cui articolo 6 esplicita che l'opzione per il calcolo mediante modelli econometrici o di ingegneria dei costi debba essere condizionata al sussistere della circostanza che il GI possa dimostrare all'Autorità che:
 - a) i costi unitari diretti includono solo i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario;
 - b) in particolare, i costi unitari diretti non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4 del medesimo regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.

A tali condizioni si aggiunge la circostanza che lo stesso Regolamento, al Considerando 13, afferma che i modelli econometrici o di ingegneria dei costi utilizzati devono essere basati sulle migliori pratiche internazionali in materia di calcolo dei costi marginali dell'uso dell'infrastruttura.
- 7 Inoltre, è apparso opportuno vincolare il GI alle previsioni, contenute nello stesso articolo 6 del Regolamento, circa il calcolo, ai fini di un confronto, dei costi unitari diretti secondo la disciplina generale descritta nel paragrafo 7.1.
- 8 Conseguentemente, si è ritenuto di riservare all'Autorità la facoltà, in caso di esito negativo delle verifiche, di imporre al GI i correttivi ritenuti necessari, tra cui anche, in caso estremo, la prescrizione di disporre il calcolo dei Costi diretti con le modalità di cui al medesimo paragrafo 7.1.
- 9 Nell'ottica di assicurare, anche nel caso di esercizio della citata opzione, un adeguato livello di correlazione tra gli *output* dei modelli e gli effettivi costi sottostanti – come risultanti dalla contabilità regolatoria – nel paragrafo 7.2 sono state previste specifiche modalità operative cui il GI è tenuto ad attenersi nelle attività di modellazione, tra le quali la più rilevante è costituita dall'obbligo di effettuare la verifica di cui all'articolo 5, paragrafo 1, secondo periodo, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, in relazione all'esistenza di significative differenze dei valori e dei parametri di cui al paragrafo 2 del medesimo articolo per diverse parti della sua rete, considerando, a tal fine, almeno le classi o sottoclassi di tipologia di rete di cui alla Misura 25 del Documento, sulle quali avviene il reale instradamento dei treni. Si ritiene, infatti, che un'adeguata rappresentazione della variabilità dei costi fra le diverse parti della rete possa consentire di rendere più efficace e consapevole, nonché trasparente, l'implementazione, da

⁴ Con lettera assunta al prot. ART 7282/2019 del 2 luglio 2019, RFI ha comunicato l'intenzione di "procedere all'elaborazione di un modello per il calcolo dei costi diretti composto da due moduli, uno ingegneristico e uno econometrico o da un modello combinato dei due, sia per determinare l'ammontare complessivo di tale voce di costo, sia per prevederne un'evoluzione correlata al variare dei volumi di produzione sull'intera infrastruttura o su parti di essa. Dall'approccio econometrico ("top-down") verranno ricercate le correlazioni statistiche tra dati storici di costo e appositi driver di costo (traffico, caratteristiche infrastruttura, qualità infrastruttura, etc.) mentre nell'approccio ingegneristico ("bottom-up") saranno individuati indici di danno in funzione delle sollecitazioni determinate dal veicolo sull'infrastruttura, per ogni indice sarà individuato l'ammontare di manutenzione richiesta (es. relazione tra ore aggiuntive di manutenzione occorrenti per un treno aggiuntivo); verrà infine applicato un costo unitario a ogni attività effettuata sull'infrastruttura." Tale iniziativa rientra tra le facoltà in capo al gestore dell'infrastruttura. A questa comunicazione sono seguite varie interlocuzioni tra l'ART e RFI finché, con lettera assunta al prot. ART 649/2022 del 18 gennaio 2022, RFI ha presentato una "Proposta di revisione tariffaria sulla base di un modello econometrico e ingegneristico per il calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario".

parte del GI, del criterio di solidarietà di rete, evocato dalla stessa Misura 25 del Modello di regolazione ed applicato dal GI stesso attraverso le proprie scelte di *Pricing*.

- 10 Sempre nell'ottica della correlazione ai costi effettivi, al paragrafo 7.3 è stato imposto al GI di:
- a) adottare metodologie che consentano di determinare un livello unitario medio dei *Costi Diretti* all'anno base, da utilizzare ai fini della dinamica tariffaria;
 - b) utilizzare serie storiche di dati con un periodo di riferimento temporale di almeno 5 anni e con inclusione dell'Anno base. Su tale aspetto, in via transitoria per il primo periodo tariffario di applicazione delle Misure, si è ritenuto di far coincidere tale periodo con gli anni dal 2014 al 2019, anche tenuto conto delle distorsioni conseguenti all'emergenza epidemiologica per le annualità 2020 e 2021 sui livelli dei costi e del traffico;
 - c) assicurare la piena riconciliazione – almeno a partire dal secondo periodo tariffario di applicazione delle Misure contenute nel Documento – fra i valori annuali relativi ai dati economici utilizzati nei modelli e il valore dei *Costi Diretti* complessivi di cui ai nuovi schemi di contabilità regolatoria, di cui si imporrà l'adozione a partire dall'esercizio 2022;
 - d) verificare in ogni caso la significatività di variabili correlate a parametri dell'infrastruttura o della traccia oraria ritenute principali dall'Autorità ai fini della differenziazione dei *Costi diretti*, ossia:
 - i) raggi di curvatura;
 - ii) pendenze delle livellette;
 - iii) numero di fermate dei treni;
 - e) assicurare che il GI, sulla base delle migliori pratiche internazionali in materia, adotti i metodi e i modelli più idonei a stimare con la dovuta efficacia, a seconda dei casi, le differenti tipologie di costo che concorrono alla determinazione dei Costi diretti.
- 11 Il paragrafo 7.4, in conclusione, definisce specifici obblighi documentali a carico del GI per consentire agli Uffici dell'Autorità di esercitare le proprie prerogative in relazione alle verifiche sopra richiamate.

3.2.1.5. Misura 8 (Modello Regolatorio: tariffa media unitaria)

- 1 Per una migliore fruizione dei contenuti rispetto alla delibera n. 96/2015, nel Documento anche la **Misura 8** è stata ripartita in due distinti paragrafi, espungendo inoltre la parte riferibile al calcolo dei costi unitari diretti mediante modelli econometrici o ingegneristici dei costi, più adeguatamente trattata nella Misura 7 (vedi *supra*).
- a) Il primo paragrafo (**8.1**), precisa meglio, rispetto alla disciplina vigente, la relazione fra *Costi Diretti* e tariffa media unitaria di riferimento, tenendo conto di quanto previsto alla richiamata Misura 7 con riferimento alla differenziazione del costo fra le diverse parti della rete.
 - b) Il secondo paragrafo (**8.2**) tratta invece con maggiore dettaglio, rispetto al modello vigente, il tema delle previsioni di traffico.
- 2 Infatti, va ricordato che il Modello di regolazione si basa sulla predeterminazione, per ciascuna annualità che compone il periodo regolatorio: (i) del livello di costi totali pertinenti ed efficienti (i cosiddetti *Efficient Total Cost*), (ii) del livello dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (*Costi diretti*). Una volta individuate le suddette due grandezze economiche, il Modello di regolazione prevede che:
- a) la *tariffa media unitaria di riferimento* coincida con il *Costo Diretto Unitario*, ottenuto dividendo i *Costi Diretti* individuati nella specifica annualità per i volumi di traffico riferibili alla medesima annualità; a tale tariffa si correla la componente A del pedaggio (*Canone Base*);
 - b) la determinazione della componente B del pedaggio, che implementa il meccanismo dei *coefficienti di maggiorazione*, si basi sulla *tariffa base unitaria*, ottenuta attraverso la rettifica della *tariffa media unitaria di riferimento* con un coefficiente di maggiorazione (α), operata in funzione dell'importo dei costi residui (diversi dai *Costi Diretti*) che è necessario considerare per il pieno recupero dell'*Efficient Total Cost*;
 - c) sia la *tariffa media unitaria di riferimento* (A), che la *tariffa base unitaria* (B), vengano declinate secondo i diversi criteri di classificazione precedentemente illustrati.

- 3 Al riguardo, si rileva come l'algoritmo di costruzione tariffaria assicuri, in ogni caso, che moltiplicando le tariffe unitarie relative a ciascuna classe per i rispettivi volumi di traffico attesi, il montante dei ricavi ottenuti consenta sempre il recupero, rispettivamente, dei *Costi diretti* (A) e dei costi residui per la copertura degli *Efficient Total Cost* (B).
- 4 Dall'evidenza delle caratteristiche dell'algoritmo adottato, si può apprezzare la fondamentale importanza delle previsioni di traffico ai fini della costruzione tariffaria.
- 5 Proprio in relazione alla rilevanza di tale questione, la Misura 8 del Modello di regolazione vigente aveva previsto, per la stima dei volumi di traffico:
 - a) una fase di consultazione fra GI e imprese ferroviarie;
 - b) l'approntamento di un modello previsionale della domanda da parte del GI medesimo.

Nell'applicazione pratica, RFI ha effettuato le previsioni di traffico, per il periodo di interesse, a partire dalla capacità di infrastruttura che, al momento della proposta, formava oggetto di Accordi quadro sottoscritti, integrando i volumi ivi inclusi con i piani di sviluppo del traffico acquisiti dalle imprese ferroviarie nell'ambito di una specifica consultazione. In definitiva, la proposta tariffaria si è fondata sui volumi previsionali di traffico dichiarati dalle imprese ferroviarie per l'intero periodo tariffario.

Tale approccio è stato considerato dall'Autorità conforme al Modello di regolazione con la delibera n. 75/2016, a condizione che eventuali scostamenti dei volumi circolati rispetto a quelli previsti fossero tempestivamente comunicati all'Autorità medesima, *"in modo da consentire all'organismo di regolazione l'adozione di eventuali misure correttive, ai fini del mantenimento della conformità di tale sistema tariffario al D.Lgs. 112/2015"*. La circostanza paventata non si è poi verificata, attestando quindi la tenuta del Modello di regolazione per il primo periodo tariffario di applicazione.

- 6 Alla luce di quanto sopra evidenziato, si è ravvisata quindi la necessità di rafforzare il contenuto delle misure regolatorie riferibili ai criteri di elaborazione di tali stime da parte del gestore dell'infrastruttura, al fine di ancorarle ad elementi di pianificazione strategica concreti ed affidabili.

Si è conseguentemente previsto di imporre al GI di dotarsi di modelli previsionali della domanda di trasporto passeggeri e merci, basati sull'analisi degli andamenti delle serie storiche e dei *trend* evolutivi, anche in un'ottica intermodale, dei dati pertinenti corredati 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. Si ritiene peraltro che gli *output* di detti modelli possano essere efficacemente integrati o coordinati con quelli dei modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci di cui alla Misura 31 (vedi *infra*).

- 7 Per assicurare l'esercizio delle verifiche da parte dell'Autorità, gli *output* di tali modelli dovranno essere allegati alla proposta tariffaria di cui al paragrafo 4.3, insieme alle risultanze della consultazione – già prevista dal modello vigente, e che si conferma – 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.

3.2.1.6. Misura 9 (Modello Regolatorio: modulazione tariffaria)

- 1 La **Misura 9** contenuta nel Documento non presenta sostanziali variazioni rispetto all'analoga Misura definita nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo.
- 2 In particolare, si è provveduto ad esplicitare già in questa parte del documento, in sintesi, i principi di modulazione per componenti A e B del canone, più diffusamente trattati nel Capo 3 del Titolo 2 (vedi *infra*).

3.2.1.7. Misura 10 (Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni)

- 1 La **Misura 10** contiene la definizione dei criteri per il calcolo, in via previsionale e nel corso del periodo tariffario, della dinamica temporale delle grandezze correlate alla determinazione delle tariffe da applicare nell'ambito del sistema di imposizione dei canoni. Analogamente a quanto previsto per altre misure, per agevolare la lettura si è ritenuto, nel Documento, di articolare la Misura in sei distinti paragrafi, afferenti rispettivamente:
 - a) **(10.1)** agli aspetti regolatori di carattere generale;
 - b) **(10.2)** alla dinamica dei costi operativi;
 - c) **(10.3)** alla dinamica dei costi di capitale, ossia ammortamenti e remunerazione del capitale investito;
 - d) **(10.4)** ai meccanismi di poste figurative applicabili;
 - e) **(10.5)** all'aggiornamento annuale dei livelli tariffari definiti *ex ante* per l'intero periodo tariffario;
 - f) **(10.6)** ai meccanismi di premi/penalità da prevedersi ai livelli tariffari in correlazione alla qualità del servizio.
- 2 Il meccanismo di costruzione tariffaria, descritto al paragrafo **10.1**, prevede che, con riferimento all'anno base del periodo tariffario – ossia all'ultima annualità precedente al periodo di cui si disponga di un bilancio di esercizio approvato e della conseguente contabilità regolatoria certificata – il costo totale efficiente del GI (*"Efficient total cost"*) sia ricostruito secondo una logica di tipo *"bottom-up"* a partire dalle risultanze della contabilità regolatoria.
- 3 A partire da tale assunto, l'algoritmo tariffario definito dall'Autorità è costruito in modo tale che, *ex ante*, la somma dei ricavi da traffico derivante dall'applicazione, ai volumi di traffico stimati, delle diverse componenti del pedaggio descritte al Capo 3 del Titolo 2 (vedi *infra*), sia sempre corrispondente al totale dei pertinenti ed efficienti costi operativi e di capitale registrati dal GI all'anno base del periodo regolatorio, e proiettati sulle annualità del periodo stesso secondo una precisa dinamica evolutiva annua, distinta per le diverse componenti di costo già illustrate alla Misura 6 del Documento (ossia: costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito).
- 4 In tale ambito, il paragrafo **10.2** descrive la dinamica evolutiva dei costi operativi. Rispetto al modello regolatorio vigente, pur in un contesto di sostanziale continuità, si propongono limitate ma significative innovazioni, finalizzate ad assicurare una migliore correlazione fra i livelli tariffari ed il corrispondente livello dei costi sottostanti. In particolare:
 - a) si è ravvisata l'opportunità di articolare meglio la relativa formula, anche al fine di tenere conto dell'adozione, da parte del GI, di modelli econometrici per il calcolo dei *Costi diretti*. In particolare, si è provveduto a definire in modo più puntuale i *costi variabili* (corrispondenti alla componente *opex* dei costi diretti di cui alla Misura 7) e i *costi fissi* (corrispondenti alla differenza fra la componente *opex* degli *Efficient total cost* di cui alla Misura 6 e i costi variabili medesimi);
 - b) per rispondere adeguatamente all'esistenza dell'opzione di calcolo dei *costi variabili* (ossia dei costi diretti) con modello econometrico, si è prevista l'evoluzione annua del costo variabile unitario anziché di quello complessivo. Per omogeneità, detta disciplina è stata applicata, in termini di notazione, anche ai *costi fissi* (costi netti residui), il cui metodo di calcolo resta tuttavia ancorato al modello vigente;
 - c) per la dinamica dei costi variabili, inoltre, si è assunto che, previa puntuale verifica dell'Autorità, i principali *output* del modello econometrico – ossia l'ammontare del costo medio per unità di traffico e il parametro di elasticità dei costi al variare dei volumi di traffico – concorrano alla costruzione della dinamica tariffaria per la quota eccedente i costi all'Anno base, che restano invece ancorati alle risultanze della contabilità regolatoria; ciò al fine di valorizzare adeguatamente – fatte salve le attività di verifica da parte di ART, sopra richiamate – lo sforzo del GI verso una stima più puntuale della specifica componente di costo in questione. In ogni caso, per rispondere all'esigenza che il canone rispecchi l'equilibrio economico del gestore dell'infrastruttura, così come scaturente dalla contabilità regolatoria, si è ritenuto di prevedere un tetto al livello di costi operativi diretti unitari scaturenti dai modelli econometrici adottati dal GI, imponendo che, qualora l'importo complessivo dei Costi diretti scaturenti dalla contabilità regolatoria all'Anno base risultasse inferiore dell'importo complessivo dei costi diretti emergente dal modello di cui alla Misura 7, lo scostamento fra detti importi non concorra alla costruzione tariffaria;
 - d) la formula contiene inoltre un parametro di premio/penalità (ε_t), già predisposto al fine di tenere conto degli esiti del procedimento in materia di obiettivi di qualità del servizio di cui al paragrafo 10.6 (vedi *infra*);

- e) in analogia a quanto stabilito dall'Autorità per altre modalità di trasporto (aeroportuale, autostradale) si è ritenuto opportuno integrare la formula della dinamica tariffaria, introducendo una specifica componente incrementale correlata all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari, previste e documentate *ex ante* da parte del GI e da sottoporre alla verifica dell'Autorità;
- f) quanto al valore del tasso di efficientamento dei costi operativi, si è previsto il superamento del meccanismo di attribuzione di una percentuale di efficientamento annuo prestabilita con la delibera n. 96/2015 nella misura del 2%, definendo al riguardo una specifica metodologia per la determinazione di due nuovi tassi $X_{(C_v)}$ e $X_{(C_f)}$ – che in sede di prima applicazione potranno assumere anche lo stesso valore – quali valori minimi 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 (a titolo esemplificativo, l'ORR⁵), nonché tenendo in debita considerazione gli obiettivi di efficienza correlati ai Contratti di Programma fra GI e Stato, così da definire incrementi di produttività annui coerenti con gli obiettivi di efficientamento della gestione, nel rispetto del principio di gradualità e progressività nel tempo.

In particolare, per il primo periodo di applicazione del nuovo modello regolatorio, considerando le *performance* di efficientamento raggiunte nel periodo tariffario precedente e le circoscritte esperienze internazionali⁶, per la determinazione del tasso di efficientamento verrà utilizzata una metodologia basata su indicatori di produttività aziendale, anche parziali⁷, definiti come rapporto tra la quantità prodotta (*output*) e i fattori produttivi utilizzati nel processo produttivo (*input*), che possono essere adattati alla realtà del GI e utilizzati per analisi condotte tramite dati di bilancio e di contabilità regolatoria⁸.

Nell'ambito della presentazione della nuova proposta tariffaria, tenuto conto delle *performance* di efficientamento raggiunte nel periodo tariffario precedente e dei nuovi obiettivi definiti dall'Autorità per il successivo periodo regolatorio, si è ritenuto inoltre di richiedere al GI di presentare un piano circa le attività che, nell'ambito della flessibilità ad esso riconosciuta, lo stesso intende svolgere ai fini di conseguire gli obiettivi di recupero di produttività da efficientamento prescritti⁹.

Si è prefigurato inoltre che, a fini ricognitivi e di monitoraggio, il valore a consuntivo, in termini assoluti e percentuali, delle *performance* di efficientamento sia rendicontato anche annualmente dal GI, nell'ambito degli schemi di contabilità regolatoria.

Il valore dell'obiettivo di efficientamento per il primo periodo tariffario verrà quantificato e inserito nel provvedimento finale di regolazione entro il termine di conclusione del procedimento;

- g) è stata introdotta una specifica disciplina per la determinazione di alcuni parametri della costruzione tariffaria, da applicare in caso di esito negativo delle verifiche ART sui modelli econometrici o ingegneristici proposti da RFI, con conseguente prescrizione al GI del calcolo dei *Costi diretti* con le modalità di cui al paragrafo 7.1.

- 5 Il paragrafo **10.3**, afferente ai costi di ammortamento e remunerazione del capitale investito, presenta limitati aggiornamenti finalizzati a meglio precisare la metodologia di determinazione delle singole componenti tariffarie, tenuto conto, tra l'altro, che una parte dei costi di ammortamento può essere assunta fra i *Costi diretti*.

⁵ In particolare, l'ORR determina obiettivi di efficientamento e riduzione dei costi del GI a partire dal 2003, facendo evolvere, nel corso del tempo, la metodologia utilizzata.

⁶ Sul punto, si richiama il paragrafo 3.4 – “Efficiency” del documento di IRG-Rail (2020) dal titolo “Review Of Charging Practices For The Minimum Access Package In Europe November 2020”, disponibile al seguente link: <https://www.irk-rail.eu/download/5/743/IRG-Rail2010-OverviewofChargingPracticesfortheMinimumAccessPackageinEurope.pdf>, p. 77. In particolare, nell'ambito delle esperienze citate, l'esperienza dell'ORR

⁷ Un indicatore di produttività c.d. parziale prevede l'utilizzo di un solo fattore produttivo come *input*.

⁸ A titolo esemplificativo, si richiama la seguente documentazione: OECD, 2001, “Measuring Productivity – OECD Manual; Measurement Of Aggregate And Industry-Level Productivity Growth”.

⁹ A titolo esemplificativo e non esaustivo, nell'ambito delle analisi effettuate dall'ORR circa la verifica delle *performance* di efficientamento del GI, si ritiene opportuno citare le iniziative implementate da quest'ultimo e che hanno contribuito al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento per il periodo temporale di riferimento 2020-2021 (ORR, “Annual efficiency and finance assessment of Network Rail 2020-21”, Figura 2.3). Questo documento è disponibile al seguente link: <https://www.orr.gov.uk/sites/default/files/2021-07/annual-efficiency-and-finance-assessment-of-network-rail-2020-21.pdf>.

- 6 Nel paragrafo **10.4** sono descritte le modalità per l'utilizzo di poste figurative per anticipare o posticipare l'inclusione in tariffa di costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, con l'obiettivo di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria. Al riguardo, occorre evidenziare che il ricorso a detto strumento potrà essere assentito dall'Autorità – oltre che per l'adeguamento della dinamica tariffaria in relazione agli obblighi relativi al c.d. “regime provvisorio” di cui al paragrafo 4.3, punti 3 e 4¹⁰ – soltanto per situazioni di carattere eccezionale e caratterizzate da impatto sui livelli dei canoni ragionevolmente limitato e residuale, che deve esaurirsi in ogni caso nell'ambito del singolo periodo tariffario. Così è avvenuto, del resto, nel corso del periodo regolatorio 2016-2021.

Si ricorda inoltre che, come chiarito nella delibera ART n. 72/2016 in riferimento al periodo transitorio disciplinato dalla misura 58 del modello regolatorio vigente, l'applicazione del meccanismo di poste figurative deve essere intesa conformemente alle precisazioni di seguito esposte:

- a) per i volumi di traffico prodotti durante le annualità i cui costi sono trasferiti ad altre annualità attraverso il meccanismo di poste figurative, la tariffa applicata dal GI alle Imprese Ferroviarie, da assumere quale riferimento per la rilevazione dei relativi componenti economici (positivi o negativi) ai fini civilistici, deve essere quella pertinentemente ridotta dell'ammontare dei costi trasferiti;
 - b) l'eventuale posta figurativa, calcolata secondo le modalità prescritte alla Misura 10, costituisce un parametro tecnico/economico, da utilizzare nell'algoritmo impiegato per la costruzione tariffaria del pedaggio da applicare ai volumi di traffico attinenti alle annualità cui i costi vengono trasferiti, anche con riferimento alla rilevazione dei relativi componenti economici (positivi o negativi) ai fini civilistici.
- 7 Il paragrafo **10.5** include misure di nuova introduzione rispetto al modello regolatorio vigente, che afferiscono all'aggiornamento annuale dei livelli tariffari, prevedendo una specifica procedura, ancorata all'aggiornamento annuale del PIR, in cui i livelli tariffari sono adeguati in esito allo stato di effettivo avanzamento degli investimenti inclusi nel calcolo tariffario sulla base della programmazione effettuata *ex ante*, nonché in relazione all'effettiva entrata in vigore, all'anno precedente a quello in corso, delle sopravvenienze normative e regolamentari previste *ex ante*, oppure di ulteriori sopravvenienze normative e regolamentari, non previste *ex ante*. A tal fine, sono stati definiti precisi obblighi informativi a carico del GI, nei confronti del mercato e dell'Autorità.

Nel merito, infatti, occorre evidenziare che, nel modello di regolazione vigente, la dinamica tariffaria afferente ai costi operativi viene predeterminata a partire dai dati relativi all'Anno base (che nel primo periodo regolatorio era il 2014) e dalle previsioni di traffico, non subendo poi alcuna variazione nel corso del periodo regolatorio. Tale approccio regolatorio si differenzia rispetto a quanto successivamente stabilito dall'Autorità con riferimento ad altre modalità di trasporto (aeroportuale, autostradale), per le quali si applica un monitoraggio annuale dei livelli tariffari praticati dal GI, che prevede:

- a) da un lato, l'aggiornamento del livello incrementale dei costi operativi netti residui, in relazione all'effettiva entrata in vigore, all'anno precedente a quello in corso, di eventuali sopravvenienze normative e regolamentari;
- b) dall'altro, l'aggiornamento dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) al fine di tenere conto della quota di investimenti effettivamente realizzati nei singoli anni di cui si compone il periodo regolatorio, rispetto a quanto programmato.

Con particolare riferimento al livello dei costi da porre a base della costruzione tariffaria di periodo, è parso opportuno considerare, inoltre, l'introduzione di meccanismi idonei a valutare la dinamica dell'inflazione, al momento alimentata da componenti volatili legate anche a fattori geo-politici (riduzione delle forniture di gas dalla Russia, conseguente incremento dei prezzi del gas e del petrolio, trasmissione dei maggiori costi dei prodotti energetici ai prodotti finali). Pertanto, si è previsto che il tasso di inflazione programmato $I_{(t)}$, determinato *ex ante* in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 10.2, sia aggiornato annualmente sulla base dell'ultimo documento disponibile di programmazione economico-finanziaria approvato e pubblicato dal Governo nazionale. Il nuovo tasso si applica esclusivamente alle annualità successive residue del periodo tariffario, per le quali è previsto l'adeguamento tariffario. Ne consegue che l'eventuale aggiornamento del tasso di inflazione programmato da parte

¹⁰ In merito al “regime provvisorio”, vedi Relazione Istruttoria pubblicata con delibera ART n. 96/2015, pagg. 24-29 (https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2014/01/istr_20151113_pubblicazione.pdf)

del governo viene recepito nella dinamica tariffaria anno per anno in seno al periodo tariffario e non genera alcun conguaglio sulle annualità pregresse.

E' stata infine prevista una soglia di sostenibilità del rischio traffico, quantificata nel 10% del volume previsto *ex ante* per almeno uno dei segmenti di mercato di base di cui alla Misura 24, al superamento della quale il GI è tenuto a sottoporre all'Autorità, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR e sulla base di nuove previsioni di traffico, i necessari adeguamenti alla dinamica tariffaria, da applicare per le restanti annualità del periodo tariffario, in modo da contemperare, secondo principi di ragionevolezza, gli obiettivi di equilibrio economico della gestione e di contenimento dei costi per le IF.

La misura, di natura simmetrica, risponde allo scenario di incertezza delle previsioni di traffico relative al periodo di ripresa post-pandemia COVID-19, già registrato nel corso dell'istruttoria relativa alla delibera n. 114/2021, ed è finalizzata a conseguire un duplice obiettivo, sia nel caso di sovrastima che di sottostima delle previsioni *ex ante*: da un lato, si intende infatti salvaguardare l'equilibrio economico della gestione dell'infrastruttura di fronte a ricavi da traffico insufficienti ad assicurare la copertura dei costi di gestione (nel caso di sovrastima), mentre, dall'altro, ci si propone di perseguire il contenimento dei costi per le imprese ferroviarie a fronte di extra-ricavi del GI (in caso di sottostima).

Il valore di soglia posto a +/- 10% risponde a logiche di ragionevolezza e proporzionalità, anche in relazione alla circostanza che, nel corso del 2020 (anno di massimo impatto dell'emergenza sanitaria Covid-19), i volumi a consuntivo hanno fatto registrare una flessione quasi doppia, pari al 18,2% rispetto a quelli previsti *ex ante*, ma ciò è avvenuto in conseguenza di una situazione emergenziale di conclamata gravità ed eccezionalità, che è stata peraltro affrontata con il ricorso ad apposite misure di sostegno di fonte normativa sia a livello nazionale che eurounitario.

- 8 Nel paragrafo 10.6 si è prefigurata la possibilità, per l'Autorità, di introdurre, analogamente a quanto già stabilito in altri settori regolati, un meccanismo di premi/penalità da applicare ai livelli tariffari, basato sulla qualità del servizio reso dal GI. Per l'individuazione degli indicatori dai quali far scaturire il livello di tali premi o penalità, si è ritenuto di prevedere l'avvio di uno specifico procedimento regolatorio, da svolgere secondo quanto disposto nel *"Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse"* approvato con delibera n. 5/2014 del 16 gennaio 2014.

Nell'ambito di tale procedimento si terrà adeguatamente conto dei diversi set di indicatori che già attualmente il GI è tenuto a trasmettere ai diversi soggetti interessati o a pubblicare nell'ambito della propria attività, ivi compresi quelli afferenti ai Contratti di Programma con lo Stato e al Piano Commerciale.

3.2.2 Costing del PMdA

3.2.2.1. Misure 11 (Categorie di costi ed equilibrio economico del GI) e 12 (Periodo temporale di riferimento dei costi)

- 1 La **Misura 11** e la **Misura 12** contenute nel Documento non presentano sostanziali variazioni rispetto alle analoghe Misure definite nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo.

3.2.2.2. Misura 13 (Costi Diretti, ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909)

- 1 La nozione di *Costo diretto* costituisce un elemento di significativa rilevanza nella costruzione tariffaria, soprattutto ove venga esercitata dal GI l'opzione dell'utilizzo, per il relativo calcolo, di strumenti modellistici di tipo econometrico o ingegneristico. Conseguentemente, si è ritenuto di integrare la Misura 13, rispetto al modello regolatorio vigente, definendo in modo più puntuale il perimetro dei costi ammissibili nell'ambito di tale calcolo, in applicazione di quanto previsto nel regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, che ne costituisce la fonte normativa primaria.

- 2 Si è inteso innanzi tutto riaffermare che la nozione di “costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario” si identifica con quella di costo incrementale di breve periodo direttamente connesso all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ossia il costo imputabile a un servizio ferroviario specifico aggiuntivo.
- 3 Quanto al computo di tale costo incrementale, si è ritenuto di indirizzare il GI a tenere conto almeno dei costi operativi afferenti alla manutenzione ordinaria e riferibili ai seguenti elementi dell'infrastruttura:
 - a) armamento, inclusivo di binari, deviatori e massicciata;
 - b) apparati di segnalamento;
 - c) apparecchiature per la trazione elettrica, inclusive di sottostazioni elettriche e linea di contatto.
- 4 Va precisato, tuttavia, che tale perimetro non è da intendersi in modo esaustivo: al GI è riservata la possibilità di includere fra i Costi diretti anche altre specifiche voci, sia a livello di costi operativi che di ammortamenti, sulla base delle previsioni del citato regolamento e dimostrando, nella relazione di accompagnamento alla proposta tariffaria, che l'inclusione di ulteriori costi risponde alle migliori pratiche internazionali ed è basata su prove obiettive e sostanziali del nesso di correlazione diretta di tali costi alla prestazione del servizio ferroviario.
- 5 Infatti, come precisa il regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, all'art. 3, comma 4, il GI può includere nel calcolo dei suoi costi diretti per l'intera rete, nella misura in cui sono direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, i costi seguenti:
 - a) costi del personale necessario per mantenere aperto un tratto particolare di linea se il richiedente chiede di effettuare un servizio ferroviario specifico al di fuori del normale orario di apertura di questa linea;
 - b) la parte dei costi degli elementi dell'infrastruttura (ad es. scambi, intersezioni, dispositivi d'armamento) esposti ad usura in ragione dell'erogazione del servizio;
 - c) la parte dei costi di sostituzione e di manutenzione della linea aerea di contatto o del terzo binario elettrificato e dei componenti della linea aerea;
 - d) i costi del personale necessario per l'assegnazione delle tracce ferroviarie e dell'orario.
- 6 In esito all'analisi di selezionata documentazione prodotta dal *network* dei Regolatori Indipendenti Europei (IRG-Rail)¹¹, al quale l'Autorità partecipa, il perimetro dei costi considerati, oltre a quelli di cui al precedente punto, risulta comprendere anche ulteriori classi di costi: sulla base della loro natura, si rinviengono alcune categorie di costi operativi (ad es. quelli afferenti al segnalamento), di manutenzione (ad es. riparazioni per usura), di rinnovo, e altri costi; e sulla base della funzionalità del costo, si riscontrano le attività operative (che il GI svolge per consentire alle IF di accedere e utilizzare la rete ferroviaria), la manutenzione (effettuata per preservare le condizioni esistenti dell'infrastruttura e relativi sistemi, al fine di prolungarne l'uso), i rinnovi (al fine di sostituire un elemento infrastrutturale con un altro), le attività migliorative (finalizzate al miglioramento qualitativo dell'*asset*), le attività per l'aumento della capacità dell'*asset* ferroviario sia esistente, che di nuova costruzione, e, infine, le attività che generano i c.d. “altri costi”, ovvero quelli non compresi nelle precedenti fattispecie¹². In questo contesto, si rileva che, indipendentemente dall'approccio utilizzato per la classificazione delle tipologie di *Costi Diretti*, emergono declinazioni differenti (tipologia di costi considerati, definizione dei costi *ex ante* vs. *ex post*, ecc.) che variano tra i diversi casi nazionali esaminati in ambito europeo, sulla base delle peculiarità di ciascun caso di specie.

¹¹ L'analisi della letteratura rilevante sul tema della definizione dei *Costi Diretti* e loro tipologie nell'ambito dei *Position Papers* di IRG-Rail, ha portato all'individuazione dei seguenti otto contributi pubblicati dal 2013 al 2022: (1) *Position Paper* on the concept of “cost that is directly incurred” Directive 2001/14/EC, Article 7 (3) October 2012; (2) *Position Paper* on the European Commission's upcoming draft implementing act on the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train; 14-15 October 2013; (3) *Position Paper* on the forthcoming implementing act on the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train service, Plenary Meeting 19-20 November 2014; (4) *Position Paper* on the European Commission's upcoming draft implementing act on the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train service 6 May 2014; (5) *Position Paper* - Charges Working Group An introduction to the calculation of direct costs in respect of implementing regulation 2015/909 9 November 2016; (6) Benchmark on Financing of Main Railway Infrastructure Managers in Selected European Countries November 2019; (7) Review of charging practices for the minimum access package in Europe November 2016 (First version: October 2012); (8) Review of charging practices for the minimum access package in Europe November 2020 (First version: October 2012).

¹² Quest'ultima classificazione nella documentazione è estesa anche alla valutazione dei c.d. costi totali.

- 7 Da un ulteriore approfondimento effettuato dagli Uffici dell'Autorità con il *network* IRG-Rail in seno al gruppo di lavoro *Market Monitoring* circa la perimetrazione (e modellazione) dei *Costi Diretti*, è emerso che, nell'ambito delle principali esperienze internazionali, la citata perimetrazione, è: (i) effettuata dal GI, talvolta in collaborazione con il regolatore; (ii) realizzata mediante il ricorso all'utilizzo di esperti, impiegati anche per la modellizzazione di tali costi con modelli econometrici e ingegneristici; (iii) eterogenea, considerando differenti tipologie e relative sub-categorie di *Costi Diretti* (i costi di manutenzione sono, tuttavia, sempre presenti) anche con un differente livello di disaggregazione degli stessi che, a sua volta, è influenzato anche dalla rispettive modalità di calcolo (in generale, livello di sezioni di linea, con un'analisi quantitativa; voci aggregate, con l'approccio della c.d. "sottrazione"). Con riguardo a quest'ultimo punto, si segnalano le seguenti esperienze internazionali e relativa documentazione: A) Finnish Transport Infrastructure Agency – Network Statement Anno 2022¹³; B) DB Netz AG – Network Statement 2022¹⁴; e C) SNCF Réseau – Network Statement Of The National Rail Network 2023 Timetable¹⁵.

3.2.2.3. Misura 14 (Costi del GI non coperti dalla tariffazione al costo diretto)

- 1 La **Misura 14** contenuta nel Documento non presenta sostanziali variazioni rispetto all'analoga Misura definita nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo, nonché all'inclusione di espliciti riferimenti agli Schemi contabili di cui al Titolo 5.

3.2.2.4. Misura 15 (Perimetro dei costi operativi (*opex*))

- 1 Con la **Misura 15**, alla luce dell'esperienza applicativa conseguita nel primo periodo di adozione del modello regolatorio, anche con riferimento agli altri settori regolati, si è ritenuto opportuno meglio precisare i criteri di ammissibilità dei costi operativi, ed in particolare:
- a) ricomprendendovi anche le voci "rilasci" e "utilizzi" relative ai fondi di accantonamento;
 - b) escludendo: (i) gli oneri fiscali che non afferiscano ad imposte locali, (ii) i costi connessi all'erogazione di liberalità, (iii) gli oneri assicurativi non previsti da obblighi normativi, (iv) le spese processuali in cui la parte è risultata soccombente.
- 2 Al contempo, si è precisato l'obbligo di riconciliazione dei prospetti di bilancio di esercizio con quelli di contabilità regolatoria, anche nel caso di redazione sulla base dei principi IAS/IFRS.

3.2.2.5. Misura 16 (Perimetro dei costi di capitale (*capex*): valore netto contabile delle immobilizzazioni)

- 1 Sempre alla luce dell'esperienza applicativa conseguita nel primo periodo di adozione del modello regolatorio, anche con riferimento agli altri settori regolati, alla **Misura 16** si è ritenuto necessario procedere a puntualizzazioni sui criteri di ammissibilità tariffaria delle immobilizzazioni.
- 2 Si è ritenuto, in particolare, per assicurare uniformità di trattamento con gli altri settori regolati (autostradale, aeroportuale) di escludere dal perimetro di ammissibilità, nell'ambito del costo d'acquisto o di produzione degli *asset*, gli oneri finanziari sostenuti sino al completamento di tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo.

3.2.2.6. Misura 17 (Perimetro dei costi di capitale (*capex*): Ammortamenti)

- 1 La **Misura 17** contenuta nel Documento non presenta sostanziali variazioni rispetto all'analoga Misura definita nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo.

¹³ Documento disponibile al seguente link: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/180218/vj_2020-52eng_978-952-317-813-7.pdf?sequence=5, pag. 187.

¹⁴ Documento disponibile al seguente link: <https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/5814074/b6883ddc41f785dfc65386a3273152b3/NBN-2022-English-data.pdf>, pag. 82 (sezione 5.2.4, Annesso 5.2).

¹⁵ Documento disponibile al seguente link: <https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2022-02/Network%20Statement%202023%20V1.pdf> <https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/5814074/b6883ddc41f785dfc65386a3273152b3/NBN-2022-English-data.pdf>, pag. 106.

3.2.2.7. Misura 18 (Costi di capitale (*capex*): Capitale Investito Netto (CIN))

- 1 Alla luce dell'esperienza applicativa conseguita nel primo periodo di adozione del modello regolatorio, anche con riferimento agli altri settori regolati, alla **Misura 18** si è ritenuto necessario includere esplicitamente nel modello regolatorio: (i) l'esclusione delle immobilizzazioni finanziarie dal valore netto contabile delle immobilizzazioni all'Anno base; (ii) opportune precisazioni in merito alla non ammissibilità dell'avviamento.
- 2 Con riferimento alla prima fattispecie (immobilizzazioni finanziarie) si è operato in coerenza con quanto previsto in altri settori regolati, sulla base delle seguenti circostanze:
 - a) i proventi relativi, iscritti nell'area finanziaria del conto economico, non vengono presi in considerazione nel calcolo dell'onerosità del capitale di terzi;
 - b) pure i proventi di partecipazioni "strategiche" e/o funzionali all'esercizio del servizio non vengono scorporati dai costi operativi ammissibili, considerato peraltro che la remunerazione del CIN al tasso WACC potrebbe fornire un incentivo ad investire in attività che hanno un rischio diverso rispetto al *core business* dell'operatore (fenomeni di arbitraggio);
 - c) anche nel caso in cui la partecipazione possa avere un carattere strategico o possa essere funzionale all'esercizio del servizio, potrebbe portare a problemi di "*double counting*", in quanto la remunerazione al tasso WACC potrebbe sommarsi ai dividendi erogati dall'impresa partecipata, oltre ad eventuali transazioni infragruppo che comprendono una remunerazione del capitale investito.
- 3 Quanto alla seconda fattispecie (avviamento), è stata esplicitata la regola della non ammissibilità, che deriva da principi generali di regolazione tariffari ed, in generale, è motivata dalle considerazioni di seguito riassunte:
 - a) l'avviamento è una tipologia di costo che scaturisce da operazioni di natura societaria che modificano la struttura organizzativa dei soggetti regolati, dalle quali possono emergere dei plusvalori "latenti", ma che non hanno effetti sull'operatività degli stessi soggetti né sulla qualità o tipologia dei servizi da questi resi agli utenti. Il Regolatore, in virtù del mandato definito dalla legge istitutiva, deve assicurare che i corrispettivi tariffari siano orientati ai soli costi strumentalmente necessari all'erogazione dei servizi;
 - b) l'ammissibilità dell'avviamento, anche qualora tale posta fosse giustificata, come richiesto dai principi contabili, da "*extra reddito generato da prodotti innovativi o di ampia richiesta*" oppure in quanto "*è costituito all'origine da oneri e costi ad utilità differita nel tempo, che garantiscono quindi benefici economici futuri*", creerebbe un effetto distortivo e circolare: la tariffa includerebbe *ex ante* i flussi di cassa attesi, con l'effetto o di produrre una extra-remunerazione o di duplicare la remunerazione delle componenti di costo relative ai fattori pluriennali che saranno inclusi nella dinamica tariffaria. In sostanza, grazie alla ricomprensione dell'avviamento all'interno dei costi ammissibili, si ammetterebbe come costo le future previsioni di utili, creando un effetto circolare con la definizione dei corrispettivi tariffari.
- 4 Quanto al Capitale Circolante Netto, al fine di evitare valori anomali, si è previsto di adottare l'importo medio registrato nei tre anni precedenti l'Anno ponte.

3.2.2.8. Misura 19 (Costi di capitale (*capex*): Valore residuo dell'infrastruttura)

- 1 La **Misura 19** contenuta nel Documento non presenta sostanziali variazioni rispetto all'analoga Misura definita nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo.

3.2.2.9. Misura 20 (Costi di capitale (*capex*): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto)

- 1 Con riferimento alla remunerazione del capitale investito netto di cui alla Misura 20, la metodologia per la determinazione del tasso da applicare (WACC) è stata definita tenendo conto dell'esperienza maturata dall'Autorità anche in altri settori regolati, nonché delle peculiarità del settore ferroviario.
- 2 Analogamente a quanto previsto per altre misure, per agevolare la lettura si è ritenuto, nel Documento, di articolare la Misura in dieci distinti paragrafi, afferenti rispettivamente:
 - a) **(20.1)** agli aspetti regolatori di carattere generale;

- b) **(20.2)** al tasso di rendimento sul capitale proprio;
 - c) **(20.3)** al tasso di rendimento sul capitale di debito;
 - d) **(20.4)** alle variabili del tasso di remunerazione del capitale investito;
 - e) **(20.5)** al tasso privo di rischio (*risk free rate* – RFR);
 - f) **(20.6)** all’equity risk premium (ERP);
 - g) **(20.7)** al *tax rate* (T);
 - h) **(20.8)** alla struttura finanziaria (*gearing*);
 - i) **(20.9)** al costo del debito;
 - j) **(20.10)** al parametro *beta*;
 - k) **(20.11)** alla tabella riepilogativa.
- 3 In materia di remunerazione del capitale investito, l’art. 37, comma 2, lett. b), del d.l. 201/2011, prevede che l’Autorità definisca i criteri per la fissazione delle tariffe, assicurando l’equilibrio economico delle imprese regolate, nonché l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori. L’equilibrio economico presuppone che un’impresa sia in grado di finanziare, attraverso i corrispettivi ricavati dall’offerta dei propri servizi, i costi di produzione annualmente sostenuti, nonché la remunerazione richiesta dagli investitori sul capitale proprio e dai creditori sul capitale di terzi. Come parte dell’equilibrio economico, la remunerazione del capitale rappresenta dunque un vero e proprio costo per l’impresa; in tale ottica, ai fini della regolazione dei diritti, la remunerazione spettante al gestore sul capitale investito netto riconosciuto è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*), rappresentate dal capitale di debito e dal capitale proprio, già utilizzato dall’Autorità nella regolazione infrastrutturale (autostradale, aeroportuale e ferroviaria) e dei servizi di trasporto (ferroviario, stradale e marittimo), ed anche applicata comunemente da altri Regolatori italiani (AGCOM, ARERA).
- 4 Il costo del capitale proprio (*Equity*) è calcolato attraverso il modello *Capital Asset Pricing Model* (CAPM). Esso prevede come parametri il *risk free rate*, (RFR), il coefficiente β , l’*Equity Risk Premium* (ERP) riconosciuto all’investitore per il maggior rischio dell’investimento azionario rispetto all’investimento privo di rischio.
- 5 Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito (*Rd*) rappresenta quanto pagherebbe un’impresa secondo le condizioni di mercato per ottenere capitale di terzi. Tale variabile, chiamata anche costo del debito, è costituita da due componenti, il *risk free rate* (RFR) e il premio sul debito (*pd*) che tiene in conto del rischio di *default*, legato al *rating* della società.
- 6 Il coefficiente di ponderazione deve riflettere il mix delle fonti di finanziamento, che nel caso di parametri nozionali, riflette le scelte delle aziende del settore, evidenziando l’incidenza dell’indebitamento sul totale delle fonti di finanziamento. L’indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il cosiddetto *gearing* (*g*), che rappresenta il rapporto tra l’indebitamento finanziario ed il totale delle fonti di finanziamento.
- 7 La determinazione del valore del WACC nell’ambito della determinazione del sistema tariffario è dunque effettuata sulla base della valutazione delle diverse componenti del medesimo, tra cui:
- a) la struttura finanziaria (*gearing*);
 - b) il coefficiente *beta* (β), quale misura del rischio sistematico non diversificabile;
 - c) il premio sul debito (*debt premium* - *pd*);
 - d) il tasso privo di rischio (*risk free rate* - RFR);
 - e) il maggior rendimento di mercato rispetto al tasso privo di rischio (*equity risk premium* - ERP);
 - f) l’aliquota fiscale (T).
- 8 Il calcolo di ciascuna variabile tra quelle elencate può essere effettuato ricorrendo a fonti informative, archi temporali, numero di rilevazioni e tecniche quantitative alternative; ciò rende i risultati del calcolo del WACC estremamente variabili in funzione delle ipotesi e metodi scelti. Per tali ragioni, l’affidabilità dell’esercizio di calcolo del WACC richiede il rispetto dei principi di trasparenza e continuità.

- 9 Il principio della trasparenza ha lo scopo di assicurare a tutti i soggetti interessati la conoscibilità delle fonti informative, della metodologia e delle tecniche di calcolo impiegate per determinare, anche autonomamente, il WACC. Il principio di continuità comporta l'uso nel tempo di una stessa e consolidata metodologia di calcolo. Il WACC, che sarà indicato nell'atto di regolazione conclusivo del procedimento, potrà essere utilizzato dai gestori di infrastruttura ferroviaria e di impianto di servizio per l'avvio, nell'anno di riferimento, della consultazione per la revisione delle tariffe, con validità per l'intero periodo tariffario.
- 10 Per assicurare uniformità nell'applicazione della metodologia di remunerazione del capitale, l'atto di regolazione prevede che tutte le variabili per il calcolo del WACC siano calcolate a richiesta della società di gestione, in tempo utile a produrre la proposta tariffaria, con validità per l'intero periodo tariffario.
- 11 Le variabili del WACC possono essere utilmente distinte in variabili endogene ed esogene all'impresa, vale a dire variabili che derivano in tutto o in parte dalle scelte economiche e finanziarie dell'insieme delle imprese e variabili che non dipendono da tali scelte, bensì dalle dinamiche dei mercati nazionali ed internazionali. Sono incluse nella prima categoria la struttura finanziaria (*gearing*), il premio sul debito e il coefficiente *beta*.
- 12 Nella seconda categoria sono incluse invece le variabili del tasso privo di rischio (*RFR*), del premio di mercato (*ERP*) e dell'aliquota fiscale. Il tasso privo di rischio e l'aliquota fiscale derivano infatti dal costo di indebitamento pubblico e dalle politiche fiscali del governo nazionale, mentre il premio di mercato dal rendimento del mercato complessivo in cui l'impresa opera. La distinzione tra variabili esogene ed endogene è funzionale alla definizione del metodo di calcolo più appropriato per tener conto dell'efficienza del costo opportunità. Difatti, per le variabili esogene, che non sono influenzate da comportamenti aziendali, si può fare riferimento a fonti pubbliche che forniscono valori predeterminati su cui nessuna valutazione di efficienza sarebbe pertinente.
- 13 Il *risk free rate (RFR)*, rappresenta il rendimento per un'attività priva di rischio. Non esistendo nella realtà una attività di tale tipo, si considerano come *proxy* del *RFR* i titoli di Stato. In accordo col principio di trasparenza e di continuità, si è scelto di calcolare il *RFR* con riferimento alla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, agli ultimi 12 mesi disponibili al momento della pubblicazione da parte dell'Autorità. La scelta di relazionarsi ai soli dodici mesi antecedenti la data del calcolo è legata all'esigenza di assicurare un riferimento dell'indicatore quanto più vicino possibile agli andamenti del mercato. Tale scelta garantisce continuità con la prassi regolatoria consolidata nel settore ferroviario in coerenza con altri settori dei trasporti (aeroportuale e autostradale) e con altre Autorità di regolazione.
- 14 L'*equity risk premium (ERP)* rappresenta il premio, rispetto ad un investimento privo di rischio, di un investimento azionario che per sua natura tratta capitali di rischio ed è quindi valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio. La stima di questo parametro tiene in considerazione il quadro macroeconomico caratterizzante l'attuale andamento dei tassi di mercato, con particolare riferimento ai tassi di interesse *risk free*. Si tratta di un parametro indipendente dalla struttura dell'impresa, che riflettendo l'andamento del mercato finanziario risulta esogeno al comportamento di una specifica impresa o alla sua forma organizzativa. Tale parametro è stato adottato in tutti i settori regolati (trasportistici e non) e rappresenta il rischio richiesto agli investitori, calcolato sulla base di serie storiche, per un'attività svolta in un determinato Paese.
- 15 Essendo un dato non direttamente osservabile, l'Autorità opera la stima dell'*ERP* utilizzando le serie storiche di Dimson, Marsh & Staunton (DMS). L'*ERP* viene stimato utilizzando medie storiche di lungo periodo, come differenza tra il rendimento di mercato e quello delle attività prive di rischio (*rectius* obbligazioni statali), assumendo che quanto avvenuto nel passato possa consentire di ricavare una significativa stima degli andamenti attesi dei parametri interessati.
- 16 In generale, si deve considerare che, di norma, la media aritmetica e quella geometrica dei rendimenti ottenuti dall'analisi delle serie storiche rappresentano gli estremi, rispettivamente superiore e inferiore, dell'intervallo entro cui stimare il parametro ricercato (*ERP*). L'Autorità si è sempre orientata a scegliere un peso più significativo per la media aritmetica rispetto a quella geometrica, in coerenza con la letteratura economica. Un *benchmark* per operare la scelta dei valori di ponderazione è rappresentato dalla cd "formula di Blume", calibrata per individuare i valori di ponderazione appropriati in base all'orizzonte temporale dell'investimento. Dalle analisi di Blume, emerge che la

media aritmetica tende a fornire un valore di stima meno *biased* e più robusto dell'andamento annuale futuro, mentre la media geometrica tende a sottovalutare il livello di rendimento. Blume fornisce la seguente formula per scegliere le ponderazioni appropriate in base a diversi orizzonti temporali dell'investimento (la somma dei pesi è pari a 1):

$$E(W^n) = \frac{t-n}{t-1} R_a^n + \frac{n-1}{t-1} R_g^n$$

dove t è il numero di periodi per i dati storici considerati, n è l'orizzonte temporale utile per la previsione, R_a^n è la media aritmetica e R_g^n la media geometrica. Sulla base di un periodo medio di durata dell'investimento pari a quindici anni, che si ritiene rappresentativo di un orizzonte di medio-lungo periodo, i valori delle ponderazioni delle due medie (aritmetica e geometrica) sono circa pari all'88% (media aritmetica) e al 12% (media geometrica). Pertanto, tali valori di ponderazione sono stati adottati per le elaborazioni dell'Autorità.

- 17 Nello stesso senso, depone il risultato del *benchmarking* rispetto ai regolatori nazionali. In particolare, l'AGCOM ha recentemente operato una revisione del parametro ERP portandolo al 6,07%, attraverso una modifica della metodologia di stima tramite le serie DMS, passando da una media puramente geometrica, ad una ponderata tra aritmetica e geometrica. La ponderazione utilizzata da AGCOM è 87% (media aritmetica) e 13% (media geometrica).
- 18 Conformemente alla metodologia utilizzata in altri settori regolati dall'Autorità, si conferma l'impostazione per il calcolo del costo del capitale al lordo delle imposte. Le imposte societarie considerate sono due:
 - a) Imposta sul reddito delle società (IRES);
 - b) Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).
- 19 Stante la differente natura delle due imposte, riferita sia alla base imponibile che alla indeducibilità degli oneri finanziari sull'IRAP, si conferma l'utilizzo dell'aliquota IRES per quanto riguarda lo scudo fiscale degli oneri finanziari, mentre va considerata la somma delle due imposte per il calcolo dell'aliquota incidente sul reddito societario. Si tratta di un'aliquota teorica, che approssima il fatto che le basi imponibili non sono coincidenti e che le regioni hanno facoltà di variare l'aliquota IRAP. Ciò consente di garantire la stabilità del calcolo durante il periodo regolatorio considerando le aliquote ordinarie vigenti all'anno base. La normativa di settore stabilisce che le aliquote dell'IRES e dell'IRAP sono rispettivamente pari al 24% e al 4,82%.
- 20 Il *gearing* indica la quota del capitale di debito rispetto al totale del capitale impiegato; dalla formula del *gearing* si ottiene la leva finanziaria, definita come il rapporto tra il capitale di debito ed il capitale proprio. È opportuno precisare che né la leva, né il *gearing* indicano la capacità di reperire risorse finanziarie da parte della società, in quanto tale capacità dipende da molti fattori, tra cui, ad esempio, il fatturato dell'impresa e la sua redditività.
- 21 Nel Documento si prevede di utilizzare un valore di *gearing* (e conseguentemente di leva finanziaria) nozionale, confermando quanto determinato in altri settori regolati ed in linea con la prassi dell'ARERA e dell'AGCOM. Il *gearing* viene determinato come media del settore, in modo da neutralizzare l'effetto che la singola decisione finanziaria di un gestore può avere sul WACC e indirettamente sulle tariffe.
- 22 Le società considerate ai fini del calcolo della media sono quelle che gestiscono le infrastrutture oggetto di regolazione, differenziate tra reti ferroviarie ed impianti di servizio, in ciascuno dei cinque anni precedenti la rilevazione; la media viene effettuata sui dati di bilancio di cinque anni, ricavabili dalla banca dati AIDA, considerando i seguenti dati:
 - a) il valore dei debiti finanziari include le seguenti voci di bilancio di stato patrimoniale: D1 (obbligazioni), D4 (debiti verso banche), D5 (debiti verso altri finanziatori);
 - b) il patrimonio netto include le seguenti voci di bilancio di stato patrimoniale: totale A. Nel caso di società soggette alla redazione del bilancio consolidato ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 1991, n. 127, si deve escludere la parte riferita al patrimonio di terzi, come definita dall'OIC 17¹⁶.

¹⁶ L'OIC 17 definisce "...partecipazione della minoranza o interessenze di terzi il patrimonio netto di una controllata non attribuibile, direttamente o indirettamente, al gruppo".

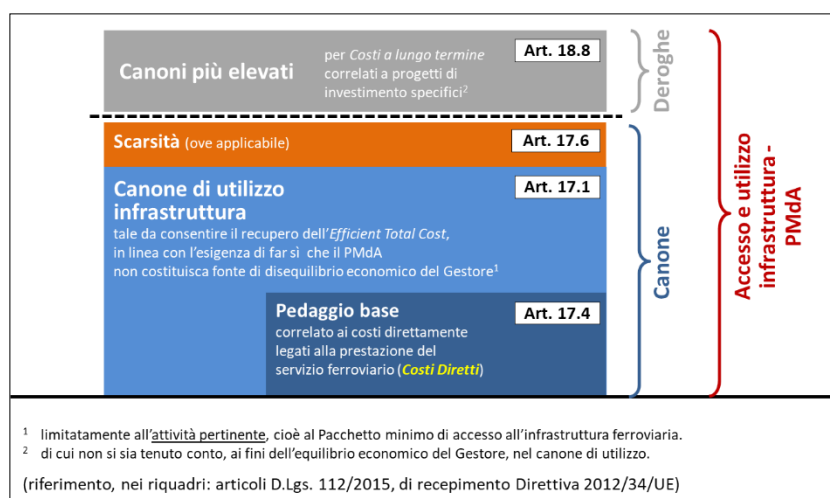
- 23 Il parametro *beta*, in generale, rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa quotata operante in un determinato mercato. Con il coefficiente *beta* è possibile disporre di un'informazione sintetica sulla redditività potenziale dell'impresa rispetto al mercato di riferimento. Tale coefficiente misura, infatti, la variazione del rendimento aziendale, data una variazione del rendimento di mercato (formalmente il rapporto tra covarianza del rendimento dell'azienda e varianza del rendimento di mercato). In accordo col modello CAPM, il coefficiente *beta* si ottiene come stima del coefficiente di una regressione lineare, dove la variabile dipendente è il rendimento del titolo in esame, mentre la variabile indipendente è il rendimento del mercato preso a riferimento.
- 24 Si è scelto di determinare un beta di settore (nozionale) attraverso analisi per confronto, basata sulla selezione di un gruppo di imprese (comparable) quotate in mercati regolamentati operanti nello stesso settore, o in settori comparabili. Per quanto riguarda i parametri specifici di estrazione del beta, l'Autorità utilizzerà dati rilevati con cadenza giornaliera su un periodo di 5 anni; il mercato di riferimento è rappresentato dall'Euro Stoxx 600. Si precisa, infine, che per la stima del parametro beta viene utilizzata la banca dati Refinitiv.

3.2.3 Pricing del PMdA

3.2.3.1. Generalità

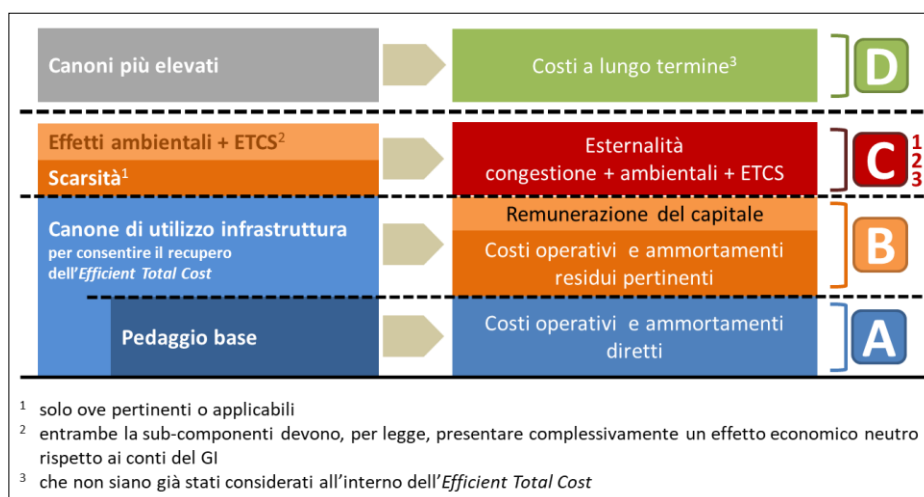
- 1 Il d.lgs. 112/2015, che nell'adeguamento al "quarto pacchetto ferroviario" intervenuto con il d.lgs. 139/2018 non ha subito innovazioni riguardo ai principi ed ai criteri di *Pricing*, definisce in modo chiaro quali devono essere le componenti di costo remunerate dai canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; rileva, al riguardo, lo schema di seguito riprodotto.

Figura 1 - Struttura dei costi remunerati con i canoni (Fonte: istruttoria delibera ART n. 96/2015)



- 2 Nell'elaborazione del modello regolatorio allegato alla delibera n. 96/2015, l'Autorità ha avuto cura di far corrispondere una specifica componente tariffaria a ciascuna componente di costo da remunerare, secondo lo schema seguente.

Figura 2 - Schema di raccordo fra componenti di costo e di pedaggio (Fonte: istruttoria delibera ART n. 96/2015)



- 3 Per ciascuna di dette componenti, la delibera n. 96/2015 ha previsto specifici criteri di tariffazione, stabilendo predefinite sub-componenti tariffarie per l'esercizio delle quali sono state messe a disposizione del GI una serie di leve tariffarie, ai fini della determinazione del livello di pedaggio per l'accesso all'infrastruttura da parte dei servizi di trasporto che circolano sulla rete ferroviaria nazionale.
- 4 Dette componenti sono di seguito illustrate:
- componente A**, finalizzata al recupero dei costi direttamente attribuibili alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, a sua volta costituita da tre sub-componenti:
 - A1: tariffa basata sulla classe di massa complessiva del convoglio (peso: almeno il 50%);
 - A2: tariffa basata sulla classe di velocità di percorrenza della traccia oraria (peso: fino al 50%);
 - A3: tariffa basata sulla classe di usura della linea di contatto elettrica del materiale rotabile (peso: fino al 50%);
 - componente B**, costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed eventualmente alle successive componenti C e D, il recupero dei costi netti totali efficientati, relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio. Tale componente è costituita da tre sub-componenti additive, afferenti rispettivamente:
 - B1: ai segmenti di mercato, sulla base di binomi (peso: almeno il 50%);
 - B2: alla classe di tipologia di rete (peso: fino al 50%);
 - B3: alla fascia oraria del servizio (peso: fino al 50%);
 - componente C** (eventuale), legata alla scarsità di capacità, agli effetti ambientali, al sistema di controllo ETCS, alle compensazioni regionali;
 - componente D** (eventuale), riguardante, tra l'altro, coefficienti di maggiorazione introdotti dal MIT, di concerto con il MEF.

Figura 3 - Componenti tariffarie del PMdA (Fonte: delibera ART n. 96/2015)

Compo- nente del canone	Descrizione componente	Criterio di tariffazione	Sub compo- nente	Descrizione sub-componente e modularità	Limiti Peso	Variabili da considerare
A	<u>Costi Diretti</u>	COST-BASED	A1	MASSA	50% min	Classi di massa complessiva convoglio
			A2	VELOCITA'	50% max	Classi di velocità di percorrenza della traccia oraria
			A3	LINEA DI CONTATTO ELETTRICA	50% max	Classi di materiale rotabile
B	<u>Pieno recupero dei costi pertinenti efficienti del PMdA</u>	MARKET-BASED	B1	SEGMENTI DI DOMANDA	50% min	Segmentazione della domanda: Binomi
			B2	TIPOLOGIA DI RETE	50% max	Segmentazione dell'offerta: Macro tipologie di rete
			B3	FASCE ORARIE	50% max	Segmentazione dell'offerta Fasce orarie
C	<u>Esternalità</u>	COST-BASED	C1	SCARSITA' DI CAPACITA'	n.a.	Tipologia di rete, fascia oraria e periodo
			C2	EFFETTI AMBIENTALI	n.a.	Tipologia di materiale rotabile
			C3	ETCS	n.a.	Tipologia di rete, tipologia di materiale rotabile
			C4	COMPENSAZIONI REGIONALI	n.a.	Ambito territoriale
Ulteriori componenti	Descrizione	Criterio		Variabili auspicabilmente da considerare		
D	<u>Maggiorazioni del canone</u>	MARKET-BASED		a) Segmentazione dell'offerta (tipologia di rete, fascia oraria) b) Segmentazione della domanda (tipologia di servizio, segmento di mercato)		

- 5 A differenza del precedente modello di pedaggio ex d.m. 43T/2000, che stabiliva in modo analitico l'articolazione del pedaggio ed i livelli delle sue componenti senza lasciare margini di discrezionalità a RFI, il modello di regolazione dell'ART è stato concepito, tra l'altro, per valorizzare l'autonomia imprenditoriale del GI, consentendogli l'esercizio della c.d. "funzione essenziale" di calcolo dei canoni di accesso alla rete di competenza, di cui all'art. 3, comma 1, lett. b-septies), del d.lgs. 112/2015, e fornendogli, quindi, criteri finalizzati ad utilizzare efficacemente la "leva prezzo" per promuovere lo sviluppo del traffico e dell'utilizzo ottimale della capacità della rete, assumendo le proprie decisioni sull'effettiva articolazione delle tariffe.
- 6 A partire da tale struttura, si rileva come la costruzione tariffaria adottata da RFI per il primo periodo tariffario, in applicazione del modello di regolazione, non abbia pienamente utilizzato tutte le leve a propria disposizione per la definizione di livelli tariffari tali da offrire al mercato un algoritmo tariffario finalizzato all'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e maggiormente orientato a riflettere le reali condizioni di accesso all'infrastruttura stessa.
Si registra inoltre che il GI:
 - a) non ha ritenuto di adottare la sub-componente C1 del canone, afferente alla scarsità della capacità di infrastruttura (vedi *infra*, Misura 30);
 - b) ha utilizzato in maniera estremamente contenuta le forme di incentivazione di cui alle c.d. tariffe PROMO, dimostrando un moderato interesse a creare incentivi per lo sviluppo dei vari segmenti di mercato.
- 7 In base alle evidenze sopra esplicitate, in termini di *Pricing* si rileva quindi l'opportunità di introdurre strumenti idonei a consentire valutazioni circa la relazione fra i livelli tariffari definiti dal GI per i singoli servizi ferroviari ed i relativi costi – in ragione delle differenze di natura tecnica e del diverso valore degli *asset* ferroviari utilizzati – considerando quindi le diverse tipologie di linea sulle quali avviene il reale instradamento dei treni. Ciò al fine di rendere maggiormente intellegibili e trasparenti le scelte di *Pricing* del GI, anche tenuto conto della necessità di assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari per i diversi segmenti di mercato.

- 8 In ragione poi delle competenze sulla gestione del traffico attribuite all'Autorità con il recente adeguamento del d.lgs. 112/2015 al "quarto pacchetto ferroviario", intervenuto con il d.lgs. 139/2018, nonché dell'evoluzione del contesto strategico di riferimento, appare opportuno valutare interventi puntuali, con riguardo ai criteri di determinazione dei canoni, volti a promuovere un ottimale utilizzo della capacità di infrastruttura e, in tale ambito, all'utilizzo della leva tariffaria da parte del GI per lo sviluppo del traffico e la prevenzione di situazioni di congestionamento e saturazione di alcune tratte dell'infrastruttura medesima.

3.2.3.2. Misure 21 (Correlazione ai costi) e 22 (Componenti del canone)

- 1 La **Misura 21** e la **Misura 22** contenute nel Documento non presentano sostanziali variazioni rispetto alle analoghe Misure definite nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo, nonché all'adeguamento della formulazione in conseguenza dell'introduzione della nuova componente tariffaria C5 e della revisione della componente C1 (vedi *infra*).

3.2.3.3. Misura 23 (Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio)

- 1 La **Misura 23**, che elenca i principi fondamentali per la modulazione del pedaggio, ha beneficiato, rispetto al modello regolatorio vigente, di alcune precisazioni e integrazioni finalizzate a traghettare gli obiettivi sopra delineati. In particolare:
- a) è stato espressamente affermato il principio di trasparenza – già immanente fra i principi su cui si basa la regolazione ART – prefigurando un modello nel quale il pedaggio, in generale, è orientato a riflettere i costi afferenti al reale instradamento dei treni, in ragione delle differenze di natura tecnica e del diverso valore dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Ne consegue che ogni scostamento da tale orientamento, anche tenuto conto della necessità di assicurare la sostenibilità dei livelli tariffari per i diversi segmenti di mercato, deve essere adeguatamente motivato da parte del GI;
 - b) è stato ulteriormente precisato, in termini applicativi, il principio di semplicità, in modo da consentire, pur mantenendo in essere il concetto di tariffa unica su base chilometrica, un'applicazione più flessibile alle tracce orarie dei singoli treni, permettendo di differenziare il livello tariffario per singole porzioni di traccia oraria, in funzione delle caratteristiche dell'infrastruttura attraversata;
 - c) con riguardo al principio di correlazione ai costi e alle condizioni di mercato, si è ritenuto di operare un riferimento agli obiettivi del *Green Deal* europeo, sottesi in particolare alla mobilità sostenibile e alla transizione ecologica, includendovi gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del 12 febbraio 2021.

3.2.3.4. Misura 24 (Segmenti di mercato)

- 1 Alla **Misura 24**, si è ritenuto di meglio specificare la struttura di base dei servizi ferroviari, eliminando dalla costruzione gerarchica, elaborata a suo tempo con la delibera n. 96/2015, quei binomi che, a seguito dell'esperienza applicativa, si sono rivelati non necessari al fine di perimetrare specifici segmenti di mercato.
- 2 In particolare, nell'ambito del trasporto passeggeri *open access*, è stato eliminato il binomio *internazionali – nazionali*, a seguito degli esiti – sanciti dalla delibera n. 175/2021 – del procedimento di ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 19, n. 23 e n. 25 del 2020, relative al sistema tariffario 2016-2021, con il quale si è potuto rilevare che la differenza fra la componente B del canone ivi prevista da RFI per il segmento *Open Access Internazionali* e quella prevista per il segmento *Open Access nazionali Basic* non risultava giustificata.
- 3 Ne consegue che il mercato dei servizi ferroviari risulta, di base, ripartito nei seguenti 7 segmenti principali:
- a) servizi **marittimi**;
 - b) servizi **tecnici**;
 - c) servizi **commerciali** di trasporto **merci**;
 - d) servizi **commerciali** di trasporto **passeggeri open access Premium**;

- e) servizi **commerciali** di trasporto **passengeri open access Basic**;
 - f) servizi **commerciali** di trasporto **passengeri** con obblighi di servizio pubblico (**OSP**) a lunga percorrenza;
 - g) servizi **commerciali** di trasporto **passengeri** con obblighi di servizio pubblico (**OSP**) regionali.
- 4 Per assicurare al GI adeguati elementi di flessibilità nella costruzione tariffaria, anche al fine di meglio traghettare gli obiettivi dello sviluppo del traffico e di un ottimale utilizzo della capacità di infrastruttura, si è previsto che la nuova struttura di base dei segmenti di mercato di cui al precedente elenco costituisca elemento essenziale e presupposto per la modulazione tariffaria.
- In particolare, si è prefigurato che la ripartizione dei servizi ferroviari derivante dall'applicazione combinata della struttura di base dei segmenti di mercato di cui alla Misura 24, della classificazione della rete ferroviaria di cui alla Misura 25 e della classe temporale del servizio di cui alla Misura 26, costituisca elemento essenziale per la modulazione tariffaria della componente B del canone, come meglio specificato nella Misura 29.
- 5 È stata in ogni caso confermata, per il GI, la possibilità di introdurre ulteriori binomi, da utilizzare per la modulazione, ancorandola tuttavia ad 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.

3.2.3.5. Misura 25 (Tipologie di rete ferroviaria)

- 1 Alla **Misura 25**, nel mantenere la classificazione di base della rete ferroviaria in 4 classi già prevista nel modello regolatorio vigente, si è offerta al GI la possibilità di arricchire detta classificazione con l'aggiunta di ulteriori sottoclassi, motivandone la scelta sulla base di adeguate indagini relative al livello di servizio dell'infrastruttura ferroviaria, definito in termini di capacità offerta, di qualità della circolazione ferroviaria e di velocità commerciale assicurata.
- 2 Nell'ambito di tale attività, con particolare riguardo ai nodi della rete metropolitana, si è prescritto al GI di fornire all'Autorità le proprie valutazioni in ordine all'opportunità di: (i) rivederne il perimetro, in relazione all'effettivo livello di servizio; (ii) operarne una sub-classificazione, sulla base della rispettiva complessità strutturale; (iii) isolarne, ai fini tariffari, porzioni significative caratterizzate da peculiarità in termini di capacità offerta e qualità della circolazione (ad esempio per la presenza di stazioni di testa).
- 3 Nell'ottica di assicurare una maggiore flessibilità tariffaria, come sopra illustrato, si è inoltre stabilito che la componente B del canone derivi dall'applicazione combinata della struttura di base dei segmenti di mercato di cui alla Misura 24, della classificazione della rete ferroviaria di cui alla Misura 25 e della classe temporale del servizio di cui alla Misura 26.

3.2.3.6. Misura 26 (Definizione delle classi temporali di servizio)

- 1 Alla **Misura 26**, si è ritenuto di specificare meglio i criteri per la classificazione temporale del servizio, da correlare ad un utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura, introducendo, in aggiunta alla classificazione di base per fasce orarie – già contenuta nella delibera n. 96/2015 – l'ulteriore elemento della classificazione di base giornaliera, distinguendo in tale ambito giorni feriali, prefestivi e festivi.
- 2 Come per la classificazione della rete, si è ritenuto di offrire al GI la possibilità di arricchire la classificazione temporale di base, sia giornaliera che oraria, con l'aggiunta di ulteriori sottoclassi, motivandone la scelta sulla base di adeguate indagini relative all'utilizzo della capacità di infrastruttura, valutando l'opportunità di considerare le dinamiche temporali del grado di utilizzo della rete, in considerazione dell'esperienza dallo stesso maturata con riferimento al procedimento di allocazione della capacità dell'infrastruttura.
- 3 Analogamente a quanto statuito per la struttura di base dei segmenti di mercato e per la classificazione della rete ferroviaria, si è inoltre stabilito, nell'ottica di maggiore flessibilità tariffaria precedentemente illustrata, che la componente B del canone derivi dall'applicazione combinata della struttura di base dei segmenti di mercato di cui alla Misura 24, della classificazione della rete ferroviaria di cui alla Misura 25 e della classe temporale del servizio di cui alla stessa Misura 26.

3.2.3.7. Misura 27 (Composizione del pedaggio)

- 1 La **Misura 27** contenuta nel Documento non presenta sostanziali variazioni rispetto all'analoga Misura definita nell'Allegato 1, fatte salve alcune minime precisazioni testuali finalizzate ad una maggiore chiarezza espositiva ed alla comprensibilità del testo.

3.2.3.8. Misura 28 (Criteri applicativi per la Componente A del pedaggio)

- 1 Con riferimento alle misure afferenti alla componente A del canone, relativa al recupero dei *Costi diretti*, in correlazione a quanto già illustrato supra con riguardo al *Costing*, si è ritenuto necessario procedere ad un minimo aggiornamento dell'impianto regolatorio, per poter rendere concretamente operativo, da parte del GI, l'esercizio dell'opzione prevista dalla normativa di riferimento e relativa all'utilizzo di modelli econometrici o di ingegneria dei costi per il relativo calcolo.
- 2 Tale aggiornamento, apportato alla **Misura 28**, si concretizza nella facoltà, per il GI, di optare per la determinazione della citata componente A attraverso una formula di calcolo derivante dall'applicazione di tali modelli, fermo restando il rispetto dei criteri generali, specificamente declinati nella nuova stesura del testo, ed afferenti:
 - a) alla garanzia che il gettito annuo della componente A del canone non superi il livello dei Costi diretti scaturente dalla dinamica tariffaria;
 - b) all'utilizzo dei parametri di cui al regolamento (UE) 2015/909;
 - c) alle correlate funzioni di controllo dell'Autorità.
- 3 Resta fermo che la metodologia generale, già prevista nella delibera n. 96/2015, resta in vigore nel solo di esito negativo delle verifiche di cui al paragrafo 7.2, comma 3 (e relative all'opzione di calcolo dei *Costi diretti* con modelli econometrici o di ingegneria dei costi), che comporti la prescrizione di disporre il calcolo dei *Costi diretti* medesimi con le modalità generali di cui al paragrafo 7.1.

3.2.3.9. Misura 29 (Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio)

- 1 Al fine di contemperare, in un'ottica di ragionevole e proporzionato equilibrio, le esigenze afferenti alla semplicità operativa e ad una maggiore correlazione fra il canone di accesso e le effettive condizioni di utilizzo dell'infrastruttura, si è ritenuto di articolare la modulazione tariffaria relativa alla componente B del canone secondo un processo in più fasi, esplicitate nella ripartizione in paragrafi della Misura, secondo il seguente schema:
 - a) **(29.1)** aspetti generali;
 - b) **(29.2)** coefficiente di maggiorazione α ;
 - c) **(29.3)** segmento di mercato;
 - d) **(29.4)** combinazione tra segmento di mercato e tipologia di rete;
 - e) **(29.5)** combinazione tra segmento di mercato, tipologia di rete e classe temporale;
 - f) **(29.6)** modulazione della componente B del canone per singolo treno;
- 2 Il processo di modulazione è finalizzato alla determinazione di un livello tariffario specifico da applicare alla porzione di traccia oraria del singolo treno avente caratteristiche omogenee sotto il profilo:
 - a) del segmento o sotto-segmento di mercato, che evidentemente caratterizzerà l'intera traccia oraria;
 - b) della classe o sottoclasse di tipologia di rete attraversata;
 - c) della classe o sottoclasse temporale di riferimento per la porzione di traccia stessa.
- 3 La tariffa unitaria media di riferimento, come già stabilito nel modello regolatorio di cui alla delibera n. 96/2015, continua ad essere determinata (paragrafo **29.2**) a partire dall'importo medio chilometrico definito sulla base del costo correlato alla componente A del pedaggio, opportunamente rettificato, attraverso l'applicazione di un coefficiente di maggiorazione (α), in funzione dell'importo dei costi residui per il recupero degli *Efficient Total Cost*, quantificati sulla base dei criteri di *Costing* sopra illustrati.

4 Come accennato, a partire da tale importo unitario medio il GI perviene ad una modulazione tariffaria che tiene conto, secondo un approccio a matrice, delle tre dimensioni sopra richiamate, ossia: (i) segmento o sottosegmento di mercato; (ii) classe o sottoclasse di rete; (iii) classe o sottoclasse temporale. Il tutto, attraverso i seguenti passaggi:

- a) si determina (paragrafo **29.3**) il livello medio unitario della componente B specifico di ciascun segmento o sottosegmento di mercato (j), come derivante dall'applicazione dei binomi relativi alla struttura di base, eventualmente arricchita da parte del GI con l'aggiunta di ulteriori binomi, di cui alla Misura 24.

Le modalità di calcolo restano le stesse già previste nel modello regolatorio vigente, fatte salve le seguenti variazioni:

- i) sono stati stralciati i valori limite per la variabilità dei coefficienti di modulazione $J_{j,i}$, rafforzando al contempo gli obblighi di motivazione in carico al GI con riguardo alle proprie scelte, sulla base di approfondite indagini di mercato finalizzate alla determinazione dei livelli di competitività dei singoli segmenti di mercato della struttura di base, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative, anche in relazione alla domanda *retail* dei servizi.

Lo scopo è, per il GI, di dimostrare di aver differenziato la tariffa di accesso alla rete in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, e che i livelli tariffari risultanti risultino compatibili con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario, garantendo al contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato stesso e rispettando inoltre gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie;

- ii) è stata definita l'applicazione di coefficienti validi per l'intero periodo tariffario, ossia costruiti tendo conto dei volumi di traffico complessivi previsti per il quinquennio di validità, introducendo poi formule specifiche per la declinazione annuale dei coefficienti stessi, per assicurare la piena proporzionalità con i rispettivi volumi di traffico annui di riferimento;
- iii) sono stati esplicitati criteri specifici, anche di separazione contabile dei costi (al fine di scongiurare il rischio di *double counting*), in relazione al *pricing* applicabile ai servizi marittimi, caratterizzati da peculiarità specifiche nell'ambito del PMdA derivanti dalla natura del servizio di traghettamento, tra le quali si evidenzia, a titolo di esempio, la non correlazione a specifiche tratte dell'infrastruttura ferroviaria.
- b) a partire dai livelli medi definiti dal GI per ciascun segmento o sotto-segmento di mercato, si determina (paragrafo **29.4**) il livello medio unitario della componente B applicabile, per i treni appartenenti allo specifico segmento, a ciascuna classe o sottoclasse di tipologia di rete (k) di cui alla Misura 25.

Le modalità di calcolo riflettono quanto previsto per la sub-componente B2 del canone nel modello regolatorio vigente, ossia che i coefficienti di modulazione siano determinati in modo tale che la loro applicazione alla tariffa base, rapportata alle percorrenze complessive di ciascuna classe, riconduca alla tariffa base stessa.

Sono previsti obblighi rafforzati di motivazione da parte del GI, al fine di assicurare che i livelli tariffari differenziati risultino compatibili con il livello di servizio di cui alla Misura 25 atteso per ciascuna classe o sottoclasse di tipologia di rete, nonché con la valorizzazione dell'*asset* sottostante.

Anche per tale fattispecie è stata definita l'applicazione di coefficienti validi per l'intero periodo tariffario, ossia costruiti tendo conto dei volumi di traffico complessivi previsti per il quinquennio di validità, introducendo poi formule specifiche per la declinazione annuale dei coefficienti stessi, per assicurare la piena proporzionalità con i rispettivi volumi di traffico annui di riferimento;

- c) a partire dai livelli medi definiti dal GI per ciascun segmento o sotto-segmento di mercato e declinati per ciascuna classe o sottoclasse di tipologia di rete, si determina (paragrafo **29.5**) il livello medio unitario della componente B applicabile a ciascuna classe o sottoclasse temporale (h) di cui alla Misura 26.

Le modalità di calcolo dei coefficienti di modulazione sono analoghe a quelle sopra illustrate per le classi di tipologia di rete. Anche in questo caso sono previsti obblighi rafforzati di motivazione in carico al GI, al fine di assicurare che i livelli tariffari differenziati risultino compatibili con una ottimale allocazione della capacità di infrastruttura;

- d) conclusivamente (paragrafo **29.6**), sarà possibile procedere alla modulazione del livello medio unitario della componente B, per ciascun treno, in funzione delle caratteristiche della propria traccia oraria, applicando uno

specifico livello unitario $B_{j,k,h,t}$ a ciascuna porzione della traccia stessa, caratterizzata da una classificazione omogenea alla luce della combinazione fra:

- i) il segmento o sottosegmento di mercato (j) di cui al paragrafo 29.3, che caratterizza l'intera traccia oraria;
- ii) la classe o sottoclasse di tipologia di rete (k) di cui al paragrafo 29.4, che caratterizza ciascuna porzione di traccia oraria;
- iii) la classe o sottoclasse temporale (h) di cui al paragrafo 29.5, che caratterizza ciascuna porzione di traccia oraria.

- 5 Ne consegue che il listino della componente B del canone sarà composto da tutte le possibili combinazioni dei tre criteri, ciascuna afferente ad una parte di traccia oraria (sub-traccia) caratterizzata dall'appartenenza ad un determinato segmento o sottosegmento di mercato, ad una determinata classe o sottoclasse di tipologia di rete, ad una determinata classe o sottoclasse temporale.
- 6 Il GI avrà cura di pubblicare il conseguente listino in modo da assicurare chiarezza e comprensibilità da parte dei potenziali richiedenti, elaborandolo (vedi Misura 4) secondo criteri redazionali che assicurino la massima semplicità di consultazione per le IF.

Per la determinazione del pedaggio di uno specifico treno, si tiene conto che ogni traccia oraria è scomponibile in diverse sub-tracce rappresentate dalla classe di tipologia di rete attraversata, ciascuna delle quali è caratterizzata da uno specifico orario di percorrenza. Al riguardo è previsto, alla stessa Misura 4, che il GI predisponga adeguati applicativi informatici, da rendere disponibili *online* ai soggetti interessati, per la predeterminazione del canone del singolo treno. Si rileva, peraltro, come l'applicativo attualmente incluso nella piattaforma PICWEB per il calcolo dei preventivi di pedaggio sia già predisposto per la scomposizione della traccia oraria in porzioni aventi caratteristiche omogenee.

- 7 Occorre precisare che, nel primo capoverso della Misura 28, è stato espunto il riferimento alla componente C nel computo dell'equilibrio economico del GI, che pertanto si ottiene con le sole componenti A e B. In tal modo, a partire da un equilibrio economico consolidato, si rende effettivo l'impatto delle nuove componenti C1 e C5, finalizzate a fornire al GI incentivi a comportamenti virtuosi sotto il profilo dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura (vedi *infra*).

3.2.3.10. Misura 30 (Criteri applicativi per la Componente C del pedaggio)

- 1 Prevedendo una riorganizzazione della Misura in paragrafi, per meglio illustrare i contenuti, in riferimento alla componente C del canone:
 - a) con riguardo alla **sub-componente C1** del canone, già prevista dalla delibera n. 96/2015 e correlata alla scarsità di capacità dell'infrastruttura, si è rilevata la necessità, al paragrafo 30.2, di imporne l'applicazione obbligatoria, da parte del GI, sotto forma di una specifica sub-componente tariffaria sulle tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate – così come definite nel Prospetto Informativo della rete – nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo.

In particolare, si è ritenuto opportuno, per ragioni di gradualità applicativa e al fine di perseguire più efficacemente l'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo della capacità evitando al contempo oneri amministrativi eccessivi per il GI, limitare l'applicazione di tale componente tariffaria obbligatoria alle sole tratte appartenenti alla Rete metropolitana e alla Rete a livello di servizio elevato, così come definite nella Misura 25.

Al riguardo, si ritiene che la talora rilevante eterotachicità delle circolazioni sull'infrastruttura ferroviaria nazionale costituisca un fattore ostativo all'ottimizzazione dell'utilizzo della capacità. È infatti possibile che sulla medesima tratta dell'infrastruttura accedano treni in grado di viaggiare alla velocità commerciale vocazionale individuata dal GI per la tratta medesima, contemporaneamente a treni che, di contro, viaggiano ad una velocità commerciale significativamente diversa, sia superiore che inferiore.

In tali contesti, si ritiene che il rapporto tra la velocità commerciale vocazionale della linea e le velocità commerciali massime e minime conseguite dai servizi programmati sulla linea stessa possa fornire un'indicazione immediata sulla maggiore occupazione della tratta da parte dei treni più veloci o più lenti,

rispetto a quelli la cui velocità di circolazione riflette l'obiettivo di massimizzazione dell'utilizzo della capacità della tratta, il che preclude – di fatto – al GI di assegnare una quota, non trascurabile, della capacità complessiva.

Conseguentemente, si ritiene che, da un punto di vista strettamente economico, al GI debba essere riconosciuta almeno una parte del costo opportunità derivante dal non poter utilizzare in modo ottimale l'infrastruttura a causa dell'occupazione della tratta da parte dei treni che presentano un consumo di capacità di ciascuna tratta superiore a quello di ottimale utilizzo. Va evidenziato, al riguardo, che tale sperequazione risulta particolarmente rilevante nel caso di tratte di rete a livello di servizio elevato, che costituiscono l'ossatura della rete ferroviaria nazionale.

Alla luce di tali considerazioni, si ritiene che l'introduzione di una componente tariffaria integrativa – che si è previsto di applicare, con criteri di proporzionalità, in funzione del costo opportunità legato al diverso consumo di capacità di ciascuna tratta dell'infrastruttura ferroviaria da parte di treni aventi velocità commerciale differente da quello vocazionale individuato dallo stesso GI per la tratta medesima – possa costituire uno strumento opportuno e utile, sulle tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, per scoraggiarne un utilizzo inefficiente, permettendo peraltro al GI di recuperare i mancati ricavi correlati ad una allocazione sub-ottimale della capacità.

A tale scopo, si è ritenuto necessario prescrivere al GI, oltre che di fornire all'Autorità ogni informazione utile a illustrare la metodologia adottata, di provvedere, preventivamente, ad individuare la velocità commerciale vocazionale delle tratte dell'infrastruttura ferroviaria interessate, pubblicandone gli esiti nel PIR e trasmettendoli all'Autorità per le valutazioni di competenza. Detta individuazione dovrà basarsi almeno su criteri afferenti, per ciascuna tratta: (i) al modello di esercizio e al conseguente *pattern* di fermate; (ii) alle velocità di rango; (iii) ad un coefficiente di eterotachia effettivo, calcolato secondo le migliori pratiche internazionali¹⁷; (iv) alla prevalenza del traffico attuale e prospettica, anche in base alle previsioni assunte dal GI per il periodo tariffario; (v) agli 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.

Nell'applicazione dell'indicata sub-componente C1 si è ritenuto inoltre di prescrivere al GI:

- i) di tenere in adeguata considerazione gli obblighi di servizio pubblico eventualmente presenti sulle tratte interessate, anche al fine di evitare impatti negativi sulla finanza pubblica;
 - ii) di non porre oneri a carico delle imprese ferroviarie nel caso in cui il maggiore tempo di occupazione della tratta sia correlato ad esigenze del GI ma soltanto con riguardo a instradamenti correlati a momentanee indisponibilità dell'infrastruttura;
 - iii) di prevedere una puntuale rendicontazione annuale delle tratte interessate, dei volumi di traffico coinvolti e dei valori economici scaturenti dall'applicazione della sub-componente, il tutto in forma disaggregata per tratta e per segmento di mercato di base;
- b) si è rilevata la necessità di precisare, alle Misure 5, 21, 22 e 30 (paragrafo 30.3), che l'applicazione della **sub-componente C2**, correlata agli effetti acustici, è condizionata all'effettiva applicabilità delle disposizioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2015/429, per tenere conto dell'evoluzione del quadro normativo e regolatorio a livello europeo, posto che il regime di cui al citato regolamento è venuto a scadenza il 31 dicembre 2021, ma, a quanto risulta allo stato attuale, non è ancora chiaro lo sviluppo a livello eurounitario sui relativi seguiti;

¹⁷ Al riguardo, occorre rilevare che il parametro K, così come genericamente declinato da RFI nel proprio PIR secondo valori standardizzati (che dipendono esclusivamente dal numero dei livelli significativi di velocità), non appare pienamente idoneo a rappresentare efficacemente il livello di capacità commerciale di una specifica tratta, che dipende da ulteriori fattori oltre a quelli considerati, quali ad esempio: (i) la numerosità dei treni associati a ciascun livello di velocità; (ii) la differenza di velocità fra le classi dei medesimi treni; (iii) la sequenza temporale di circolazione fra treni veloci e treni lenti; (iv) la presenza e la numerosità delle sedi di precedenza e/o incrocio, nonché le caratteristiche delle stazioni presenti sulla tratta interessata. Di tali limiti RFI pare peraltro essere consapevole, come dimostra la previsione nello stesso PIR di valutare puntualmente la capacità commerciale di una specifica tratta in occasione dell'effettuazione delle analisi di capacità previste nel caso si verificano fenomeni di saturazione.

- c) sempre a proposito della sub-componente C2, si è prevista la possibilità di tenere conto di ulteriori e diversi effetti ambientali – anche in relazione all’obiettivo di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e dell’inquinamento, come delineato, tra l’altro, nel “*Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci*” predisposto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell’articolo 5 del d.l. 152/2021, subordinandone l’applicazione all’esistenza di specifiche disposizioni normative e al rispetto di rigidi e puntuali principi regolatori;
- d) si è manifestata l’esigenza, al paragrafo 30.5, di precisare le modalità di applicazione della **sub-componente C4**, consistente nella riduzione tariffaria per i servizi regionali correlata alla corresponsione al GI, da parte dell’Ente territoriale, di finanziamenti per il miglioramento dell’infrastruttura; come già descritto *supra* per la fase di *Costing*, l’origine della variazione è da ravvisarsi nelle decisioni assunte dal Consiglio, nel corso della seduta del 5 aprile 2018, con riferimento alla specifica segnalazione della Provincia Autonoma di Trento¹⁸;
- e) si è ritenuto di introdurre, al paragrafo 30.6, una nuova **sub-componente C5**, di carattere obbligatorio, finalizzata all’applicazione di un meccanismo tariffario finalizzato a perseguire l’obiettivo di incrementare la velocità commerciale delle tracce, verosimilmente attraverso una programmazione degli orari più “sfidante” da parte del GI.

Si registra infatti, in tempi recenti, una tendenza alla diminuzione delle velocità commerciali sulla rete RFI che, sebbene in parte correlabile a variazioni del modello di esercizio dei servizi (per esempio, attraverso l’incremento del numero di fermate per i treni passeggeri *open access*) può essere spiegabile anche con un approccio prudente, in sede di programmazione, finalizzato ad assicurare una maggiore stabilità dell’orario di servizio in gestione operativa, a discapito però dei tempi di percorrenza dei servizi.

A titolo informativo, si rappresenta di seguito l’esito di un’analisi svolta con riguardo alle velocità commerciali medie registrate al mese di novembre 2019 e novembre 2021, distintamente per segmento di mercato.

Tabella 1 – Velocità commerciali medie per segmento di mercato (Fonte: elaborazioni ART su dati RFI- PicWEB)

Segmento di mercato	Velocità commerciale media		Variazione %
	Novembre 2019	Novembre 2021	
Merci	53,02	52,60	-0,80%
Open Access - Nazionali - Basic (naz. e intern.)	94,66	92,88	-1,88%
Open Access - Nazionali - Premium	143,32	135,31	-5,59%
OSP - LP	79,15	79,06	-0,11%
OSP - REG	54,55	54,80	0,46%
Tecnici	55,52	56,85	2,40%
Totale	65,02	64,21	-1,24%

Al fine di incentivare il GI a pervenire ad una allocazione della capacità maggiormente orientata alle *performances* dei servizi di trasporto ferroviario, si è previsto di mettere a confronto, per ogni singola traccia oraria e singolo treno assegnatario della stessa caratterizzato da uno specifico materiale rotabile, il tempo di percorrenza definito in sede di allocazione di capacità con il corrispondente tempo di percorrenza a “rete libera” (ossia in assenza delle interferenze causate dagli altri treni in circolazione), prevedendo una penalizzazione economica per il GI, da quantificarsi in termini di costo opportunità, qualora la differenza fra i due suddetti tempi di percorrenza superi un determinato livello di soglia. L’effetto incentivante per il GI deriva dalla circostanza che tale penalizzazione economica non è destinata ad essere compensata nell’ambito della

¹⁸ Con riferimento al *Pricing*, nell’indicata seduta di Consiglio si è assunto che l’esistenza di una disposizione normativa che contempli l’adozione del criterio previsto nella misura 30 non è idonea a giustificare *ex se* la riduzione del canone, che è applicabile soltanto se esplicitata negli atti contrattuali di programmazione del traffico e di utilizzo dell’infrastruttura stipulati fra il GI e l’impresa ferroviaria titolare di Contratto di Servizio.

valutazione dell'equilibrio economico della gestione di cui alla Misura 6 e produce, quindi, una perdita "secca" di ricavi di esercizio che il GI è ovviamente indotto ad evitare in quanto tale.

Nell'ambito della nuova componente tariffaria si è previsto che i valori di soglia siano stabiliti dal GI secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, imponendo valori differenti per i treni passeggeri rispetto ai treni merci, sulla base dei dati a consuntivo relativi al quinquennio che si conclude con l'Anno base.

Nell'ambito della disciplina proposta per detta componente tariffaria integrativa sono stati inoltre definiti specifici obblighi informativi a carico del GI nei confronti dell'Autorità.

- 2 Si è infine ritenuto, in esito al procedimento di cui al paragrafo 10.6 del Documento, di prevedere la possibilità per l'Autorità di modificare le sub-componenti C1 e C5 e/o individuare eventuali ulteriori sub-componenti tariffarie, finalizzate ad incentivare il GI al perseguimento degli obiettivi di qualità dei servizi da questi fornito, da inquadrarsi nel quadro dei meccanismi di premi/penalità da applicare ai livelli tariffari.

3.2.3.11. Misura 31 (Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato)

- 1 La **Misura 31** disciplina i criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato. Alla luce dell'esperienza applicativa, si è ritenuto di precisare meglio detti criteri, definendo precisi obblighi in capo al GI, con l'obiettivo di assicurare che il livello dei canoni risponda a quanto previsto dall'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE *Recast*, secondo cui 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.

- 2 In termini generali, si osserva che, nel contesto normativo e regolatorio applicabile all'infrastruttura ferroviaria nazionale, l'equilibrio economico del GI si basa sulla circostanza che gli importi definiti nel Contratto di Programma (parte Servizi) rappresentano un dato di *input* del modello tariffario, utilizzato nel modello ai fini della quantificazione del valore residuo dei costi netti da recuperare con il pedaggio (*Efficient total cost*).

Appare del tutto evidente che, essendo fissato *ex ante* il livello complessivo dei costi da recuperare attraverso il canone afferente al PMdA, non possa escludersi l'estrema eventualità che il livello dei canoni risulti sostenibile per tutti i segmenti di mercato costituenti la struttura di base, ovvero che, viceversa, non risulti pienamente sostenibile per nessuno di essi; più realisticamente, è lecito supporre che il livello di sostenibilità si presenti verosimilmente diverso fra i differenti segmenti di mercato. Per tale ragione è conveniente assumere a riferimento il concetto di "sostenibilità relativa", ovvero considerare il confronto fra i livelli di sostenibilità scaturenti dalle relative analisi per i diversi segmenti di mercato, traguardando, attraverso le prescritte verifiche, l'obiettivo di assicurare un ragionevole e proporzionato equilibrio fra detti livelli, sulla base del principio di equità e non discriminazione.

- 3 Venendo all'illustrazione della Misura, si osserva preliminarmente che la stessa è stata ripartita in due paragrafi, afferenti rispettivamente:
 - a) **(31.1)** agli obblighi in carico al GI;
 - b) **(31.2)** alle cornici di variabilità massima definite dall'Autorità.
- 4 Quanto agli strumenti che il GI è tenuto a prendere in considerazione per fornire evidenza della capacità contributiva dei vari segmenti di mercato (paragrafo **31.1**), anche ai fini delle pertinenti verifiche in capo all'Autorità, si sono considerate due diverse attività:
 - a) la predisposizione di modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci (c.d. "*modelli a 4 stadi*"), o di altri modelli finalizzati a far emergere le differenti elasticità della domanda al variare del prezzo anche dell'utenza *retail*.

Lo scopo di tali modelli è prevedere i volumi futuri e le scelte di viaggio, sulla base della comprensione e della modellizzazione della domanda esistente e passata di trasporto in termini di variabili e caratteristiche che spieghino gli andamenti storici. Il problema da analizzare, partendo dalla suddivisione dell'area di studio in zone omogenee, viene solitamente scomposto in 4 stadi ricorsivi: (i) generazione degli spostamenti, dalle zone di origine, alla luce della popolazione residente e delle relative caratteristiche; (ii) distribuzione degli

spostamenti verso le zone di destinazione, valutando tipicamente la presenza di forti attrattori quali scuole, università, ospedali o altri servizi, nonché il numero di addetti e l'offerta di ricettività turistica; (iii) scelta modale, sulla base di una funzione che rappresenta il costo generalizzato associato ad un certo spostamento con un certo modo di trasporto (auto, treno per segmento di mercato, bus, nave, aereo, nel caso del trasporto passeggeri; treno per segmento di mercato, autotrasporto, nave, aereo, nel caso del trasporto merci); (iv) assegnazione degli spostamenti sui percorsi possibili.

Assumendo adeguate ipotesi circa il comportamento delle imprese ferroviarie al riguardo, si ritiene che il GI possa essere in grado di verificare come l'introduzione di eventuali variazioni dei livelli di pedaggio si tradurrebbe in modifiche del costo generalizzato del trasporto, conducendo a misurabili cambiamenti dei risultati della scelta modale e dell'assegnazione della domanda a determinate porzioni della rete infrastrutturale.

Per ragioni di trasparenza, al fine di assicurare l'esercizio delle prerogative di vigilanza dell'Autorità, si è ritenuto opportuno porre in capo al GI precisi obblighi in riferimento alla *disclosure* dei contenuti, delle modalità di costruzione, della calibrazione e delle modalità di successivo aggiornamento del modello, nonché dei dati tecnico-economici utilizzati per la relativa implementazione.

È parso inoltre opportuno valutare la previsione della completa accessibilità del modello da parte dell'Autorità, anche in funzione di ulteriori elaborazioni che dovessero essere ritenute eventualmente necessarie.

- b) L'accompagnamento dell'utilizzo di tali modelli con l'esecuzione di specifiche indagini dirette, da svolgere nei confronti degli *stakeholders*, a loro volta finalizzate a determinare la funzione di domanda.

In tale ambito, possono evidenziarsi differenti modalità di svolgimento: (i) richiedendo ai soggetti intervistati di esprimere direttamente la disponibilità a pagare per un caso di trasporto specifico (*direct price inquiry*); (ii) facendo esprimere agli intervistati la loro preferenza, in termini di scelta modale, di fronte ad uno scenario di offerta, in termini di mezzi, costi e qualità, ipotetica ed esogena (anche, *stated preferences*); (iii) raccogliendo dichiarazioni o dati sul comportamento degli intervistati in situazioni di mercato reali (*revealed preferences*).

Con riferimento a quanto sopra descritto, si è ritenuto che l'attribuzione ad un soggetto terzo, rispetto al GI, delle citate attività di simulazione della domanda e dell'offerta di trasporto possa costituire un requisito opportuno per rendere più affidabile e imparziale la metodologia adottata, la raccolta dati effettuata e, più in generale, la modellistica adottata.

- 5 Per quanto attiene, invece, alle cornici di variabilità massima (paragrafo **31.2**), è apparsa opportuna una valutazione dell'adequazione, in relazione alle mutate condizioni di mercato, delle assunzioni contenute nell'Allegato 1, alla Misura 31.

Al riguardo, si è ritenuto:

- a) da un lato, di mantenere la cornice di variabilità massima prevista dalla delibera n. 96/2015 per i servizi *open access premium*, circolanti su rete a livello di servizio elevato, richiamando – per il relativo valore di soglia – lo stesso importo già utilizzato allo stesso fine per il periodo regolatorio uscente, ossia il canone medio unitario vigente nell'anno 2015 per le tratte a quel tempo connotate come AV/AC, che risultava essere pari a 8,20 €/tr*km¹⁹;
- b) dall'altro, di confermare le cornici di variabilità per i servizi merci e passeggeri con OSP, richiamando – per il relativo valore di soglia – l'importo medio unitario registrato nel 2022.

In entrambi i casi occorre precisare, recependo quanto già previsto al riguardo con la delibera n. 72/2016, che la tariffa di riferimento è da considerarsi in termini reali, e dunque tiene conto dell'andamento dell'inflazione programmata a partire dall'anno di rispettivo riferimento.

- 6 In merito alle ragioni per l'adozione di detti vincoli si osserva che:

¹⁹ Fissata dall'ART con la delibera n. 70/2014.

- a) per i servizi *open access premium*, pur nella consapevolezza che il mercato liberalizzato dei correlati servizi abbia conseguito un significativo livello di maturità, come testimoniato dalla rilevante crescita dei volumi di produzione conseguita nel corso del primo periodo regolatorio, la ragione del mantenimento del *cap* risiede nella circostanza che l'importo medio unitario dei canoni si attesta, nel 2021, ad un livello significativamente più basso della soglia sopra richiamata²⁰, preservando quindi un adeguato margine di operatività per il GI nella futura modulazione tariffaria, anche in relazione all'esito delle approfondite analisi richieste da ART per la verifica della sostenibilità dei canoni (vedi *supra*, paragrafo 31.1);
- b) per i servizi passeggeri con OSP, la ragione risiede invece nella circostanza che essi sono assoggettati a obblighi di servizio pubblico, comportando conseguentemente la necessità di compensazioni finanziarie a copertura dei costi; alla luce di tale motivazione, si è ritenuto peraltro necessario estendere il vincolo, precedentemente circoscritto ai servizi regionali, anche ai treni OSP a lunga percorrenza, che nel merito presentano le stesse problematiche;
- c) per i servizi merci, appare necessario riferirsi alla strutturale condizione di svantaggio dei servizi ferroviari rispetto ai servizi su gomma, che determina tra l'altro l'insorgere di interventi di sostegno pubblico al settore, attraverso forme di contribuzione e sussidio (quali ad esempio: Ferrobonus, sconto pedaggio, ammodernamento carri, formazione macchinisti).

7 Con riferimento alle cornici di variabilità massima sopra descritte, è parso però opportuno introdurre limitate possibilità di deroga, in presenza di esplicite evidenze dall'analisi di sostenibilità del GI circa squilibri tra i livelli di sostenibilità relativi rilevati per i diversi segmenti di mercato. Ciò al fine di conseguire l'obiettivo, sopra evidenziato, di assicurare un ragionevole e proporzionato equilibrio fra i livelli di sostenibilità dei segmenti di mercato, sulla base del principio di equità e non discriminazione.

Nel merito, si propone che l'esercizio della deroga consenta, assicurando adeguata gradualità nel corso del periodo tariffario, di incrementare la cornice di variabilità fino al 20% dei livelli tariffari di partenza, in presenza di due condizioni, che devono verificarsi simultaneamente:

- a) la capacità contributiva dei segmenti di mercato interessati dalle cornici di variabilità si presenti più elevata rispetto al livello di pedaggio scaturente dall'applicazione delle cornici di variabilità stessa, e
- b) la capacità contributiva dei segmenti di mercato esclusi dall'applicazione delle cornici di variabilità si presenti più bassa rispetto al livello di pedaggio scaturente, per tali segmenti di mercato, dall'applicazione delle cornici di variabilità agli altri segmenti di mercato interessati.

8 Si è ritenuto infine, al fine di evitare eccessive differenziazioni fra i livelli dei canoni previsti dal GI, anche a seguito dello stralcio, nella Misura 29, dei valori limite per la variabilità dei coefficienti di modulazione $J_{j,i}$ (vedi *supra*), di introdurre limiti di variabilità allo *spread* fra livello massimo/minimo della componente B del canone applicabile a ciascun segmento di mercato di base (come scaturente dall'applicazione di quanto previsto al paragrafo 29.6) e il corrispondente livello medio previsto per lo stesso segmento di mercato (come scaturente, di contro, dall'applicazione di quanto previsto al paragrafo 29.3).

Nel merito, in applicazione dei principi di ragionevolezza e proporzionalità, si è ritenuto di porre in consultazione i seguenti valori limite:

- a) per il livello più elevato della componente B, nell'ambito dello stesso segmento di mercato di base, uno scostamento al rialzo pari al 100% del valore medio della componente B canone relativo al medesimo segmento di mercato;
- b) per il livello più basso della medesima componente B, sempre nell'ambito dello stesso segmento di mercato di base, uno scostamento al ribasso pari al 50% del richiamato valore medio della componente B.

²⁰ L'importo medio unitario dei canoni applicati ai servizi *open access premium* si attesta, nel 2021, a circa 5,609 €/tr*km (Fonte: elaborazioni ART su dati RFI – PicWEB), ossia ad un valore significativamente più basso rispetto alla richiamata soglia.

3.2.3.12. Misura 32 (Strumenti di verifica)

- 1 Alla luce dell'esperienza applicativa, con la **Misura 32** si è ritenuto di ridefinire, rispetto a quelli contenuti nel modello regolatorio vigente, gli strumenti a disposizione dell'Autorità per l'esercizio delle proprie prerogative di verifica e controllo con riguardo all'applicazione delle tariffe di accesso all'infrastruttura ferroviaria.
- 2 In particolare, si è ritenuto di semplificare e razionalizzare le procedure di verifica di conformità, attraverso il superamento del riferimento, contenuto nel modello regolatorio previgente, al modello di simulazione con specifiche funzionali predisposto dal GI preventivamente alla proposta tariffaria e approvato da parte di ART. Ciò anche perché, come già espresso *supra*, le specifiche funzionali della proposta tariffaria del GI sono state puntualmente formulate nel testo delle Misure regolatorie.
- 3 Si è ritenuto invece opportuno rafforzare il meccanismo di verifica degli impatti dell'applicazione del pedaggio alle imprese ferroviarie, attraverso un approccio multidirezionale:
 - a) da un lato, si è imposto al GI di fornire, entro la data di presentazione della proposta tariffaria, un apposito schema di simulazione dell'applicazione del pedaggio da cui sia possibile evincere, per ciascuna annualità del periodo tariffario, al medesimo livello di disaggregazione delle previsioni di traffico adottata in fase di *Pricing*, gli effetti dell'applicazione del nuovo listino dei canoni sui costi di accesso all'infrastruttura per ciascuna tipologia di servizio e con riferimento alle singole IF, rispetto al sistema vigente, in termini di importi complessivi e unitari medi dei canoni;
 - b) dall'altro, di provvedere direttamente 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.A tale riguardo, è stato inoltre inserito l'elenco di componenti economiche da richiedere annualmente alle IF, finalizzate alla determinazione del margine di contribuzione di primo e di secondo livello dei servizi ferroviari offerti per singolo segmento di mercato;
- 4 Si è infine evidenziato che l'Autorità conduce periodicamente approfondimenti sui futuri bisogni di mobilità dell'utenza dei servizi ferroviari, anche mediante richiesta di informazioni a tutti i possibili soggetti interessati.

3.2.3.13. Misura 33 (Revenue sharing)

- 1 La **Misura 33** ha subito alcune marginali variazioni nel Documento, finalizzate ad una più puntuale applicazione della disciplina ivi descritta: si è infatti precisato: (i) nel titolo, che l'oggetto della misura è la condivisione di ricavi del GI, e non di profitti; (ii) che la verifica del superamento delle soglie oltre le quali si applica la condivisione è da effettuarsi con riferimento ai ricavi totali, piuttosto che ai volumi di traffico. Ciò per meglio rispondere all'obiettivo di correlare l'applicazione della misura all'effettivo beneficio/danno economico in carico al GI.

3.2.3.14. Misura 34 (Forme di incentivo)

- 1 La **Misura 34** del modello di regolazione vigente prevede la possibilità che il GI applichi delle riduzioni limitate nel tempo sui canoni di accesso all'infrastruttura, al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o di incentivare l'uso di linee notevolmente sottoutilizzate (attualmente denominate da RFI "tariffe PROMO"). La stessa misura subordina tale possibilità al preventivo parere favorevole dell'Autorità.
- 2 A tale riguardo, è stato previsto un adeguato aggiornamento, alla luce dell'esperienza applicativa, delle procedure correlate all'introduzione di dette forme di incentivazione del traffico, introducendo una semplificazione del processo di verifica della conformità per le riduzioni ai canoni, anche al fine di consentire una maggiore trasparenza. In particolare, si sono previsti:
 - a) l'obbligo a carico del GI di definire *ex ante* e per l'intero periodo tariffario, allegandole alla presentazione della proposta tariffaria di periodo, le proprie strategie di incentivazione, da finalizzare ad un significativo sviluppo nell'utilizzo dell'infrastruttura a partire dall'individuazione delle parti di essa che (i) si presentano sottoutilizzate (prevedendo al riguardo una opportuna *clusterizzazione* della rete) o che (ii) siano 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;

- b) una più puntuale definizione delle tipologie di incentivazione previste dal d.lgs. 112/2015, richiamando, in particolare, le seguenti disposizioni:
- i) le riduzioni possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura e si limitano all'economia effettiva realizzata dal GI dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati (articolo 18, comma 11, del d.lgs. 112/2015);
 - ii) a servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria (articolo 18, comma 12, del d.lgs. 112/2015);
 - iii) il GI può istituire schemi di canone, destinati a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sottoutilizzate. (articolo 18, comma 13, del d.lgs. 112/2015);
 - iv) il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario (articolo 18, comma 5, del d.lgs. 112/2015).
- c) il superamento del concetto di “catalogo”, finora previsto nel PIR per la selezione delle tratte di infrastruttura da sottoporre a meccanismi incentivanti, prevedendo, in alternativa, l’inserimento delle forme di incentivazione nell’ordinaria procedura di aggiornamento annuale dello stesso PIR, in modo da unificarne i termini procedurali, assicurare una maggiore partecipazione degli *stakeholders* – anche attraverso specifici obblighi documentali – e consentire all’Autorità di esprimersi sulle riduzioni ai canoni in questione attraverso eventuali indicazioni e prescrizioni specifiche in tempo utile per la fase di allocazione della capacità di infrastruttura.

3.3 Infrastruttura ferroviaria nazionale – Altri servizi

3.3.1 Aspetti generali della regolazione

- 1 La modifica apportata alla lettera b) della Misura 1, come pure alla lettera a) della **Misura 35**, è riconducibile all’opportunità di adeguarne la terminologia a quella introdotta dal regolamento (UE) 2017/2177.
- 2 L’inserimento del riferimento ai “richiedenti” nella lettera c) della Misura 35, analogamente, è riconducibile all’esigenza di tenere conto di quanto previsto dall’articolo 1 del citato regolamento, e dalla Misura 4 dell’Allegato A alla delibera n. 130/2019.
- 3 La terminologia della **Misura 36**, punto 1), è stata modificata per distinguere la fornitura dell’accesso ad un impianto di servizio dalla fornitura di un servizio su tale impianto. Ciò alla luce della rilevanza che tale distinzione assume nel regolamento (UE) 2017/2177 (si pensi alle disposizioni riguardanti la “fornitura in proprio di servizi”, contenute in tale regolamento, che presuppongono detta distinzione) ed ai fini delle modifiche introdotte nelle successive Misure (vedi *infra*).
- 4 Per quanto riguarda la **Misura 37**, la terminologia del primo capoverso è stata modificata per renderla più precisa e per raccorderla maggiormente alle altre Misure, ed in particolare a quanto previsto alla lettera b) della Misura 35; al secondo capoverso, è stato specificato che la disposizione ivi contenuta è efficace fino all’applicazione del *market power test* nella sua forma integrale; il terzo e quarto capoverso e il secondo periodo del quinto capoverso, che si riferivano alla prima fase di attuazione della delibera n. 96/2015 e dunque hanno esaurito i propri effetti, sono stati espunti.
- 5 Con riferimento alla **Misura 38**, si è innanzi tutto eliminata l’ambiguità concernente la classificazione in tipologia A e B che, sebbene nel dispositivo di detta Misura sia riferita ad un contenuto oggettivo (ovverosia agli impianti di

servizio e ai servizi), nel titolo della stessa e in altre parti del Modello di regolazione (Misure 3 e 54) viene riferita ad un contenuto soggettivo (gli operatori di impianto).

Considerato che detta classificazione è finalizzata principalmente a distinguere le situazioni in cui l'operatore detiene un significativo potere di mercato da quelle in cui i suoi comportamenti sono fortemente vincolati dalle dinamiche concorrenziali, si è optato per considerarla una classificazione con contenuto soggettivo, specificando in fondo alla Misura 38 che un medesimo operatore di impianto può rientrare nella tipologia A con riferimento ad alcuni degli impianti da esso gestiti o servizi prestati, e nella tipologia B per gli altri.

- 6 Il primo trattino della Misura 38 contiene l'elenco delle categorie di impianti gestiti e servizi forniti da un unico operatore (quartultimo capoverso del paragrafo 4.4.2 della relazione istruttoria relativa alla delibera n. 96/2015), a cui sono assimilate le stazioni passeggeri in ragione della scarsa sostituibilità riscontrabile tra le diverse stazioni anche se situate nella stessa città (quarto capoverso del medesimo paragrafo 4.4.2).

Nel corso del primo periodo regolatorio è emerso, da quanto comunicato da RFI, che il suddetto elenco non include alcuni servizi prestati solamente dal GI: il servizio di sgombero dell'infrastruttura con carri soccorso attrezzati, che costituisce una fattispecie rientrante nella più ampia categoria di cui all'articolo 13, comma 2, lettera h), del d.lgs. 112/2015 (relativa a *"impianti e attrezzature di soccorso"*); il servizio di controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose; il servizio di assistenza alla circolazione di treni speciali. Viceversa, è emerso che il servizio di ispezione tecnica del materiale rotabile, di cui d.lgs. 112/2015 art. 13, comma 9, lettera c), è svolto da una molteplicità di operatori e dunque dovrebbe essere espunto dal citato elenco.

Si è dunque ritenuto preferibile riformulare il primo trattino della Misura 38 in termini più generali, in maniera che il criterio ivi individuato rimanga valido anche a fronte di modifiche del contesto di mercato (quale ad esempio quella prefigurata alla prima riga della tabella a pag. 79 della relazione istruttoria relativa alla delibera n. 61/2015, ove si afferma con riferimento al servizio di fornitura di corrente di trazione che *"In prospettiva, occorre valutare se sussistono le condizioni tecniche per consentire a ciascuna IF di scegliere liberamente il proprio fornitore"*).

È stato invece mantenuto un riferimento specifico alle stazioni passeggeri, in quanto la struttura del mercato dell'accesso a tali impianti non appare suscettibile di modifiche nel breve-medio periodo.

- 7 Si è ritenuto necessario espungere dalla tipologia A gli *"impianti di cui al primo periodo del comma 5 dell'art. 13 del D.lgs. 112/2015"* (Misura 38, secondo trattino), casistica in cui attualmente rientrano, in particolare, i centri di manutenzione gestiti da Trenitalia. Al riguardo, occorre evidenziare che l'inserimento nella tipologia A era stato motivato come derivante non *"da una puntuale analisi delle condizioni di concorrenza dei mercati dei servizi in questione, ma dall'esistenza dell'obbligo legislativo sopra citato [l'obbligo di separazione contabile di cui all'art. 13, comma 5, del d.lgs. 112/2015] e dalla opportunità di specificare tale obbligo, nonché il connesso obbligo di orientamento ai costi di cui al D.lgs. 112/2015 art. 17 comma 10, uniformandone la disciplina rispetto a quanto previsto per gli altri impianti e servizi della tipologia A"* (relazione istruttoria relativa alla del. 96/15, par. 4.4.2, ultimo periodo). A fronte dell'introduzione di maggiori obblighi in capo agli operatori di impianto di tipologia A (vedasi *infra*, le modifiche apportate alle Misure 41 e 42), che si giustificano principalmente in ragione della presenza di un significativo potere di mercato nella gestione degli impianti o nella fornitura dei servizi, è apparso evidente che le esigenze che avevano indotto l'Autorità ad inserire nella tipologia A gli impianti in questione possano essere meglio soddisfatte, in termini di organicità e sistematicità del quadro regolatorio, ampliando l'ambito di applicazione delle Misure relative alla contabilità regolatoria (vedi *infra*, con riferimento alla Misura 61).
- 8 Al terzo trattino (ora terzo punto) della Misura 38, è stato chiarito che anche gli operatori di impianto ivi indicati possono richiedere *"una verifica più approfondita del potere di mercato"*, come previsto in generale dalla Misura 37 per gli operatori che superano le soglie considerate dall'Autorità come sintomatiche di tale potere.
- 9 Il primo capoverso della **Misura 39** indica, tra i principi su cui è basata la regolazione dei corrispettivi richiesti dagli operatori di impianto di tipologia B, i principi di trasparenza e predicibilità. A tali principi si rifanno, in particolare, le successive Misure 41 e 57. Al riguardo, si è preso atto che l'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/2177, nel disciplinare in dettaglio il contenuto delle informazioni che l'operatore dell'impianto di servizio deve pubblicare in apposito documento (descrizione dell'impianto di servizio), alle lettere m) ed n) prevede l'obbligo di inserirvi le seguenti informazioni in materia di corrispettivi: *"m) informazioni sui canoni per ottenere l'accesso agli*

impianti di servizio e sui canoni per la fruizione di ciascun servizio ferroviario in essi prestato; n) informazioni sui principi dei regimi delle riduzioni offerte ai richiedenti, nel rispetto delle esigenze di riservatezza commerciale". Si è dovuto in particolare rilevare che, mentre per altre tipologie di informazioni l'articolo 4 citato prevede un livello di dettaglio significativamente superiore a quello previsto dalla direttiva 2012/34/UE, ciò non avviene per quanto riguarda i canoni. Ne deriva la necessità di rivalutare l'attualità delle Misure 39, 41 e 57, in particolare considerato che le stesse, approvate nelle more dell'adozione del citato regolamento, prevedono allo stato obblighi di pubblicazione di informazioni sui corrispettivi che risultano più dettagliate rispetto a quelle individuate dal quadro normativo così innovato.

- 10 Si è pertanto ritenuto necessario modificare il primo capoverso della Misura 39 ed il primo punto elenco della Misura 41, assoggettando solo gli operatori di impianto di tipologia A ad obblighi informativi aggiuntivi rispetto a quelli stabiliti dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera m) ed n) del regolamento (UE) 2017/2177. Tenuto conto dell'esperienza applicativa maturata nel corso del primo periodo regolatorio, tali obblighi aggiuntivi (per i quali la Misura 41 rimanda ad alcune parti della successiva Misura 42) sono stati rafforzati ed ulteriormente dettagliati, facendo salve eventuali esigenze di riservatezza commerciale. La graduazione degli obblighi informativi sulla base del potere di mercato degli operatori degli impianti di servizio risulta coerente anche con la previsione dell'allegato V, lettera b), del d.lgs. 112/2015 secondo cui, per i *"servizi elencati nell'articolo 13 che sono prestati da un unico fornitore"*, deve essere pubblicata *"la metodologia, le norme ed i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 17 a 20 per quanto riguarda i costi e i canoni"*.
- 11 Per quanto riguarda la Misura 57, gli obblighi di trasparenza in essa previsti sono stati spostati all'interno della Misura 42, che si riferisce soltanto agli operatori di impianto di tipologia A.
- 12 Il secondo capoverso della Misura 39 è stato modificato per raccordarlo maggiormente con quanto previsto dalle Misure 3 e 35. Anche le modifiche apportate alla Misura 40 e le ulteriori modifiche introdotte nella Misura 41 sono finalizzate a raccordare in modo più organico tali disposizioni tra loro e con il quadro normativo e regolatorio in cui esse si collocano.
- 13 Le disposizioni relative alla procedura di elaborazione dei corrispettivi per il periodo tariffario quinquennale da parte degli operatori di impianto di tipologia A, contenute nelle **Misure 40 e 41**, sono state integrate con una specifica e dettagliata disciplina inserita all'interno della **Misura 42**. Sebbene il Modello di regolazione stabilisca per tutti gli operatori di tipologia A il principio della *"definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale"* (cfr. Misure 2, 3 e 40), l'analisi della documentazione prodotta nel tempo, in particolare dagli operatori di impianto diversi da RFI, ha evidenziato infatti la necessità di una disciplina di maggior dettaglio in merito alle tempistiche ed alle procedure attraverso cui gli operatori devono informare l'Autorità e gli *stakeholders* delle decisioni assunte, nonché al contenuto delle informazioni da fornire.
- 14 Analogamente, si è ritenuto opportuno, riprendendo e generalizzando quanto previsto dalla delibera n. 84/2016 con riferimento alle stazioni passeggeri, introdurre nella Misura 42 una specifica disciplina della metodologia di determinazione della dinamica dei corrispettivi, eliminando quindi il rinvio a quanto previsto per il PMdA dalla Misura 10.
- 15 A seguito dell'introduzione di tale specifica disciplina, che richiede tra l'altro di distinguere la componente fissa da quella variabile dei costi operativi sulla base di un esame analitico del processo produttivo, è stata ritenuta superata – e quindi eliminata – la disposizione contenuta nell'ultimo periodo della Misura 42 (*"Qualora sia prevista, sulla base di criteri di ragionevolezza, una consistente variazione nell'utilizzo dell'impianto (tale da generare dimostrabili economie o diseconomie di scala), l'operatore d'impianto deve tenerne conto applicando ai costi operativi misurati all'anno base un appropriato coefficiente di elasticità, oppure distinguendo, all'interno dei costi operativi, la componente fissa da quella variabile, e calcolando la variazione dei costi operativi unitari al variare dell'utilizzo previsto"*).
- 16 Altro aspetto innovativo è rappresentato dall'estensione (vedi paragrafi 42.2 e 42.3 del documento di consultazione), a tutti gli operatori di impianto di tipologia A, del *"regime provvisorio"* e del connesso meccanismo di poste figurative previsto per il PMdA dalla Misura 4. Ciò al fine di rendere compatibile il termine di preavviso per la variazione dei corrispettivi, attualmente previsto dal primo punto elenco della Misura 41, con le disposizioni della

Misura 3 in base alle quali le tariffe devono essere determinate nel corso dell'anno precedente al primo anno del periodo tariffario (anno ponte), a partire dai costi risultanti dal bilancio dell'anno ancora precedente (anno base).

- 17 Un'ulteriore importante innovazione introdotta nel paragrafo 42.5 riguarda l'indicazione delle modalità di determinazione della variabile X (obiettivo di efficientamento annuo sui costi operativi) per tutti gli operatori di impianto di tipologia A. Per il primo periodo regolatorio, il valore di tale variabile è stato determinato dall'Autorità, solo con riferimento ai gestori di stazioni passeggeri diversi da RFI, in misura pari al tasso di inflazione programmato (delibera n. 84/2016, punto 6). Nel testo ora posto in consultazione si è ritenuto di fissare, per il prossimo periodo regolatorio, un valore pari al 50% del tasso di inflazione programmato, anche in ragione della necessità di evitare sbalzi eccessivi rispetto a dinamiche dei prezzi al consumo che potrebbero verosimilmente presentare significativi incrementi nel corso del periodo di riferimento. A tal fine, si è ritenuto inoltre di porre un tetto massimo al tasso di efficientamento così determinato, stabilito in misura pari al tasso di efficientamento annuo fissato per il gestore dell'infrastruttura nazionale.

Tenuto conto delle importanti innovazioni (descritte anche nei successivi paragrafi della presente relazione) concernenti i criteri e le procedure di determinazione dei corrispettivi da parte in particolare degli operatori di impianto di tipologia A, è stato previsto che esse vengano recepite in un lasso di tempo sufficientemente ampio da consentire agli stessi di effettuare le necessarie elaborazioni e valutazioni di competenza.

Al punto 1 del paragrafo 42.1 del documento di consultazione è stato quindi stabilito che gli operatori di impianto di tipologia A adeguano i propri sistemi tariffari con decorrenza dal primo gennaio 2024, ed ottemperano ai relativi obblighi informativi assumendo come anno ponte (T_0) il 2023. Pertanto, nel caso ad esempio di GS Rail, che nel corso del 2021 ha predeterminato i corrispettivi per il periodo 2022-2026, sarà necessario adeguare il sistema tariffario già adottato con riferimento al triennio 2024-2026, svolgendo le necessarie elaborazioni e valutazioni e adempiendo agli obblighi informativi previsti nel corso del 2023. Nel caso invece di GS Retail, che finora ha pubblicato ogni anno i corrispettivi relativi al solo anno successivo, la disposizione posta in consultazione implica che nel corso del 2023 venga elaborato e comunicato all'Autorità e ai soggetti interessati il sistema tariffario relativo al quinquennio 2024-2028.

3.3.2 Costing

- 1 Nella **Misura 43** è stata introdotta una disposizione (punto 2 del testo della Misura posto in consultazione) che stabilisce in modo esplicito che il principio, secondo cui i corrispettivi non possono superare il costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole, si applica, oltreché agli operatori di impianto che gestiscono impianti o forniscono servizi di cui alla Misura 36, lettera a), anche a tutti gli operatori di impianto di tipologia A che forniscono servizi complementari o ausiliari, inclusi quelli che non dovessero configurarsi come "fornitore unico" del servizio. Tale disposizione era già implicita in quanto previsto dal terzo periodo dell'attuale Misura 40, e le relative motivazioni erano state esposte nella relazione istruttoria allegata alla delibera n. 61/2015, al paragrafo 2.3.
- 2 È stato inoltre inserito, nel successivo punto 3 (che riprende il primo capoverso della Misura attualmente vigente), un esplicito riferimento ai criteri di allocazione e ammissibilità dei costi operativi di cui alla Misura 15, validi per il PMdA ma applicabili anche ai servizi extra-PMdA.
- 3 Per quanto riguarda la determinazione, per gli operatori di impianto di tipologia A, del "*profitto ragionevole*" di cui all'art. 3 lettera aa) del d.lgs. 112/2015, la Misura 43 attualmente vigente fa riferimento, per il primo periodo regolatorio, al tasso di rendimento del Capitale Investito Netto, misurato con il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento (WACC/CAPM). Tale impostazione appare coerente, oltre che con l'approccio seguito in altri ambiti di regolazione, anche con quello seguito dalla maggioranza degli altri organismi di regolazione europei, e viene pertanto confermata nel documento di consultazione, svincolandone la validità da uno specifico periodo regolatorio. Si è tuttavia prevista la determinazione di un valore del WACC distinto da quello applicabile al GI, che tenga conto delle potenziali differenze

tra i due ambiti di attività, con particolare riferimento alla struttura finanziaria delle imprese che vi operano, del costo del debito e del coefficiente *beta* (**Misura 44** del documento di consultazione).

- 4 Con riferimento al primo capoverso della **Misura 45**, che richiede all'operatore di impianto di *"fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, secondo i principi contabili nazionali (OIC) o internazionali (IAS-IFRS) adottati dall'operatore"*, si osserva che con la delibera n. 84/2016, ai punti 9-12, sono state fornite indicazioni applicative ai gestori di stazioni passeggeri diversi da RFI in cui si precisa che in alternativa al criterio del valore netto contabile è consentito il *"recupero del costo reale sostenuto, attraverso la rivalutazione degli asset applicata a decorrere dalla data di acquisizione o realizzazione"* da effettuarsi applicando lo *"specifico deflatore pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità"*.

Nel dare attuazione a tali disposizioni, dapprima GS Rail e più recentemente GS Retail non hanno manifestato interesse ad adottare il criterio del *"recupero del costo reale sostenuto"*, ed hanno quantificato il valore delle immobilizzazioni sulla base dei rispettivi dati di bilancio, che fanno riferimento al costo delle immobilizzazioni su base storica. La stessa modalità di valorizzazione delle immobilizzazioni è stata seguita da RFI, con riferimento agli impianti e servizi cui fornisce accesso, nonché da Trenitalia, Mercitalia Rail e Trenitalia Tper.

Il principio di continuità, oltreché esigenze di semplificazione, inducono dunque ad eliminare – nel documento di consultazione – la possibilità di fare riferimento al valore rivalutato delle immobilizzazioni, e ad espungere il riferimento, nel primo capoverso della Misura 16, ai *"principi contabili nazionali (OIC) o internazionali (IAS-IFRS) adottati dall'operatore"*, principi che potrebbero prendere in considerazione i valori correnti. Viene inoltre precisato cosa si intende per Valore Netto Contabile, adattando la formulazione della lettera a) della Misura 16.

- 5 Al secondo capoverso (ora punto 2) della Misura 45, è stato esplicitato e specificato il rimando alle pertinenti disposizioni della Misura 18.
- 6 Al terzo capoverso (ora punto 3) della Misura 45, è stata generalizzata la disposizione che prevede l'ammissibilità nel calcolo del CIN di finanziamenti statali sotto forma di aumenti di capitale a favore del gruppo FSI, estendendone la validità a tutti i finanziamenti pubblici (anche non statali) disposti in tale forma nei confronti di qualsiasi operatore di impianto di tipologia A.

3.3.3 Pricing

- 1 Il contenuto del primo capoverso della **Misura 47** è stato modificato per raccordarlo in modo più chiaro con quanto previsto dall'articolo 17, commi 10 e 11, del d.lgs. 112/2015.
- 2 Il secondo capoverso della **Misura 48** attualmente vigente (*"I corrispettivi possono essere riferiti a "insiemi di servizi" solo nel caso in cui gli stessi vengano offerti alla generalità degli utenti in modo unitario (ad es. servizio di pulizia degli spazi comuni delle stazioni e servizio di informazioni al pubblico)"*) subordina la possibilità di fissare una singola tariffa relativa alla fruizione di un pacchetto di servizi alla condizione che i servizi facenti parte del pacchetto vengano offerti alla generalità degli utenti in modo unitario. In particolare, essa non consente all'operatore di impianto di offrire un determinato servizio sia all'interno di un pacchetto che separatamente.

Il regolamento (UE) 2017/2177 contiene diverse disposizioni potenzialmente rilevanti per la disciplina di questo specifico profilo delle scelte tariffarie adottate dall'operatore di impianto: innanzi tutto, l'articolo 8, paragrafo 2, secondo periodo, che stabilisce che *"Gli operatori degli impianti di servizio non condizionano l'accesso all'impianto o la prestazione di un servizio ferroviario all'obbligo di acquistare altri servizi che non sono collegati al servizio richiesto"*. Rilevano inoltre, sia pure indirettamente, le disposizioni riguardanti la prestazione in proprio di servizi, definita all'articolo 3 punto 8), come *"una situazione in cui un'impresa ferroviaria presta essa stessa un servizio ferroviario sul sito di un operatore dell'impianto di servizio, a condizione che l'accesso all'impianto e l'utilizzo dello stesso da parte dell'impresa ferroviaria per la prestazione in proprio di servizi siano giuridicamente e tecnicamente fattibili e non compromettano la sicurezza delle operazioni e che l'operatore dell'impianto di servizio in questione offra tale possibilità"*: l'articolo 4, paragrafo 2, lettera e), che indica, tra le informazioni minime sulle condizioni di accesso che – ai sensi dell'articolo 27 e dell'allegato 4 della direttiva 2012/34/UE – l'operatore dell'impianto di servizio deve rendere pubbliche: *"la possibilità di prestare in proprio servizi ferroviari e le relative condizioni"*;

l'articolo 10 paragrafo 3, che obbliga gli operatori degli impianti di servizio a prendere in considerazione *“diverse opzioni che consentano loro di soddisfare richieste confliggenti di accesso all'impianto di servizio o di prestazione di servizi nell'impianto di servizio”*, opzioni che possono includere *“misure volte a massimizzare la capacità disponibile nell'impianto”*, ivi compresa *“la concessione dell'accesso all'impianto per la prestazione in proprio di servizi”*.

- 3 Alla luce di tali innovazioni normative, si ritiene opportuno eliminare la disposizione di cui al secondo capoverso della Misura 48 al fine di ampliare e valorizzare le opzioni di *Pricing* tra cui l'operatore di impianto può scegliere. Si consideri, ad esempio, il caso di un operatore di impianto che abbia deciso inizialmente di non concedere l'accesso all'impianto per la prestazione in proprio di servizi e che, per soddisfare richieste tra loro confliggenti, valuti la concessione dell'accesso all'impianto per la prestazione in proprio di servizi e dunque l'introduzione di una tariffa per il solo accesso all'impianto. Tale opzione potrebbe risultare più facilmente percorribile se l'operatore di impianto avesse la possibilità di mantenere anche la tariffa per il pacchetto (accesso più servizio), possibilità che tuttavia risulterebbe in contrasto con il secondo capoverso della Misura 48.
- 4 È stato oggetto di una profonda revisione il terzo capoverso della Misura 48 attualmente vigente, riformulato con ampie integrazioni al punto 1 del testo di tale Misura posto in consultazione. La disposizione intende valorizzare l'autonomia imprenditoriale dell'operatore dell'impianto di servizio, in particolare nella parte in cui prevede che esso può modulare le tariffe per tenere conto di differenze *“sul lato (...) della domanda”* (Misura 48, terzo capoverso) a condizione che tale modulazione non risulti in una discriminazione a danno di gruppi di utenti e che la tariffa media non superi il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole (cfr. paragrafo 4.6.1 della relazione istruttoria allegata alla delibera n. 61/2015, con cui è stato posto in consultazione l'atto di regolazione approvato poi con delibera n. 96/2015).
- 5 Alla luce dell'esperienza derivante dalla prima applicazione della delibera n. 96/2015 (cfr. delibera n. 119/2018, delibera n. 172/2021), la disposizione è stata modificata per individuare in modo più preciso le condizioni e i limiti entro i quali è ammessa la modulazione o differenziazione delle tariffe basata su differenze sul lato della domanda, ovvero la possibilità di un uso commerciale della leva del prezzo da parte dell'operatore dell'impianto di servizio, senza confliggere con altri obiettivi della regolazione economica dell'operatore dell'impianto di servizio.
- 6 È stato specificato che la differenziazione delle tariffe basata su differenze non di costo ma di domanda non dovrebbe comportare la traslazione - da un impianto all'altro o da una tipologia di utilizzo dell'impianto (o fruizione del servizio) all'altra - dei costi diretti legati all'effettivo utilizzo degli impianti o alla effettiva fruizione dei servizi. Ciò in analogia a quanto previsto, per il PMdA, dall'articolo 17, comma 4, del d.lgs. 112/2015, che a sua volta rimanda al principio economico secondo cui la tariffa deve essere *“stabilita al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario”*.
- 7 Si è inoltre inteso precisare che la *“differenziazione”* cui si fa riferimento è da intendersi come introduzione di uno scarto tra costo unitario (inclusivo della remunerazione del capitale) e relativa tariffa, e dunque si verifica anche quando, pur in presenza di evidenti differenze di costo unitario, l'operatore d'impianto fissa una tariffa omogenea. Anche questo tipo di differenziazione, costituendo una deroga al principio di correlazione ai costi di cui alla Misura 47, necessita di un'adeguata giustificazione.
- 8 I vincoli alle scelte inerenti all'articolazione delle tariffe applicate vengono resi più stringenti per gli operatori di impianto di tipologia A che forniscono l'accesso ad impianti di servizio, ai quali viene chiesto di giustificare l'eventuale disallineamento tra le tariffe e i costi unitari relativi ai singoli impianti, stimati sulla base della contabilità regolatoria o di un'opportuna analisi del processo produttivo (paragrafo 42.8, punto 1, lettera a) sub ii). A titolo esemplificativo, un operatore di impianto di tipologia A che fornisce l'accesso agli spazi funzionali e necessari all'esercizio ferroviario nelle stazioni passeggeri, sarà tenuto a produrre un'analisi delle differenze di costo unitario tra le diverse stazioni da esso gestite ed a giustificare l'eventuale scelta di non differenziare conseguentemente le tariffe.
- 9 Infine, si segnala che, nel documento posto in consultazione, la disposizione che disciplina le riduzioni tariffarie *“in relazione al volume di produzione assicurato dalla singola impresa ferroviaria”* (attualmente collocata al primo cpv della Misura 48) è spostata, per esigenze di chiarezza espositiva, in fondo alla Misura 48: essa, infatti, concerne un caso particolare di modulazione.

3.4 Infrastruttura ferroviaria regionale interconnessa

3.4.1 Aspetti generali della regolazione

- 1 La regolazione in materia tariffaria per le reti regionali interconnesse mutua, secondo principi di proporzionalità ed in funzione delle specificità connesse ai meccanismi di finanziamento pubblico della gestione per dette reti, i principi e i criteri stabiliti per l'Infrastruttura ferroviaria nazionale.
- 2 In particolare – stante la prassi consolidata che vede coperti i costi complessivi sostenuti dal GI a valere sui finanziamenti pubblici di fonte regionale, in molti casi attualmente non prevedendo l'applicazione e la riscossione dei canoni per i servizi effettuati sulla rete, con particolare riferimento a quelli gravati da OSP ed affidati in forza di CdS – si è prevista una logica differente di determinazione del canone, che per il GI nazionale avviene al netto dell'ammontare, stabilito nei CdP, del finanziamento pubblico, a copertura dei costi residui sostenuti dal GI.
- 3 In tale ottica, fatto salvo il principio di assicurare comunque l'equilibrio finanziario della gestione, considerando le varie componenti che vi contribuiscono, nonché il principio di correlazione dei canoni ai costi sostenuti, secondo quanto previsto nell'equazione di cui alla Misura 6 (vedi *supra*), la componente E_{fpp} è da considerarsi una variabile dipendente, il cui ammontare si prevede venga determinato a valle della preventiva determinazione del livello dei canoni R_c per il PMdA.
- 4 La finalità generale perseguita dall'introduzione delle specifiche misure in materia di determinazione dei canoni, con particolare ma non esclusivo riferimento al PMdA, è che il GI regionale, nello svolgimento delle sue funzioni e nella rendicontazione dei costi connessi alla sua gestione – stanti anche l'interconnessione di dette reti all'infrastruttura ferroviaria nazionale e le previsioni di trasformazione della *governance* delle reti medesime delineate nel d.l. 50/2017 – tenda a rispettare principi di trasparenza della struttura dei costi correlati all'accesso all'infrastruttura ed ai servizi ad essa connessi, rivestendo inoltre gli stessi caratteri di autonomia e indipendenza funzionale rispetto alle Amministrazioni pubbliche regionali responsabili della programmazione dei servizi di TPL e che assicurano attraverso l'erogazione dei contributi pubblici parte della copertura dei costi delle gestioni.

3.4.2 Costing del PMdA

- 1 Le misure di *Costing* per il PMdA, come anticipato nel precedente paragrafo, prevedono che il GI, sulla base dei dati di contabilità regolatoria (per la esposizione dei quali sono stati definiti appositi format), effettui come previsto dalla Misura 50, innanzitutto una determinazione dei costi diretti, attraverso una loro opportuna perimetrazione che tenga conto di quanto stabilito delle regole esplicitate nel regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 ed applicando, per la loro determinazione, quanto stabilito al paragrafo 7.1, punto 3. Nel caso delle reti di cui trattasi, stante l'indisponibilità di appositi modelli analoghi a quelli in fase di sviluppo da parte del GI dell'IFN, viene escluso, fatte salve diverse determinazioni da parte del GI, il ricorso a metodi di ingegneria dei costi, come previsto al paragrafo 7.1 e rispettosi di quanto previsto al paragrafo 7.2.
- 2 È comunque a carico del GI, anche ai fini delle correlate misure di *Pricing*, la determinazione della componente dei costi totali efficienti non riconducibile a quelli diretti.
- 3 In generale, al fine di evitare possibili fraintendimenti circa i criteri di determinazione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura e degli obblighi documentali a carico del GI, nelle pertinenti Misure, sono stati esplicitamente citati i paragrafi di cui al Titolo 2, riferito al GI dell'IFN, per i quali non si prevede l'applicazione da parte dei GI delle infrastrutture regionali.
- 4 Rispetto a quanto previsto per la rete nazionale in termini di *costing*, vengono introdotte nella Misura 53 le seguenti semplificazioni, nelle more dei necessari approfondimenti, che l'Autorità si riserva di effettuare nel corso del primo periodo tariffario di piena applicazione delle misure stesse:

- a) l'obiettivo di tasso di efficientamento annuo sui costi operativi, di cui alla Misura 10, è fissato pari a 0;
- b) il parametro di elasticità di cui alla medesima Misura 10, è fissato pari a 1;
- c) in riferimento alle ulteriori previsioni di cui alla stessa Misura 10, non si applicano: (i) la procedura di aggiornamento annuo dei livelli tariffari di cui al paragrafo 10.5; (ii) i meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio, di cui al paragrafo 10.6;
- d) le quote di ammortamento di cui alla Misura 17, sono determinate dal gestore in base ad aliquote economico-tecniche, stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile degli *asset* e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa; ciò in ragione dell'impossibilità di fare riferimento alla peculiare normativa che disciplina gli ammortamenti degli *asset* relativi all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

3.4.3 Pricing del PMdA

- 1 I criteri per la determinazione del *Pricing* relativo al PMdA si basano sul principio che il GI quantifichi almeno la componente A del canone, correlata ai costi diretti ed incrementata da un fattore che tiene conto di diseconomie di costo connesse alla dimensione dell'infrastruttura, fermo restando che resta facoltà del soggetto incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali, eventualmente di concerto con l'Amministrazione regionale di riferimento, ed in funzione delle scelte di politica dei trasporti in ambito regionale che rientrano tra le sue prerogative (che potrebbero, ad esempio, prevedere livelli differenziati del canone per i servizi OSP e per quelli eventuali a mercato), decidere se quantificare anche l'ammontare della componente B, correlata a quota parte dei costi totali efficienti non riconducibili a quelli diretti.
- 2 Tale opzione, risulterebbe, comunque, produrre un impatto nullo sugli oneri finanziari complessivi dell'Amministrazione regionale, atteso che ad un incremento del livello dei canoni a carico delle IF, corrisponderebbe una equivalente riduzione del contributo diretto che la Regione eroga al GI per assicurarne l'equilibrio finanziario della gestione.
- 3 In ogni caso, al fine di garantire un principio di sostenibilità del livello complessivo del canone per il PMdA, con la Misura 50 si è previsto che il livello di canone complessivo per il PMdA (componente A, più componente B) non superi il valore medio della somma delle suddette componenti determinato dal GI dell'IFN (sempre incrementato del fattore che tiene in conto della diseconomia dei costi ipotizzabile per la gestione delle reti regionali e funzione della loro estensione chilometrica) nell'ambito della propria proposta tariffaria.
- 4 Per quanto attiene alla modulazione del pedaggio eventualmente correlata alla quantificazione della componente B del canone, con riferimento alla Misura 25, si è stabilito, anche in considerazione dei livelli di servizio previsti, di far rientrare le reti regionali nella classe 4 "Rete al livello di servizio base", della citata misura.

3.4.4 Altri servizi

- 1 In considerazione della difficoltà da parte dei GI regionali di effettuare previsioni affidabili sui volumi di traffico connessi all'accesso agli impianti di servizio, nonché del limitato potere di mercato esercitato dai Gestori dei suddetti impianti, per lo più coincidenti con il GI, fermo restando l'equilibrio economico della gestione di cui alla Misura 50, nella determinazione dei costi correlati ai corrispettivi per i servizi diversi dal Pacchetto minimo di accesso, il GI della rete regionale o l'operatore di impianto diverso da questi si attiene ai principi ed ai criteri previsti al Titolo 3 per gli operatori di impianto di tipologia B.
- 2 Corrispondentemente, nella modulazione tariffaria dei corrispettivi per i servizi diversi dal Pacchetto minimo di accesso, il GI della rete regionale o l'operatore di impianto diverso da questi si attiene ai principi ed ai criteri previsti al Titolo 3 per gli operatori di impianto di tipologia B.
- 3 È comunque stato previsto che nel caso in cui il GI risulti l'unico gestore dell'impianto e fornitore dei servizi in esso erogati, lo stesso sia tenuto a fornire i dati circa la separazione contabile ed a redigere lo schema di contabilità regolatoria di cui allo specifico Annesso.

3.5 Contabilità regolatoria

3.5.1 Aspetti generali

- 1 A salvaguardia del principio di trasparenza, si è ritenuto opportuno aggregare le misure relative alla separazione contabile e alla contabilità regolatoria, contenute nel **Titolo 5** del Documento, secondo 3 distinti Capi, ciascuno dei quali riferibile ad una specifica tipologia di soggetto:
 - a) il **Capo 1** (Misure da **57** a **60**) riguarda il **gestore dell'infrastruttura nazionale**, anche nel suo ruolo di operatore degli impianti di servizio;
 - b) il **Capo 2** (Misure da **61** a **63**) si riferisce agli **operatori di impianto attivi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale**, qualora rientrino nella tipologia A o qualora gestiscano impianti o offrano servizi di cui alla lettera a) della Misura 36, e siano parte di una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato;
 - c) il **Capo 3** (Misure da **64** a **66**) afferisce al **gestore dell'infrastruttura regionale interconnessa**, anche nel suo ruolo di operatore degli impianti di servizio.
- 2 La successione delle misure per i tre soggetti segue la medesima impostazione, includendo dapprima i criteri di contabilità regolatoria, poi i criteri di separazione contabile e, in conclusione, la composizione del fascicolo da trasmettere all'Autorità e i suoi contenuti minimi.

3.5.2 Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

- 1 Nel presente paragrafo vengono illustrate le novità relative alla contabilità regolatoria del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, segnalando anche le disposizioni di contenuto simile relative agli altri operatori di impianto.
- 2 Un aspetto innovativo della Misura 57 del testo posto in consultazione, rispetto alla corrispondente Misura 49 dell'atto di regolazione attualmente in vigore, è l'adeguamento dei criteri di ammissibilità dei costi alla disciplina introdotta con il d.lgs. 139/2018 circa la trasparenza finanziaria del GI appartenente ad un'impresa verticalmente integrata, introducendo inoltre adeguati strumenti di controllo finalizzati all'esercizio delle funzioni di vigilanza dell'Autorità di cui al novellato articolo 37, comma 2, lettera g-quater, del d.lgs. 112/2015. Al riguardo, particolare attenzione è stata posta in riferimento ai seguenti profili:
 - a) le entrate generate dalla gestione dell'infrastruttura, anche al fine di assicurare il rispetto dell'equilibrio economico di cui all'articolo 16 del medesimo d.lgs. 112/2015, possono essere utilizzate solo per il finanziamento dell'attività del GI oppure per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul GI;
 - b) nelle imprese a integrazione verticale, sono vietati i trasferimenti finanziari fra il GI e qualsiasi entità giuridica dell'impresa integrata, qualora tali trasferimenti possano generare distorsioni della concorrenza sul mercato, anche a seguito di sussidi incrociati;
 - c) i GI non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti alle IF e viceversa;
 - d) solo i dividendi generati da attività che non comportano l'utilizzo di fondi pubblici o di entrate derivanti da canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria che sul GI;
 - e) i servizi prestati dalle altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale al GI si basano su contratti e sono remunerate ai prezzi di mercato o a prezzi che rispecchiano il costo di produzione, aumentato di un ragionevole margine di profitto.

- 3 In linea con le disposizioni sopra richiamate, sono state introdotte negli schemi contabili allegati (vedi paragrafo 57.2 del documento di consultazione e l'annesso 2 ivi richiamato) elementi di dettaglio volti a fare emergere eventuali sovvenzioni incrociate, all'interno dell'impresa verticalmente integrata, tra le imprese ferroviarie e il GI.
- 4 Dall'esame della contabilità regolatoria trasmessa, nel corso del primo periodo regolatorio da RFI, è emersa in diversi casi la difficoltà di confrontare tra un anno e l'altro i dati di costo forniti con riferimento ad un medesimo servizio. Si è ritenuto pertanto necessario introdurre l'obbligo, a fronte di modifiche del perimetro delle attività regolate o dei criteri di allocazione dei costi, di fornire informazioni supplementari volte a garantire la confrontabilità dei dati tra le diverse annualità. Vedasi il paragrafo 57.1, punto 4 e la Misura 59, punto 1, lettera b) sub vii) del documento di consultazione. Vedasi inoltre, per gli altri operatori di impianto, il paragrafo 61.1, punto 4 e la Misura 63, punto 1, lettera b) sub v).
- 5 I criteri di separazione contabile ed i correlati schemi di contabilità regolatoria, di cui rispettivamente alla Misura 58 ed al paragrafo 57.2 del documento di consultazione, sono stati inoltre adeguati, per tenere conto dell'esigenza di assicurare all'Autorità puntuali strumenti di verifica in ordine alla rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo. Si è ritenuto necessario perfezionare conseguentemente i prospetti di contabilità regolatoria del GI, sia in riferimento alla valutazione dei costi operativi che con riguardo ai costi di capitale, anche tenuto conto della necessità, precedentemente evidenziata, di garantire la trasparenza dei conti tra società legate da relazioni di controllo o collegamento (sia in termini economici che patrimoniali).
- 6 Inoltre, si è ritenuto necessario identificare in modo più dettagliato il perimetro delle attività oggetto di separazione contabile del gestore dell'infrastruttura nazionale, con riferimento sia alle attività commerciali (ancillari e non ancillari) sia alle partite non pertinenti, prevedendo, tra l'altro, il definitivo superamento dei 6 processi industriali del GI (come contemplati, ai sensi del d.lgs. 188/2003, dal previgente *format* di contabilità regolatoria), in quanto rappresentativi di una classificazione trasversale, non rilevante ai fini dell'identificazione dei costi correlati alle diverse attività ai fini regolatori.
- 7 In particolare, si è concepito un *format* di separazione contabile a più livelli.
- 8 Alcune delle problematiche emerse, nel corso del primo periodo regolatorio, dall'esame della contabilità regolatoria hanno riguardato i criteri di allocazione dei costi indiretti tra servizi regolati e non regolati, o tra diversi servizi regolati (vedasi ad esempio il paragrafo 2.2.3 della relazione istruttoria allegata alla delibera n. 172/2021). Tuttavia, i prospetti contabili attualmente previsti dalla delibera n. 96/2015 non consentono di ricostruire efficacemente come vengono allocati i costi indiretti. È stato dunque necessario in diversi casi richiedere, in una fase successiva dell'istruttoria, informazioni più dettagliate per comprendere effettivamente i calcoli effettuati.

Al fine di agevolare le analisi di competenza dell'Autorità, si è ritenuto pertanto opportuno modificare detti prospetti o schemi contabili rendendo obbligatoria quanto meno la distinzione tra costi direttamente allocabili, costi allocabili pro quota in base a *driver* specifici, e costi indiretti allocabili solo in base a *driver* aggregati, ferma restando ovviamente la possibilità per l'Autorità di richiedere i fogli di lavoro contenenti lo sviluppo completo dei calcoli. Vedasi la Misura 58, punti 8 e ss. del documento di consultazione e, con riferimento agli altri operatori di impianto, la Misura 62, punti 6 e ss.
- 9 Si è inoltre introdotto l'obbligo, nel caso di servizi extra-PMdA che pur rientrando nella medesima sottoclasse tipologica di cui alla Misura 36 sono forniti sulla base di processi produttivi diversi e possono essere richiesti separatamente (è il caso, ad esempio, dei servizi di rifornimento idrico e preriscaldamento), di produrre una contabilità distinta per ciascun servizio. Vedasi la Misura 58, punto 4 e, con riferimento agli altri operatori di impianto, la Misura 62, punto 3.
- 10 Con riferimento all'accesso agli impianti di servizio si è ritenuto necessario, al fine di identificare potenziali sovvenzioni incrociate, e valutare eventuali connesse distorsioni o comportamenti discriminatori, introdurre un maggior grado di disaggregazione della contabilità regolatoria rispetto a quanto previsto, "*in sede di prima applicazione*", dalla Misura 53 attualmente in vigore. Si è pertanto previsto, nelle Misure 58, punto 5 e 62, punto 4 del documento di consultazione, l'obbligo di redigere una contabilità separata per singolo impianto di servizio gestito.

A tale obbligo è possibile derogare, con riferimento alle componenti di costo e alle componenti patrimoniali, qualora risulti particolarmente oneroso, anche a causa del numero elevato di impianti in questione, associare dette componenti ai singoli impianti. In tale caso, l'operatore di impianto è comunque tenuto a valutare la possibilità di separare la contabilità per raggruppamenti di impianti, identificati in funzione del fine sopra indicato. Qualora neanche tale soluzione risulti agevolmente percorribile, sussiste infine l'obbligo di produrre, ai fini dell'elaborazione del sistema tariffario quinquennale, un'analisi del processo produttivo e delle correlazioni esistenti tra i costi e parametri agevolmente misurabili (ad esempio la superficie dell'impianto, o il numero di addetti) e, nel caso in cui ciò risulti possibile, di stimare sulla base di essa le differenze dei costi unitari tra un impianto di servizio e l'altro (paragrafo 42.8, punto 1, lettera a) sub ii) del documento di consultazione). A titolo esemplificativo, si consideri l'accesso alle aree di sosta, sui cui costi unitari potrebbe incidere in modo significativo la lunghezza dei binari di cui l'area di sosta è costituita; oppure la messa a disposizione di spazi nelle stazioni, sui cui costi unitari potrebbe incidere in modo significativo il ribaltamento degli oneri condominiali relativi agli spazi non locati nella stessa stazione.

- 11 Occorre evidenziare che l'identificazione di differenze di costo unitario tra impianti di servizio non implica necessariamente che le tariffe debbano riflettere tali differenze: vedasi al riguardo la Misura 48 del documento di consultazione.
- 12 Nel caso in cui l'operatore di impianto fornisca sia l'accesso all'impianto che uno o più servizi nell'impianto stesso, e sia prevista – ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera e) del regolamento (UE) 2017/2177 - la possibilità di prestazione in proprio di servizi, è stato introdotto l'obbligo di fornire il dettaglio dei costi relativi al solo accesso (vedasi Misura 58, punto 6 e Misura 62, punto 5).
- 13 Alla Misura 59 del documento di consultazione, tenuto conto della maggiore complessità dei formati di contabilità regolatoria e per assicurare uniformità con gli altri settori regolati, si è ritenuto di portare da 30 a 60 giorni, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, il termine per la presentazione annuale all'Autorità dei fascicoli di Contabilità regolatoria relativi al PMdA, allineandolo al termine già previsto per i servizi extra-PMdA.

3.5.3 Operatori di impianto diversi dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

- 1 Al paragrafo precedente sono già state illustrate molte delle novità introdotte nelle Misure 61-63 del documento di consultazione rispetto alle corrispondenti Misure 53-56 attualmente vigenti.
- 2 Nel presente paragrafo vengono illustrati alcuni ulteriori aspetti innovativi della disciplina regolatoria proposta.
- 3 All'inizio della Misura 61 è individuato l'ambito di applicazione delle disposizioni successive. È stato escluso dall'ambito di applicazione il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, al quale è riservata, come si è visto, una specifica disciplina i cui contenuti sono, ad ogni modo, in gran parte simili.
- 4 Per contro, l'ambito di applicazione è stato esteso agli impianti e servizi di cui alla lettera a) della Misura 36, gestiti da una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato. Al riguardo, si evidenzia che i suddetti impianti sono già assoggettati a obblighi di contabilità regolatoria in quanto rientranti nella tipologia A, ai sensi della Misura 38, terzo trattino ("impianti di cui al primo periodo del comma 5 dell'art. 13 del D.lgs. 112/2015"). Si ritengono tuttora valide le motivazioni che hanno indotto l'Autorità ad assoggettare i gestori di tali impianti agli obblighi di contabilità regolatoria (relazione istruttoria relativa alla del. 96/15, par. 4.4.2, ultimi due cpv), mentre non si ritiene necessario sottoporli ai restanti obblighi previsti per gli operatori di impianto di tipologia A. Per tale motivo i gestori di tali impianti sono stati espunti dalla tipologia A di cui alla Misura 38, come sopra illustrato, e sono stati inseriti come specifica categoria di destinatari delle Misure di contabilità regolatoria.
- 5 Si evidenzia, inoltre, che si è ritenuto preferibile, per esigenze di chiarezza, esplicitare maggiormente i presupposti soggettivi dell'applicazione degli obblighi in questione, chiarendo che si riferiscono a operatori di impianto che sono parte di una impresa ferroviaria che detiene una posizione dominante, ad esempio in quanto ne costituiscono un'articolazione organizzativa.

- 6 È stato inoltre esteso l'ambito di applicazione degli obblighi di contabilità regolatoria facendo riferimento non soltanto agli impianti di servizio ma anche alla fornitura di servizi in tali impianti. Infatti, il primo periodo del citato comma 5 dell'art. 13 del d.lgs. 112/2015 rimanda ai commi 2 e 4 dello stesso articolo, e in tali commi la fornitura dell'accesso all'impianto di servizio e la fornitura di un servizio su tale impianto sono soggetti ai medesimi obblighi.
- 7 Per quanto riguarda i criteri di contabilità dei costi, nel testo della Misura 61 posto in consultazione vengono esplicitamente richiamati i medesimi criteri generali previsti per il PMdA.

3.5.4 Gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale

- 1 La Contabilità Regolatoria che il GI della rete regionale deve produrre è finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi e dei ricavi relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria.
- 2 Sono individuate le componenti economiche e patrimoniali di competenza di ciascuna delle attività espletate dal GI della rete regionale, che sono distinte secondo le seguenti classi tipologiche:
 - a) PMdA relativo all'infrastruttura ferroviaria regionale, come definito dall'articolo 13, comma 1, del d.lgs. 112/2015, distinguendo in tale ambito le componenti economiche e patrimoniali afferenti ai *Costi Diretti* e ai costi netti residui;
 - b) con riferimento agli altri servizi relativi all'infrastruttura ferroviaria regionale, di cui alla Misura 36, e ferma restando la non applicabilità degli obblighi e delle misure previste per gli operatori di impianto di cui alla tipologia A del Titolo 3, distinguendo in tale ambito le componenti economiche e patrimoniali afferenti a ciascuna delle sottoclassi tipologiche di impianti di servizio o di servizi ferroviari di cui il GI rappresenta, comunque, l'unico fornitore.

3.6 Annessi

3.6.1 Format di Piano Finanziario regolatorio

- 1 Lo schema di documento regolatorio posto in consultazione include, fra gli annessi, due distinti *format* di Piano Finanziario Regolatorio, da utilizzare a cura del GI per la costruzione tariffaria dei canoni per il PMdA e a cura dell'operatore di impianto di tipologia A per la costruzione tariffaria dei corrispettivi per i servizi extra-PMdA.
- 2 Si ritiene che tali strumenti, da utilizzare secondo le tempistiche diffusamente discusse nel Documento, possano costituire un adeguato supporto per consentire non solo al GI o all'operatore di impianto di procedere alla definizione della propria proposta tariffaria, ma anche all'Autorità di effettuare le verifiche di competenza. Allo stesso tempo si ritiene che verifiche maggiormente efficienti ed efficaci, siano nell'interesse di tutti i soggetti coinvolti.
- 3 Gli schemi si limitano, nella versione posta in consultazione, alla fase di *Costing*, comprendendo i fogli di lavoro necessari per l'esplicitazione della dinamica tariffaria adottata, sia in riferimento ai costi operativi (variabili e fissi), sia in riferimento ai costi di capitale (ammortamenti e remunerazione).
- 4 È incluso inoltre, per il PMdA, un foglio elettronico di verifica dei livelli tariffari conseguenti alle scelte di *Pricing* operate dal GI.

A tale riguardo, va precisato che per la fase di *Pricing* – in cui le scelte del GI afferiscono a molteplici valutazioni qualitative e quantitative, sia in riferimento all'usura dell'infrastruttura indotta dalla circolazione del singolo treno (componente A) che all'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura stessa valorizzando i relativi *asset*, avuto riguardo alla sostenibilità dei canoni per il mercato (componente B) – l'applicazione della disciplina regolatoria dovrà essere adeguatamente documentata da parte del GI nell'ambito della documentazione a supporto della proposta

tariffaria di cui alla Misura 4, al fine di fornire agli Uffici dell'Autorità adeguata evidenza quantitativa rispetto ai livelli tariffari scaturenti dall'applicazione del modello regolatorio.

3.6.2 Schemi contabili

- 1 Il modello regolatorio vigente prevede specifici obblighi informativi in capo al gestore della rete ferroviaria nazionale nei confronti dell'Autorità, ovvero:
 - a) la trasmissione annuale all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, dei rendiconti di Separazione Contabile;
 - b) l'indicazione in una relazione di accompagnamento dei criteri e delle metodologie per la valorizzazione dei conti inseriti;
 - c) la trasmissione di una relazione a cura di una società di revisione indipendente dal gestore, che attesti la conformità dei documenti alla regolazione dell'Autorità.
- 2 I rendiconti sopra citati, prevedono distinte discipline tra i servizi PMdA e "altri servizi". Nel primo caso, i rendiconti sono suddivisi in sei processi industriali (Circolazione, Infrastruttura, Navigazione, *Safety*, *Security*, Gestione patrimonio), nel secondo caso, i rendiconti sono suddivisi per servizio offerto (potenzialmente potrebbero essere molto numerosi).
- 3 Al fine di corrispondere più efficacemente alle necessità informative dell'Autorità, sia di monitoraggio che di analisi, il Documento posto in consultazione include, quali annessi, nuovi schemi contabili.
- 4 I nuovi schemi contabili si caratterizzano sulla base de:
 - a) i diversi soggetti a cui sono riferiti, ed in particolare: (i) il gestore dell'infrastruttura nazionale; (ii) i gestori delle infrastrutture regionali, soggetti al d.lgs. 112/2015 e definiti dal decreto 5 agosto 2016; (iii) gli operatori degli impianti di servizio soggetti al combinato disposto della direttiva 2012/34/UE e della relativa normativa italiana di recepimento;
 - b) le partite economiche e patrimoniali sono state differenziate in cinque classi come di seguito indicate: 1° classe: PMdA relativo all'infrastruttura ferroviaria nazionale; 2° classe: altri servizi regolati relativi all'infrastruttura ferroviaria nazionale; 3° classe: gestione delle reti ferroviarie regionali; 4° classe: attività commerciali non regolate; 5° classe: partite non pertinenti e finanziarie.
 - c) Le seguenti sette tipologie di rete sono state previste per declinare le partite economiche e patrimoniali afferenti al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: complementari; trasversale padana e transiti internazionali; tirrenica nord e affluenze; adriatica e trasversali appenniniche; tirrenica sud; dorsale e affluenze; rete AV. È previsto un ulteriore livello di disaggregazione delle voci con riguardo: ai nodi; e alla rete a livello di servizio elevato.
- 5 Gli schemi di contabilità, forniti in formato excel, prevedono la compilazione di più fogli di lavoro, a seconda del soggetto di cui alla lett. a) del precedente punto 2, di seguito elencati:
 - a) Foglio di lavoro "Sintesi", prospetto di conto economico e stato patrimoniale di riconciliazione con il bilancio di esercizio con le partite suddivise nelle cinque classi sopra riportate;
 - b) Foglio di lavoro "IFN.PMDA", prospetto di conto economico e stato patrimoniale della contabilità regolatoria, sulla base delle sette direttrici e i due ulteriori livelli di dettaglio. Le voci di costo e ricavo sono ripartite in Conti direttamente allocabili, Conti allocati pro quota e Conti indiretti;
 - c) Foglio di lavoro "IFN.PMDA 909", prospetto di dettaglio dei conti previsti dal Regolamento 909/2015, sulla base della struttura "IFN.PMDA";
 - d) Foglio di lavoro "IFN.SERVIZI", prospetto di conto economico e stato patrimoniale della contabilità regolatoria, sulla base dei servizi offerti sugli impianti di servizio;
 - e) Foglio di lavoro "REGIO", prospetto di conto economico e stato patrimoniale della contabilità regolatoria, sulla base delle attività commerciali non regolate. Le voci di costo e ricavo sono ripartite in Conti direttamente allocabili, Conti allocati pro quota e Conti indiretti oltre al dettaglio rispetto al Regolamento 909/2015;

- f) Foglio di lavoro “COMMERCIALI”, prospetto di conto economico e stato patrimoniale della contabilità regolatoria, sulla base delle linee regionali interconnesse alla rete nazionale. Le voci di costo e ricavo sono ripartite in Attività commerciali ancillari, Attività commerciali non ancillari e Funzioni essenziali di cui all'art-11 del d.lgs 112/2015;
 - g) Foglio di lavoro “NP”, prospetto di conto economico e stato patrimoniale della contabilità regolatoria, sulla base delle partite non pertinenti e finanziarie;
 - h) Foglio di lavoro “ECC”, prospetto di calcolo delle eccedenze suddivise tra quelle riferite alla rete nazionale e quelle alle reti regionali;
 - i) Foglio di lavoro “REM”, prospetto di calcolo della remunerazione del capitale investito netto, suddiviso tra il PMdA e gli altri servizi;
 - j) “Dati tecnici, traffico e qualità”, prospetto dei dati richiesti (traffico, tecnici, produttività), finalizzati alle opportune attività di monitoraggio.
- 6 Gli schemi contabili sono trasmessi dal GI all’Autorità in formato editabile e aperti nelle formule di calcolo.
- 7 Nell’ambito del Fascicolo di contabilità regolatoria da fornire annualmente all’Autorità, a corredo degli schemi è stato previsto che venga allegato un Documento di metodologia e rendicontazione di contabilità regolatoria esplicativo delle modalità di rendicontazione adottate, contenente almeno i seguenti aspetti:
- a) la descrizione del modello logico del sistema di contabilità analitica, con evidenza della metodologia di attribuzione delle varie poste economiche e patrimoniali ai centri di costo nel rispetto della separazione contabile (ad esempio *full costing*, ABC, etc.);
 - b) la descrizione dell’ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della gestione dei centri di costo;
 - c) la dettagliata indicazione e descrizione delle metodologie di contabilità delle componenti economiche adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, di criteri e *driver* di attribuzione utilizzati, in relazione a ciascuno degli aspetti specificati nei prospetti di contabilità regolatoria;
 - d) i criteri di separazione contabile adottati nell’individuazione dei centri di costo e di ricavo indicati nei prospetti di contabilità regolatoria, corredati da note di commento esplicative e da descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, e delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all’anno precedente;
 - e) la descrizione delle partite infragruppo con l’evidenza della metodologia di valorizzazione ed i criteri di consolidamento;
 - f) le informazioni di dettaglio in merito a contributi pubblici ricevuti;
 - g) descrizione delle attività svolte per il conseguimento dell’obiettivo di efficientamento annuale raggiunto, con dettaglio dei singoli interventi.

4. QUADRO SINOTTICO DELLE VARIAZIONI ALLA DELIBERA N. 96/2015

Misura	Tipo variazione	Variazione proposta	Motivazione
Titolo 1: ASPETTI GENERALI			
1	integrazione, precisazione	Inclusione nell'ambito di applicazione delle reti ferroviarie regionali. Precisazioni testuali su servizi extra-PMdA.	Uniformare i criteri di determinazione dei canoni e dei corrispettivi per tutte le reti ferroviarie. Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.
2	precisazione	Precisazioni testuali.	Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.
3	integrazione	Introduzione di misure specifiche in relazione ad eventuali condizioni di emergenza a causa delle quali l'Anno base non sia rappresentativo della gestione ordinaria.	Tenere conto dell'emergenza COVID-19 nella fase di costruzione tariffaria per il prossimo periodo tariffario, assunto che l'Anno base potrebbe essere interessato dall'emergenza sanitaria.
Titolo 2: IFN - PMdA			
4	integrazione, aggiornamento	Adeguamento dei termini per la procedura di verifica di conformità dei canoni per RFI. Introduzione di un obbligo di pubblicazione (ex art. 18, c. 14, del d.lgs. 112/2015) degli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni. Ridefinizione degli obblighi documentali di RFI verso ART in seno alla procedura di verifica di conformità.	Conformare la procedura di verifica di conformità dei canoni per RFI alle tempistiche per l'aggiornamento annuale del PIR. Integrare il quadro conoscitivo che RFI è tenuta a fornire ad ART, uniformandolo inoltre alle esigenze di istruttoria, sia alla luce dell'esperienza acquisita che delle puntualizzazioni apportate ai criteri di costruzione tariffaria.
5	precisazione	Precisazioni testuali.	Incrementare la trasparenza.
6	precisazione	Precisazioni su: (i) trattamento delle entrate da Enti locali per miglioramento dell'infrastruttura; (ii) definizione dell'eccedenza da altre attività commerciali non ancillari.	Incrementare la trasparenza.
7	integrazione, aggiornamento	Introduzione di specifici obblighi in carico al gestore, avendo lo stesso esercitato l'opzione per il calcolo dei <i>Costi diretti</i> mediante modelli econometrici e ingegneristici, definendo inoltre specifiche modalità operative e specifici obblighi documentali.	Adeguare il <i>framework</i> regolatorio all'esercizio dell'opzione di calcolo prevista dal Reg. (UE) 2015/909, anche al fine di consentire ad ART l'esercizio delle proprie prerogative in materia di vigilanza al riguardo.
8	integrazione	Introduzione dell'obbligo, a carico del gestore, di utilizzare per la formulazione delle previsioni di traffico, oltre alle risultanze di una consultazione delle imprese, anche gli output di uno specifico modello previsionale della domanda.	Tenere conto dell'esperienza applicativa, assicurando maggiore attendibilità alle previsioni di traffico.
9	precisazione	Precisazioni testuali.	Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.

Misura	Tipo variazione	Variazione proposta	Motivazione
10	integrazione, aggiornamento	<p>Aggiornamento delle formule di dinamica tariffaria dei costi operativi per:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) adozione calcolo dei costi diretti con modelli econometrici; (ii) rideterminazione del tasso di efficientamento sulla base di indici di produttività parziali da applicare ai dati di bilancio e contabilità regolatoria; (iii) introduzione di una componente di costo operativo legata alle sopravvenienze normative e regolamentari. <p>Precisazioni nella formulazione dei costi di capitale.</p> <p>Introduzione di una procedura di monitoraggio annuale, con adeguamento delle tariffe in funzione dell'effettiva realizzazione degli investimenti programmati e dell'effettiva entrata in vigore delle sopravvenienze previste ex ante.</p> <p>Introduzione di meccanismo premi/penalità correlato alla qualità dei servizi, da implementare con specifico procedimento.</p>	<p>Assicurare l'efficienza della gestione e una migliore correlazione ai costi.</p> <p>Adeguare la dinamica tariffaria alla metodologia già adottata per le altre modalità di trasporto regolate.</p> <p>Assicurare una migliore correlazione ai costi nel corso del periodo tariffario.</p>
11-19	precisazione	<p>Precisazioni su:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) definizione e perimetro dei costi diretti; (ii) ammissibilità dei costi operativi; (iii) definizione del Capitale investito netto; 	<p>Incrementare la trasparenza.</p> <p>Assicurare una migliore correlazione dei canoni ai costi.</p>
20	aggiornamento	<p>Aggiornamento della metodologia per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito.</p>	<p>Adeguare il livello della remunerazione alle attuali condizioni di mercato e alla metodologia già adottata per le altre modalità di trasporto regolate.</p>
21-22	precisazione	<p>Precisazioni testuali.</p>	<p>Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.</p>
23	integrazione, aggiornamento	<p>Introduzione del principio di trasparenza, per cui il GI è tenuto a motivare ogni scostamento da canone orientato a riflettere i costi del reale instradamento dei treni.</p> <p>Aggiornamento del principio di semplicità, per consentire applicazione di canoni specifici a diverse porzioni di traccia oraria.</p>	<p>Incrementare la trasparenza.</p> <p>Assicurare una migliore correlazione dei canoni ai costi.</p>

Misura	Tipo variazione	Variazione proposta	Motivazione
24	aggiornamento	<p>Definizione di una struttura di base dei segmenti di mercato, che costituisce il primo presupposto per la modulazione della componente B del canone.</p> <p>Introduzione, con obbligo di motivazione, della possibilità di una sub-classificazione per binomi, a partire da quella di base definita da ART.</p> <p>Semplificazione della struttura gerarchica di base, con eliminazione del binomio open access internazionali – nazionali.</p> <p>Inserimento di specifico riferimento al binomio correlato al numero di posti offerti per i passeggeri, da applicare ai servizi open access premium.</p>	<p>Adeguare il <i>framework</i> regolatorio tenendo conto dell'esperienza applicativa, fornendo al GI una maggiore flessibilità nell'utilizzo delle leve tariffarie.</p> <p>Adeguare il <i>framework</i> regolatorio in relazione agli esiti del contenzioso amministrativo e tenendo conto dell'esperienza applicativa.</p> <p>Adeguare il <i>framework</i> regolatorio alla disposizione 7.1 della delibera n. 152/2017.</p>
25	integrazione	<p>Definizione di una struttura di base delle tipologie di rete, che costituisce il secondo presupposto per la modulazione della componente B del canone.</p> <p>Precisazioni su definizione di livello di servizio.</p> <p>Introduzione, con obbligo di motivazione, della possibilità di una sub-classificazione della rete ferroviaria, a partire da quella definita da ART.</p>	<p>Tenere conto dell'esperienza applicativa, fornendo al GI una maggiore flessibilità nell'utilizzo delle leve tariffarie, con la possibilità di articolare meglio il regime tariffario applicabile alla rete sulla base dell'effettivo livello di servizio offerto, anche in linea con le recenti previsioni normative che introducono nuove attribuzioni ad ART circa la gestione del traffico.</p>
26	integrazione, aggiornamento	<p>Definizione di una classificazione temporale dei servizi ferroviari, che costituisce il terzo presupposto per la modulazione della componente B del canone.</p> <p>Introduzione, con obbligo di motivazione, della possibilità di una sub-classificazione temporale, a partire da quella definita da ART.</p>	<p>Tenere conto dell'esperienza applicativa, fornendo al GI una maggiore flessibilità nell'utilizzo delle leve tariffarie, con la possibilità di articolare meglio il regime tariffario applicabile alla rete per un ottimale utilizzo della capacità, anche in linea con le recenti previsioni normative che introducono nuove attribuzioni ad ART circa la gestione del traffico.</p>
28	aggiornamento	<p>Introduzione della metodologia, vincolante per il gestore, per modulare la componente A del canone attraverso metodi econometrico/ingegneristici, nel rispetto dei principi del Reg. (UE) 2015/909.</p> <p>Resta ferma, in caso residuale, la metodologia vigente, con adeguamento della metodologia di classificazione del materiale rotabile in funzione della sub-componente A3 relativa all'usura della linea di contatto.</p>	<p>Adeguare il <i>framework</i> regolatorio all'esercizio dell'opzione di calcolo prevista dal Reg. (UE) 2015/909, anche al fine di consentire ad ART l'esercizio delle proprie prerogative in materia di vigilanza al riguardo.</p> <p>Adeguare il <i>framework</i> regolatorio alla disposizione 7.1 della delibera n. 152/2017.</p>
29	aggiornamento	<p>Introduzione di nuova metodologia di calcolo della componente B mediante matrice tridimensionale, con definizione di differente livello tariffario, per treno di specifico <u>segmento di mercato</u>, in funzione di ciascuna porzione di traccia oraria caratterizzata da omogenea <u>tipologia di rete</u> e <u>classe temporale</u>.</p> <p>Introduzione di obblighi rafforzati di motivazione delle scelte del GI in ordine all'individuazione dei coefficienti di modulazione.</p>	<p>Assicurare l'effettiva applicabilità di quanto previsto alle misure 24, 25 e 26.</p> <p>Adeguare il <i>framework</i> regolatorio ai contenuti della delibera n. 72/2016 con riferimento ai coefficienti di modulazione relativi ai segmenti di mercato.</p>

Misura	Tipo variazione	Variazione proposta	Motivazione
30	aggiornamento	<p>Definizione di componente tariffaria C1 per tratte a capacità limitata o saturate, finalizzata alla riduzione dell'eterotachia.</p> <p>Definizione di eventuali ulteriori sub-componenti tariffarie legate ad effetti ambientali, qualora previste da specifiche disposizioni normative.</p> <p>Definizione di una nuova componente tariffaria (C5), finalizzata a perseguire l'obiettivo di incrementare la velocità commerciale delle tracce.</p> <p>Precisazioni su:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) vigenza della normativa europea in materia di effetti ambientali; (ii) modalità di applicazione della riduzione tariffaria correlata ai fondi regionali per il miglioramento dell'infrastruttura. 	<p>Ottimizzare l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura.</p> <p>Rispondere all'evoluzione del contesto di mercato.</p> <p>Incrementare la trasparenza.</p>
31	aggiornamento	<p>Introduzione dell'obbligo, a carico del gestore, di fornire ogni evidenza sulla capacità contributiva dei segmenti di mercato della struttura di base, con l'utilizzo di modelli trasportistici elaborati da soggetti indipendenti dal GI e di indagini presso l'utenza.</p> <p>Conferma delle cornici di variabilità, con:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) precisazione che la tariffa 2021 di riferimento è da considerarsi in termini reali; (ii) introduzione di un meccanismo di deroga dalla cornice di variabilità massima, in presenza di esplicite evidenze dall'analisi di sostenibilità di RFI circa squilibri tra i livelli di sostenibilità relativi rilevati per i diversi segmenti di mercato. 	<p>Adeguare il <i>framework</i> regolatorio in relazione agli esiti del contenzioso amministrativo e tenendo conto dell'esperienza applicativa.</p> <p>Rispondere all'evoluzione del contesto di mercato.</p>
32	aggiornamento	<p>Semplificazione e razionalizzazione delle procedure di verifica di conformità, attraverso l'eliminazione del riferimento al modello di simulazione con specifiche funzionali predisposto dal GI preventivamente alla proposta tariffaria e approvato da parte di ART.</p> <p>Introduzione di sistematica raccolta di dati economici di ART presso le IF finalizzata alla determinazione del margine di contribuzione di primo e di secondo livello dei servizi ferroviari offerti per singolo segmento di mercato.</p>	<p>Assicurare il corretto esercizio delle prerogative ART in materia di sostenibilità dei canoni.</p> <p>Tenere conto dell'esperienza applicativa, riducendo l'onere amministrativo a carico dei soggetti regolati.</p>
33	precisazione	Precisazioni testuali.	Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.
34	aggiornamento, integrazione	<p>Ridefinizione delle procedure per la verifica di conformità per le riduzioni ai canoni (tariffe PROMO), ancorandole al procedimento annuale di aggiornamento del PIR, che prevede, tra l'altro, la consultazione degli stakeholders.</p> <p>Introduzione dell'obbligo per il GI di definire una strategia di incentivazione "di periodo" finalizzata al significativo sviluppo del traffico.</p>	<p>Ottimizzare l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura.</p> <p>Rispondere all'evoluzione del contesto di mercato.</p> <p>Semplificare le procedure e incrementare la trasparenza.</p>

Misura	Tipo variazione	Variazione proposta	Motivazione
Titolo 3: IFN – Servizi extra.PMDA			
35-36	precisazione	Precisazioni testuali.	Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.
37	aggiornamento	Precisazioni testuali. Eliminazione delle disposizioni transitorie che hanno ormai esaurito la loro funzione. Estensione validità soglie per individuazione del potere di mercato.	Tenere conto dell'esperienza applicativa, adottando una formulazione più chiara a vantaggio della corretta applicazione della disciplina.
38	aggiornamento	Precisazioni testuali. Aggiornamento dell'elenco delle categorie di operatori di impianto identificati come rientranti nella tipologia A.	Tenere conto dell'esperienza applicativa, adottando una formulazione più chiara e organica, a vantaggio della corretta applicazione della disciplina.
39	aggiornamento	Ridimensionamento regolazione relativa agli operatori di impianto di tipologia B. Declinazione più chiara di obblighi a carico degli operatori di impianto di tipologia A.	Tenere conto dell'esperienza applicativa e dell'evoluzione normativa, adottando una formulazione più chiara a vantaggio della corretta applicazione della disciplina.
40	aggiornamento	Eliminazione di riferimenti superati o pleonastici. Modifica disposizione del testo. Inserimento riferimenti ad altre disposizioni.	Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo. Tenere conto dell'evoluzione normativa.
41	aggiornamento	Eliminazione obblighi operatori di impianto di tipologia B. Rafforzamento obblighi di trasparenza degli operatori di tipologia A, con rimando alla Misura 42. Spostamento nella Misura 42 delle disposizioni su verifica di conformità tariffe RFI.	Tenere conto dell'evoluzione normativa e dell'esperienza applicativa, adottando una formulazione più chiara a vantaggio della corretta applicazione della disciplina.
42	aggiornamento, integrazione	Definizione puntuale della dinamica pluriennale dei corrispettivi da adottare per gli operatori di impianto di Tipologia A, con particolare riguardo a: (i) previsioni dei volumi di produzione; (ii) costi operativi; (iii) costi di capitale; (iv) poste figurative; (v) aggiornamenti annuali alle modifiche del tasso d'inflazione programmato. Definizione dettagliata di modalità e termini della procedura di revisione tariffaria e degli obblighi informativi nei confronti di ART. Modifica scadenze della procedura di elaborazione e verifica dei canoni e dei corrispettivi del gestore dell'infrastruttura. Eliminazione ultimo capoverso.	Aggiornare e generalizzare quanto previsto con la delibera n. 84/2016 con riferimento alle stazioni passeggeri. Tenere conto dell'esperienza applicativa, adottando una formulazione più chiara e coerente con il contesto, a vantaggio della corretta applicazione della disciplina. Conformare la procedura di verifica di conformità dei canoni per RFI alle tempistiche per l'aggiornamento annuale del PIR.
43	precisazione	Inserimento precisazioni su ambito di applicazione, in particolare della disposizione secondo cui il corrispettivo non può superare «costo di fornitura» più «profitto ragionevole». Inserimento rimando alla Misura 15. Conferma definizione di profitto ragionevole come tasso di remunerazione del capitale definito da ART.	Rendere più precisa ed enforceable, per tutti coloro che vi sono soggetti, la norma fondamentale in materia di corrispettivi prevista dal d.lgs. 112/2015. Tenere conto dell'esperienza applicativa, adottando una formulazione più chiara a vantaggio della corretta applicazione della disciplina.

Misura	Tipo variazione	Variazione proposta	Motivazione
44	nuova	Descrizione della metodologia di determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito ai fini della definizione del profitto ragionevole	Rendere più precisa ed enforceable, per tutti coloro che vi sono soggetti, la regola fondamentale in materia di corrispettivi prevista dal d.lgs. 112/2015. Adeguare il livello della remunerazione alle attuali condizioni di mercato e alla metodologia già adottata per le altre modalità di trasporto regolate.
45	Aggiornamento, precisazione	Eliminazione riferimento, per la determinazione del valore netto contabile delle immobilizzazioni, ai principi contabili adottati dall'operatore. Esplicitazione del riferimento alle disposizioni relative al PMdA applicabili anche ai servizi extra-PMdA. Aggiornamento alle modifiche intervenute nel settore regolato.	Omogeneità e continuità dei criteri di valutazione delle immobilizzazioni. Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.
46	nessuna variazione	-	-
47	precisazione	Precisazioni testuali.	Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.
48	aggiornamento, integrazione	Eliminazione del secondo capoverso, relativo all'aggregazione di servizi ai fini tariffari. Riformulazione della misura relativa alla differenziazione dei corrispettivi per lo stesso impianto o servizio. Modifica disposizione del testo.	Adeguare il <i>framework</i> regolatorio alle previsioni del Reg. (UE) 2017/2177. Specificare in modo più preciso condizioni e limiti entro i quali è ammessa la modulazione delle tariffe. Incrementare la chiarezza espositiva e la comprensibilità del testo.
Titolo 4: RETI REGIONALI			
49-50	nuova	Introduzione di misure finalizzate ad assicurare: l'applicazione al traffico ferroviario di un canone almeno pari ai costi diretti; la compatibilità di tale imposizione con l'equilibrio economico della gestione in presenza di finanziamento pubblico; l'aggiornamento dei contratti di servizio del TPL regionale per contemplare l'esistenza del canone e regolare le conseguenti partite economiche nel rapporto EA-IF-GI.	Tenere conto: degli aspetti evolutivi dello scenario delle misure di governance delle reti regionali, delineato dalle disposizioni del d.l. 50/2017; delle reciproche influenze fra i canoni per l'accesso all'infrastruttura e i corrispettivi dei contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale, nell'ambito dei processi dell'Ente affidante proprietario dell'infrastruttura.
51	nuova	Introduzione di obblighi documentali fra il gestore dell'infrastruttura ed il soggetto terzo eventualmente designato per l'esercizio delle funzioni essenziali di cui al d.lgs. 112/2015.	Dare applicazione alle previsioni normative di cui all'art. 11, c. 11, del d.lgs. 112/2015, assicurando l'indipendenza nello svolgimento delle funzioni essenziali.
52	nuova	Definizione di procedure di revisione tariffaria su base pluriennale, con ancoraggio al procedimento annuale di aggiornamento del PIR.	Uniformare la disciplina prevista per le reti regionali a quella nazionale, sebbene con modalità semplificate.
53-54	nuove	Con riferimento al PMdA, introduzione di misure finalizzate ad assicurare una coerente declinazione per le reti regionali dei criteri di costing e pricing previsti per la rete nazionale.	Uniformare la disciplina prevista per le reti regionali a quella nazionale, sebbene con modalità semplificate, sulla base della prassi regolatoria già assunta dall'Autorità.
55-56	nuove	Con riferimento agli altri servizi regolati, introduzione di misure finalizzate ad assicurare una coerente declinazione per le reti regionali dei criteri di costing e pricing previsti per la rete nazionale.	Uniformare la disciplina prevista per le reti regionali a quella nazionale, sebbene con modalità semplificate, sulla base della prassi regolatoria già assunta dall'Autorità.

Misura	Tipo variazione	Variazione proposta	Motivazione
Titolo 5: CO.REG.			
57-60	aggiornamento, modifica numerazione (in del. 96/2015: 49-52)	Adeguamento dei criteri di separazione contabile e di contabilità regolatoria, con ridefinizione degli schemi contabili e del contenuto del fascicolo di contabilità regolatoria da presentare annualmente all'ART da parte di RFI. Introduzione, per i servizi diversi dal PMdA, di un maggior livello di dettaglio della contabilità regolatoria.	Tenere conto dell'esperienza applicativa al fine di semplificare l'attività istruttoria in sede di verifica, anche alla luce delle sentenze TAR Piemonte che impongono analisi approfondite della documentazione contabile. Assicurare l'esercizio dei poteri di vigilanza sul rispetto dei requisiti di trasparenza finanziaria di cui all'art. 11-quater del d.lgs. 112/2015. Assicurare una maggiore vigilanza con riferimento a sovvenzioni incrociate.
61-63	aggiornamento, modifica numerazione (in del. 96/2015: 53-55)	Adeguamento dei criteri di separazione contabile e di contabilità regolatoria, con ridefinizione degli schemi contabili e del contenuto del fascicolo di contabilità regolatoria da presentare annualmente all'ART da parte dell'operatore di impianto di Tipologia A. Estensione dell'ambito di applicazione degli obblighi di contabilità regolatoria agli impianti e servizi di cui alla lettera a) della Misura 36, gestiti da una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per i quali il servizio è utilizzato. Adeguamento dei livelli di separazione contabile e degli schemi contabili al livello di approfondimento già definito per il gestore dell'infrastruttura nazionale, con separata evidenza delle partite economiche e finanziarie che coinvolgono soggetti appartenenti all'impresa verticalmente integrata.	Tenere conto dell'esperienza applicativa al fine di semplificare l'attività istruttoria in sede di verifica, anche alla luce delle sentenze TAR Piemonte che impongono analisi approfondite della documentazione contabile. Rendere il quadro regolatorio più organico. Assicurare l'esercizio dei poteri di vigilanza sul rispetto dei requisiti di trasparenza finanziaria di cui all'art. 11-quater del d.lgs. 112/2015.
64-66	nuova	Introduzione di criteri di separazione contabile e di contabilità regolatoria, con ridefinizione degli schemi contabili e del contenuto del fascicolo di contabilità regolatoria da presentare annualmente all'ART da parte del gestore di infrastruttura regionale interconnessa.	Uniformare la disciplina prevista per le reti regionali a quella nazionale, sebbene con modalità semplificate, sulla base della prassi regolatoria già assunta dall'Autorità.

5. QUADRO DELLE DISPOSIZIONI REGOLATORIE DA ABROGARE

Nella tabella di seguito presentata, si prendono in considerazione le disposizioni con cui l'Autorità ha fornito indicazioni sulle modalità attuative o applicative dell'atto di regolazione allegato alla delibera n. 96/2015, o con cui ne ha modificato o integrato il contenuto. Ciò al fine di individuare puntualmente le disposizioni di cui, all'atto di approvazione della delibera di conclusione del procedimento di revisione della suddetta delibera n. 96/2015, disporre l'esplicita abrogazione.

Delibere attuative/integrative/modificative della delibera n. 96/2015	Eventuale prevista abrogazione integrale/parziale	Note
delibera n. 28/2016 (<i>"Attuazione delibera n. 96/2015 – Differimento di termini e altre misure"</i>);	Da abrogare integralmente.	Il punto 3 è confluito nel paragrafo 20.7, punto 4 del documento di consultazione.
delibera n. 31/2016 (<i>"Attuazione delibera n. 96/2015 – Precisazioni"</i>);	Da abrogare integralmente.	
delibera n. 32/2016 (<i>"Misure 41, primo punto, e 55 di cui all'allegato 1 alla delibera n. 96/2015. Differimento termini di attuazione"</i>);	-	Contiene solo disposizioni transitorie che hanno esaurito i loro effetti.
delibera n. 62/2016 (<i>"Differimento dei termini di attuazione delle Misure 41 e 58 di cui all'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015"</i>);	-	Contiene solo disposizioni transitorie che hanno esaurito i loro effetti.
delibera n. 72/2016 (<i>"Attuazione della delibera n. 96/2015 – Modalità applicative e differimento termini"</i>);	Da abrogare integralmente.	Il punto 2, lettera a) è confluito nel paragrafo 29.3, punto 6, del documento di consultazione. Il punto 2, lettera c) è confluito nel paragrafo 31.2, punto 3, del documento di consultazione.
delibera n. 84/2016 (<i>"Attuazione delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive modifiche e integrazioni. Modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all'art. 13, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 112/2015"</i>);	Da abrogare integralmente.	Il punto 4 è confluito nel paragrafo 42.5 del documento di consultazione. Per quanto previsto dai punti 5, 7 e 8, si veda ora la disciplina generale di cui alla Misura 62, punti da 6 a 9, del documento di consultazione. Per quanto riguarda il punto 6, si veda ora il paragrafo 42.5, punto 2, del documento di consultazione. Per quanto riguarda i punti da 9 a 12, si veda quanto ora specificato al punto 1 della Misura 45 del documento di consultazione e le relative motivazioni riportate nella Relazione illustrativa.
delibera n. 152/2017 (<i>"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016"</i>);	Da abrogare limitatamente alle disposizioni da 5 a 8 dell'atto di regolazione allegato.	La disposizione 5 è confluita nel paragrafo 28.3, punto 2, lettera c) del documento di consultazione. La disposizione 7 è confluita nella Misura 24, punto 7 del documento di consultazione.
delibera n. 130/2019 (<i>"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"</i>)	-	Il punto 6 della delibera è confluito nei paragrafi 42.2, 42.3, 42.7, 42.8 e 42.9 del documento di consultazione.

Il direttore dell'Ufficio Accesso alle infrastrutture

Roberto Piazza

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. n. 82/2005 s.m.i.)