



Direzione Pianificazione Industriale

Il Direttore

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Accesso alle Infrastrutture
Via Nizza, 230
10126 Torino
Inviata tramite pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Consultazione sulla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse

Allegati: File editabile contenente le osservazioni di Trenitalia al documento posto in consultazione

In esito alla fase di consultazione avviata con Delibera ART 11/2023 del 27 gennaio 2023, si trasmettono in allegato le osservazioni al testo posto in consultazione, elaborate secondo il format predisposto e per le quali si concede l'autorizzazione alla pubblicazione.

Con la presente si intendono rappresentare alcune considerazioni preliminari volte a chiarire i principi alla base delle osservazioni della Scrivente.

Come noto i criteri per la determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura rivestono un ruolo decisivo nella definizione della gamma tariffaria da parte dei Gestori e di conseguenza nella determinazione dei costi delle imprese ferroviarie, sulla loro redditività e, in ultima analisi, sulla loro possibilità di finanziare gli investimenti necessari ad ampliare i servizi offerti e a garantirne la qualità.

Al fine di inquadrare il contesto in cui si colloca la revisione tariffaria in oggetto, pertanto, è necessario soffermarsi sulle attuali condizioni del mercato ferroviario.

A seguito del periodo pandemico e delle recenti crisi geopolitiche internazionali il trasporto ferroviario gioca un ruolo sempre più strategico per la ripresa della mobilità sostenibile.



In particolare, la crescente domanda di servizi AV da parte di bacini attualmente non direttamente serviti e, più in generale, di collegamenti sempre più veloci, rende anche il segmento a mercato connotato da una valenza prettamente sociale.

Questo aspetto va tenuto presente nella declinazione dei canoni di accesso applicabili a tale segmento, al fine di supportare le iniziative a mercato che assicurano la continuità territoriale e massimizzano i benefici dell'AV per la collettività.

In tale ottica si accoglie con favore l'approccio matriciale introdotto da codesta Autorità per la determinazione della componente B del pedaggio, finalizzato a differenziare maggiormente le tariffe sulla base di parametri dirimenti ai fini dell'attrattività commerciale, in particolare la tipologia di rete. Si condivide, inoltre, la necessità di avvalersi di un soggetto indipendente per la determinazione di tale componente, fermo restando il rispetto dei requisiti di trasparenza e accessibilità per le IF circa le metodologie adottate alla base dei modelli di simulazione nell'ottica di un reale coinvolgimento degli operatori ferroviari a cui va riconosciuto un ruolo attivo nella fase di costruzione e validazione delle modellistiche.

Nell'ottica di un migliore utilizzo della rete, si esprime apprezzamento per l'introduzione delle componenti tariffarie obbligatorie C1 e C5 finalizzate ad ottimizzare la capacità dell'infrastruttura e massimizzare la velocità dei servizi/performance del sistema come più volte richiesto da Trenitalia.

Si concorda con la necessità, espressa più volte da codesta Autorità, che il recupero dei costi netti efficienti relativi al PMdA avvenga anche avendo riguardo all'elasticità della domanda dei servizi in relazione al prezzo. A tal fine, occorre considerare che il segmento a mercato ha mostrato negli ultimi anni una elasticità della domanda al prezzo particolarmente elevata, che non ha consentito di incrementare i prezzi dei biglietti applicati al cliente finale a valle di incrementi dei costi di offerta del servizio.

La redditività delle Imprese ferroviarie, pertanto, è altamente esposta ad aumenti dei canoni di accesso che, allo stato attuale, non potrebbero essere ribaltati sul prezzo del biglietto applicato al cliente finale neppure in parte. Per tale ragione la Scrivente ritiene essenziale calibrare meglio le *cornici di variabilità massima* del segmento Open Access (sia Premium che Basic), al fine di evitare che quest'ultimo possa subire incrementi tariffari non sostenibili.

Più in generale, nell'ottica di garantire equità e non discriminazione, è fondamentale che il costo di accesso al sistema venga equamente sostenuto da tutti i segmenti di mercato in coerenza con il rispettivo utilizzo dell'infrastruttura, prevedendo un'applicazione uniforme dei tetti massimi ammessi di variazione dei costi di accesso all'infrastruttura che con l'impianto attuale, si andrebbero, invece, inevitabilmente a concentrare sul solo segmento Open Access.



Si reputa, inoltre, opportuno estendere il recupero delle poste figurative a più periodi tariffari, in modo tale da assicurare la gradualità della dinamica tariffaria, come peraltro previsto da questa Autorità in altri settori. In tale modo sarà possibile applicare incrementi tariffari non particolarmente elevati e quindi sostenibili per il mercato, a condizioni di neutralità economico finanziaria per il Gestore, differentemente da quanto avverrebbe nel caso in cui il recupero delle poste figurative fosse limitato ad un unico periodo tariffario quinquennale.

Confermando la disponibilità a fornire eventuali integrazioni o chiarimenti in merito a quanto proposto, l'occasione è gradita per porgere i migliori saluti

Maria Luisa Grilletta

**CONSULTAZIONE SULLA REVISIONE DEI CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI CANONI
DI ACCESSO E UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA APPROVATI CON LA
DELIBERA N.96/2015 ED ESTENSIONE E SPECIFICAZIONE DEGLI STESSI PER LE RETI
REGIONALI INTERCONNESSE**

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA SOCIETA' TRENITALIA S.P.A.

	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 4.3. Procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della nuova tariffa, comma 4	<i>4. Il GI provvede ad individuare, relativamente all'anno (TI), una posta figurativa PF1, [...]. Ai fini della costruzione tariffaria, il valore della posta figurativa così determinato è poi utilizzato per la determinazione di una componente di pedaggio supplementare (di segno positivo o negativo), distribuendolo sui volumi di traffico previsti per la restante durata quadriennale del periodo tariffario ed assicurando neutralità finanziaria, con una articolazione nei confronti</i>	<i>4. Il GI provvede ad individuare, relativamente all'anno (TI), una posta figurativa PF1, [...]. Ai fini della costruzione tariffaria, il valore della posta figurativa così determinato è poi utilizzato per la determinazione di una componente di pedaggio supplementare (di segno positivo o negativo), distribuendolo sui volumi di traffico previsti per la restante durata quadriennale del periodo tariffario <u>quinquennale in corso e per i successivi periodi tariffari quinquennali ed</u></i>	Con riferimento al criterio delle “poste figurative” si richiede l'estensione del recupero delle stesse a più periodi tariffari consentendo, così, l'opportuna gradualità nell'evoluzione della tariffa, cosa non necessariamente verificabile nel caso in cui il recupero delle poste figurative fosse limitato ad un unico periodo tariffario quinquennale. L'implementazione su più periodi tariffari a condizioni di neutralità economico-finanziaria deve infatti assicurare la gradualità della dinamica tariffaria, a beneficio degli operatori e una adeguata remunerazione al GI. La neutralità finanziaria è garantita dal fatto che il saldo delle poste figurative è: (i) capitalizzato in ciascun anno al tasso di remunerazione nominale (WACC) definito dal <i>framework</i> regolatorio; e (ii) pari a zero al termine del periodo temporale considerato. Con riferimento a quest'ultimo punto si ritiene che sia ragionevole prevedere l'estensione dell'applicazione delle poste figurative – a condizioni di neutralità economico-finanziaria – anche a più periodi tariffari, diversamente da quanto previsto attualmente dal modello in consultazione, in continuità con quanto previsto dalla stessa Autorità per altri settori regolati, quali ad



	<p><i>dei segmenti di mercato coerente con quella adottata dal GI per il pedaggio calcolato, per detto periodo, in accordo a quanto indicato al punto 1.</i></p>	<p><i>assicurando neutralità finanziaria, con una articolazione nei confronti dei segmenti di mercato coerente con quella adottata dal GI per il pedaggio calcolato, per detto periodo, in accordo a quanto indicato al punto 1.</i></p>	<p>esempio le autostrade.</p>
<p>Misura 9 – Modello Regolatorio di modulazione tariffaria</p>	<p><i>1. A partire dalla tariffa media unitaria di riferimento, il GI determina le tariffe effettive, da attribuire alle singole tracce orarie o a porzioni di esse, attraverso l'applicazione dei principi e dei criteri definiti dall'Autorità al Capo 3 del presente Titolo, che prevedono, tra l'altro, la definizione di:</i></p> <p><i>a) una componente A, basata sui Costi Diretti di cui alla Misura 7 e modulata secondo criteri finalizzati ad una piena correlazione ai costi effettivi di usura dell'infrastruttura indotti dalla circolazione del singolo treno;</i></p> <p><i>b) una componente B, finalizzata al pieno recupero</i></p>	<p><i>1. A partire dalla tariffa media unitaria di riferimento, il GI determina le tariffe effettive, da attribuire alle singole tracce orarie o a porzioni di esse, attraverso l'applicazione dei principi e dei criteri definiti dall'Autorità al Capo 3 del presente Titolo, che prevedono, tra l'altro, la definizione di:</i></p> <p><i>a) una componente A, basata sui Costi Diretti di cui alla Misura 7 e modulata secondo criteri finalizzati ad una piena correlazione ai costi effettivi di usura dell'infrastruttura indotti dalla circolazione del singolo treno;</i></p> <p><i>b) una componente B, finalizzata al pieno recupero</i></p>	<p>Si condivide il testo proposto, che individua le componenti del canone.</p> <p>Si propone di eliminare l'inciso "tra l'altro" al fine di chiarire che le definizioni della Misura 9 hanno valenza prescrittiva e di introdurre per chiarezza un ulteriore punto c) che faccia riferimento alla componente C del sistema tariffario, come declinato per altro dalle Misure 21, 22 e 30.</p> <p>Si evidenzia che il testo della Misura 9 che attualmente non menziona la componente tariffaria C del canone risulta apparentemente incompleto, inducendo confusione rispetto alla modulazione tariffaria prevista.</p> <p>A tal proposito, si evidenzia che la definizione di tariffa effettiva per completezza dovrebbe includere almeno le sub-componenti C1 e C5 che risultano obbligatorie. Più in generale, come suggerito nel testo emendato, la definizione di tariffa effettiva potrebbe fare riferimento alla componente C, come declinata all'interno delle Misure 21, 22, e 30.</p>



	<p>dei costi netti totali efficientati di cui alla Misura 6, costruita a partire dal valore medio della componente A e modulata secondo criteri funzionali ad ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura valorizzando i relativi asset, avuto riguardo alla sostenibilità dei canoni per il mercato.</p>	<p>dei costi netti totali efficientati di cui alla Misura 6, costruita a partire dal valore medio della componente A e modulata secondo criteri funzionali ad ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura valorizzando i relativi asset, avuto riguardo alla sostenibilità dei canoni per il mercato.</p> <p><u>c) una componente C, secondo quanto previsto dalle Misura 21, dalla Misura 22 e dalla Misura 30.</u></p>	
<p>Misura 10 - Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni, comma 4, punto 2</p>	<p>2. L'inserimento di poste figurative tra i costi ammessi è consentito a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo tariffario complessivamente considerato. In conformità a tale principio, il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo stesso.</p>	<p>2. L'inserimento di poste figurative tra i costi ammessi è consentito a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del <u>periodo tariffario dei periodi tariffari</u> complessivamente considerati. In conformità a tale principio, il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo <u>stesso tali periodi tariffari.</u></p>	<p>In continuità a quanto riportato per la Misura 4.3, comma 4 si richiede di prevedere la possibilità per il Gestore di estendere il recupero delle poste figurative a più periodi tariffari al fine di assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa.</p> <p>Come già detto, l'implementazione su più periodi tariffari a condizioni di neutralità economico-finanziaria assicura, infatti, la gradualità della dinamica tariffaria, a beneficio dell'utenza, e una adeguata remunerazione al GI.</p>
<p>Misura 10 –</p>	<p>6. Qualora, in esito alla</p>	<p>6. Qualora, in esito alla</p>	<p>Si ritiene che la misura prevista relativa all'introduzione di un</p>



<p>Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni, comma 5 - Aggiornamento annuale dei livelli tariffari, punto 6</p>	<p><i>procedura di monitoraggio annuale sopra definita, gli scostamenti annui dei volumi di traffico rilevati a consuntivo rispetto a quelli previsti ex ante risultassero superiori ad una soglia pari a +/-10% per almeno uno dei segmenti di mercato di base di cui alla Misura 24, 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 di cui alla presente misura, 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.</i></p>	<p><i>procedura di monitoraggio annuale sopra definita, gli scostamenti annui dei volumi di traffico <u>complessivamente</u> rilevati a consuntivo rispetto a quelli previsti ex ante, <u>valutati al netto delle variazioni dei volumi conseguenti a variazioni della capacità della rete per esigenze operative del GI,</u> risultassero superiori ad una soglia pari a +/- 10% per almeno uno dei segmenti di mercato di base <u>segmenti di Livello 4 (Open Access, OSP)</u> di cui alla Misura 24, 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 di cui alla presente misura, <u>determinati tenendo in considerazione le eventuali maggiorazioni del canone previste Dalla Misura 22, comma 2 lettera c), da applicare Tali</u></i></p>	<p>meccanismo di adeguamento delle dinamiche tariffarie a fronte dei risultati delle procedure di monitoraggio annuale, per variazioni dei volumi di traffico superiori ad una determinata soglia, sia in linea di principio condivisibile al fine di mantenere l'equilibrio economico-finanziario del GI, e più in generale di garantire l'equilibrio di sistema.</p> <p>Trattandosi di una misura nuova rispetto a quanto previsto dalla Delibera ART 96/2015 si propongono tuttavia alcune integrazioni e modifiche della misura, volte ad una più chiara implementazione della stessa, come articolato nei seguenti punti, si richiede di:</p> <ol style="list-style-type: none">1. esplicitare, come peraltro chiarito in altre misure all'interno del documento in consultazione, che le variazioni dei volumi di traffico considerate ai fini dell'applicazione sono al netto delle riduzioni di traffico conseguenti a indisponibilità della rete per esigenze operative del GI;2. prevedere una trattazione separata dei "travasi" dei volumi di traffico da un segmento tariffario all'altro rispetto a potenziamenti/annullamenti non compensati;3. prevedere che la misura si applichi a segmenti di mercato di dimensioni paragonabili, quali, ad esempio, i segmenti Open Access e OSP senza ulteriori articolazioni. In alternativa, prevedere un limite minimo alle variazioni di volume, espresso in treni-km al di sotto del quale non sono previsti adeguamenti, al fine di tenere in considerazione la diversa dimensione dei segmenti. Si ritiene infatti che l'applicazione della misura a segmenti o sotto-segmenti specifici, di dimensioni relativamente contenute, potrebbe di fatto comportare adeguamenti della dinamica tariffaria eccessivamente penalizzanti per tali segmenti.
---	---	--	--



		<p><u>adeguamenti saranno applicati</u> per le restanti annualità del periodo tariffario e per i successivi periodi tariffari a condizioni di neutralità economico-finanziaria, in modo da contemperare, secondo principi di ragionevolezza, gli obiettivi di equilibrio economico della gestione e di contenimento dei costi per le IF.</p>	<p>Rispetto alla soglia del +/- 10% si segnala che la stessa va adeguata in base alle determinazioni di codesta Autorità circa il dimensionamento dei segmenti ai quali applicare il valore. Un'impropria calibratura della soglia percentuale rispetto agli andamenti storici del traffico potrebbe determinare inefficienze di sistema con aggiustamenti della dinamica tariffaria troppo frequenti o al contrario remoti che non consentirebbero agli operatori, soprattutto nei segmenti Open Access Premium e Base, di effettuare una programmazione adeguata dei servizi e degli investimenti in materiale rotabile. A tal proposito abbiamo verificato sui dati storici che ha riportato la stessa Autorità nell'ambito dello Schema di Analisi di Impatto della Regolazione che il segmento Open Access Premium e Base hanno consuntivato un'evoluzione media annua nel periodo 2015-2019 [CAGR] rispettivamente del +13% e -10,3%, entrambe molto vicine alla soglia del 10%, anche se di segno opposto. Si evidenzia tuttavia, che a causa della competizione di mercato nel segmento Open Access e dell'elasticità della domanda non è stato possibile nel corso degli ultimi anni applicare incrementi tariffari significativi al cliente finale. La rimodulazione della tariffa quindi su volumi potenzialmente più bassi potrebbe comportare un aggravio ulteriore per le imprese ferroviarie, già di per sé gravate dalla riduzione del traffico, andando a comprometterne la stabilità economico e finanziaria. Come già evidenziato l'aumento del pedaggio per il segmento Open Access Premium e Basic a causa della riduzione dei volumi determinerebbe di fatto un ulteriore aggravio delle condizioni delle imprese ferroviarie che, date le condizioni competitive del mercato, non sarebbero in grado di riflettere automaticamente l'incremento sulla clientela. D'altro canto, per i servizi OSP, significativi incrementi del pedaggio da un anno all'altro potrebbe determinare squilibri sulle coperture stanziati da Stato e Regioni.</p>
--	--	---	---



			<p>Si evidenzia che la misura introduce un elemento di novità rispetto a quanto previsto nella Delibera ART n.96/2015. A tale proposito si richiede di verificare la coerenza della misura in oggetto con altre misure di condivisione del rischio traffico, quali ad esempio la Misura 33 relativa al <i>revenue sharing</i>.</p> <p>Con riferimento al medesimo punto, si evidenzia che il modello tariffario in consultazione già prevede alla Misura 22, comma 2 lettera c), la possibilità di introdurre coefficienti di maggiorazione tariffaria, richiesti dal MIT di concerto con il MEF, da applicare in caso di gravi disequilibri economici ai conti del GI generati da eventi straordinari e imprevedibili. A tal proposito, si richiede di inserire un chiarimento all'interno del testo della delibera circa l'impossibilità che si determinino in applicazione del modello tariffario doppi conteggi degli effetti degli squilibri macroeconomici e di traffico.</p>
Misura 10 – Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni, comma 6 – Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla	<p><i>1. L'Autorità si riserva di introdurre meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari, correlati alla misurazione degli indicatori di qualità del servizio, a tal fine individuati con specifico procedimento.</i></p> <p><i>2. A tale fine, nell'ambito degli schemi contabili di cui all'Annesso 2 – Schemi contabili per il gestore</i></p>	Nessun commento al testo proposto.	<p>Si concorda con l'opportunità di tenere in considerazione meccanismi di premi/penalità in modo da correlare l'ammontare dei costi riconosciuti al GI al livello e alla qualità del servizio erogato, prevedendo anche compensazioni per le IF che subiscono l'impatto del mancato rispetto degli indicatori individuati.</p> <p>La regolamentazione attuale incentiva la minimizzazione dei ritardi sulla rete attraverso il Performance Regime, che prevede l'applicazione di penali al GI o alle IF che inducono ritardi nei treni o di soppressioni di convogli in fase operativa.</p> <p>Non sono previsti, invece, schemi di incentivazione applicati alla</p>



qualità del servizio	<i>dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, si prevede un set minimo di indicatori o dati elementari da fornire annualmente secondo quanto previsto dalla Misura 59. 3. I meccanismi di premi/penalità del presente paragrafo possono essere applicati, alla conclusione del relativo procedimento, anche nel corso del primo periodo tariffario successivo alla data di pubblicazione delle presenti misure.</i>		<p>gestione commerciale, a titolo esemplificativo: incentivi al rispetto delle tempistiche per la comunicazione di informazioni alle IF o per la risposta alle loro richieste.</p> <p>Si ritiene che ai fini dell'individuazione dei KPI da prendere a riferimento per le valutazioni delle performance del GI sia opportuno tenere in considerazione che:</p> <ul style="list-style-type: none">• un parametro decisivo per la corretta pianificazione dei trasporti sia il rispetto delle tempistiche previste per il rilascio delle Variazioni in Corso d'Orario sia di natura commerciale che per necessità del Gestore (lavori). Il ritardo nei tempi di risposta da parte del Gestore genera una perdita di ricavi per le IF connessa alla tardiva commercializzazione dei servizi.• come già indicato da codesta Autorità nell'allegato A della delibera 227/22, il GI deve essere incentivato a utilizzare la capacità per lavori in modo efficiente. In particolare, la previsione di fasce di Interruzioni Programmate in Orario così come la programmazione di indisponibilità infrastrutturali che generano limitazioni/degrado della rete hanno un impatto significativo sulle IF in termini di volumi di offerta e degrado delle tracce, a fronte del quale le IF non percepiscono alcuna compensazione. Ciò implica la necessità di individuare indicatori che, oltre a misurare il rapporto tra la capacità destinata all'esercizio commerciale e quella destinata alla manutenzione/sviluppo della rete, dovrebbero fornire una misura del degrado commerciale delle tracce impattate dai lavori rispetto a quelle ordinarie. <p>La correlazione dell'ammontare di premi/penalità riconosciuti a</p>
-----------------------------	---	--	--



			<p>Gestori dell'Infrastruttura con la qualità del servizio erogato al sistema, peraltro, è una prassi regolatoria osservata in altri settori regolati. A titolo esemplificativo, ARERA prevede l'applicazione di meccanismi di premi/penalità correlati al soddisfacimento di specifici parametri di qualità per tutti i servizi regolati. Nei settori elettricità e gas, inoltre, implementerà dal prossimo periodo regolatorio schemi di regolamentazione output-based che prevedono la determinazione dei costi complessivamente riconosciuti al gestore dell'infrastruttura correlata con il volume e la qualità dei servizi offerti al sistema).</p>
<p>Misura 21 – Correlazione ai costi, comma 2 c) iii)</p>	<p><i>c) gli eventuali costi relativi a: iii) incentivazione della introduzione del sistema ETCS (“European Train Control System”), nel caso in cui tali incentivi non siano coperti da adeguati finanziamenti pubblici;</i></p>	<p><i>c) gli eventuali costi relativi a: iii) incentivazione della introduzione del sistema ETCS (“European Train Control System”), ERTMS HD nel caso in cui tali incentivi non siano coperti da adeguati finanziamenti pubblici;</i></p>	<p>Si concorda con il riconoscimento di incentivi per l'attrezzaggio dei treni con sistema ETCS. Si ritiene opportuno estendere l'incentivazione anche ai sistemi ERTMS HD in considerazione di: (i) i livelli di congestione osservati su alcune tratte della rete e su alcuni nodi, quali ad esempio la tratta Roma-Napoli; la tratta Orte-Settebagni; e i nodi in corrispondenza delle stazioni di Roma Termini e Milano Centrale; (ii) il contributo potenziale che i sistemi ERTMS e ERTMS HD danno per il contenimento dei livelli di congestione.</p> <p>I sistemi ERTMS e ERTMS HD, infatti, se installati da tutti gli operatori in maniera uniforme consentirebbero di ridurre il distanziamento fra treni e, quindi, di incrementare il numero di treni che transita sulla tratta o sul nodo. La riduzione del distanziamento, comporterebbe un incremento della capacità che le IF possono utilizzare. L'incremento dell'utilizzo della capacità esistente, a sua volta, consentirebbe di ridurre i casi in cui il GI non è in grado di soddisfare la domanda mitigando i casi di congestione della linea o di saturazione.</p>



<p>Misura 22 Componenti del canone – comma 2 lettera c)</p>	<p><i>c) Il MIT, di concerto con il MEF, ferma restando la verifica di sostenibilità a cura dell’Autorità, potrà prevedere, con proprio decreto, coefficienti di maggiorazione da applicare nel caso di gravi disequilibri economici ai conti del GI, generati da eventi straordinari ed imprevedibili; nell’applicazione di tali coefficienti i Ministeri competenti terranno conto dei prospetti di Contabilità Regolatoria redatti dal GI nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall’Autorità.</i></p>	<p><i>c) Il MIT, di concerto con il MEF, ferma restando la verifica di sostenibilità a cura dell’Autorità, potrà prevedere, con proprio decreto, coefficienti di maggiorazione da applicare nel caso di gravi disequilibri economici ai conti del GI, generati da eventi straordinari ed imprevedibili; nell’applicazione di tali coefficienti i Ministeri competenti terranno conto dei prospetti di Contabilità Regolatoria redatti dal GI nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall’Autorità, <u>degli eventuali aggiustamenti tariffari già operati dal gestore dell’infrastruttura e della necessità di contemperare, secondo principi di ragionevolezza, gli obiettivi di equilibrio economico della gestione e di contenimento dei costi per le IF.</u></i></p>	<p>Come indicato per la Misura 10 comma 5 si ritiene che l’introduzione di misure volte al ripristino dell’equilibrio sia in generale condivisibile al fine di assicurare la stabilità e continuità dei servizi della rete, così come delle IF.</p> <p>Si evidenzia tuttavia la necessità di coordinare il testo delle misure inserite all’interno della delibera al fine di evitare potenziali fenomeni di doppio conteggio delle misure di riequilibrio che possano andare a gravare in maniera non giustificata sui costi delle IF.</p> <p>Con riferimento a ciò, si propone di prevedere la possibilità – in continuità con le altre misure – di recupero delle eventuali maggiorazioni tariffarie volte a ripristinare l’equilibrio su più periodi tariffari a condizioni di neutralità economico-finanziaria per il gestore, al fine di assicurare la gradualità della dinamica tariffaria, a beneficio dell’utenza.</p>
<p>Misura 22</p>	<p><i>b) la componente B,</i></p>	<p><i>b) la componente B,</i></p>	<p>Si rileva che la componente tariffaria B per come attualmente</p>



Componenti del canone – Comma 1 lettera b)	<i>costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed al netto dell'eventuale compensazione con le successive pertinenti componenti C, il recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti, [...] l'Autorità definisce i criteri per la sua determinazione, da parte del GI, [...] adottando il meccanismo di "coefficienti di maggiorazione" [...] ed:</i> <i>i) avendo riguardo alla sostenibilità per il mercato;</i> <i>ii) utilizzando principi efficaci, trasparenti e non discriminatori;</i> <i>iii) garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;</i> <i>iv) facendo in modo che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle IF.</i> <i>Più in particolare in questo ambito, il meccanismo dei coefficienti di maggiorazione</i>	<i>costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed al netto dell'eventuale compensazione con le successive pertinenti componenti C, il recupero dei costi totali pertinenti ed efficienti, [...] l'Autorità definisce i criteri per la sua determinazione, da parte del GI, [...] adottando il meccanismo di "coefficienti di maggiorazione" [...] ed:</i> <i>i) avendo riguardo alla sostenibilità per il mercato;</i> <i>ii) utilizzando principi efficaci, trasparenti e non discriminatori;</i> <i>iii) garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;</i> <i>iv) facendo in modo che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle IF. <u>Tali criteri saranno individuati in modo puntuale con specifico procedimento e sottoposti a</u></i>	definita all'interno del testo della Misura 22 non consente di individuare in maniera chiara le modalità di calcolo. A tal proposito si evidenziano i seguenti aspetti critici: <ol style="list-style-type: none">1. Non è chiaro dal testo della misura quali sono le "pertinenti componenti C" da considerare nel calcolo, in quanto a carico delle IF. Infatti, in base a quanto riportato ai punti successivi della stessa Misura 22 solamente alcune sub-componenti C sono obbligatorie ed hanno effetti sulle entrate del GI. A titolo di esempio, la Misura 22 comma 1 lettera c) indica che l'eventuale componente C3 relativa ai sistemi ETCS non incide globalmente sulle entrate del GI. Risulterebbe quindi opportuno che l'Autorità inserisca a scanso di fraintendimenti un riferimento più chiaro a quali componenti C incidono sul calcolo della componente B.2. L'Autorità dispone che ai fini della determinazione dei coefficienti di maggiorazione di cui alla componente B, il GI tenga in considerazione una pluralità di criteri relativi rispettivamente a: (i) la sostenibilità del canone per il mercato; (ii) la competizione ottimale nei diversi segmenti di mercato; (iii) la produttività delle IF. Trattandosi di criteri che richiedono la conoscenza approfondita di alcuni aspetti industriali ed operativi delle imprese ferroviarie si richiede che il GI li determini a valle di una consultazione pubblica che consenta agli stakeholders di fornire i propri input e di garantire in generale una maggiore trasparenza del processo.3. La componente A del canone incide attualmente per meno del 20% sull'ammontare complessivo del costo sostenuto
---	--	---	---



	<p>è finalizzato ad incrementare il valore della componente A, [xxx] in modo da pervenire ad un insieme di valori di maggiorazione (Componente B) differenziati per segmento di mercato, tipologia di rete e classe temporale del servizio, tali che la somma delle Componenti A e B consenta, complessivamente (una volta che ciascun valore sia applicato alle quantità di domanda di ciascun segmento), il pieno recupero degli Efficient Total Cost.</p>	<p><u>consultazione.</u> Più in particolare in questo ambito, il meccanismo dei coefficienti di maggiorazione è finalizzato ad incrementare il valore della componente A, [xxx] in modo da pervenire ad un insieme di valori di maggiorazione (Componente B) differenziati per segmento di mercato, tipologia di rete e classe temporale del servizio, tali che la somma delle Componenti A e B consenta, complessivamente (una volta che ciascun valore sia applicato alle quantità di domanda di ciascun segmento), il pieno recupero degli Efficient Total Cost.</p>	<p>dalle IF. La rimodulazione delle componenti A e B per consentire il pieno recupero dei costi efficienti totali e tenendo in considerazione la diversa <i>ability to pay</i> dei segmenti di mercato comporterebbe una redistribuzione degli oneri fra i diversi segmenti di traffico, con il rischio di incidere ulteriormente gli oneri dei segmenti open access, che, date le dinamiche competitive in essere, non sarebbero in grado di far transitare sul mercato l'accresciuto costo di accesso all'infrastruttura.</p>
<p>Misura 22 Componenti del canone – Comma 1 lettera c)</p>	<p>c) la componente C1, su specifiche tratte e per periodi temporali ben individuati, correlata ad un costo che rispecchi la scarsità di capacità su tali tratte;</p>	<p>c) la componente C1, <u>su specifiche tratte e per periodi temporali ben individuati correlata ad un costo che rispecchi la scarsità di capacità su tali tratte, determinato come previsto dalla Misura 30 comma 2;</u></p>	<p>Si suggerisce di aggiungere per completezza il riferimento alla Misura 30 che include i criteri applicativi per il calcolo delle sub-componenti C del pedaggio.</p>
<p>Misura 22</p>	<p>d) l'eventuale componente</p>	<p>d) l'eventuale componente</p>	<p>Si concorda con il principio di applicare una componente tariffaria</p>



Componenti del canone – Comma 1 lettera d)	<i>C2, correlata agli effetti ambientali, ed in particolare quelli causati dalla circolazione ferroviaria di specifico materiale rotabile, anche sulla base delle modalità di calcolo definite dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 - qualora applicabili oltre il 31 dicembre 2021 - e fatta salva la neutralità economica per il GI, sancita dall'articolo 7, paragrafo 3, del citato regolamento;</i>	<i>C2, correlata agli effetti ambientali, ed in particolare quelli causati dalla circolazione ferroviaria di specifico materiale rotabile, anche sulla base delle modalità di calcolo definite dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 - qualora applicabili oltre il 31 dicembre 2021 - determinata come previsto dalla Misura 30 e fatta salva la neutralità economica per il GI, sancita dall'articolo 7, paragrafo 3, del citato regolamento.</i>	addizionale per mitigare l'impatto di esternalità ambientali negative, quali gli effetti acustici. Si propone di semplificare il testo facendo riferimento alla Misura 30, che include il riferimento al Regolamento di esecuzione EU 2015/429 e specifica i criteri applicativi per il calcolo delle sub-componenti C del pedaggio.
Misura 22 Componenti del canone – Comma 1 lettera e)	<i>e) l'eventuale componente C3, valida per i Corridoi ferroviari di cui al Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016, relativa agli incentivi per dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato European Train Control System (ETCS), la cui applicazione non incide globalmente sulle entrate del GI;</i>	<i>e) l'eventuale componente C3, valida per i Corridoi ferroviari di cui al Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016, relativa agli incentivi per dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato European Train Control System (ETCS), <u>dei sistemi ERTMS HD e loro evoluzioni successive</u>, la cui applicazione non incide</i>	Si concorda con la proposta dell'Autorità di includere una componente tariffaria per incentivare l'adozione di sistemi di controllo-comando e segnalamento. Per coerenza con quanto riportato per la Misura 21, comma 2 c) iii) si propone di includere fra gli investimenti incentivabili i sistemi ERTMS HD.



		<i>globalmente sulle entrate del GI;</i>	
Misura 22 Componenti del canone – Comma 1 lettera g)	<i>g) la componente C5, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura</i>	<i>g) la componente C5, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura, <u>determinata come previsto dalla Misura 30 comma 6.</u></i>	<p>Si concorda con il principio espresso di incentivare il GI a una programmazione volta ad ottimizzare la velocità sulla rete, valorizzando in maniera adeguata gli investimenti effettuati o che verranno effettuati dal GI.</p> <p>Si suggerisce di aggiungere il riferimento alla Misura 30 comma 6 che individua i criteri per la sua determinazione.</p>
Misura 24 Segmenti di mercato – Comma 5	<p>5. La struttura di base, articolata nei livelli sopra definiti, può essere arricchita da parte del GI con l'aggiunta di ulteriori binomi, nel rispetto delle seguenti regole:</p> <p>a) ogni binomio appartenente ad uno specifico livello deve discendere da un unico componente di binomio collocato al livello superiore;</p> <p>b) non è possibile che più binomi discendano contemporaneamente dallo stesso componente di binomio collocato al livello</p>	<p>5. La struttura di base, articolata nei livelli sopra definiti, può essere arricchita da parte del GI con l'aggiunta di ulteriori binomi, nel rispetto delle seguenti regole:</p> <p>a) ogni binomio appartenente ad uno specifico livello deve discendere da un unico componente di binomio collocato al livello superiore;</p> <p>b) non è possibile che più binomi discendano contemporaneamente dallo stesso componente di binomio collocato al livello</p>	<p>Con riferimento al testo della Misura non si riportano proposte di revisione. Tuttavia, si richiede di integrare il testo della misura al fine di prevedere che i binomi vengano individuati sulla base di criteri specifici e sottoposti a consultazione con gli stakeholders.</p> <p>A tal proposito si segnala che in passato il GI ha articolato il segmento Open Access Premium in binomi di secondo livello, individuando Servizi Premium che effettuano servizio commerciale a Roma o a Milano; o in altre origini e destinazioni sulla base della percorrenza sulla rete LSE con velocità superiore a 200 km/h. In particolare, il GI ha storicamente applicato un canone più elevato ai treni con percorrenza maggiore del 30% sulla rete LSE con velocità superiore a 200 km/h, e un canone inferiore nel caso di percorrenza minore del 30% sulla rete LSE con velocità superiore a 200 km/h.</p> <p>La differenziazione fra i canoni applicati sulla base di tale discriminazione, tuttavia, non appare coerente con la differente qualità delle tracce percorse dai treni in tali segmenti di mercato e quindi con le caratteristiche del servizio offerto.</p>



	<p>superiore.</p>	<p>superiore. <u>Gli ulteriori binomi vengono individuati in modo puntuale con specifico provvedimento e sottoposti a consultazione.</u></p>	<p>Possono rientrare nel segmento Premium, infatti, treni che effettuano la maggior parte del percorso sulla rete a livello di servizio medio e percorrono la rete LSE solo per pochi chilometri, e che, pertanto, hanno caratteristiche simili al servizio Open Access Basic, al quale si applica un canone decisamente inferiore. A titolo esemplificativo, è questo il caso della linea Milano-Lecce, dove i convogli percorrono sulla rete LSE circa 90 km a fronte di un percorso complessivo di oltre 1000 km (in alcuni tratti a binario semplice) e pagano un pedaggio Premium su tutta la percorrenza pur offrendo un servizio assimilabile ad un servizio Open Access Basic.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che l'individuazione dei segmenti di mercato debba essere effettuata tenendo in considerazione il livello di servizio effettivamente offerto alla clientela, anche in considerazione dell'applicazione dei nuovi criteri applicativi per la componente B del pedaggio inclusi nella Misura 29.</p>
<p>Misura 24 Segmenti di mercato – comma 7</p>	<p><i>Per il segmento di mercato open access Premium, il GI è tenuto a considerare l'introduzione di un ulteriore binomio, correlato al numero di posti offerti per i passeggeri (servizi a minore numero di posti offerti ↔ servizi a maggiore numero di posti offerti) avendo cura di definire un valore-soglia per il numero di posti offerti, tale</i></p>	<p><i>Per il segmento di mercato open access Premium, il GI è tenuto a considerare l'introduzione di un ulteriore binomio, correlato al numero di posti offerti per i passeggeri (servizi a minore numero di posti offerti ↔ servizi a maggiore numero di posti offerti) avendo cura di definire un valore-soglia per il numero di posti offerti,</i></p>	<p>Con riferimento al testo della Misura non si riportano proposte di revisione. Tuttavia, si richiede di integrare il testo della misura al fine di prevedere che i criteri sulla base dei quali verranno individuati i cluster e definito il valore soglia vengano sottoposti a consultazione con gli stakeholders.</p> <p>A tal proposito si segnala che la differenziazione attuale prevista dal GI tiene in considerazione una soglia pari a 700 posti non del tutto adeguata a rappresentare le economie di scala effettivamente conseguibili dalle IF sulla base dei posti offerti. Alla luce delle evidenze disponibili si ritiene che tali economie di scala potrebbero giustificare un ulteriore scaglione tariffario per convogli con</p>



	<p>da definire cluster di servizi omogenei</p>	<p>tale da definire cluster di servizi omogenei <u>Tali cluster omogenei saranno individuati in modo puntuale con specifico procedimento e sottoposti a consultazione.</u></p>	<p>capienza superiore ai 1.000 posti. Si segnala, inoltre, la necessità di prevedere sin d'ora la possibilità di variazioni di composizione all'interno del percorso di uno stesso treno. In questi casi il pedaggio incrementale dovrà essere corrisposto per la sola tratta a composizione effettivamente maggiorata.</p>
<p>Misura 25 – Tipologie di rete ferroviaria</p>	<p>È... + 4. L'Autorità definisce, relativamente al PMdA, la seguente classificazione di base della rete ferroviaria: Classe 1 – Rete metropolitana, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali Classe 2 – Rete a Livello di Servizio Elevato, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità e dalle linee con velocità massima per il rango più elevato superiore a 200 km/h; Classe 3 – Rete a livello di servizio medio, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud), dalle principali linee di collegamento internazionale</p>	<p>L'Autorità definisce, relativamente al PMdA, la seguente classificazione di base della rete ferroviaria: Classe 1 – Rete metropolitana, costituita dai principali nodi metropolitani nazionali Classe 2 – Rete a Livello di Servizio Elevato, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità e dalle linee con velocità massima per il rango più elevato superiore a 200 km/h <u>articolata come segue</u> <u>Classe 2, Sottoclasse LS1 - Rete a Livello di Servizio Elevato, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità e dalle linee con velocità massima</u></p>	<p>Si propone di prevedere per la Classe 2 una articolazione in due sottoclassi per tenere in maggiore considerazione le specificità della rete LSE con velocità superiore o uguale a 250 km/h (la rete propriamente definibile come AV/AC) rispetto alla rete LSE con velocità compresa fra 200 e 250 km/h.</p> <p>La classificazione attuale della rete, infatti, include le linee AV/AC nell'ambito più ampio delle tratte con velocità massima per il rango più elevato superiore a 200 km/h. Come già osservato in altre sedi, tale inclusione assimila le linee AV/AC a linee con caratteristiche molto diverse sotto il profilo tecnologico, dei costi di gestione e dei servizi che possono essere offerti dalle IF.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che la rete AV/AC debba essere inclusa in una categoria specifica, anche in considerazione dell'adozione dei nuovi criteri applicativi per la componente B del pedaggio inclusi nella Misura 29, al fine di mitigare le criticità emerse per le IF dall'applicazione della modulazione attuale, come evidenziato nel nostro commento alla Misura 29.</p>



	<p><i>e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;</i> <i>Classe 4 – Rete a livello di servizio base, costituita dalle restanti linee.</i> <i>[...]</i> <i>6. La classificazione di base può essere arricchita da parte del GI con l'aggiunta di ulteriori sottoclassi, motivandone la scelta [...], sulla base di adeguate indagini relative al livello di servizio dell'infrastruttura ferroviaria, nel rispetto della regola secondo cui ogni sottoclasse deve discendere da una sola classe collocata al livello superiore.</i></p>	<p><u>per il rango più elevato pari o superiore a 250 km/h</u> <u>Classe 2, Sottoclasse LS2 - Rete a Livello di Servizio Elevato, costituita dalle tratte ad alta velocità/capacità e dalle linee con velocità massima per il rango più elevato superiore a 200 km/h e inferiore a 250 km/h;</u> <i>Classe 3 – Rete a livello di servizio medio, costituita dai corridoi nazionali (centro-nord e centro-sud), dalle principali linee di collegamento internazionale e dalle altre linee appartenenti all'attuale rete fondamentale;</i> <i>Classe 4 – Rete a livello di servizio base, costituita dalle restanti linee.</i> <i>[...]</i> <i>6. La classificazione di base può essere arricchita da parte del GI con l'aggiunta di ulteriori sottoclassi, motivandone la scelta [...], sulla base di adeguate indagini relative al livello di servizio dell'infrastruttura</i></p>	
--	--	--	--



		<i>ferroviaria, nel rispetto della regola secondo cui ogni sottoclasse deve discendere da una sola classe collocata al livello superiore.</i>	
Misura 26 – Definizione delle classi temporali di servizio	<i>2. Ne consegue che il periodo tariffario risulta, di base, ripartito nelle seguenti classi principali: 1 – Notturmo – Tutti i giorni - Tutti i giorni dell’anno, dalle 22:00 alle 6:00 2. Diurno Feriale - Giorni feriali (di norma da lunedì a venerdì), dalle 6:00 alle 22:00 Diurno Festivo - Domenica e giorni festivi, dalle 6:00 alle 22:00 Diurno Prefestivo - Sabato, dalle 6:00 alle 22:00; Ove previsto dal GI sulla base di motivazioni oggettive, vigilia dei giorni festivi, dalle 6:00 alle 22:00</i>		<p>La definizione dei treni Notte declinata da RFI nell’attuale modello di pedaggio non tiene conto di alcune specificità dei servizi notturni ovvero i treni che sono scomposti in sezioni a composizione ridotta in fermate intermedie del percorso (i cd. “treni con antenna”).</p> <p>Ad esempio, i servizi per la Sicilia prevedono che il convoglio, proveniente dal Nord, sia scomposto a Messina in due sezioni a composizione ridotta: una con destinazione Palermo e l’altra con destinazione Siracusa. Per la costruzione dell’Orario solo una delle due sezioni mantiene l’origine da Nord, l’altra avrà come origine “tecnica” la località in cui avviene la scomposizione (Messina).</p> <p>Occorre quindi prevedere una deroga al criterio proposto al fine di ricomprendere nel segmento notturno anche i treni che sono scomposti in sezioni a composizione ridotta in fermate intermedie del percorso.</p> <p>Questi ultimi solo per un mero tecnicismo sono costruiti come treni a sé stanti e per tal motivo assumono impropriamente, ai fini del calcolo del pedaggio un orario diurno.</p> <p>Considerato che tali treni costituiscono un unicum con il treno principale devono essere soggetti alla medesima tariffa (Notte e non Giorno).</p>
Misura 29 – Criteri applicativi	<i>29.1. Aspetti generali 1. La componente B del</i>		Si concorda con il principio espresso dall’Autorità di articolare la componente B del pedaggio non solo in funzione dell’ <i>ability to pay</i>



<p>per la componente B del pedaggio</p>	<p><i>pedaggio:</i> <i>a) è costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A, il recupero dei costi netti totali efficientati Cnt (Efficient Total Cost), come determinati sulla base dei criteri definiti dall’Autorità, relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio;</i> <i>b) è funzione dei Costi Diretti, [...];</i> <i>c) assume a riferimento, onde salvaguardare la coerente impostazione del sistema di imposizione dei canoni, [...] il meccanismo dei “coefficienti di maggiorazione” ivi delineato.</i> <i>2. Pertanto, essa si concretizza in una tariffa variabile, market-based:</i> <i>a) basata sull’importo medio chilometrico definito a</i></p>		<p>dei segmenti di mercato ma anche della tipologia di rete e della classe temporale.</p> <p>La modulazione attuale della componente B del pedaggio, infatti, non riflette adeguatamente il fatto che, soprattutto lungo le direttrici Nord-Sud, la tipologia di rete percorsa non è omogenea e che esiste una differenza apprezzabile a seconda della fascia oraria.</p> <p>L’Autorità stessa, infatti, ha evidenziato che <i>“In merito alla valorizzazione del ruolo del Gestore dell’Infrastruttura nell’impiego della “leva prezzo”, si è potuto accertare che il gestore non si è avvalso della facoltà di differenziare il pedaggio a seconda dei parametri che qualificavano le sub-componenti del pedaggio B2 (tipologia di rete interessata) e B3 (fascia oraria), preferendo invece articolare in diversi e ulteriori segmenti di mercato (B1) anche la calibrazione rispetto a tipologia di rete e fascia oraria. Va inoltre considerato che [...] l’articolazione tariffaria derivante dalle scelte del gestore per il primo periodo regolatorio [...] non sembra aver conseguito l’obiettivo di un utilizzo ottimale della capacità della rete. [...] l’articolazione tariffaria applicata dal gestore non è apparsa in grado di orientare efficacemente le richieste di capacità verso un utilizzo delle diverse porzioni dell’infrastruttura ferroviaria coerentemente alle caratteristiche vocazionali delle stesse [...].”</i></p> <p>La mancata considerazione delle caratteristiche della rete e della fascia temporale nella modulazione della componente B, parzialmente mitigata per il segmento Premium dall’articolazione in binomi di secondo livello adottata dal GI, ha portato, infatti, a situazioni anomale, soprattutto lungo le linee che collegano il nord con il sud dell’Italia, dove tratti di rete con caratteristiche prestazionali molto diverse e non assimilabili pagano lo stesso</p>
--	--	--	--



	<p><i>partire dal costo correlato alla componente A del pedaggio; b) rettificata, attraverso un coefficiente di maggiorazione (α), in funzione dell'importo dei costi residui per il recupero degli Efficient Total Cost sopra definiti; c) modulata, per ogni singolo treno, in funzione delle caratteristiche di ogni specifica porzione della propria traccia, come derivante dalla combinazione fra segmenti di mercato, tipologia di rete e classificazione temporale, sulla base di quanto stabilito dal GI sulla base dei criteri di cui alla presente misura, nonché di motivate scelte di carattere tecnico-economico, [...].</i></p>		<p>canone.</p> <p>A titolo di esempio, un servizio AV Milano Centrale – Reggio di Calabria Centrale paga il pedaggio previsto per il segmento Open Access Premium Top (il canone attualmente più elevato applicato alla rete AV/AC) in quanto include la tratta Milano-Roma, senza tenere in considerazione il fatto che la maggior parte del percorso è su tratte di rete con prestazioni inferiori a quelle AV/AC alle quali, tuttavia, è applicata la stessa componente B del pedaggio attribuita a queste ultime.</p> <p>La modulazione attuale della componente B del pedaggio, pertanto, non incentiva le IF ad offrire servizi di elevata qualità lungo relazioni che coinvolgono tratte con prestazioni inferiori a quelle della rete AV/AC, con ripercussioni negative sull'offerta di servizi di elevata qualità in aree dove la rete LSE e in particolare la rete AV/AC non sono presenti o ancora in fase di sviluppo, principalmente nel sud dell'Italia.</p> <p>L'implementazione dei nuovi criteri applicativi per la componente B del pedaggio, pertanto, dovrebbe portare a una modulazione che contribuisca a incentivare le IF a offrire servizi di elevata qualità su tutto il territorio nazionale, applicando una componente B del pedaggio minore ai tratti di rete con prestazioni inferiori.</p>
<p>Misura 30 – Criteri applicativi per la componente C del pedaggio, comma 2 Scarsità di capacità (C1),</p>	<p><i>2. Limitatamente alle classi di tipologia di rete 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25, per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così</i></p>	<p><i>2. Limitatamente alle classi di tipologia di rete 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25 <u>(incluse eventuali ulteriori sottoclassi individuate dal GI)</u>, per le</i></p>	<p>Si concorda con il principio introdotto dall'Autorità di applicare una componente integrativa al fine di mitigare i fenomeni di congestione e di assicurare l'utilizzo ottimale della rete. Si segnalano tuttavia di seguito alcuni punti di attenzione relativi all'applicazione della componente.</p>



comma 2	<i>come definite nel PIR, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, correlata alla velocità commerciale attribuita a ciascuna traccia oraria richiesta, al fine di ridurre fenomeni di eterotachicità.</i>	<i>tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, correlata alla velocità <u>commerciale di rango</u> attribuita a ciascuna traccia oraria richiesta, al fine di ridurre fenomeni di eterotachicità</i>	<ol style="list-style-type: none">1. La misura indica che l'applicazione della componente C1 riguarda obbligatoriamente le classi di tipologia 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25. Sarebbe tuttavia utile chiarire che la componente sarà applicata anche ad eventuali articolazioni in sottoclassi di tali tipologie che saranno individuate dal GI all'interno del PIR.2. Per quanto riguarda la velocità a cui correlare la misura si ritiene, alla luce anche di quanto riportato sotto, che questa debba essere riferita alla velocità di rango, ossia alla velocità di riferimento che indica lo standard prestazionale del servizio, e non a quella commerciale. <p>Ogni linea della rete è infatti caratterizzata da una velocità di riferimento che indica lo standard prestazionale del servizio funzionale al pieno utilizzo delle potenzialità dell'infrastruttura. L'allocazione efficiente della capacità ai migliori standard di performance avviene quando la tracciatura dei servizi da parte del Gestore si uniforma a tale velocità di riferimento.</p> <p>L'articolazione di modelli di offerta con velocità differenziate, che prevedano, cioè, la coesistenza di tracce coerenti con la velocità di riferimento delle linee e tracce più lente determina, invece, un utilizzo disottimizzato dell'infrastruttura con perdita di quote di capacità allocabile. Tale perdita è tanto più rilevante quanto maggiore è il grado di eterotachicità delle tracce. Tale situazione è particolarmente critica per il network AV caratterizzato da livelli elevatissimi di utilizzo, se non da situazioni di saturazione conclamata, come nel caso delle tratte Milano Centrale, Roma Termini e Orte – Settebagni.</p> <p>Il nuovo modello di pricing del pedaggio per il II° periodo tariffario</p>
----------------	--	---	---



			2024 – 2028 deve tenere in considerazione tale aspetto, che era già considerato nel modello di pedaggio disciplinato dal Decreto Ministeriale 43/T del 2000 ma che, invece, non trova più applicazione a partire dall'implementazione della delibera ART 96/2015, nonostante la delibera prevedesse la possibilità per il GI di considerare nella determinazione della componente B del pedaggio due sub-componenti, B2 e B3 che, se opportunamente articolate, avrebbero potuto tenere conto del fattore di eterotachicità, così rilevante per l'utilizzo ottimizzato della rete.
Misura 30 – Criteri applicativi per la componente C del pedaggio, comma 2 Scarsità di capacità (C1), comma 3 lettera a) e lettera b)	<i>3. Detta componente tariffaria integrativa: a) è quantificata dal GI in funzione del costo opportunità legato al maggiore consumo di capacità di ciascuna tratta dell'infrastruttura ferroviaria da parte di treni aventi velocità commerciale differente da quella vocazionale, attuale e prospettica, individuata ex ante dal GI per la tratta medesima in riferimento al periodo tariffario, secondo un criterio di proporzionalità. A tale riguardo il GI provvede [...] ad individuare la velocità commerciale vocazionale</i>	<i>3. Detta componente tariffaria integrativa: a) è quantificata dal GI in funzione del costo opportunità legato al maggiore consumo di capacità di ciascuna tratta dell'infrastruttura ferroviaria da parte di treni aventi velocità commerciale differente da quella <u>vocazionale di rango</u>, attuale e prospettica, individuata ex ante dal GI per la tratta medesima in riferimento al periodo tariffario, secondo un criterio di proporzionalità. A tale riguardo il GI provvede [...] ad individuare la velocità commerciale vocazionale</i>	<p>Si ritiene che la possibilità prevista dall'Autorità di individuare la velocità vocazionale della tratta sulla base di diversi criteri possa portare ad una definizione sub-ottimale della componente C1 con esiti negativi rispetto agli obiettivi di omotachicità.</p> <p>A tal proposito si richiede all'Autorità di sostituire la cosiddetta velocità vocazionale con il criterio della velocità di rango, corrispondente alle effettive caratteristiche tecniche della rete.</p> <p>A titolo esemplificativo e non esaustivo, si riporta il caso della tratta AV Roma – Napoli per il cui utilizzo RFI prevede un mix di tracce a 300 km/h (velocità di riferimento della linea) e a 250 km/h. Considerando un'ora tipo in cui si ipotizza il pieno utilizzo della capacità messa a disposizione, l'articolazione dei servizi si configura come sotto rappresentato:</p>



	<p>delle tratte dell'infrastruttura ferroviaria interessate [...] pubblicandone gli esiti nella contestuale bozza di aggiornamento annuale del PIR e trasmettendole all'Autorità per le valutazioni di competenza [...]</p> <p>Detta individuazione si basa almeno sui seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) modello di esercizio della tratta e conseguente pattern di fermate; ii) velocità di rango della tratta; iii) coefficiente di eterotachia effettivo della tratta, calcolato secondo le migliori pratiche internazionali; iv) prevalenza del traffico attuale prospettica, anche in base alle previsioni assunte dal GI 	<p>delle tratte dell'infrastruttura ferroviaria interessate [...] pubblicandone gli esiti nella contestuale bozza di aggiornamento annuale del PIR e trasmettendole all'Autorità per le valutazioni di competenza [...]</p> <p>Detta individuazione si basa sul criterio della almeno sui seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) modello di esercizio della tratta e conseguente pattern di fermate; ii) velocità di rango della tratta; coefficiente di eterotachia effettivo della tratta, calcolato secondo le migliori pratiche internazionali; prevalenza del traffico attuale prospettica, anche in base alle previsioni assunte dal GI per il periodo tariffario nell'ambito della stessa procedura di cui al paragrafo 4.3; 	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="12">Relazione</th> </tr> <tr> <th colspan="2">300 (TO/MI - NA)</th> <th colspan="2">250 (RM - RQ/BA)</th> <th colspan="2">250 (VE - NA)</th> <th colspan="2">300 (TO/MI - NA)</th> <th colspan="2">300 (TO/MI - NA)</th> <th colspan="2">300 (VE - NA)</th> <th colspan="2">300 (TO/MI - NA)</th> <th colspan="2">250 (RM - BA)</th> <th colspan="2">300 (TO/MI - NA)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Roma T.ni</td> <td>'00</td><td>'05</td><td>'10</td><td>'15</td><td>'20</td><td>'25</td><td>'30</td><td>'35</td><td>'40</td><td>'45</td><td>'50</td><td>'55</td> <td colspan="7"></td> </tr> <tr> <td>Bivio Caserta Nord</td> <td colspan="12"> </td> </tr> <tr> <td>Napoli C.le</td> <td colspan="12"></td> <td>'60</td><td>'65</td><td>'70</td><td>'75</td><td>'80</td><td>'85</td><td>'90</td><td>'95</td><td>'100</td><td>'105</td><td>'110</td><td>'115</td><td>'120</td> </tr> </tbody> </table> <p>Come evidenziato dal grafico, l'alternanza tra tracce costruite dal Gestore a velocità 250 km/h e tracce costruite a 300 km/h determina un'evidente riduzione della capacità allocabile comportando la non ammissibilità di utilizzo dei canali del minuto 10', del minuto 20' e del minuto 50'. Ciò significa che a fronte di una capacità teorica allocabile di 12 tracce/ora, il fattore di eterotachicità presente sulla tratta AV Roma – Napoli porta alla possibilità di allocare fino a un massimo di 9 canali/ora con un degrado sull'utilizzo ottimo dell'infrastruttura dell'ordine del 25%. Ipotizzando un cadenzamento diurno su 15 ore (dalle 6:00 alle 21:00) si determina così la perdita teorica di ben 45 "slot" giorno che sarebbero stati, invece, allocabili in caso di omotachicità.</p> <p>Il transito di treni sulle linee con velocità inferiore a quella di rango della linea comporta una disottimizzazione dovuta alla conseguente disomogeneità nella successione dei treni e la perdita di capacità</p>		Relazione												300 (TO/MI - NA)		250 (RM - RQ/BA)		250 (VE - NA)		300 (TO/MI - NA)		300 (TO/MI - NA)		300 (VE - NA)		300 (TO/MI - NA)		250 (RM - BA)		300 (TO/MI - NA)		Roma T.ni	'00	'05	'10	'15	'20	'25	'30	'35	'40	'45	'50	'55								Bivio Caserta Nord													Napoli C.le													'60	'65	'70	'75	'80	'85	'90	'95	'100	'105	'110	'115	'120
	Relazione																																																																																												
	300 (TO/MI - NA)		250 (RM - RQ/BA)		250 (VE - NA)		300 (TO/MI - NA)		300 (TO/MI - NA)		300 (VE - NA)		300 (TO/MI - NA)		250 (RM - BA)		300 (TO/MI - NA)																																																																												
Roma T.ni	'00	'05	'10	'15	'20	'25	'30	'35	'40	'45	'50	'55																																																																																	
Bivio Caserta Nord																																																																																													
Napoli C.le													'60	'65	'70	'75	'80	'85	'90	'95	'100	'105	'110	'115	'120																																																																				



	<p>per il periodo tariffario nell'ambito della stessa procedura di cui al paragrafo 4.3;</p> <p>v) specifici obiettivi di ottimizzazione di utilizzo della capacità dell'infrastruttura a [...]</p> <p>b) è determinata secondo principi di trasparenza, equità e non discriminazione, avuto riguardo per gli obblighi di servizio pubblico, fornendo al riguardo all'Autorità adeguate evidenze documentali corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative; [...]</p>	<p><u>specifici obiettivi di ottimizzazione di utilizzo della capacità dell'infrastruttura [...]</u></p> <p>b) è determinata secondo principi di trasparenza, equità e non discriminazione, avuto riguardo per gli obblighi di servizio pubblico fornendo al riguardo all'Autorità adeguate evidenze documentali corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative; [...]</p>	<p>che potrebbe essere utilizzata, a beneficio del mercato.</p> <p>Come già detto, l'utilizzo ottimale della rete, sulla base della velocità prevista per ciascuna tratta, consente di aumentare la capacità a disposizione delle IF e, quindi, di utilizzare al meglio l'infrastruttura valorizzando, così, appieno gli investimenti effettuati sulla rete.</p> <p>Per tali motivi si ritiene che il parametro della velocità di rango debba essere l'unico preso in considerazione dal GI nella definizione della componente C1.</p> <p>Con riferimento al costo opportunità indicato dalla misura si ritiene necessario che l'Autorità provveda a dare una definizione più puntuale di questo. In particolare, si richiede di chiarire se il costo opportunità corrisponda semplicemente alla differenza tra la velocità commerciale dei treni e quella di rango dell'infrastruttura o se tale differenza in termini di velocità venga poi trasformata in costo opportunità tramite l'applicazione di un fattore di conversione.</p> <p>In considerazione della rilevanza che tale determinazione ha per le IF, anche tenuto conto dell'impatto che l'incremento del canone di pedaggio ha sui contratti di servizio già sottoscritti dagli Enti affidanti per la fornitura di servizi ferroviari regionali, e ai fini della trasparenza del processo, si suggerisce che il GI sottoponga a consultazione i criteri e la metodologia individuati per il calcolo del costo-opportunità ai fini della verifica degli impatti sulle IF e per l'individuazione dei corretti criteri di proporzionalità.</p>
<p>Misura 30 –</p>	<p><i>1. Limitatamente ai Corridoi</i></p>	<p><i>1. Limitatamente ai Corridoi</i></p>	<p>In continuità a quanto riportato con riferimento alle misure</p>



Criteria applicativi per la componente C del pedaggio, comma 4 Incentivi ETCS (C3)	<i>ferroviari di cui al Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016, il GI provvede alla differenziazione dei canoni in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema di controllo comando e segnalamento denominato “European Train Control System” (ETCS), in conformità a quanto stabilito dall’articolo 18, comma 9, del d.lgs. 112/2015.</i>	<i>ferroviari di cui al Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016, il GI provvede alla differenziazione dei canoni in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema di controllo comando e segnalamento denominato “European Train Control System” (ETCS), e del sistema ERTMS HD, in conformità a quanto stabilito dall’articolo 18, comma 9, del d.lgs. 112/2015.</i>	<p>precedenti relative ai meccanismi di incentivo per i sistemi ETCS, si conferma di condividere la necessità di incentivare l’adozione di sistemi di controllo, comando e segnalamento. Tuttavia, come segnalato precedentemente si richiede a codesta Autorità di prevedere l’estensione degli incentivi anche ai sistemi ERTMS HD.</p> <p>Si osserva inoltre che lo schema regolatorio proposto impone che i ricavi derivanti dall’applicazione della componente C3 non incidano sulle entrate del GI. A tal proposito si richiede all’Autorità di definire in maniera più puntuale le modalità di applicazione dell’incentivo, chiarendo se la componente tariffaria debba essere applicata con segno positivo per le IF non dotate dei sistemi di controllo e con segno negativo per le IF che ne sono dotate in modo che il saldo complessivo della componente sia pari a zero.</p> <p>Se così fosse è evidente la necessità per il GI di modulare la componente tariffaria sulla base di precise indicazioni al riguardo da parte delle IF. Il vincolo sulle entrate del GI implica infatti che questo debba redistribuire i proventi ottenuti con l’applicazione di tale componente ai treni non dotati di sistemi trasferendoli ai treni ai treni dotati di tali sistemi sotto forma di incentivo (<i>pass-through</i>).</p>
Misura 30 – Criteria applicativi per la componente C del pedaggio, comma 6 Ottimizzazione dei tempi di percorrenza (C5)	<i>1. Il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, di segno negativo, correlata all’ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità</i>		<p>Si concorda con la proposta dell’Autorità di applicare la nuova componente tariffaria integrativa C5, correlata all’ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce effettuata dal GI.</p> <p>Riteniamo che questa componente tariffaria integrativa debba essere calcolata in modo trasparente, e che per tale motivo debba essere parametrata sul differenziale fra tempo di percorrenza a rete libera e tempo di percorrenza come risultante dalla programmazione del servizio effettuata dal GI.</p>



	<p><i>di infrastruttura.</i></p> <p><i>2. Detta componente tariffaria integrativa negativa:</i></p> <p><i>a) deve prevedere una ragionevole e proporzionata riduzione del canone, quantificata dal GI in funzione del costo opportunità, per il soggetto richiedente, legato alla differenza fra:</i></p> <p><i>i) il tempo di percorrenza calcolato, per ciascun treno, nell'ipotesi di rete completamente libera da vincoli ed interferenze correlate alla circolazione di altri treni;</i></p> <p><i>ii) il tempo di percorrenza scaturente, per ciascun treno, dalla programmazione del servizio effettuata dal GI [...].</i></p> <p><i>b) detta riduzione del canone è applicata secondo criteri di progressività, a partire da valori di soglia percentuale [...] differenziati per il traffico passeggeri e merci, determinati [...] dal GI sulla</i></p>		<p>Si concorda inoltre con la proposta dell'Autorità di riduzione del canone con criteri di progressività, che determinano quindi una componente tariffaria più elevata per i servizi che attribuiscono un maggior valore all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza, tipicamente i servizi passeggeri AV, e più contenuta per i servizi che attribuiscono al tempo di percorrenza un valore inferiore, tipicamente i servizi merci.</p>
--	--	--	---



	<p><i>base di adeguate ed esaustive informazioni quantitative [...] riferibili al consuntivo della circolazione nei cinque anni che si concludono con l'Anno base, in riferimento ai valori medi della differenza di tempo di percorrenza di cui alla lettera a), in forma disaggregata per segmento o sottosegmento di mercato [...], classe o sottoclasse di tipologia di rete [...], classe o sottoclasse temporale [...], distinti inoltre per singola impresa ferroviaria</i></p>		
<p>Misura 31 – Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato – comma 1 Obblighi a carico del GI, punto 2, lettera a)</p>	<p><i>Al riguardo il GI, tenuto conto delle condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle IF e avuto riguardo alle previsioni di traffico [...], è tenuto a fornire [...] gli esiti:</i> <i>a) dell'applicazione di modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci idonei a determinare, tra l'altro, l'elasticità della domanda di servizi retail in relazione alla variazione del prezzo, anche tenuto conto</i></p>	<p><i>Al riguardo il GI, tenuto conto delle condizioni di mercato e dei recuperi di produttività conseguiti dalle IF e avuto riguardo alle previsioni di traffico [...], è tenuto a fornire [...] gli esiti:</i> <i>a) dell'applicazione di modelli di simulazione del trasporto di passeggeri e merci idonei a determinare, tra l'altro, l'elasticità della domanda di servizi retail in relazione alla variazione del</i></p>	<p>Si chiede di esplicitare i criteri per l'individuazione dei recuperi di produttività delle IF e per la determinazione della competitività ottimale all'interno dei segmenti di mercato.</p> <p>Si ritiene infatti che il riferimento ai processi decisionali dei soggetti che esercitano i servizi di trasporto non rientri nel perimetro dei profili da trattare in questo ambito.</p> <p>Le evidenze disponibili sull'evoluzione del mercato retail dei servizi ferroviari degli ultimi anni attestano che l'elasticità della domanda al prezzo dell'utenza retail, per i servizi a mercato come ad esempio quelli AV, è giunta, oramai da anni, a livelli tali da rendere inefficaci le politiche di pricing volte a trasferire, sia pure parzialmente, gli incrementi di costo sui prezzi praticati ai passeggeri.</p> <p>In tali casi, si sono, infatti, registrate contrazioni della domanda tali</p>



	<i>dei processi decisionali dei soggetti che esercitano servizi di trasporto, con particolare riguardo al meccanismo di trasferimento dei propri costi sui prezzi all'utenza retail.</i>	<i>prezzo. anche tenuto conto dei processi decisionali dei soggetti che esercitano servizi di trasporto, con particolare riguardo al meccanismo di trasferimento dei propri costi sui prezzi all'utenza retail.</i>	da annullare quasi completamente l'impatto positivo sui ricavi dovuto agli incrementi di prezzo.
Misura 31 – Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato, comma 2 Cornici di variabilità massima, punto 1	<i>I[...] per il periodo tariffario 2024-2028, il GI applica per il PMdA, nel rispetto del vincolo generale complessivo di recupero dei soli costi netti pertinenti, documentati ed efficienti [...] la seguente cornice di variabilità massima: a) il canone medio unitario relativo all'insieme dei servizi transitanti sulla rete definita dalla nuova classificazione "a livello di servizio elevato", valutati per la rispettiva intera percorrenza, non potrà essere superiore a quello vigente nell'anno 2015 per le tratte a quel tempo connotate come AV/AC; b) il canone medio unitario</i>	<i>I[...] per il periodo tariffario 2024-2028, il GI applica per il PMdA, nel rispetto del vincolo generale complessivo di recupero dei soli costi netti pertinenti, documentati ed efficienti [...] la seguente cornice di variabilità massima: a) il canone medio unitario relativo al segmento di mercato Open Access all'insieme dei servizi transitanti sulla rete definita dalla nuova classificazione "a livello di servizio elevato", valutati per la rispettiva intera percorrenza, non potrà essere superiore a quello vigente nell'anno 2015 per le tratte a quel tempo</i>	<p>Si ritiene che il riferimento ad una nuova classificazione della rete a livello di servizio elevato (LSE) sia troppo generico e possa condurre ad interpretazioni discrezionali da parte del GI anche rispetto a quanto già evidenziato circa l'opportunità di suddividere la rete LSE in due sub-componenti, distinguendo al suo interno la parte propriamente AV/AC.</p> <p>Premesso che occorre chiarire cosa l'ART intenda per "servizi che transitano sulla rete a livello di servizio elevato valutati per la rispettiva intera percorrenza e come tale concetto vada ad armonizzarsi con la definizione dei segmenti di mercato, si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none">• il cap previsto per i servizi LSE da applicare ai treni per la loro intera percorrenza può includere anche treni dei segmenti Open Access Base, OSP LP e OSP REG creando, così, profili di incoerenza con quanto previsto alle lettere b) e c) della medesima Misura. <p>Si ritiene che un aumento del canone dei servizi LSE verso i livelli osservati nel 2015 per i servizi transitanti sulle tratte al tempo connotate come AV/AC non sia giustificato che anche per i servizi LSE si debba fare riferimento al canone applicato nel 2022.</p>



	<p><i>relativo al segmento di mercato di trasporto passeggeri con obblighi di servizio pubblico non potrà essere superiore rispetto a quello vigente nell'anno 2022 per il medesimo insieme di servizi;</i></p> <p><i>c) il canone medio unitario relativo al segmento di mercato di trasporto merci non potrà essere superiore rispetto a quello vigente nell'anno 2022 per il medesimo insieme di servizi.</i></p>	<p>connotate come AV/AC <u>2022</u> per il medesimo insieme dei servizi;</p> <p><i>b) il canone medio unitario relativo al segmento di mercato di trasporto passeggeri con obblighi di servizio pubblico non potrà essere superiore rispetto a quello vigente nell'anno 2022 per il medesimo insieme di servizi;</i></p> <p><i>c) il canone medio unitario relativo al segmento di mercato di trasporto merci non potrà essere superiore rispetto a quello vigente nell'anno 2022 per il medesimo insieme di servizi.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• La determinazione del cap previsto per i servizi che transitano su rete LSE, pari al valore del canone AV/AC previsto nel 2015, e del cap per servizi OSP e merci pari ai canoni medi del 2022 sembra esporre i segmenti a mercato a incrementi tariffari non sostenibili. Si ritiene, pertanto, che anche il cap per i servizi LSE debba fare riferimento ai valori consuntivati nel 2022, anche in considerazione del fatto che:<ul style="list-style-type: none">– I canoni consuntivati al 2022 per i servizi Open Access di Trenitalia sono nettamente inferiori ai canoni vigenti nel 2015 per i servizi transitanti sulle tratte connotate al tempo come AV/AC, che peraltro erano calcolati con una metodologia differente da quella attuale;– il canone del 2015 riferito ai servizi transitanti sulle tratte al tempo connotate come AV/AC non può essere applicato ai servizi che transitano sulla rete LSE, che ha un perimetro più ampio. Le tratte che nel 2015 erano connotate come AV/AC, infatti, sono una parte della rete LSE, che include anche tratte che non sono connotate come AV/AC. I servizi che transitano sulla rete LSE, pertanto, comprendono anche servizi non AV per i quali il canone del 2015 era nettamente inferiore. Un confronto a parità di perimetro di rete mostra che il canone medio del 2015 per i servizi Open Access Premium risultava, infatti, inferiore ai 6 €. Individuare una cornice di variabilità massima facendo riferimento un valore superiore a 8 euro/tkm espone i segmenti a mercato ad incrementi non sostenibili. Come già osservato, infatti, l'elevata elasticità della domanda al prezzo dei segmenti a mercato, osservata negli ultimi anni ha reso di fatto impossibile la
--	--	---	---



			<p>traslazione (anche parziale) sul prezzo del biglietto applicato al cliente finale di qualsiasi incremento di costo per la fornitura del servizio, con un forte impatto sulla redditività delle IF che, nel corso del tempo, si tradurrebbe in un impedimento per le IF a finanziare gli investimenti necessari ad ampliare la gamma dei servizi offerti e la loro qualità.</p> <p>Più in generale, nell'ottica di garantire equità e non discriminazione, è, pertanto, fondamentale che il costo di accesso al sistema venga equamente sostenuto da tutti i segmenti di mercato in coerenza con il rispettivo utilizzo dell'infrastruttura prevedendo un'applicazione uniforme dei tetti massimi ammessi di variazione dei costi di accesso all'infrastruttura che con l'impianto attuale, sembrerebbero, invece, andarsi a concentrare sul solo segmento Open Access.</p>
Misura 31 – Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato, comma 2 Cornici di variabilità massima, punto 2	<p><i>La cornice di variabilità massima di cui al punto 1 è derogabile, nella misura massima del 20% del canone medio unitario vigente all'anno 2022 e assicurando adeguata gradualità nel corso del periodo tariffario [...] in presenza delle seguenti condizioni:</i></p> <p><i>a) la capacità contributiva dei segmenti di mercato interessati dalle cornici di variabilità di cui al punto 1</i></p>		<p>Tale punto introduce un elemento di novità rispetto a quanto previsto dalla Delibera 96/2015.</p> <p>Nella Relazione Illustrativa (cfr. par. 3.2.3.11. pag. 36) viene chiarito che la deroga in misura massima del 20% del canone medio unitario del 2022 è concessa se valgono simultaneamente le condizioni previste alla lettera a) e alla lettera b).</p> <p>In altre parole, si consente al GI di incrementare oltre la cornice di variabilità massima il valore dei canoni per i quali il GI stima una capacità contributiva superiore al canone a beneficio dei segmenti di mercato per i quali la disponibilità a pagare è inferiore.</p> <p>Tale facoltà amplia la discrezionalità del GI nella determinazione</p>



	<p><i>si presenti più elevata rispetto al livello di pedaggio scaturente dall'applicazione delle cornici di variabilità stessa, e</i></p> <p><i>b) la capacità contributiva dei segmenti di mercato esclusi dall'applicazione dalle cornici di variabilità di cui al punto 1 si presenti più bassa rispetto al livello di pedaggio scaturente dall'applicazione delle cornici di variabilità ai segmenti di mercato interessati</i></p>		<p>dei canoni a scapito della trasparenza del processo e, in caso di capacità contributiva determinata in modo non puntuale, potrebbe condurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per i segmenti Open Access, a incrementi del canone, che le IF difficilmente non sarebbero in grado di riflettere integralmente sulle tariffe praticate ai passeggeri; • Per i segmenti OSP Regionali e Lunga Percorrenza alla necessità riequilibrare il Piano Economico-Finanziario e di aggiornare i Contratti di Servizio; • Per il segmento Merci in una minore competitività rispetto al trasporto su gomma. <p>Si chiede, pertanto, a codesta Autorità che sia quanto meno fornita alle IF evidenza del soddisfacimento delle condizioni che consentono l'applicazione della deroga prima della sua applicazione, in contraddittorio con il GI e con l'Autorità stessa.</p>
<p>Misura 33 – Revenue Sharing</p>	<p><i>1. A partire dal periodo tariffario successivo al primo, con riferimento al PMdA:</i></p> <p><i>a) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad</i></p>	<p><i>1. A partire dal periodo tariffario successivo al primo, con riferimenti al PMdA:</i></p> <p><i>a) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo del GI risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad</i></p>	<p>Si suggerisce di chiarire che si fa riferimento ai ricavi del GI, in coerenza con quanto esplicitato nella Relazione Illustrativa che indica che oggetto della Misura è la condivisione dei ricavi del GI e non dei profitti.</p>



	<p><i>un valore soglia +2% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini eccedenti la soglia dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo;</i></p> <p><i>b) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo.</i></p> <p><i>2. Detto margine sarà calcolato come differenza tra:</i></p> <p><i>a) i ricavi a consuntivo scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità;</i></p>	<p><i>un valore soglia +2% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei <u>margini ricavi</u> eccedenti la soglia dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo;</i></p> <p><i>b) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati <u>margini ricavi</u> inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo.</i></p> <p><i>2. <u>Detto margine Detta variazione</u> sarà calcolato come differenza tra:</i></p> <p><i>a) i ricavi a consuntivo scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità;</i></p>	
--	--	--	--



	<i>b) i ricavi, maggiorati/ridotti del 2% (ricavi soglia) scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante.</i>	<i>b) i ricavi, maggiorati/ridotti del 2% (ricavi soglia) scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante.</i>	
Misura 42 – Procedura e metodologia di determinazione della dinamica dei corrispettivi, comma 1	<i>42.1. Aspetti generali 1. La presente Misura si applica agli operatori di impianto di tipologia A. Detti operatori di impianto adeguano i propri sistemi tariffari con decorrenza dal primo gennaio 2024, ed ottemperano ai relativi obblighi informativi assumendo come anno ponte (T0) il 2023. 2. La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo degli impianti e dei volumi di produzione dei servizi, applicando la procedura e la metodologia di seguito descritte.</i>	<i>42.1. Aspetti generali 1. La presente Misura si applica agli operatori di impianto di tipologia A. Detti operatori di impianto adeguano i propri sistemi tariffari con decorrenza dal primo gennaio 2024, ed ottemperano ai relativi obblighi informativi assumendo come anno ponte (T0) il 2023 e come anno base (T-1) per l'individuazione dei costi riconosciuti il primo anno rappresentativo della gestione ordinaria, come previsto dalla Misura 3. 2. La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere determinata, da un lato, in correlazione all'andamento dei costi, e dall'altro in correlazione al livello di utilizzo degli</i>	<p>Il testo proposto in consultazione individua il 2024 come primo anno del nuovo periodo regolatorio e il 2023 come anno ponte ma non fornisce indicazioni sui criteri per l'individuazione dell'anno base, che sono richiamate al comma 2 che include le definizioni di anno base, anno ponte, primo anno del periodo regolatorio e restanti anni.</p> <p>Riteniamo opportuno evidenziare anche in sede di definizione degli aspetti generali che il criterio fondamentale sul quale si basa l'individuazione dell'anno base è la rappresentatività di una situazione di gestione ordinaria.</p>



		<i>impianti e dei volumi di produzione dei servizi, applicando la procedura e la metodologia di seguito descritte.</i>	
Misura 42 – Procedura e metodologia di determinazione della dinamica dei corrispettivi, comma 7	<i>1. Per garantire la gradualità dell'evoluzione dei corrispettivi, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo tariffario, l'inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare l'effetto economico dell'imputazione dei costi ammessi rispetto all'esercizio di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo tariffario o dei periodi tariffari successivi. In conformità a tale principio, il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo stesso considerato, scontando i relativi importi annui al tasso nominale di remunerazione del capitale.</i>		Come evidenziato per la Misura 4 Comma 3, si condivide quanto previsto dall'Autorità circa la possibilità di inserire all'interno della dinamica tariffaria il recupero di eventuali poste figurative a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato. La neutralità finanziaria è garantita dal fatto che il saldo delle poste figurative è: (i) capitalizzato in ciascun anno al tasso di remunerazione nominale (WACC) definito dal framework regolatorio; e (ii) pari a zero al termine del periodo temporale considerato. Con riferimento a quest'ultimo punto si ritiene che sia ragionevole prevedere l'estensione dell'applicazione delle poste figurative – a condizioni di neutralità economico-finanziaria – anche a più periodi tariffari, diversamente da quanto previsto attualmente dal modello in consultazione, in continuità con quanto previsto dalla stessa Autorità per altri settori regolati, quali ad esempio le autostrade. L'estensione del recupero delle poste figurative a più periodi tariffari consentirebbe infatti di assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, cosa non necessariamente verificabile nel caso in cui il recupero delle poste figurative fosse limitato ad un unico periodo tariffario quinquennale.

