

## **RELAZIONE SU MODALITA' DI CALCOLO DEI PEDAGGI PER LE RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE**

L'art. 15 del Decreto Legislativo n. 50 del 2019 è titolato «Principi che regolano l'attività e il funzionamento dell'ANSFISA».

In tale articolo, al secondo comma, sono elencate una serie di entrate destinate al finanziamento delle spese di funzionamento dell'Agenzia.

Il legislatore, alla lettera b) del citato secondo comma, ha previsto un criterio oggettivo per determinare il contributo alle spese di funzionamento dell'Agenzia da porre a carico delle imprese ferroviarie, stabilito in misura pari all'incremento dell'1% dei canoni di accesso alla rete ferroviaria. Sono quindi i gestori dell'infrastruttura ad incassare l'importo del suddetto incremento da parte delle imprese ferroviarie e a riversarlo ad ANSFISA in due rate semestrali. Al fine di consentire una pianificazione delle entrate dell'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a comunicare entro il 28 febbraio di ciascun anno la previsione dei versamenti per l'anno corrente e per i due anni successivi.

Naturalmente, questo criterio non può essere utilizzato per determinare un canone da corrispondere all'Agenzia nel caso delle reti ferroviarie per le quali non sia previsto un canone di accesso.

Tale fattispecie si verifica, per esempio, quando il concessionario gestore dell'infrastruttura concede l'utilizzo della rete sulla base di un contratto di servizio, senza l'applicazione di un canone. Lo stesso caso, sostanzialmente, si verifica quando il soggetto gestore dell'infrastruttura coincide con il soggetto esercente.

Tali casi particolari sono relativi alle reti ferroviarie che ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, rientrano nel campo di applicazione del medesimo decreto risultando isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario. Tali reti sono individuate dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 347 del 2 agosto 2019, con l'aggiunta della tratta in territorio italiano della linea ferroviaria da Tirano fino a Campocologno (in Svizzera), esercita da Ferrovia Retica - Rhätische Bahn Ag., in attuazione dell'articolo 3, commi 6 e 7, del decreto legge 10 settembre 2021, n.121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n.156.

Il legislatore ha considerato anche tali reti funzionalmente isolate, che presentano caratteristiche disomogenee, delegando all'Agenzia la fissazione dei criteri più opportuni per determinare gli

importi da porre a carico degli esercenti per la copertura dei servizi resi. Arriviamo quindi all'analisi del secondo comma, lettera c), del citato articolo 15, Decreto Legislativo n. 50 del 2019.

Innanzitutto, come necessaria premessa, è essenziale evidenziare l'impossibilità di definire puntualmente il costo per i servizi indivisibili resi specificamente a favore dei predetti esercenti. Parimenti, è evidente che i criteri di «trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza» si prestano ad un certo grado di discrezionalità. Per tale ragione il legislatore ha previsto che *«nella determinazione degli oneri medesimi, l'ANSFISA consulta gli enti pubblici territoriali competenti e, per gli aspetti di competenza, l'Autorità di regolazione dei trasporti»*.

Nell'ambito della responsabilità attribuita all'Agenzia di stabilire i criteri di determinazione del contributo in oggetto, si è ritenuto opportuno – conformemente ai principi stabiliti dal legislatore – proporre una misura del contributo proporzionale ai servizi di trasporto effettuati nell'anno.

Il dato che servirà da primo fattore della base per il calcolo sarà quello relativo ai servizi effettuati, utilizzando come unità di misura il “treno-km”, che rappresenta il movimento di un treno su un chilometro di linea..

Il secondo criterio – che si è ritenuto rispondente ai principi stabiliti dal legislatore – consiste nello stabilire un canone di accesso “virtuale” al quale applicare la percentuale dell'1%. È immediato quindi il confronto con la previsione dell'articolo 15, secondo comma, lettera b) del citato Decreto Legislativo. Posto che l'Agenzia ha una potestà discrezionale nello stabilire una misura equa e pertinente del moltiplicatore delle percorrenze annuali, si è ricercato un criterio che consenta di soddisfare sia le legittime esigenze di ANSFISA tutelate dal Decreto Legislativo, sia l'interesse pubblico alla determinazione di un contributo equo per gli esercenti.

Il gruppo di lavoro, tenendo conto delle interlocuzioni con le Aziende Ferroviarie coordinate nella Sezione Trasporto Ferroviario della Associazione Trasporti ASSTRA, delle interlocuzioni con l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti, delle risultanze dello studio dei precedenti gruppi di lavoro sul tema, ha convenuto quanto segue.

Tenendo conto del fatto che le reti senza canone di accesso sono individuabili secondo un criterio territoriale nell'ambito di specifiche regioni e che le tracce non interessano o interessano marginalmente la rete nazionale, si può affermare che queste reti siano concettualmente assimilabili alle reti descritte nel Prospetto informativo della rete (PIR) di Rete Ferroviaria Italiana con la voce OSP – Regionali.

Si è pertanto ritenuto di adottare un valore del moltiplicatore dei servizi effettuati – che per uniformità di definizioni potremmo chiamare “canone di accesso virtuale” – non superiore alla tariffa applicata da RFI per i segmenti OSP – Regionali. Il totale dei servizi effettuati (**espresso in km**) rappresenta la sommatoria dei “treni-km”, ossia la sommatoria dei Km percorsi da ciascun treno effettuato.

In sostanza, la base imponibile per il calcolo del contributo ad ANSFISA corrisponde alla semplice formula: "treni-km" x canone di accesso virtuale x 1%

Il gruppo di lavoro osserva che la stessa modalità di applicazione della tariffa da parte del gestore nazionale risponde a criteri di trasparenza, equità, proporzionalità ed efficienza e può quindi costituire la migliore base di partenza per la determinazione del valore del secondo fattore di calcolo della nostra formula.

È noto che il PIR viene emanato dopo un complesso iter di preparazione che prevede il coinvolgimento di tutte le strutture di RFI, la consultazione di tutti i soggetti interessati (IF, Regioni, Province Autonome e titolari di Accordo Quadro), la supervisione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Rappresenta quindi una garanzia di trasparenza.

Entrando nella modalità specifica di calcolo della tariffa di mercato, si osserva che questa è costituita da una parte variabile (in base a classi di peso e di velocità) correlata all'usura delle infrastrutture ed una parte fissa legata al segmento di mercato.

Riprendendo le definizioni del Prospetto informativo della rete, precisiamo la modalità di calcolo delle tariffe del cosiddetto Pacchetto Minimo d'Accesso. Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:

PEDAGGIO = A + B

- la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto);
- la componente B legata al segmento di mercato.

A tale proposito, si riscontra il fatto che, nelle reti per le quali non è previsto un canone di accesso, per la natura delle reti e dei tragitti effettuati, viaggiano di norma convogli rientranti nella classe di peso più bassa (inferiore alle 500 tonnellate) e con velocità di marcia rientrante nella classe più bassa (inferiore ai 100 Km/ora). Si è ritenuto quindi di prendere in considerazione il valore più basso previsto dalla tariffa del PIR 2023 di RFI: TA1 0,131 € / Km e TA2 0,121 € / Km. Si è inoltre stabilito di non tener conto della Tariffa relativa al tipo di trazione (che differirebbe in caso di trazione elettrica o diesel) poiché quella parte di tariffa è finalizzata al ristoro di un costo diretto del gestore nazionale e può quindi essere esclusa ai fini del nostro calcolo, anche considerando che la gran parte delle reti oggetto della presente relazione sono a trazione diesel.

Il primo elemento della tariffa (per uniformità di definizioni, chiamiamo questo elemento come quota A) è stato stabilito dalla somma dei due valori sopra indicati, arrotondando il valore ad € 0,250 a chilometro.

Il secondo elemento della tariffa (che possiamo chiamare quota B) è stato determinato sulla base della tariffa per il segmento di mercato OSP – Regionali, categoria NO NODO. Si tratta del valore più basso per la parte correlata alla cosiddetta "ability to pay" del segmento di mercato.

Considerando ulteriormente il fatto che la tariffa è di 1,694 € / Km per le giornate feriali e di 1,423 € / Km per la domenica e le giornate festive, si è ritenuto di stabilire un unico valore per facilitare la rendicontazione ed il calcolo delle tariffe. Il secondo elemento di determinazione della tariffa è stato stabilito, tenendo conto dei valori sopra indicati, in € 1,650 / Km.

La somma delle due componenti A + B determina un valore del canone di accesso virtuale di:

€ 0,250 a chilometro + € 1,650 a chilometro = € 1,900 a chilometro

In conclusione, la base imponibile per il calcolo del contributo ad ANSFISA da parte degli esercenti, nel caso delle reti per i quali non è previsto un canone di accesso, è determinata in € 1,900 per chilometro di percorrenza effettuata. La misura percentuale del contributo è pari all' 1%, come per le reti con canone di accesso a tariffa di mercato.

Considerando, in sintesi, che la misura del 1% di € 1,900 è pari a € 0,019 il contributo ad ANSFISA si stabilisce uguale ai chilometri di percorrenza effettuata per € 0,019.

La formula è quindi:

Contributo ANSFISA = "treni-km" x € 0,019

Di seguito si riporta una tabella con alcuni esempi di calcolo basati sui dati forniti dagli esercenti relativi ai "treni-km" effettuati nel 2022. <b>Esercente</b>	<b>Treni-km</b> (espressi in km)	<b>Moltiplicatore</b> (espresso in €/km)	<b>Totale</b> <b>Contributo ANSFISA</b>
Esercente 1	759.229,00	€ 0,019	€ 14.425,35
Esercente 2	1.189.402,00		€ 22.598,64
Esercente 3	955.260,00		€ 18.149,94

Come nel caso della lettera b) del citato secondo comma, anche nel caso individuato dalla lettera c) si stabilisce che entro il 28 febbraio di ciascun anno, gli esercenti presentino ad ANSFISA la dichiarazione dei pagamenti previsti per l'anno corrente e per i due anni successivi. Gli esercenti provvederanno al versamento in due rate semestrali, in acconto sulla base della previsione annuale, nei mesi di maggio e novembre. Con la prima rata dell'anno successivo viene conguagliato l'importo relativo all'esatto consuntivo dell'anno precedente.