

PROPOSTA NUOVO SISTEMA TARIFFARIO

PERIODO REGOLATORIO 2024-2028

*Relazione sulla dinamica dei costi netti efficientati per l'Anno ponte
e per l'intero periodo tariffario del Pacchetto Minimo d'Accesso*

INDICE

| | |
|--|----------|
| 1. INTRODUZIONE | 3 |
| 1.1 IL MODELLO REGOLATORIO | 4 |
| 2. REGOLAZIONE ECONOMICA - PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (PMDA) | 6 |
| 2.1 IL PRINCIPIO DI CORRELAZIONE AI COSTI | 6 |
| 2.2 STIMA DEI COSTI OPERATIVI PERTINENTI ED EFFICIENTI RELATIVI AL PMDA (C_0) | 6 |
| 2.3 EVOLUZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI E STIMA DEGLI AMMORTAMENTI (C_A) RELATIVI AI SERVIZI DEL PMDA | 16 |
| 2.4 REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (C_{RC})..... | 21 |
| 2.5 CONTRIBUTI STATALI DA DEFINIRE NEI CONTRATTI DI PROGRAMMA, RIFERITI ALLE ATTIVITÀ SOTTOSTANTI I SERVIZI DEL PMDA (ECDP) | 23 |
| 2.6 ENTRATE NON RIMBORSABILI DA FONTI PRIVATE E PUBBLICHE (E_{PPP}) ED ECCEDENZE PROVENIENTI DA ALTRE ATTIVITÀ COMMERCIALI | 25 |
| (E_{EC}) | |
| 2.7 PROFIT SHARING EX MISURA 33 DELIBERA N. 96/2015 | 26 |
| 2.8 DEBITO REGOLATORIO DA MINORI INVESTIMENTI AUTOFINANZIATI REALIZZATI NEL PERIODO TARIFFARIO 2016-2021 | 27 |
| 2.9 RETTIFICHE EXTRA-MODELLO COSTING: COSTI NETTI TOTALI EFFICIENTATI SERVIZIO MANOVRA | 27 |
| 2.10 STIMA DEGLI EFFICIENT TOTAL COST (C_{NT}) | 28 |
| 2.11 POSTE FIGURATIVE PER RIMODULAZIONE PRICING | 29 |

1. Introduzione

La presente relazione è elaborata in attuazione di quanto disposto dalla Misura 4, paragrafo 4.3, punto 1, sub a) dell'atto di regolazione adottato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (da qui in seguito ART o Autorità) con Delibera n. 95 del 31 maggio 2023, che prevede che il Gestore dell'Infrastruttura (da qui in seguito GI o Gestore) presenti, ai fini della verifica di conformità ed unitamente ad una serie di altri documenti istruttori puntualmente definiti nella richiamata Misura, una relazione sulla dinamica delle scelte in materia di:

- perimetrazione e allocazione dei costi (dimostrando, tra l'altro, l'inclusione dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e l'esclusione dei costi di cui all'articolo 4 del regolamento di esecuzione 909/2015);
- evoluzione del traffico;
- quantificazione e dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni;
- sub-segmentazione dei mercati, sub-classificazione delle tipologie di rete, sub-classificazione temporale dei servizi;
- applicazione dei principi e criteri di calcolo del pedaggio;
- applicazione dei criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato.

Si fa presente che, con nota del 27 giugno 2023, assunta agli atti dell'Autorità al prot. ART 24667/2023, Rete Ferroviaria Italiana (da qui in seguito RFI) ha richiesto all'ART di poter ottemperare all'obbligo di trasmissione della Relazione illustrativa, entro il 15 settembre 2023 – anziché entro il 30 giugno 2023. L'Autorità con la Delibera n. 118/2023, ha accolto la possibilità di *prorogatio* dei termini al 15 settembre 2023.

Successivamente, in conformità con quanto prescritto al punto 2 della Delibera n. 142 del 15 settembre 2023, l'Autorità ha disposto la proroga al 27 settembre 2023 dei termini di cui alle Misure 4, paragrafo 4.3, punto 1 e 42, paragrafo 42.9, punto 1, lettera a) della Delibera n. 95/2023.

A seguito della trasmissione della proposta tariffaria nel rispetto dei suddetti termini, gli Uffici dell'Autorità hanno avviato le pertinenti attività istruttorie di competenza - caratterizzate anche da interlocuzioni scritte ed audizioni con il Gestore - in relazione a talune criticità emerse con riguardo ai criteri di costing, di pricing, nonché agli effetti delle scelte adottate da RFI.

Conseguentemente, all'esito delle attività istruttorie di cui sopra, con Delibera n. 187/2023 del 30 novembre 2023, l'Autorità ha:

- a) individuato diversi profili di non conformità della proposta tariffaria formulata il 27 settembre 2023;
- b) prescritto a RFI di fornire entro il 15 dicembre 2023 elementi informativi di riscontro alle note citate nelle motivazioni della stessa Delibera e nei richiamati verbali delle riunioni svolte, per consentire agli Uffici dell'Autorità il completamento delle attività istruttorie relative ad ulteriori profili, individuando nel 15 gennaio 2024 il termine di completamento di tale attività istruttoria e di comunicazione delle relative risultanze a RFI;
- c) prescritto a RFI di presentare una nuova proposta tariffaria entro il 16 febbraio 2024 che risolvesse i profili di non conformità già individuati con la Delibera n. 187/2023 e tenesse conto delle risultanze dell'ulteriore attività istruttoria condotta da ART, di cui alla precedente lettera b).

La presente nuova proposta di sistema tariffario 2024-2028¹ risolve pertanto i profili di non conformità di cui al punto 1 della delibera n. 187/2023 e tiene conto delle risultanze delle attività istruttorie condotte dall'Autorità ai sensi del punto 3 della richiamata Delibera.

Per un maggior dettaglio relativo sia alle modalità di recepimento delle suddette prescrizioni che degli approfondimenti informativi e delle modifiche apportate per tenere conto delle risultanze dell'attività istruttoria, si rimanda alla nota illustrativa a latere della presente Relazione illustrativa.

1.1 *Il modello regolatorio*

L'Autorità, nell'adozione delle misure regolatorie approvate con la Delibera n. 95/2023, ha definito un modello di definizione del Pedaggio correlato ai costi del **"Periodo tariffario"**. Questi ultimi sono determinati a partire dai costi del c.d. **"Anno base"**, considerato come l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base il GI abbia predisposto la Contabilità Regolatoria certificata.

Inoltre, la determinazione da parte del Gestore dei canoni del **Pacchetto Minimo d'Accesso** (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio) per il "Periodo tariffario" deve avvenire durante il c.d. **"Anno ponte"** (ovvero l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del "Periodo tariffario"), nel corso del quale il Gestore provvede agli adempimenti inerenti l'elaborazione e la presentazione all'Autorità della documentazione (di cui la presente relazione costituisce parte integrante) necessaria alla determinazione dei suddetti canoni ed alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto Informativo della Rete.

Ai fini della presente relazione, in coerenza con quanto definito nel suddetto atto di regolazione, si riportano di seguito le definizioni di:

- **"Anno base"** si intende l'anno 2022;
- **"Anno ponte"** si intende l'anno 2023;
- **"Periodo tariffario"** si intende il periodo tariffario quinquennale che **comprende gli anni dal 2024 al 2028**.

In relazione ad eventuali variazioni della base costi relativa all'Anno Base, circostanza prevista specificatamente dalla Delibera n. 95/2023 (cfr. Misura 3, punto1, lettera b), si precisa che questo Gestore non ha ritenuto idoneo, apportare ulteriori correttivi per la limitata durata temporale dello stato emergenziale.

Si fa presente, infatti, che lo stato emergenziale dichiarato con deliberazione del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020, è stato da ultimo prorogato fino al 31 marzo 2022 con il D.L. 24 dicembre 2021, n. 221, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 18 febbraio 2022, n. 11. Successivamente, non sono state deliberate ulteriori proroghe.

Si evidenzia altresì che sebbene durante questo limitato periodo temporale alcuni costi (ad esempio costi per sanificazioni) abbiano potuto subire un lieve incremento legato a tale dinamica economica, è pur vero che altrettanti costi hanno subito un decremento all'interno del bilancio perché fortemente influenzati dalle ragioni sopra esposte (ad esempio costi per trasferte). Preme precisare che questa doppia correlazione (costi emergenti e costi cessanti) abbia indotto il Gestore a considerare come non distorsive le risultanze derivanti dall'anno base. Infine, si tende a sottolineare che costi rilevati a seguito dell'emergenza pandemica (mascherine, maggiori pulizie etc.) siano diventati costi di gestione caratteristica di RFI e non eccezionale, al fine di mantenere un livello qualitativo del servizio elevato.

¹ La presente proposta tariffaria non deve intendersi come rappresentativa di acquiescenza, da parte di questa Società, rispetto alle disposizioni delle Delibere n. 95/2023 e n. 187/2023, nonché agli atti alle stesse prodromici e/o consequenziali, in relazione alle quali RFI si riserva -ovvero si è riservata- ogni più ampia valutazione ed iniziativa nelle competenti sedi.

Infine, va specificato che l'oscillazione di alcune componenti di costo - influenzate da fenomeni esogeni (ad esempio inflazione) - è governata tramite il nuovo modello tariffario che con Misura 10, paragrafo 10.5, punto 4 prevede la possibilità di rettificare, nel corso del periodo regolatorio, l'ammontare del costing per adeguarlo ai valori più aggiornati in relazione all'andamento dei prezzi di riferimento.

2. Regolazione economica - Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA)

2.1 Il principio di correlazione ai costi

La Misura 6 prevede che i canoni del PMdA (e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio) debbano essere correlati ai costi pertinenti ed efficienti, in linea con l'esigenza di:

- assicurare che l'esercizio dei servizi del PMdA stesso, in condizioni di efficienza e al netto delle contribuzioni pubbliche, non costituisca fonte di disequilibrio economico e finanziario del Gestore;
- evitare un utilizzo improprio dei canoni del PMdA, per finalità di copertura di costi inefficienti o non pertinenti, ovvero di mancati introiti da altre fonti;

il tutto secondo l'equazione che segue:

$$R_c + E_{cdp} + E_{fpp} + E_{ec} = C_o + C_a + C_{rc}$$

dove:

i) R_c rappresenta il gettito dei **canoni di accesso del PMdA**; *ii) E_{cdp}* individua i **contributi statali definiti nei contratti di programma**, riferiti ai costi pertinenti alle attività sottostanti i servizi del PMdA; *iii) E_{fpp}* è costituita dalle eventuali **entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche**, nella misura afferibile alle attività sottostanti i servizi del PMdA al netto degli oneri assunti dalle Regioni e dalle Province autonome per il miglioramento dell'infrastruttura, oggetto delle riduzioni ai canoni; *iv) E_{ec}* sono le **eccedenze provenienti da altre attività commerciali**; *v) C_o* rappresentano i **Costi operativi, pertinenti ed efficienti**, relativi ai soli servizi del PMdA; *vi) C_a* sono gli **ammortamenti** relativi al valore netto contabile delle immobilizzazioni sottostanti i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi pubblici; *vii) C_{rc}* è la **remunerazione del Capitale Investito Netto** sottostante i servizi del PMdA, determinato al netto dei contributi pubblici.

Dalla precedente equazione deriva che:

$$R_c = C_{nt} = C_o + C_a + C_{rc} - (E_{cdp} + E_{fpp} + E_{ec})$$

ovvero che al fine di non determinare un disequilibrio per i conti del GI, il **gettito previsto dei canoni del PMdA deve uguagliare i costi netti totali efficientati C_{nt} (Efficient total cost)** afferenti ai relativi servizi, costituiti dalla somma algebrica di quattro componenti:

- i costi operativi pertinenti ed efficientati;
- gli ammortamenti relativi al valore autofinanziato delle attività pertinenti;
- la remunerazione del capitale investito autofinanziato pertinente;
- con segno negativo, la sommatoria dei valori, come precedentemente definiti, riferibili ai contributi statali contrattualizzati nei Contratti di Programma, alle entrate non rimborsabili da fonti pubbliche e private ed alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

2.2 Stima dei costi operativi pertinenti ed efficienti relativi al PMdA (C_o)

L'atto di regolazione adottato dall'ART prevede, alla Misura 10, che ai fini della determinazione delle tariffe da applicare nell'ambito del sistema di imposizione dei canoni, l'Autorità definisca i criteri per la stima previsionale della dinamica, nel corso del periodo tariffario, delle grandezze correlate alla determinazione dei canoni e dei pedaggi.

In particolare viene previsto che per il calcolo dei costi operativi complessivi **C_{o(t)}**, il Gestore dovrà assicurare che il valore annuale non risulti superiore ai valori calcolati, secondo il seguente procedimento:

$$C_{o,(t)} \leq C_{v(t)} + C_f(t) + C_{i,(t)}$$

dove:

i) $C_{v,(t)}$ rappresentano i Costi operativi variabili complessivi all'anno (t) , corrispondenti alla voce C_d (Costi Diretti) di cui alla Misura 7, per la sola parte riferibile alla componente *opex*; ii) $C_{f,(t)}$ individua i Costi operativi fissi complessivi all'anno (t) , corrispondenti, per la sola parte riferibile alla componente *opex*, alla differenza fra la voce C_{nt} (*Efficient Total Cost*) di cui alla Misura 6, e i Costi Diretti C_d di cui alla Misura 7; iii) $C_{i,(t)}$ è costituita da eventuali costi operativi incrementali, rispetto a quanto valutato all'Anno base, correlati all'entrata in vigore, all'Anno ponte o in ciascun anno (t) , di sopravvenienze normative e regolamentari previste e documentate ex ante, da parte del GI, con la fornitura all'Autorità di complete ed esaustive informazioni.

Passando ad una disamina più approfondita della componente variabile dei costi operativi si evidenzia che all'Anno ponte, il livello complessivo dei costi variabili $C_{v,(ap)}$ è così determinato:

$$C_{v,(ap)} = C_{v,u,coreg(ap)} \cdot P_{(ab)} + \sum_g (C_{v,u,mod(ap),g} \cdot \eta_{mod,g} \cdot (P_{(ap),g} - P_{(ab),g}))$$



$$C_{v,u,coreg(ap)} = \frac{C_{v,d,coreg(ab)}}{P_{(ab)}} \cdot (1 + I_{(ap)})$$

A) Modello Allocativo



$$C_{v,u,mod(ap),g} = C_{v,u,mod(ab),g} \cdot (1 + I_{(ap)})$$

B) Modello Econometrico

Premesso che la grandezza P rappresenta i volumi di traffico espressi in treni*km, l'espressione sopra riportata, rappresenta la definizione del costo variabile complessivo (C_v) come risultanza di due modelli, ovvero:

- Modello "allocativo" di contabilità regolatoria;
- Modello "econometrico" declinato per tipologia di rete ($\sum g$) e parametrato secondo l'elasticità ($\eta_{mod,g}$).

I corrispondenti costi unitari $C_{v,u,coreg(ap)}$ (allocativo) e $C_{v,u,mod(ap),g}$ (econometrico per tipologia di rete) sono definiti mediante il rapporto dei relativi costi diretti e volumi all'Anno base, evoluti secondo il tasso d'inflazione dell'Anno ponte (I_{ap}).

A partire dal **primo anno del periodo tariffario (t)**, il livello complessivo dei costi variabili $C_{v,(t)}$ è determinato in modo speculare all'Anno ponte, ma integrato con alcune variabili:

- $\frac{C_v(t-1)}{P(t-1)} \rightarrow$ Costo Variabile Unitario dell'anno precedente, che per sua natura incorpora gli effetti dei due modelli riducibili al periodo t-1;
- $\frac{C_{v,u,mod(t-1),g}}{C_{v,u,coreg(t-1)}} \rightarrow$ Coefficiente di ponderazione (costruito sui valori del periodo t-1), tra il costo variabile unitario per singola rete del modello econometrico, e il costo variabile unitario da modello allocativo;

- C. $(1 + I_{(t)} - X_{(Cv)})$ → Tasso di Inflazione al netto del tasso di efficientamento (stabilito dall'Autorità pari all'1,25%);
- D. ϵ_t → Parametro di premio/penalità stabilito dall'Autorità e correlato alla misurazione degli indicatori di qualità del servizio.

$$C_{v(t)} = C_{v,u(t)} \cdot P_{(t-1)} + \sum_g (C_{v,u,mod(t),g} \cdot \eta_{mod,g} \cdot (P_{(t),g} - P_{(t-1),g}))$$

$$C_{v,u(t)} = \frac{C_{v(t-1)}}{P_{(t-1)}} \cdot (1 + I_{(t)} - X_{(Cv)}) \cdot (1 + \epsilon_t)$$

A) Modello Allocativo

$$C_{v,u,mod(t),g} = \frac{C_{v(t-1)}}{P_{(t-1)}} \cdot \left(\frac{C_{v,u,mod(t-1),g}}{C_{v,u,coreg(t-1)}} \right) \cdot (1 + I_{(t)} - X_{(Cv)}) \cdot (1 + \epsilon_t)$$

B) Modello Econometrico

La formulazione appena descritta determina che, all'anno t, per entrambi i modelli, il costo unitario di partenza è quello relativo al totale costi diretti dell'anno precedente (A) evoluti secondo il valore percentuale netto tra il tasso di inflazione e il tasso di efficientamento (C), moltiplicato secondo il parametro di premio/penalità (D).

Per il solo modello econometrico l'Autorità ha previsto un ulteriore parametro (B) finalizzato a misurare il peso del singolo valore unitario econometrico rispetto al valore unitario da modello allocativo ereditato dall'anno precedente.

Passando all'analisi dei costi fissi e della relativa evoluzione nell'Anno ponte e negli Anni t del periodo tariffario, la medesima può essere rappresentata come di seguito riportata:

Anno Ponte

$$C_{f(ap)} = C_{f,u(ap)} \cdot R_{(ap)}$$

$$C_{f,u(ap)} = \frac{C_{nt(ab)} - C_{v,d,coreg(ab)}}{R_{(ab)}} \cdot (1 + I_{(ap)})$$

Anno t

$$C_{f(t)} = C_{f,u(t)} \cdot R_{(t)}$$

$$C_{f,u(t)} = C_{f,u(t-1)} \cdot (1 + I_{(t)} - X_{(Cf)}) \cdot (1 + \epsilon_t)$$

La metodologia applicata prevede la definizione del costo fisso unitario all'Anno base, che, al denominatore considera l'estensione dell'infrastruttura ferroviaria espressa in km di binario $R_{(ab)}$, mentre al numeratore un montante di Costi calcolato come differenza tra Costi operativi netti efficientati $C_{nt,(ab)}$ e costi diretti del modello allocativo $C_{v,d,coreg(ab)}$.

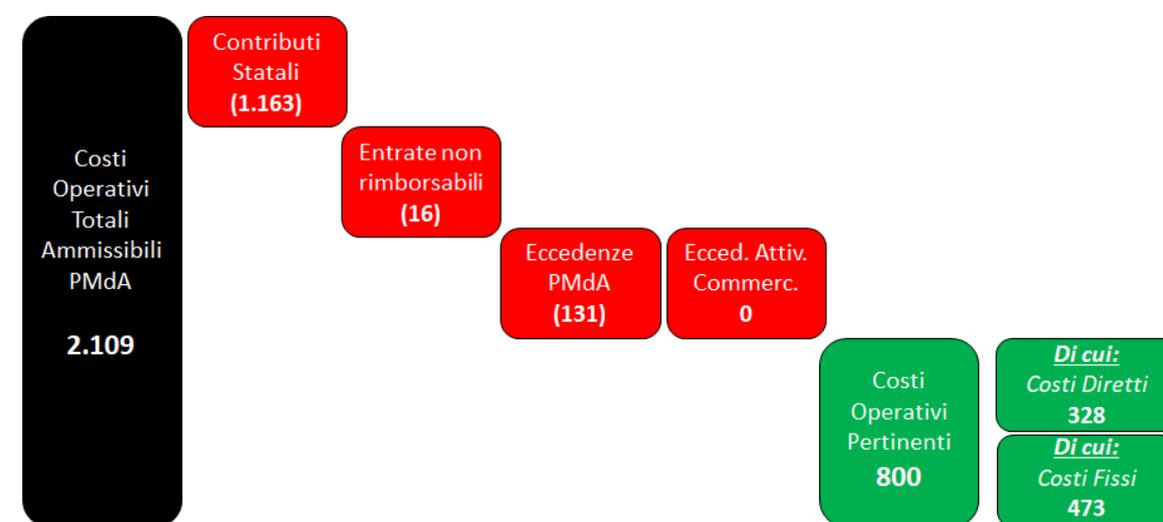
Tale costo fisso unitario all'Anno base si evolve, poi, nell'Anno ponte secondo il rispettivo tasso di inflazione dell'anno ($I_{(ap)}$), mentre nei successivi anni del periodo tariffario si completa con la presenza di due ulteriori

variabili già richiamate nell'evoluzione dei costi variabili, ovvero, il tasso di efficientamento X_{cf} (stabilito dall'Autorità pari all'1,25%) e di un parametro di premio/penalità (ϵ).

❖ Focus: Perimetro Costi operativi Complessivi Anno base

Sulla base delle risultanze della Contabilità Regolatoria dell'anno 2022, nel rispetto dei criteri previsti dalla Delibera n. 95/2023, e delle successive prescrizioni di cui alla Delibera n. 187/2023, nonché delle relative risultanze istruttorie, il perimetro dei costi operativi pertinenti complessivi $C_{o(ab)}$ all'Anno base è pari a **800 milioni €** (di cui: diretti **328 milioni €** - secondo il modello allocativo e fissi **473 milioni €**).

Tabella 1_Determinazione dei Costi Operativi Pertinenti all'Anno base



*Valori espressi in Mln di €

2.2.1 Determinazione costi variabili e fissi unitari all'Anno base (ab)

Con riferimento al costo variabile unitario all'Anno base del modello allocativo $C_{v,u,coreg(ab)}$, si precisa che i dati sono stati calcolati partendo dal totale dei costi operativi direttamente allocabili del PMdA relativi all'Anno base pari a **744 milioni €** evidenziati nell'Annesso 2.2 (sommatoria delle componenti Conti direttamente allocabili dello sheet IFN.PMDA) del documento di Contabilità Regolatoria al 31 dicembre 2022.

Il valore del numeratore $C_{v,d,coreg(ab)}$ relativo ai costi variabili da modello allocativo, fa riferimento ai *costi diretti* (C_d) di cui alla Misura 7 della Delibera n. 95/2023, ed evidenziati sotto la voce "Costi Operativi" nell'Annesso 2.2 (sheet IFN.PMDA909 il cui calcolo sottostante è stato riportato dettagliatamente al paragrafo 8.2.2.2 Estrazione ed analisi dei dati del fascicolo di Contabilità Regolatoria).

I suddetti costi registrano, all'Anno base, un valore pari a **328 milioni €** (si veda **Tab.1**), mentre il valore del denominatore $P_{(ab)}$ riconducibile alle unità di traffico consuntivate nello stesso periodo di riferimento, risulta pari a circa **370 milioni di treni*km**.

Applicando la precedente formula si ottiene:

$$C_{v,u,coreg(ab)} = \frac{C_{v,d,coreg(ab)}}{P_{(ab)}} = \frac{328}{370} = \mathbf{0,88}$$

Pertanto il valore del **costo variabile unitario** $C_{v,u,coreg(ab)}$ all'Anno base da modello allocativo è determinato in **0,88 €/treno*km**.

Con riferimento invece, al **costo variabile unitario all'Anno base del modello econometrico** $C_{v,u,mod(ab),g}$ la nuova Delibera ha previsto la declinazione per tipologia di rete (Metropolitana – Servizio Elevato – Servizio Medio – Servizio Base).

Per la determinazione del montante alla base dei costi diretti del modello econometrico si è provveduto, partendo dal totale dei costi operativi direttamente allocabili del PMdA e pari a **744 milioni €**, ad applicare i seguenti filtri:

- filtro su centri di lavoro di tipologia armamento, energia e segnalamento;
- non sono stati applicati ulteriori filtri per i centri di lavoro energia e segnalamento, mentre per armamento si sono prese in considerazione solo le famiglie di oggetti legate ai binari.

La condotta procedurale appena descritta conduce ad un dataset di complessivi **572 milioni €** declinati per tipo rete.

Tuttavia, questo Gestore ha ritenuto opportuno dover applicare il costo medio da modello allocativo pari a 328, in ottemperanza a quanto disposto dalla Misura della Delibera 10.2.4 secondo cui: *“Qualora l'importo dei Costi diretti rilevabile dalla contabilità regolatoria all'Anno base risultasse minore dell'importo dei costi diretti scaturente dal modello di cui alla Misura 7, lo scostamento fra detti importi non concorre alla costruzione tariffaria; pertanto, in tal caso, i parametri $v,u,mod(ab),g$, $Cv,u,mod(ap),g$, $Cv,u,mod(t),g$, $Cv,u,mod(t-1),g$ assumono il valore derivante dalla dinamica dei relativi costi rilevabili dalla contabilità regolatoria all'Anno Base”*.

Secondo tale approccio, pertanto, essendo allineati i costi medi di partenza tra modello allocativo ed econometrico, il solo impatto che quest'ultimo modello produce nella dinamica evolutiva è riconducibile all'applicazione del parametro dell'elasticità.

Con riferimento alla determinazione del calcolo del valore dell'elasticità per tipo rete si fa rimando alla documentazione specificatamente allegata.

Pertanto la valorizzazione del costo diretto al numeratore $C_{v,d,mod(ab),g}$ e di treni*km $P_{(ab),g}$ al denominatore è di seguito definita:

$$\sum C_{v,u,mod(ab),g} = \frac{C_{v,d,mod(ab),g}}{P_{(ab),g}}$$

Tabella 2_Costi variabili unitari da modello econometrico per tipologia di rete relativi all'Anno base

| | Volumi '22 | Dataset Base Costi '22 | Costi Diretti Applicaz. Misura 10.2.4 | Costo variabile unitario |
|-----------------------|------------|------------------------|---------------------------------------|--------------------------|
| Rete Metropolitana | 41 | 84 | 51 | 1,24 |
| Rete Servizio Elevato | 61 | 64 | 42 | 0,68 |
| Rete Servizio Medio | 183 | 242 | 130 | 0,71 |
| Rete Servizio Base | 85 | 182 | 104 | 1,23 |
| Totale | 370 | 572 | 328 | 0,88 |

*Valori espressi in Mln

Conseguentemente anche il **costo fisso unitario all'Anno base** $C_{f,u,(ab)}$ è stato determinato applicando la relativa formula indicata dalla Misura 10.

Il valore del numeratore $C_{nt,(ab)} - C_{v,d,coreg(ab)}$, ovvero il costo fisso all'Anno base (**473 milioni €**), è stato determinato come differenza tra costi operativi netti efficientati (**800 milioni €**) e i costi diretti da modello allocativo pari a circa **328 milioni €**. Invece, il valore del denominatore $R_{(ab)}$, ovvero l'estensione dell'infrastruttura ferroviaria gestita dal GI all'Anno base, pari a **24.560 km di binario**, corrisponde al valore consuntivato all'anno 2022, riportato sul Bilancio di esercizio di RFI 2022.

Ne deriva che:

$$C_{f,u,(ab)} = \frac{C_{nt,(ab)} - C_{v,d,coreg(ab)}}{R_{(ab)}} = \frac{800 - 328}{24.560} = \frac{473}{24.560} = 0,02$$

Il valore del costo fisso unitario $C_{f,u,(ab)}$ all'Anno base è determinato in **0,02 milioni €/km di binario**.

2.2.2 Parametri per il calcolo della formula: Il tasso d'inflazione e obiettivo di tasso di efficientamento annuo

La Misura 10 dell'atto di regolazione indica come tasso di inflazione annua programmata $I_{(t)}$, - da utilizzare nell'ambito della determinazione della dinamica temporale dei costi operativi il tasso risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo nazionale all'Anno ponte.

A tal fine è stato consultato la Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2023 deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 27 settembre 2023. Dall'analisi del documento si è rilevato che nello stesso viene indicato lo specifico parametro «tasso di inflazione programmata» per le annualità 2022-2023-2024 (Tavola II.3: Quadro Economico Programmatico - pag.56 -), mentre per i restanti anni non essendo presente alcun riferimento specifico, è stato considerato l'IPCA riportato nel DEF deliberato in data 11 aprile 2023, alla Tavola II.3.b Prezzi del DEF 2023 (pagina 55 del documento).

Tabella 3_Indice inflazione programmata da DEF - settembre 2023 -

| TAVOLA II.3: QUADRO MACROECONOMICO PROGRAMMATICO (variazioni percentuali, salvo ove non diversamente indicato) | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| ESOGENE INTERNAZIONALI | | | | | |
| Commercio internazionale | 5,6 | 0,6 | 2,7 | 4,8 | 4,0 |
| Prezzo del petrolio (Brent, USD/barile, futures) | 101,0 | 81,6 | 81,4 | 77,5 | 74,4 |
| Cambio dollaro/euro | 1,053 | 1,085 | 1,085 | 1,085 | 1,085 |
| MACRO ITALIA (VOLUMI) | | | | | |
| PIL | 3,7 | 0,8 | 1,2 | 1,4 | 1,0 |
| Importazioni | 12,4 | 0,1 | 3,3 | 4,1 | 3,6 |
| Consumi finali nazionali | 3,9 | 1,1 | 0,8 | 1,0 | 0,8 |
| Consumi famiglie e ISP | 5,0 | 1,3 | 1,3 | 1,1 | 1,0 |
| Spesa della PA | 0,7 | 0,6 | -1,0 | 0,8 | 0,0 |
| Investimenti | 9,7 | 1,0 | 3,0 | 2,4 | 1,9 |
| - macchinari, attrezzature e beni immateriali | 8,1 | 2,0 | 2,8 | 2,6 | 1,8 |
| - mezzi di trasporto | 7,4 | 14,0 | 3,3 | 2,4 | 2,4 |
| - costruzioni | 11,4 | -1,3 | 3,1 | 2,2 | 2,0 |
| Esportazioni | 9,9 | 0,7 | 2,4 | 4,3 | 3,5 |
| pm. saldo corrente bil. pag.in % PIL | -1,2 | 0,8 | 1,3 | 1,8 | 1,9 |
| CONTRIBUTI ALLA CRESCITA DEL PIL (1) | | | | | |
| Esportazioni nette | -0,5 | 0,2 | -0,2 | 0,1 | 0,0 |
| Scorte | -0,8 | -0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Domanda nazionale al netto delle scorte | 5,0 | 0,9 | 1,3 | 1,3 | 1,0 |
| PREZZI | | | | | |
| Deflatore importazioni | 21,4 | -5,4 | -0,2 | 0,7 | 1,5 |
| Deflatore esportazioni | 11,0 | 2,5 | 1,8 | 1,5 | 1,5 |
| Deflatore PIL | 3,0 | 4,5 | 2,9 | 2,1 | 2,1 |
| PIL nominale | 6,8 | 5,3 | 4,1 | 3,6 | 3,1 |
| Deflatore consumi | 7,2 | 5,6 | 2,3 | 2,0 | 2,1 |
| Inflazione programmata** | 8,1 | 5,6 | 2,3 | | |
| LAVORO | | | | | |
| Costo lavoro | 3,2 | 4,0 | 2,3 | 2,1 | 1,8 |
| Produttività (misurato su PIL) | 0,2 | -0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,3 |
| CLIP (misurato su PIL) | 3,0 | 4,6 | 1,8 | 1,8 | 1,5 |
| Occupazione (IJA) | 3,5 | 1,4 | 0,7 | 1,1 | 0,7 |
| Tasso di disoccupazione | 8,1 | 7,6 | 7,3 | 7,2 | 7,1 |
| Tasso di occupazione (15-64 anni) | 60,1 | 61,2 | 62,0 | 62,9 | 63,7 |
| pm. PIL nominale (valori assoluti in milioni euro) | 1946479 | 2050599 | 2135238 | 2212160 | 2281743 |

(1) Eventuali imprecisioni derivano dagli arrotondamenti.
(2) Fonte: ISTAT.
PIL e componenti in volume (valori concatenati anno di riferimento 2015), dati non corretti per i giorni lavorativi.

Tabella 4_Indice IPCA da DEF 2023 - aprile 2023 -

| TAVOLA II.3.B. PREZZI | | | | | | |
|--------------------------------|---------|--------|------|------|------|------|
| | 2022 | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| | Livello | var. % | | | | |
| Deflatore del PIL | 109,4 | 3,0 | 4,8 | 2,7 | 2,0 | 2,0 |
| Deflatore dei consumi privati | 112,2 | 7,4 | 5,7 | 2,7 | 2,0 | 2,0 |
| IPCA | 114,2 | 8,7 | 5,9 | 2,8 | 2,1 | 2,0 |
| Inflazione programmata | | | 5,4 | | | |
| Deflatore dei consumi pubblici | 115,5 | 5,2 | 4,0 | -1,0 | 0,4 | 1,3 |
| Deflatore degli investimenti | 110,7 | 4,1 | 2,9 | 3,0 | 2,1 | 1,9 |
| Deflatore delle esportazioni | 119,9 | 10,9 | 1,8 | 1,8 | 1,5 | 1,5 |
| Deflatore delle importazioni | 130,4 | 21,5 | -1,9 | 0,6 | 0,7 | 1,5 |

Si è osservato inoltre che in un atto di regolazione adottato dall'ART relativamente ai modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (punto 2 della Misura 16 dell'allegato A alla delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020) si prevede che "Se il tasso di inflazione programmato relativo all'Anno ponte non fosse disponibile nei documenti di cui al punto 1 (nota: l'ultimo DEF disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione), si fa riferimento, per l'intero periodo

tariffario, all'indice di inflazione attesa IPCA (LAPC) pubblicato nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione”.

Dal momento che il parametro di inflazione programmata, eccetto che per le annualità 2022-2023-2024, risulta non disponibile nella NADEF 2023 pubblicata dal Governo al momento dell'elaborazione della proposta tariffaria, e considerata l'ammissibilità dell'indice IPCA manifestata dall'Autorità in situazioni analoghe in altri settori regolati, si è assunto (per i restanti anni oggetto di evoluzione tariffaria) di poter fare riferimento sempre al DEF 2023 approvato dal Governo l'11 aprile 2023 ma con riferimento al parametro di inflazione attesa rappresentato dall'IPCA.

Si evidenzia inoltre che, come si evince dalla precedente Tab. 4, il suddetto documento contiene previsioni relative all'inflazione solo fino all'anno 2026, lasciando pertanto i successivi due anni del periodo tariffario oggetto della presente relazione (2027 e 2028) non regolati. Per tale motivo si è assunto di confermare, per tale periodo, il valore dell'anno 2026 (pari al 2%). Tale impostazione risulta coerente con quanto già stabilito dall'ART nel medesimo atto di regolazione dei diritti aeroportuali soprarichiamato al punto 3 della Misura 16 che prevede che “Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo”.

La stringa complessiva del parametro $I(t)$ utilizzata nell'ambito della determinazione della dinamica temporale dei costi operativi viene quindi sintetizzata nella seguente Tabella 5:

Tabella 5_Inflazione considerata nel modello di simulazione

| Parametro | In formula | Anno Base | Anno Ponte | t1 | t2 | t3 | t4 | t5 |
|---------------------------------|------------|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Tasso di inflazione programmato | $I(t)$ | 8,10% | 5,60% | 2,30% | 2,10% | 2,00% | 2,00% | 2,00% |

Per quanto attiene l'obiettivo dei **tassi di efficientamento** annuo (fisso e variabile) dei costi operativi pertinenti la Delibera n. 95/2023, alla Misura 10 definisce che “Ai fini della determinazione delle tariffe per il periodo tariffario 2024-2028, entrambi i tassi di efficientamento annuo sono fissati dall'Autorità nella misura dell'1,25%, da applicarsi per ciascun anno successivo all'Anno ponte di cui alla Misura 4 Par.2”.

Dal momento che nell'arco del periodo tariffario i costi variabili si evolvono in base al valore netto tra il tasso di inflazione e il tasso di efficientamento, ai fini esplicativi si riporta di seguito l'effetto delle due percentuali da t1 a t5:

Tabella 6_Effetto netto tra tasso di inflazione e tasso di efficientamento

| Parametro | In formula | Anno Base | Anno Ponte | t1 | t2 | t3 | t4 | t5 |
|---------------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Tasso di inflazione programmato | $I(t)$ | 8,10% | 5,60% | 2,30% | 2,10% | 2,00% | 2,00% | 2,00% |
| Efficientamento Cv | $X(Cv)$ | | | 1,25% | 1,25% | 1,25% | 1,25% | 1,25% |
| Effetto Netto | $I(t) - X(Cv)$ | 8,10% | 5,60% | 1,05% | 0,85% | 0,75% | 0,75% | 0,75% |

Relativamente agli obiettivi di efficientamento definiti dall'Autorità (con particolare riferimento al documento di performance richiesto dalla Misura 4.3), si evidenzia che il GI all'interno del Piano Industriale 2023-2032 ha previsto l'attivazione di una politica di efficientamento dei costi operativi attraverso una serie di attività idonee al conseguimento degli obiettivi prescritti tra cui:

- Implementazione di nuove tecnologie, che consentiranno di efficientare i costi operativi e manutentivi della rete, potenziando al contempo gli standard di qualità e sicurezza. Sviluppate secondo i piani definiti con lo Stato per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura, tali tecnologie comprendono l'insieme di

impianti e sistemi elettromeccanici, elettronici ed automatizzati che, dietro il presidio degli operatori sia a terra che a bordo treno, contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sull'intera rete, ma anche il supporto e l'efficientamento di tutti gli altri processi connessi all'esercizio ferroviario, dalla manutenzione delle linee, all'informazione al pubblico, all'elettrificazione della rete, alla telesorveglianza degli asset di proprietà. Da segnalare in particolare l'upgrading degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento allo standard ERTMS, attraverso interventi prioritari di sovrapposizione dell'ERTMS al sistema di Classe B e l'avvio del Piano Accelerato per ottimizzare l'implementazione dei sistemi tecnologici sulla rete ferroviaria nazionale con contestuale rinnovo, upgrading o potenziamento e progressiva dismissione del sistema di Classe B. Tali interventi consentiranno di ridurre i costi di manutenzione, grazie ai risparmi nei costi di installazione dei segnali luminosi e cavi - non necessari con ERTMS livello 2/3 - e alla migliore performance delle apparecchiature elettroniche utilizzate;

- Efficientamento dei processi manutentivi, attraverso una serie di progetti volti ad una più efficace programmazione e gestione degli interventi. In quest'ottica, RFI ha individuato delle Linee di Azione con valenza Strategica relative ai macro-processi di gestione della rete, che prevedono interventi e innovazioni di processo in oltre 30 ambiti di azione. Rilevano in particolare la ricerca di soluzioni tecniche innovative finalizzate ad estendere la vita utile dell'asset portfolio ed ottimizzare gli interventi manutentivi, anche attraverso lo sviluppo di un sistema di monitoraggio sempre più capillare ed efficace.

Completamento della transizione ecologica, con attività di efficientamento e riduzione dei consumi, unite a nuove iniziative di valorizzazione degli asset. In particolare, RFI è impegnata nello sviluppo e nella promozione delle fonti rinnovabili.

2.2.3 Parametri per il calcolo della formula: Previsioni sullo scenario di evoluzione dell'estensione della rete e dei volumi di traffico

La tabella che segue riporta le previsioni circa l'evoluzione dell'estensione dell'infrastruttura ferroviaria, espressa in km di binario e declinata per tipologia di rete, gestita dal GI all'anno t (R_t) nel corso del periodo tariffario oggetto di regolazione, sulla cui base è stata calcolata la dinamica temporale della componente fissa degli *opex* ammessi (C_o) agli *Efficient Total Cost* (C_m) di cui alla Misura 6.

Tabella 7_Estensione della rete in km di binario

| Parametro | In formula | Anno Base | Anno Ponte | t1 | t2 | t3 | t4 | t5 |
|----------------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Rete Metropolitana | R (t),g | 1.796 | 1.799 | 1.802 | 1.809 | 1.860 | 1.866 | 1.873 |
| Rete Servizio Elevato | R (t),g | 2.192 | 2.195 | 2.199 | 2.207 | 2.270 | 2.277 | 2.286 |
| Rete Servizio Medio | R (t),g | 10.114 | 10.128 | 10.146 | 10.184 | 10.473 | 10.504 | 10.546 |
| Rete Servizio Base | R (t),g | 10.458 | 10.473 | 10.492 | 10.531 | 10.830 | 10.862 | 10.906 |
| Estensione della rete RFI | R (t) | 24.560 | 24.594 | 24.640 | 24.731 | 25.432 | 25.509 | 25.611 |

L'evoluzione prevista si fonda sulle attivazioni/dismissioni di linee previste, da Piano Commerciale, nel periodo che intercorre tra l'Anno ponte e l'ultimo anno del periodo tariffario, basandosi sull'estensione della rete infrastrutturale all'Anno base.

La tabella che segue riporta invece, le previsioni circa l'evoluzione dei volumi di traffico sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI e declinata per tipologia di rete, espressa in milioni di treni*km all'anno t (P_t) nel corso del periodo tariffario oggetto di regolazione, sulla cui base è stata calcolata la dinamica temporale della componente variabile degli *opex* ammessi (C_o) agli *Efficient Total Cost* (C_m) di cui alla Misura 6.

Tabella 8_Volumi di traffico previsti

| Parametro | In formula | Anno Base | Anno Ponte | t1 | t2 | t3 | t4 | t5 |
|----------------------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Rete Metropolitana | P (t),g | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 47 | 49 |
| Rete Servizio Elevato | P (t),g | 61 | 63 | 65 | 65 | 67 | 70 | 72 |
| Rete Servizio Medio | P (t),g | 183 | 188 | 193 | 194 | 199 | 209 | 215 |
| Rete Servizio Base | P (t),g | 85 | 87 | 89 | 90 | 92 | 97 | 100 |
| Volumi di traffico Totali | P (t) | 370 | 381 | 391 | 392 | 403 | 424 | 436 |

Valori espressi in Mln

2.2.4 Applicazione della formula: Calcolo della dinamica dei costi operativi

La tabella che segue illustra nel dettaglio il calcolo della dinamica evolutiva dei costi (variabili e fissi) sulla base delle assunzione e dei parametri esposti in precedenza. Applicando la formula prevista nella Misura 10, il valore dei “costi operativi pertinenti” nel periodo regolatorio è previsto in aumento, passando dagli **800 milioni €** dell’Anno base 2022 ai **924 milioni €** del 2028, ultimo anno del periodo tariffario.

Tabella 9_Dinamica dei costi operativi pertinenti

| | In formula | Anno Base | Anno Ponte | t1 | t2 | t3 | t4 | t5 |
|--|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Opex pertinenti variabili | Cv | 328 | 349 | 356 | 360 | 366 | 375 | 382 |
| Opex pertinenti fissi | Cf | 473 | 500 | 506 | 512 | 531 | 536 | 542 |
| Evoluzione Opex Pertinenti Tot. | Co (t) | 800 | 849 | 862 | 872 | 896 | 911 | 924 |

Valori espressi in Mln di €

Nella successiva Tabella 10 viene rappresentata più nel dettaglio l'applicazione dell'algoritmo di cui alla Misura 10 che conduce ai risultati sintetizzati nella precedente Tabella 9.

Posto che, le evidenze di calcolo all'Anno base sono state ampiamente descritte al par. 2.2.1 del presente lavoro, per chiarezza espositiva si riportano le formule evolutive dei costi operativi pertinenti all'Anno ponte e agli anni di proposta tariffaria, da confrontare congiuntamente con la Tabella 10.

Anno Ponte

$$\Rightarrow C_{v(ap)} = C_{v,u,coreg(ap)} \cdot P_{(ab)} + \sum_g (C_{v,u,mod(ap),g} \cdot \eta_{mod,g} \cdot (P_{(ap),g} - P_{(ab),g}))$$

$$\Rightarrow C_{f(ap)} = C_{f,u(ap)} \cdot R_{(ap)}$$

$$1 \quad C_{v,u,coreg(ap)} = \frac{C_{v,d,coreg(ab)}}{P_{(ab)}} \cdot (1 + I_{(ap)})$$

$$2 \quad C_{v,u,mod(ap),g} = C_{v,u,mod(ab),g} \cdot (1 + I_{(ap)})$$

$$3 \quad C_{f,u(ap)} = \frac{C_{nt(ab)} - C_{v,d,coreg(ab)}}{R_{(ab)}} \cdot (1 + I_{(ap)})$$

Anno t

$$\Rightarrow C_{v(t)} = C_{v,u,(t)} \cdot P_{(t-1)} + \sum_g (C_{v,u,mod(t),g} \cdot \eta_{mod,g} \cdot (P_{(t),g} - P_{(t-1),g}))$$

$$\Rightarrow C_{f(t)} = C_{f,u(t)} \cdot R_{(t)}$$

$$1 \quad C_{v,u,(t)} = \frac{C_{v,(t-1)}}{P_{(t-1)}} \cdot (1 + I_{(t)} - X_{(C_v)}) \cdot (1 + \varepsilon_t)$$

$$2 \quad C_{v,u,mod(t),g} = \frac{C_{v,(t-1)}}{P_{(t-1)}} \cdot \left(\frac{C_{v,u,mod(t-1),g}}{C_{v,u,coreg(t-1)}} \right) \cdot (1 + I_{(t)} - X_{(C_v)}) \cdot (1 + \varepsilon_t)$$

$$3 \quad C_{f,u(t)} = C_{f,u(t-1)} \cdot (1 + I_{(t)} - X_{(C_f)}) \cdot (1 + \varepsilon_t)$$

Tabella 10_Calcolo dinamica evolutiva dei costi operativi pertinenti

| | | (ab) Anno Base | (ap) Anno Ponte | t1 1° Anno | t2 2° Anno | t3 3° Anno | t4 4° Anno | t5 5° Anno | | |
|----------------------------------|---|----------------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|--------------|
| | In formula | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | | |
| Parametri di input | | | | | | | | | | |
| Inflazione | I | 8,1% | 5,6% | 2,3% | 2,1% | 2,0% | 2,0% | 2,0% | | |
| Efficientamento Cf | X(Cf) | | | 1,25% | 1,25% | 1,25% | 1,25% | 1,25% | | |
| Efficientamento Cv | X(Cv) | | | 1,25% | 1,25% | 1,25% | 1,25% | 1,25% | | |
| Elasticità Rete Metropolitana | ηg | | 48,4% | 48,4% | 48,4% | 48,4% | 48,4% | 48,4% | | |
| Elasticità Rete Servizio Elevato | ηg | | 26,9% | 26,9% | 26,9% | 26,9% | 26,9% | 26,9% | | |
| Elasticità Rete Servizio Medio | ηg | | 37,3% | 37,3% | 37,3% | 37,3% | 37,3% | 37,3% | | |
| Elasticità Rete Servizio Base | ηg | | 26,7% | 26,7% | 26,7% | 26,7% | 26,7% | 26,7% | | |
| Parametro di premio / Penalità | ε | | | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | | |
| Volumi di Traffico* | P | 370 | 381 | 391 | 392 | 403 | 424 | 436 | | |
| Estensione della rete** | R | 24.560 | 24.594 | 24.640 | 24.731 | 25.432 | 25.509 | 25.611 | | |
| Costi Unitari | | | | | | | | | | |
| | In formula | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | | |
| 1 | Costi Variabili Unitari Modello Allocativo | Cvu coreg | 0,88 | 0,93 | 0,93 | 0,92 | 0,92 | 0,91 | 0,89 | |
| | Costi Variabili Unitari - Rete Metropolitana | Cvu,mod,g | 1,24 | 1,31 | 1,30 | 1,29 | 1,29 | 1,28 | 1,25 | |
| 2 | Costi Variabili Unitari - Rete Servizio Elevato | Cvu,mod,g | 0,68 | 0,72 | 0,72 | 0,71 | 0,71 | 0,71 | 0,69 | |
| | Costi Variabili Unitari - Rete Servizio Medio | Cvu,mod,g | 0,71 | 0,75 | 0,75 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,72 | |
| | Costi Variabili Unitari - Rete Servizio Base | Cvu,mod,g | 1,23 | 1,30 | 1,29 | 1,28 | 1,28 | 1,27 | 1,24 | |
| 3 | Costi Fissi Unitari | Cfu | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | |
| Evoluzione Opex | | | | | | | | | | |
| | In formula | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Cagr | |
| | Opex pertinenti variabili | Cv | 328 | 349 | 356 | 360 | 366 | 375 | 382 | 2,57% |
| | Opex pertinenti fissi | Cf | 473 | 500 | 506 | 512 | 531 | 536 | 542 | 2,32% |
| | Evoluzione Opex Pertinenti Tot. | Co (t) | 800 | 849 | 862 | 872 | 896 | 911 | 924 | 2,43% |

Valori espressi in Mln di €
 *Valori espressi in treni/km (Mln)
 **Valori espressi in km di binario

2.3 Evoluzione delle immobilizzazioni e stima degli ammortamenti (Ca) relativi ai servizi del PMdA

La Misura 16 dell'atto di regolazione approvato dall'ART con Delibera n. 95/2023, prevede che per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei *capex* pertinenti agli *Efficient Total Cost* e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai *Costi Diretti*, il GI deve fare riferimento al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, determinato con le modalità ivi previste.

Inoltre è previsto che (Misura 10) il Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, parametro di riferimento per il calcolo degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito, quantificato all'Anno base, deve evolversi, in linea generale, secondo la dinamica descritta dalla formula che segue:

$$I_{a,t} = I_{a,(t-1)} + L_{ic,(t-1)} + V_{(t-1)} - C_{a,(t-1)} \pm R_{(t-1)} \pm \Delta_{vr,(t-1)}$$

Dove:

$I_{a,t}$ immobilizzazioni autofinanziate al 1 gennaio dell'anno t;

$I_{a,(t-1)}$ immobilizzazioni autofinanziate al 1 gennaio dell'anno (t-1);

$L_{ic,(t-1)}$ incrementi di immobilizzazioni a seguito di lavorazioni (già in corso) completate ed entrate in esercizio nel corso dell'anno (t-1);

$V_{(t-1)}$ nuove immobilizzazioni completate ed entrate in esercizio nel corso dell'anno (t-1);

$C_{a,(t-1)}$ ammortamenti contabilizzati nel corso dell'anno (t-1);

$R_{(t-1)}$ rettifiche (incrementi e/o decrementi di valore delle immobilizzazioni) registrate nel corso dell'anno (t-1);

$\Delta_{vr,(t-1)}$ incremento o decremento del valore residuo dell'infrastruttura al termine della concessione, registrato nel corso dell'anno (t-1).

Infine, la Misura 17, prevede che per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori dei Capex pertinenti agli *Efficient Total Cost* e (limitatamente agli ammortamenti ammessi) ai Costi Diretti, le quote di ammortamento devono essere determinate da parte del GI, nel rispetto delle norme vigenti e dei principi contabili IAS adottati, con il meccanismo delle quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione dovranno essere computate sulla base delle disposizioni del D.M. 23/07/2007 del MEF.

2.3.1 Immobilizzazioni all'Anno base (t-1) e dinamica prevista nel periodo regolatorio

In coerenza con quanto illustrato nel documento di Contabilità Regolatoria, relativa al bilancio redatto secondo gli schemi previsti dall'Autorità, la tabella che segue espone il Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni autofinanziate (quindi già al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti e dell'ammortamento) all'Anno base del periodo tariffario oggetto di regolazione.

Tabella 11_Valore delle immobilizzazioni all'Anno base del PMdA

| Immobilizzazioni PMdA | (Direttrice 1) Rete AV/AC | (Direttrice 2) Traversale padana e transiti internazionali | (Direttrice 3) Tirrenica Nord e affluenze | (Direttrice 4) Dorsale ed affluenze | (Direttrice 5) Tirrenico Sud | (Direttrice 6) Adriatica e trasversali appenniniche | (Direttrice 7) Rete complementare | Totale al 31.12.22 |
|--------------------------------|------------------------------|--|--|---|---------------------------------|--|---|-----------------------|
| Cespiti | 6.494 | 3.466 | 3.110 | 7.233 | 1.113 | 2.148 | 6.970 | 30.535 |
| Valore Residuo | -3.667 | -3.160 | -2.982 | -6.352 | -1.018 | -2.055 | -6.603 | -25.836 |
| VNC | 2.828 | 306 | 128 | 882 | 95 | 93 | 367 | 4.699 |
| Ifrs 16 | 17 | 9 | 8 | 19 | 3 | 6 | 19 | 82 |
| VNC + Ifrs 16 | 2.845 | 315 | 136 | 901 | 98 | 99 | 386 | 4.780 |
| Lic | | | | | | | | 2.577 |
| Totale Immobilizzazioni | 2.845 | 315 | 136 | 901 | 98 | 99 | 386 | 7.358 |

Valori espressi in Mln di €

Alla data del **31 dicembre 2022** il valore dei cespiti delle immobilizzazioni autofinanziate (che non risultano pertanto finanziate da contributi pubblici in conto impianti) sottostanti i servizi del PMdA è pari a circa **30.535 milioni €**.

Il relativo valore residuo dell'infrastruttura al termine della Concessione, a valere su tale VNC, risulta pari, alla stessa data, a **25.836 milioni €**.

Pertanto il **Valore Netto Contabile** all'Anno base delle immobilizzazioni autofinanziate (al netto del valore residuo a fine Concessione) è pari **4.780 milioni €** (comprensivi della quota Ifrs 16 pari a **82 milioni €**) riferiti a Cespiti e **2.577 milioni €** riferiti a LIC, per un totale Immobilizzato pari a **7.358 milioni €**.

Il Valore Netto Contabile dei Cespiti così individuato evolverà, dall'Anno ponte e per l'intero periodo tariffario, in funzione di: *i)* ammortamenti previsti nel periodo; *ii)* previsione di passaggio a cespite delle Lavorazioni in Corso esistenti alla data del 31 dicembre 2022; *iii)* il valore dei nuovi investimenti autofinanziati completati ed entrati in esercizio nell'anno; *iv)* variazioni del valore residuo dell'infrastruttura al termine della Concessione; *v)* rettifiche in valore dei cespiti registrate nel corso dell'anno.

Infine, si specifica che ai fini del calcolo della remunerazione del Capitale Investito Netto, i corrispondenti valori di VNC al netto degli oneri finanziari capitalizzati (la cui remunerazione nell'ambito del CIN non è ammessa ai

sensi della Misura 18) sono pari a **4.474 milioni €** per quanto attiene il valore ammortizzabile al 31 dicembre 2022 e **2.027 milioni €** per quanto riguarda le Lavorazioni in Corso alla medesima data.

Tabella 12_VNC al netto degli oneri finanziari capitalizzati

| | VNC | Oneri | VNC |
|-----------------------------|-------|-------|-------|
| Cespiti (compresi Ifrs16) | 4.780 | 307 | 4.474 |
| LIC | 2.577 | 550 | 2.027 |
| Valori espressi in Mln di € | 7.358 | 856 | 6.501 |

2.3.2 Stima aliquote di ammortamento in base ai volumi di produzione

Come già richiamato in precedenza, l'atto di regolazione approvato dall'Autorità con Delibera n. 95/2023 prevede che le aliquote di ammortamento dovranno continuare ad essere determinate da parte del GI con il meccanismo delle quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni*km. La Misura 17 specifica, inoltre, come le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione dovranno essere computate sulla base delle disposizioni del D.M. 23 luglio 2007 del MEF.

A tale proposito si ricorda come l'art. 1 del succitato D.M. del MEF preveda che *“Ai fini fiscali, le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate, per la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., società con socio unico, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'art. 1, comma 87, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri riportati nell'allegato 1 al presente decreto, integrati da quanto previsto dal comma 86 nella parte in cui prevede che i contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene”*.

La Legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), all'art.1 comma 87 ha previsto che **“Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, [omissis], è ammortizzato con il metodo «a quote variabili in base ai volumi di produzione», sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86”**.

Pertanto, sulla base di quanto previsto dalla sopracitata normativa e dalle stime relative alle previsioni dei volumi di produzione sulla rete per il periodo tariffario oggetto della presente relazione, sono state determinate le aliquote di ammortamento da utilizzare per la determinazione della componente C_a (ammortamento).

Tabella 4 _Aliquote ammortamento per anno

| (x) -> Volumi per Direttrice | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A) | 60 | 62 | 65 | 65 | 70 | 74 | 76 |
| Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B) | 39 | 40 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 |
| Dorsale ed affluenze (Direttrice C) | 103 | 106 | 106 | 106 | 108 | 110 | 111 |
| Tirrenico Sud (Direttrice D) | 15 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E) | 33 | 34 | 34 | 35 | 37 | 43 | 47 |
| Rete complementare (Direttrice F) | 85 | 87 | 93 | 94 | 97 | 104 | 108 |
| Rete AV/AC (Direttrice G) | 34 | 35 | 35 | 35 | 36 | 36 | 36 |
| Totale | 370 | 381 | 391 | 392 | 403 | 424 | 436 |

*Valori espressi in Mln

| (y) -> Volumi fino al 2060 Direttrice per anno | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A) | 2.519 | 2.398 | 2.442 | 2.458 | 2.458 | 2.532 | 2.531 |
| Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B) | 1.636 | 1.559 | 1.519 | 1.479 | 1.438 | 1.397 | 1.356 |
| Dorsale ed affluenze (Direttrice C) | 4.278 | 4.077 | 3.972 | 3.868 | 3.795 | 3.761 | 3.689 |
| Tirrenico Sud (Direttrice D) | 636 | 653 | 626 | 597 | 575 | 552 | 529 |
| Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E) | 1.393 | 1.328 | 1.294 | 1.262 | 1.287 | 1.465 | 1.559 |
| Rete complementare (Direttrice F) | 3.533 | 3.367 | 3.502 | 3.411 | 3.402 | 3.551 | 3.575 |
| Rete AV/AC (Direttrice G) | 1.427 | 1.360 | 1.325 | 1.290 | 1.254 | 1.219 | 1.183 |
| Totale | 15.423 | 14.743 | 14.680 | 14.364 | 14.208 | 14.477 | 14.423 |

*Valori espressi in Mln

| $z=(x)/(y)$ -> Aliquote Macrodirettrice | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A) | 2,40% | 2,59% | 2,67% | 2,66% | 2,84% | 2,93% | 3,02% |
| Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B) | 2,40% | 2,59% | 2,67% | 2,75% | 2,84% | 2,93% | 3,02% |
| Dorsale ed affluenze (Direttrice C) | 2,40% | 2,59% | 2,67% | 2,75% | 2,84% | 2,93% | 3,02% |
| Tirrenico Sud (Direttrice D) | 2,40% | 2,41% | 2,52% | 2,65% | 2,76% | 2,88% | 3,01% |
| Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E) | 2,40% | 2,59% | 2,67% | 2,75% | 2,84% | 2,93% | 3,02% |
| Rete complementare (Direttrice F) | 2,40% | 2,59% | 2,67% | 2,75% | 2,84% | 2,93% | 3,02% |
| Rete AV/AC (Direttrice G) | 2,40% | 2,59% | 2,67% | 2,75% | 2,84% | 2,93% | 3,02% |
| Totale | 2,40% | 2,58% | 2,66% | 2,73% | 2,84% | 2,93% | 3,02% |

2.3.3 Calcolo quote di ammortamento per il periodo regolatorio

Il calcolo delle quote di ammortamento ammissibili a fini regolatori tra gli *Efficient Total Cost* è stato effettuato sulla base della dinamica del Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni determinata secondo le previsioni della Misura 10.3.1 a cui sono state applicate le aliquote di ammortamento individuate con la metodologia descritta nel precedente paragrafo.

Il perimetro del Valore Netto Contabile sulla base del quale calcolare l'ammortamento ammesso a fini regolatori è stato determinato in coerenza con le previsioni della Misura 16. Le tabelle seguenti descrivono nel dettaglio la dinamica evolutiva individuata per il calcolo degli ammortamenti relativi alle immobilizzazioni sottostanti i servizi del PMdA., dettagliata per macrodirettrice e per totale.

Si specifica che la dinamica evolutiva per tipo rete del VNC non considera in questa sede la quota IFRS 16, a cui si rimanda per una dissertazione più esaustiva al par. 2.4.4.

Tabella 14_Calcolo della componente ammortamento (Ca)

| Riepilogo Diretrici | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 4.699 | 4.629 | 4.622 | 4.547 | 4.507 | 4.413 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 121 | - 123 | - 127 | - 129 | - 132 | - 133 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 13 | - 29 | - 13 | - 22 | - 9 | - 12 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 65 | 145 | 65 | 112 | 47 | 58 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 4.629 | 4.622 | 4.547 | 4.507 | 4.413 | 4.326 |

Valori espressi in Mln di €

| (Direttrice 1) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 2.828 | 2.756 | 2.700 | 2.627 | 2.558 | 2.485 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 73 | - 73 | - 74 | - 75 | - 75 | - 75 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 0 | - 4 | - 0 | - 1 | - 0 | - 0 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 2 | 22 | 2 | 7 | 2 | 2 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 2.756 | 2.700 | 2.627 | 2.558 | 2.485 | 2.411 |

Valori espressi in Mln di €

| (Direttrice 2) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 306 | 305 | 302 | 299 | 302 | 296 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 8 | - 8 | - 8 | - 8 | - 9 | - 9 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 2 | - 1 | - 1 | - 3 | - 1 | - 1 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 8 | 7 | 6 | 14 | 3 | 4 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 305 | 302 | 299 | 302 | 296 | 290 |

Valori espressi in Mln di €

| (Direttrice 3) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 128 | 126 | 124 | 123 | 129 | 127 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 3 | - 3 | - 3 | - 3 | - 4 | - 4 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 0 | - 0 | - 0 | - 3 | - 0 | - 0 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 2 | 2 | 2 | 13 | 2 | 2 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 126 | 124 | 123 | 129 | 127 | 125 |

Valori espressi in Mln di €

| (Direttrice 4) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 882 | 875 | 904 | 899 | 908 | 896 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 23 | - 23 | - 25 | - 26 | - 27 | - 27 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 4 | - 13 | - 5 | - 9 | - 4 | - 3 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 20 | 66 | 24 | 43 | 18 | 17 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 875 | 904 | 899 | 908 | 896 | 883 |

Valori espressi in Mln di €

| (Direttrice 5) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 95 | 95 | 93 | 92 | 90 | 88 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 2 | - 2 | - 2 | - 3 | - 3 | - 3 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 1 | - 0 | - 0 | - 0 | - 0 | - 0 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 95 | 93 | 92 | 90 | 88 | 86 |

Valori espressi in Mln di €

| (Direttrice 6) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 93 | 92 | 91 | 92 | 95 | 94 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 2 | - 2 | - 3 | - 3 | - 3 | - 3 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 0 | - 0 | - 1 | - 1 | - 0 | - 0 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 2 | 2 | 4 | 7 | 2 | 2 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 92 | 91 | 92 | 95 | 94 | 93 |

Valori espressi in Mln di €

| (Direttrice 7) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 367 | 380 | 405 | 415 | 425 | 428 |
| Ammortamento dell'anno (calcolato sul valore delle Imm. Nette al 1/1) | - 10 | - 10 | - 11 | - 12 | - 12 | - 13 |
| Incremento/decremento valore residuo e rettifiche di valore infrastruttura | - 5 | - 9 | - 5 | - 5 | - 4 | - 6 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) dei LIC esistenti al 31/12 anno base (lordo v.r.) | 27 | 45 | 26 | 27 | 19 | 30 |
| Passaggio a cespite (nell'anno) nuovi investimenti autofinanziati (lordo v.r.) | - | - | - | - | - | - |
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 31/12 (netto valore residuo) | 380 | 405 | 415 | 425 | 428 | 439 |

Valori espressi in Mln di €

In dettaglio:

- L'**ammortamento** dell'anno t è stato calcolato applicando al Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni al 1 gennaio dello stesso anno t , le aliquote individuate al paragrafo precedente;
- Le variazioni di **valore residuo** dell'infrastruttura al termine della Concessione sono riferite ai cespiti che entrano in esercizio nel corso del periodo tariffario;
- Per quanto attiene gli incrementi del Valore Netto Contabile derivanti dal **passaggio a cespiti delle lavorazioni in corso** in essere al 31 dicembre 2022, le relative previsioni di entrata in esercizio assunte nel periodo regolatorio sono state effettuate sulla base dei dati previsionali relativamente alle attivazione degli interventi infrastrutturali in realizzazione;
- Relativamente alle previsioni di **entrata in esercizio dei nuovi investimenti autofinanziati**, nel periodo regolatorio sono previsti solo i lavori a valore del passante AV del Nodo di Firenze per i quali non si è però provveduto a stimare il passaggio in esercizio che al momento, anche in coerenza con il Piano Commerciale di RFI, è previsto non prima del 2027.

Tabella 15_Previsione investimenti autofinanziati

| Investimenti autofinanziati | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Nodo di Firenze (passante AV) | 77 | 81 | 100 | 209 | 205 | 273 |

Valori espressi in Mln di €

2.4 Remunerazione del Capitale Investito Netto (C_{re})

La Misura 18 prevede che per l'allocazione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle *capex* pertinenti agli *Efficient Total Cost*, il Capitale Investito Netto (CIN) da ammettere a remunerazione dovrà essere costituito dalle seguenti componenti:

- (+) Immobilizzazioni nette rappresentate da immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie esistenti all'Anno base, espresse al loro valore netto contabile, con l'esclusione: *i*) degli oneri finanziari capitalizzati e *ii*) delle immobilizzazioni descritte alla lettera g) della Misura 16;
- (+) Lavori in Corso (LIC), comprensivi di acconti/anticipi verso fornitori, al netto di eventuali contributi pubblici e di eventuali oneri finanziari capitalizzati;
- (±) Capitale Circolante Netto, rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti, altri crediti e debiti commerciali o altre passività nette;
- (-) Poste rettificative rappresentate dal TFR o altri fondi;
- (-) Valore residuo dell'infrastruttura, pari alla somma del costo dei terreni, in quanto beni non soggetti a deperimento e consumo, e delle eventuali altre immobilizzazioni materiali ed immateriali (principalmente ponti, viadotti, gallerie, sedi di stazioni) che non hanno esaurito, nell'arco di durata della Concessione, la loro funzionalità.

2.4.1 Dinamica temporale del Capitale Investito Netto (CIN) ammissibile

Preliminarmente all'esposizione della dinamica evolutiva occorre rappresentare che il CIN dell'anno base risultante dalla contabilità regolatoria e pari a 5.858 milioni € è stato decurtato di una componente pari a 2.052 milioni € riconducibile a LIC la cui copertura finanziaria è stata **in via temporanea** garantita dal Gestore in

autofinanziamento per il tramite di linee di credito a breve termine ovvero del cash flow della gestione corrente (“Anticipazione finanziaria”).

La stima della dinamica evolutiva del Capitale Investito Netto, ai fini regolatori, delle attività sottostanti il PMdA per il periodo regolatorio, è riportata nella tabella a seguire.

Tabella 5_Dinamica CIN regolatorio

| CIN remunerabile | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| VNC immobilizzazioni autofinanziate al 1/1 | 4.699 | 4.629 | 4.622 | 4.547 | 4.507 | 4.413 |
| Lavorazioni in corso al 1/1 | 2.577 | 2.509 | 2.525 | 2.513 | 2.675 | 2.822 |
| Oneri finanziari capitalizzati al 1/1 | - 857 | - 847 | - 838 | - 829 | - 820 | - 810 |
| Poste rettificative al 1/1 | - 670 | - 715 | - 676 | - 642 | - 613 | - 589 |
| Capitale circolante netto al 1/1 | 26 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Totale CIN remunerabile | 5.776 | 5.585 | 5.642 | 5.599 | 5.759 | 5.845 |

Valori espressi in Mln di €

Relativamente alla dinamica evolutiva delle altre poste del CIN, diverse dalle immobilizzazioni, si evidenzia che:

- L'evoluzione dei LIC è conforme con a quanto puntualmente previsto dalla misura 10;
- In relazione alle altre poste si è utilizzata la media riferibile agli ultimi tre esercizi.

2.4.2 Il WACC per la remunerazione del CIN

Ai sensi delle misure 20.4 punto 4 dell'Allegato A alla Delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, i competenti Uffici dell'Autorità hanno proceduto alla determinazione dei parametri del tasso di rendimento del capitale investito netto (WACC), distintamente per i servizi del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e per gli altri servizi afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale (extra-PMdA) secondo il seguente schema di riferimento.

Di seguito lo schema di riferimento relativo al PMdA:

Tabella 17_WACC PMdA

| Stima WACC | RFI PMdA giugno 2023 |
|--------------------------------------|----------------------|
| Risk Free Rate Nominale | 3,95% |
| Premio al Debito | 0% |
| Costo del Debito Nominale | 3,95% |
| IRES | |
| IRAP | |
| Aliquota Fiscale scudo fiscale | 24% |
| Costo del Debito Nominale pre-tax | 3,00% |
| Equity Risk Premium | 6,01% |
| Leva Finanziaria (D/E) | 0,426 |
| Gearing (D/(D+E)) | 0,299 |
| Asset Beta | 0,383 |
| Equity Beta | 0,507 |
| Costo Nominale dell' Equity post-tax | 7,00% |
| Costo Nominale dell' Equity pre-tax | 7,00% |
| Wacc Nominale pre-tax | 5,80% |

2.4.3 Calcolo dei costi relativi alla remunerazione del capitale (C_{rc})

Si riporta di seguito la valorizzazione della componente C_{rc} per il periodo 2023-2028.

Tabella 18_Remunerazione CIN (C_{rc})

| CIN regolatorio | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Totale CIN remunerabile | 5.776 | 5.585 | 5.642 | 5.599 | 5.759 | 5.845 |
| WACC su altre poste CIN | 4,52% | 5,80% | 5,80% | 5,80% | 5,80% | 5,80% |
| Remunerazione CIN all'1/1 | 261 | 324 | 327 | 325 | 334 | 339 |

Valori espressi in Mln di €

La diversa applicazione del WACC per l'annualità 2023 (oltrechè per il 2022), deriva dalla prescrizione inserita al punto 1.5 della Delibera n. 187/2023, con cui l'Autorità ha imposto di calcolare il conguaglio delle c.d. poste figurative maturato da RFI negli anni 2022 – 2023 (ossia il valore figurativo derivante dalla differenza tra le previgenti tariffe applicate nel 2021 e quelle ricavate dall'applicazione del [futuro] sistema tariffario 2024-2028) utilizzando il WACC previsto nel previgente periodo regolatorio (4,52%), anziché quello successivamente definito dalla stessa ART per il nuovo periodo tariffario (5,80%).

2.4.4 Dinamica temporale evoluzione IFRS 16

Come anticipato al Paragrafo 2.3.3, nella definizione del *costing* del nuovo periodo tariffario si è ritenuto opportuno isolare le dinamiche evolutive derivanti dal trattamento delle poste interessate dal "Principio Contabile IFRS 16".

Si presenta di seguito una tabella riepilogativa degli impatti lato immobilizzazioni, CIN e ammortamenti derivanti dal suddetto principio contabile:

Tabella 19_Costo Netto Efficientato IFRS 16

| Focus: IFRS 16 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Immobilizzazioni al 1/1 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 |
| WACC | 4,52% | 5,80% | 5,80% | 5,80% | 5,80% | 5,80% |
| Effetto CIN Remunerabile | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Ammortamenti | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Effetto Costo Netto efficientato IFRS 16 | 19 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |

Valori espressi in Mln di €

2.5 Contributi statali da definire nei contratti di programma, riferiti alle attività sottostanti i servizi del PMdA (Ecdp)

L'art. 16 comma 1 del D.Lgs. 112/2015, che costituisce la base normativa della Delibera n. 95/2023: dispone che i conti del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività, nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito.

In termini generali, nel contesto normativo e regolatorio applicabile all'infrastruttura ferroviaria nazionale, l'equilibrio economico del Gestore si basa sulla circostanza che gli importi definiti nel Contratto di Programma – Servizi per le attività in conto esercizio (Manutenzione Ordinaria ed altre attività) rappresentano un dato di input del modello tariffario utilizzato ai fini della quantificazione del valore residuo dei costi netti da recuperare con il pedaggio.

Ai fini della determinazione del pedaggio del Pacchetto Minimo di Accesso, pertanto, il Gestore è tenuto a fornire evidenza del perimetro delle attività che risultano pertinenti ai fini della valutazione economica del PMdA e successivamente, relativamente a tale perimetro di attività, del trattamento delle partite dei costi che risultino eventualmente “coperte” (in tutto o in parte) dai contributi e stanziamenti disciplinati dai Contratti di Programma, a fronte dell'espletamento di specifiche attività.

In particolare, nel Contratto di Programma – Parte Servizi, sono puntualmente stabilite le attività di manutenzione dell'infrastruttura (di tipo ordinario e straordinario) e contestualmente definite, in via programmatica, le relative coperture finanziarie da parte dello Stato per il periodo di riferimento la cui operatività e disponibilità è rimandata a Leggi di bilancio e/o normative ad hoc.

Nella proposta tariffaria di settembre 2023, in conformità con il quadro regolatorio vigente, il Gestore ha dato evidenza dell'ammissibilità dei costi netti totali efficientati deducendo, dai costi operativi, i contributi pubblici definiti dal Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S 2022-2026).

Segnatamente, al fine di quantificare l'ammontare dei contributi pubblici, nelle more dell'effettivo finanziamento solo successivamente esplicitato nella Legge 30 dicembre 2023, n. 213 (Legge di bilancio 2024), il Gestore ha fatto riferimento al quadro delle proiezioni programmatiche degli impieghi per competenza (cfr. Allegato 4a del CdP-S).

Detto quadro, che individua il livello di risorse corrispondente ai fabbisogni contrattualizzati, evidenzia tuttavia un deficit di risorse che la Legge di Bilancio 2024 non ha colmato, stanziando 966 milioni € per anno fino al 2026. Ne deriva che il minore finanziamento rispetto ai fabbisogni contrattualizzati viene di fatto ad assumere carattere non più “eventuale”, ma “strutturale”. Secondo la tendenza confermata dalla citata Legge di Bilancio, infatti, le minori risorse per gli anni che vanno dal 2024 al 2026 sono pari a 570 milioni € cui si aggiungono 50 mln di minori stanziamenti dell'anno 2023.

Tabella 20_Contributi da Stato (CdP – Parte Servizi)

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| <i>Proiezioni programmatiche</i> | 1.156 | 1.156 | 1.156 | 1.156 |
| <i>Finanziamenti pubblici</i> | 1.106 | 966 | 966 | 966 |
| <i>Minori risorse</i> | 50 | 190 | 190 | 190 |
| | | | | 619 |

La Legge di Bilancio 2024 rappresenta pertanto una sopravvenienza normativa che si interpone la proposta di settembre 2023 e la presente. Tale sopravvenienza, che modifica di fatto il quadro di finanziamento del Gestore, è stata acquisita quale elemento di novità nell'evoluzione dei costi netti totali efficientati nell'ambito del periodo tariffario.

Verificata la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 18 del D.Lgs. 112/2015, al fine di salvaguardare l'equilibrio economico di cui dall'articolo 16, comma 1, del D.Lgs. 112/2015 richiamato in premessa, il Gestore ha pertanto attribuito al PMdA in riduzione dei costi ammissibili, l'effettivo livello di contributi risultante per il 2023 dall'effettivo stanziamento e per gli anni 2024-2026 dalla summenzionata Legge di bilancio, secondo il principio di correlazione ai costi di cui alla Misura 6 della Delibera n. 95/2023.

Eventuali successivi interventi normativi che dovessero modificare il livello di contribuzione pubblica saranno successivamente e tempestivamente recepiti nell'ambito dell'aggiornamento annuale dei livelli tariffari di cui alla Misura 10, punto 5, della Delibera n. 95/2023.

In tale quadro, ai fini della pianificazione del costing, per il periodo 2022-2026 il livello di contributi preso in considerazione come base di riferimento è pari al livello di risorse disponibili a legislazione vigente. Sono infatti previste risorse pari a 1.106 milioni € per l'anno 2023 e 966 milioni € fino al 2026. Per l'ultimo biennio di Proposta tariffaria il livello di contribuzione da Stato è stato ipotizzato pari a 1.156 milioni € su base annua.

Tabella 21_Contributi da Stato (CdP – Parte Servizi)

| Contributi da Stato | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------|------|------|------|-------|-------|
| Contributi statali assunti per la definizione del costing | 1.106 | 966 | 966 | 966 | 1.156 | 1.156 |

Valori espressi in Mln di €

2.6 Entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche (E_{fpp}) ed Eccedenze provenienti da altre attività commerciali (E_{ec})

Le entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche (E_{fpp}), nella misura afferibile alle attività sottostanti i servizi del PMdA sono state perimetrare, per l'Anno base, nel documento di Contabilità Regulatoria (presenti con specifica voce nello sheet IFN.PMDA).

Le eccedenze provenienti da altre attività commerciali (E_{ec}) (presenti alla voce "altri proventi" nello sheet IFN.PMDA dell'Annesso 2.2) vengono definite dalla Misura 6 come:

- il 100% del margine lordo (ricavi meno costi, al lordo degli ammortamenti) delle altre attività commerciali, qualificate dal GI come ancillari, derivanti dallo sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria o comunque alla stessa ricollegabili, ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 112/2015;
- il 50% del margine netto delle altre attività commerciali (ricavi meno costi, al netto degli ammortamenti) qualificate dal GI come non collegate all'infrastruttura ferroviaria.

Per quanto attiene la stima delle entrate non rimborsabili da pianificare, nel corso del periodo 2024-2028, in deduzione delle componenti di costo ammissibili, essa deriva dalla media afferente agli ultimi tre esercizi. In particolare si è assunto quale valore di riferimento per ciascun anno del nuovo periodo tariffario la media dei valori consuntivati negli anni 2020-2022 pari a circa **18 milioni €**.

Il medesimo criterio è stato utilizzato per la pianificazione delle eccedenze delle altre attività commerciali qualificate dal GI come ancillari (quindi esclusa la quota eventualmente derivante dalla destinazione del 50% del margine netto delle altre attività commerciali qualificate dal GI come non collegate all'infrastruttura ferroviaria), determinando un valore pari a circa **106 milioni €**.

Con riferimento invece, alle eccedenze delle altre attività commerciali qualificate dal GI come non collegate all'infrastruttura ferroviaria si stima che, considerato il relativo livello di capitale investito e le previsioni circa la marginalità (intesa come ricavi meno costi, al netto degli ammortamenti) realizzabile nel periodo 2024-2028, non vi siano, in tutto il periodo tariffario, "eccedenze" oltre la quota di ragionevole profitto da riconoscere per tali attività.

Sinteticamente, il valore complessivo delle Entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche (E_{fpp}) e delle Eccedenze provenienti da altre attività commerciali (E_{ec}) nel periodo tariffario oggetto della presente relazione è stato assunto pari a circa **124 milioni €** per ciascun anno.

Tabella 22_Entrate non rimborsabili ed Eccedenze

| Entrate non rimborsabili ed Eccedenze | 2020 | 2021 | 2022 | Media |
|--|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Entrate non rimborsabili | 14 | 23 | 16 | 18 |
| Eccedenze | 69 | 119 | 131 | 106 |
| Totale | 83 | 142 | 146 | 124 |

Valori espressi in Mln di €

Si specifica che il valore delle eccedenze per l'esercizio 2022, è stato rettificato rispetto al valore riportato nell'Annesso 2.2., in coerenza con quanto disposto in sede istruttoria alla Delibera n. 187/2023, secondo cui l'eccedenza del servizio GSM-R (da considerare come afferente al primo pillar) dovesse risultare la media del triennio 2020-2022.

2.7 Profit sharing ex Misura 33 Delibera n. 96/2015

La Misura 33 della Delibera n. 95/2023 norma il meccanismo di revenue sharing a partire dal periodo regolatorio successivo al primo di applicazione dello stesso Atto di Regolazione. Per il periodo oggetto della presente relazione si fa invece riferimento a quanto disposto dalla Misura 33 della Delibera 96/2015. Questo GI, come previsto dalla Misura, ha calcolato i valori soglia riferiti al periodo 16-21.

Tabella 23_Volumi regolatori primo periodo tariffario con calcolo valori soglia

| Volumi regolatori e Valori Soglia | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Totale |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Volumi regolatori | 345 | 348 | 357 | 363 | 365 | 365 | 2.143 |
| Soglia +2% | 352 | 355 | 365 | 370 | 372 | 372 | 2.186 |
| Soglia -2% | 338 | 341 | 350 | 356 | 358 | 358 | 2.100 |

Valori espressi in Mln

Per il confronto con i volumi regolatori e le relative soglie, il GI ha adottato alcuni affinamenti volti a proformare i volumi consuntivi negli anni 2020 e 2021, condizionati da una riduzione anomala dei volumi di traffico, per effetto della pandemia da Covid19, in risposta alla quale il GI ha ricevuto dallo Stato contributi destinati alla riduzione del canone alle IF e alla compensazione dei minori ricavi.

In particolare, è stata calcolata la quota di volumi equivalente agli importi residuali degli stanziamenti corrisposti al GI dai decreti emanati. La quota di volumi equivalente è ricavata dal rapporto tra il residuo dello stanziamento di ognuno dei due anni ed il rispettivo valore di IMU (consuntivo, al lordo delle riduzioni di canone corrisposte al mercato). Il dettaglio di tale operazione è riportato in Tabella 24.

Tabella 24_Volumi Proformati

| Volumi Proformati | 2020 | 2021 |
|------------------------------|------|-------|
| Volumi consuntivi | 298 | 346 |
| Ricavi da pedaggio | 904 | 1.057 |
| IMU consuntivo | 3 | 3 |
| Residuo stanziamenti Covid19 | 125 | 56 |
| Quota di volumi equivalente | 41 | 18 |
| Volumi proformati | 340 | 365 |

Valori espressi in Mln

Per effetto di tale operazione, i volumi consuntivi e proformati per il periodo 16-21 risultano pari a **2.142** mln tkm.

Tabella 25_Confronto Volumi consuntivi con volumi proformati

| Confronto Volumi | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Totale |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| Volumi consuntivi | 349 | 354 | 363 | 372 | 298 | 346 | 2.083 |
| Volumi consuntivi proformati | 349 | 354 | 363 | 372 | 340 | 365 | 2.142 |

Valori espressi in Mln

I volumi consuntivi proformati dell'intero periodo tariffario si collocano all'interno delle soglie presentate in Tabella 25. Per effetto della Misura 33 della Delibera .96/2015 non è prevista l'applicazione di alcuna posta figurativa per il periodo regolatorio 24-28.

2.8 Debito regolatorio da minori investimenti autofinanziati realizzati nel periodo tariffario 2016-2021

La previsione di un montante di investimenti autofinanziati che, nel corso del periodo stesso, hanno subito degli slittamenti temporali ha influito sulla della determinazione del *costing* ammissibile alla base della proposta tariffaria del GI per il periodo 2016-2021.

Pertanto il montante della spesa per nuovi investimenti autofinanziati nel periodo è inferiore rispetto a quanto pianificato in sede di elaborazione della proposta tariffaria.

E' stato quindi calcolato un impatto in termini di minore *costing* ammissibile pari a circa **90 milioni €** che è stato decurtato dal montante del periodo 2024-2028 articolandolo nelle annualità 2025-2028 per mezzo di poste figurative ripartite secondo i medesimi criteri di cui alla Misura 4.

2.9 Rettifiche Extra-Modello Costing: Costi Netti totali efficientati Servizio Manovra

In discontinuità con quanto ad oggi presente nel sistema tariffario vigente, a partire dal 2025 il servizio "Manovra" sarà tariffato nei servizi del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) invece che tra gli altri servizi afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale (extra-PMdA).

Ciò deriva dall'intenzione del Gestore di cessare la fornitura del servizio di "Manovra" presente negli impianti di Villa San Giovanni e Messina perchè residuale e di difficile separazione dalle manovre connesse all'attività di traghettamento.

Tabella 26_Calcolo dinamica evolutiva Costi netti Totali efficientati Servizio Manovra

| | t1 | t2 | t3 | t4 | t5 |
|---|------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Servizio Manovra | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| (Co) Costi operativi ammissibili | | 0,19 | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| (Ca) Ammortamenti | | | | | |
| (Crc) Remunerazione del CIN | | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 |
| (Cnt IFRS16)Costo netto efficientato IFRS 16 | | | | | |
| (Ecdp) Contributi statali da definire nel CdP | | | | | |
| (Efpp) Entrate non rimborsabili | - | 0,00 | - | 0,00 | - |
| (Eec) Eccedenze provenienti da altre attività commerciali | | | | | |
| (Cnt) Efficient Total Cost | - | 0,26 | 0,26 | 0,27 | 0,27 |
| (PF1) Posta figurativa ex Misura 4 (periodo transitorio) | - | 0,12 | - | 0,13 | - |
| (Cnt) Efficient Total Cost netto PF | - | 0,14 | 0,14 | 0,13 | 0,13 |

Valori espressi in Mln di €

2.10 Stima degli Efficient total cost (Cnt)

Sulla base dei dati e delle stime presentati nei paragrafi precedenti, è stato determinato l'andamento dell'Efficient total cost cui commisurare il gettito dei canoni del Pacchetto Minimo d'Accesso per il periodo tariffario 2024-2028.

La tabella che segue sintetizza:

- i) l'applicazione della metodologia prevista dalla Misura 6 per la determinazione dell'Efficient total cost (Cnt) per ciascun anno del periodo tariffario;
- ii) sulla base delle risultanze di cui al precedente sub i), l'applicazione delle previsioni della Misura 4 in tema di posta figurativa da individuare relativamente al periodo transitorio dell'anno T1(1 gennaio 2024 – 31 dicembre 2024);
- iii) applicazione della posta figurativa ai sensi della Delibera n. 43/2022;
- iv) applicazione della posta figurativa ex Misura 10.4 della Delibera n. 95/2023;
- vii) applicazione profit sharing (si veda per maggiori dettagli il Par. 2.7);
- viii) applicazione della posta figurativa sul debito regolatorio (si veda per maggiori dettagli il Par. 2.8).

Tabella 27_Evoluzione Efficient Total Cost

| | t1 | t2 | t3 | t4 | t5 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Costi Netti Totali Efficientati | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| (Co) Costi operativi ammissibili | 2.171 | 2.181 | 2.205 | 2.220 | 2.233 |
| (Ca) Ammortamenti (esclusi IFRS 16) | 123 | 127 | 129 | 132 | 133 |
| (Crc) Remunerazione del CIN all'1/1 (esclusi IFRS 16) | 324 | 327 | 325 | 334 | 339 |
| (Ecdp) Contributi statali da definire nel CdP | - 966 | - 966 | - 966 | - 1.156 | - 1.156 |
| (Efpp) Entrate non rimborsabili | - 18 | - 18 | - 18 | - 18 | - 18 |
| (Eec) Eccedenze provenienti da altre attività commerciali | - 106 | - 106 | - 106 | - 106 | - 106 |
| Stazioni conf. Coll. reti regionali | - 3 | - 3 | - 3 | - 3 | - 3 |
| (Cnt IFRS16) Costo netto efficientato IFRS 16 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| (Cnt Manovra) Costo netto efficientato Servizio Manovra Netto PF | - | 0,14 | 0,14 | 0,13 | 0,13 |
| (Cnt) Efficient Total Cost | 1.545 | 1.561 | 1.586 | 1.423 | 1.442 |
| (PF1) Posta figurativa ex Misura 4 (periodo transitorio) | - 215 | 54 | 59 | 65 | 71 |
| (PF2) Posta figurativa ex Delibera 43/22 | - - | 0 - | 0 - | 0 - | 0 |
| (PF3) Posta figurativa ex Misura 10.4 | - - | 120 - | 65 | 100 | 109 |
| (Pf ps) Profit sharing periodo regolatorio 2016-2021 | - | - | - | - | - |
| (Pf deb.inv.) Debito per minori investimenti PR 2016-2021 | - - | 25 - | 27 - | 30 - | 32 |
| (Cnt) Efficient Total Cost netto PF | 1.329 | 1.470 | 1.552 | 1.558 | 1.590 |

Valori espressi in Mln €

2.11 Poste Figurative per rimodulazione pricing

In ottemperanza alle prescrizioni pervenute dall'Autorità con Delibera n. 187/2023 punto ii, abbiamo provveduto ad isolare i conguagli tariffari in conformità a quanto previsto dalle delibere n. 58/2021 del 6 maggio 2021 (Allegato A, Misura 1.4) e n. 175/2021 del 16 dicembre 2021 (punto 3 lett. b) del dispositivo), in modo da rettificarne le modalità di recupero tariffario dei mancati introiti. La valorizzazione dei relativi conguagli sono riportati in Tabella 28 sottoforma di poste figurative PFB e PFI.

In ottemperanza ai rilievi istruttori trasmessi dall'Autorità con Nota del 15 gennaio 2024 (protocollo 6609/2024), al punto xxiii "Perimetrazione dei servizi Reti di telecomunicazioni e "Stazioni passeggeri" punto 2), il GI ha provveduto ad una più puntuale attribuzione dei costi tra quelli inclusi nel PMdA e quelli relativi ai servizi extra-PMdA.

Va da subito specificato che, ai fini degli Annessi Coreg 2022, si è già provveduto alla riclassifica dei valori contabili al fine di garantire una corretta quadratura con i valori totali indicati nel bilancio d'esercizio.

Per quanto riguarda, invece, il processo di costificazione si è provveduto a:

- 1- espungere dal Pmda i costi dal 2026 al 2028;
- 2- a recuperare i costi relativi agli anni 2022-2025, per il tramite della posta figurativa (PFRip) riportata in Tabella 28.

Tabella 28_poste Figurative Rimodulazione tariffaria

| | t2 | t3 | t4 | t5 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Costi Netti Totali Efficientati | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| (PFB) Poste fig. Brennero Merci Night (Del. 58/21) | 1 | 1 | 1 | 1 |
| (PFI) Poste fig. OA Internazionali (Del. 175/21) | 3 | 3 | 3 | 3 |
| (PFRip) Ripermetroazione Costi Risult. Istrutorie Del. 187/2023 punto XXIII.2 | 54 | 26 | 28 | 31 |
| Poste Figurative per Rimodulazione Pricing | 58 | 30 | 33 | 36 |

Valori espressi in Mln €