



**Spett.le FER S.r.l.
Responsabile U.O.
Pianificazione Rete e Gestione
Contratto di Servizio**

Alla c.a. Aldo Salani

Anticipata all'indirizzo PEC: fer@legalmail.it

Anticipata all'indirizzo e-mail: aldo.salani@fer.it

Oggetto: Prospetto Informativo della Rete FER 2028 – Osservazioni di Dinazzano Po S.p.A. alla bozza in consultazione, con specifico riferimento alle condizioni tariffarie del PMdA recepite ai paragrafi 5.2 e 5.3 e agli elementi della proposta tariffaria FER 2026-2030 che ne costituiscono il presupposto.

Ai sensi dell'art. 14, comma 1, del D. Lgs. n. 112/2015, come è noto, il gestore dell'infrastruttura elabora e pubblica il Prospetto Informativo della Rete 2028 (di seguito, anche "PIR 2028") previa consultazione delle Regioni, delle Province autonome e delle altre parti interessate, provvedendo al relativo aggiornamento anche sulla base delle indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione. Il PIR costituisce lo strumento attraverso il quale sono rese conoscibili le condizioni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura e assume, pertanto, rilievo diretto nella disciplina dei rapporti tra gestore e imprese ferroviarie.

Preso atto che la stessa bozza del PIR 2028 prevede, al paragrafo 1.6, che FER proceda all'aggiornamento del documento, previa consultazione di tutte le imprese ferroviarie titolari di licenza, nonché dei richiedenti interessati e che il successivo paragrafo 1.6.2 disciplina la procedura ordinaria di aggiornamento, prevedendo un termine per la presentazione delle osservazioni e la successiva pubblicazione delle osservazioni ricevute e della relazione recante le motivazioni dell'eventuale accoglimento o rigetto delle stesse, Dinazzano Po S.p.a. (di seguito, anche "DP" o "Impresa Ferroviaria"), in qualità di impresa ferroviaria merci titolare di licenza e utilizzatrice dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. (di seguito, anche "FER"), formula le presenti osservazioni sulla base della documentazione resa disponibile e delle elaborazioni tecniche effettuate da DP stessa.

1

1) Mancata evidenza della consultazione delle imprese ferroviarie richiesta dalla Misura 8 e richiamata dalla Misura 52.2, punto 1, lettera d).

La Misura 52.2, punto 1, lettera d), prevede che la proposta tariffaria trasmessa all'Autorità sia corredata dalle previsioni di traffico sulla rete ferroviaria per l'Anno ponte e per ciascun anno dell'intero periodo tariffario, distinte per impresa ferroviaria, nonché dalle risultanze della consultazione delle imprese ferroviarie e degli enti affidanti servizi OSP prevista dalla Misura 8.

La Misura 8.2, punto 1, lettera b), prevede a sua volta che la determinazione delle previsioni dei volumi di traffico avvenga anche alla luce delle risultanze di una consultazione dei soggetti operanti sul mercato ferroviario e degli enti titolari o responsabili della pianificazione e programmazione dei servizi caratterizzati da obblighi di servizio pubblico, finalizzata all'acquisizione delle relative previsioni di traffico, attendibili ancorché non vincolanti. Ne consegue che, nell'ambito del procedimento tariffario regionale, la consultazione delle imprese operanti sulla rete, richiamata dalle Misura citate, non costituisce un elemento meramente eventuale o accessorio, bensì un passaggio

DINAZZANO PO s.p.a.

Sede Legale: Piazza Guglielmo Marconi, 11 – 42121 Reggio Emilia – Tel. 0522.445698 – e.mail: segreteria@dpspa.it
R.E.A. di RE 242056 – Registro Imprese. CCIAA Reggio Emilia – P.IVA 02000240354 – Capitale Sociale € 38.705.000 i.v.
Direzione e coordinamento di TPER S.p.A. – P.IVA 03182161202



espressamente considerato dal modello regolatorio ai fini della formazione delle previsioni di traffico e della documentazione sottoposta alla verifica dell'Autorità.

Allo stato non risulta che la scrivente sia stata coinvolta in una specifica consultazione finalizzata all'acquisizione delle proprie previsioni di traffico nell'ambito del procedimento relativo al sistema tariffario FER 2026-2030.

Tale condizione non garantisce la piena idoneità ad una partecipazione informata degli operatori.

2) Documentazione integrativa prescritta dalla delibera ART n. 215/2025 e verificabilità dei criteri di allocazione.

Preso atto che, nell'ambito delle interlocuzioni di codesto Ente con l'ART, risulta che la stessa abbia prescritto una serie di specifiche integrazioni concernenti i criteri di allocazione, i *driver* di ripartizione e la documentazione di contabilità regolatoria, ferma restando la tutela delle informazioni eventualmente riservate, la scrivente richiede di conoscere gli elementi metodologici essenziali o complessivi, ossia integrati con quanto eventualmente inviato ad ART a completamento dell'istruttoria iniziale, che hanno determinato l'imputazione dei costi al PMdA.

3) Periodo di validità.

Il paragrafo 1.6.1 della bozza del PIR 2028 reca riferimenti temporali che non risultano coerenti con il periodo di riferimento del documento, indicando, tra l'altro, la validità di determinate regole *"a partire dal 14 dicembre 2025"* e facendo riferimento, per gli atti negoziali, all'orario di servizio compreso tra il 13 dicembre 2026 e l'11 dicembre 2027.

Tali indicazioni non risultano coordinate con il periodo temporale cui si riferisce il PIR 2028 e con quanto riportato nello stesso paragrafo 1.6.2, che individua l'orario di servizio compreso tra il 12 dicembre 2027 e il 9 dicembre 2028.

Si chiede, pertanto, di correggere il paragrafo 1.6.1, indicando in modo univoco i periodi di validità delle disposizioni applicabili al PIR 2028.

4) Paragrafi 5.2 e 5.3 – Annualità tariffaria e necessità di esplicitare la decorrenza dei valori 2028.

Il paragrafo 5.2 della bozza afferma che *"i valori dei canoni e delle tariffe applicate dal 1° gennaio 2027 al 31 dicembre 2027"* sono quelli risultanti dalla verifica di conformità della proposta tariffaria 2026-2030. Tale formulazione è incoerente con la natura del PIR 2028 e, soprattutto, con la tabella del successivo paragrafo 5.3, che riporta valori corrispondenti all'annualità 2028 del sistema tariffario.

La divergenza è suscettibile di generare incertezza sulla disciplina economica applicabile durante l'orario di servizio 2027-2028, che ricade su due annualità solari.

Si chiede pertanto di riformulare il paragrafo 5.2 chiarendo espressamente:

- a) i valori applicabili nel periodo 12-31 dicembre 2027;
- b) i valori applicabili dal 1° gennaio 2028 e per la restante parte dell'orario di servizio;
- c) la corrispondenza tra i valori della tabella di cui al paragrafo 5.3 e le annualità del piano tariffario 2026-2030.



5) Osservazioni tecnico-economiche sulle condizioni tariffarie recepite nel PIR

- Costi diretti e tracciabilità della Componente A.

Il documento metodologico FER individua, ai fini della Componente A, costi riferiti alla manutenzione dell'armamento, agli impianti di segnalamento e tecnologici e agli impianti di trazione elettrica. La Misura 52.2, punto 1, lettera a), richiede, tuttavia, che la relazione illustrativa dimostri l'inclusione dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e l'esclusione dei costi di cui all'art. 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.

La documentazione pubblicamente disponibile consente di conoscere le categorie aggregate e il risultato finale, ma non permette a DP di ricostruire integralmente il processo di selezione delle voci, l'applicazione delle esclusioni regolatorie e il raccordo tra contabilità regolatoria e importi effettivamente traslati nella Componente A.

Si chiede pertanto a FER di fornire un'evidenza metodologica sufficiente a ricostruire la composizione.

- Ripartizione tra A1 e A2 dei costi direttamente correlabili all'utilizzo della rete ferroviaria – necessità di motivazione tecnica del criterio di riparto 50%-50%.

Il documento metodologico FER attribuisce il 50% dei costi di manutenzione dell'armamento al sottocomponente A1, correlata a percorrenza e massa, e il restante 50% al sottocomponente A2, correlata alla percorrenza.

La documentazione esaminata descrive gli effetti della ripartizione, ma non rende identificabile il fondamento tecnico del criterio 50%-50%. Non risultano richiamati studi manutentivi, analisi ingegneristiche, evidenze storiche o altri parametri causali idonei a spiegare perché la componente di usura dipendente dalla massa debba essere quantificata precisamente nella misura del 50%.

Si chiede pertanto a FER di esplicitare la ratio tecnica della ripartizione, indicando gli elementi oggettivi che la supportano.

Qualora si tratti di un'assunzione convenzionale, si chiede di darne espressa evidenza e di illustrare le verifiche di ragionevolezza e proporzionalità effettuate.

- Rappresentazione dell'incremento medio rispetto alle tariffe previgenti.

Il paragrafo 4.1 della proposta tariffaria afferma che, nel confronto tra il piano tariffario 2026-2030 e le tariffe previgenti, si rileva un incremento medio pari al 33% per il 2026. Una verifica delle tariffe di riferimento iniziali e finali evidenzia, però, che l'incremento medio percentuale ammonta al 51%.

Il rilievo incide sulla corretta rappresentazione dell'impatto economico del nuovo sistema e, quindi, sulla trasparenza della valutazione di sostenibilità.

Si chiede a FER di verificare e correggere la rappresentazione percentuale degli incrementi e di chiarire se la valutazione di sostenibilità di cui alla Misura 50 sia stata effettuata sulla base dei livelli assoluti corretti e di indicatori di incremento correttamente determinati.

- Componente B – poste figurative ex Misura 52.2, lettere g) e h).

Gli approfondimenti esperiti evidenziano una incongruenza, potenzialmente legata ad un mero errore materiale di trascinamento, in relazione alle poste figurative utilizzate nella costruzione della Componente B.



Si rileva, infatti, una non corretta applicazione della Misura 52.2, lettera h), che richiede che il differenziale di gettito tra tariffe vigenti e nuove tariffe venga ripartito pro quota uniformemente per ciascun anno di interesse del periodo tariffario.

Nel caso in esame il differenziale di gettito relativo alla modalità merci non risulta ripartito pro quota lungo il quadriennio 2027-2030, bensì imputato integralmente a ciascuna annualità del periodo tariffario. Tale impostazione risulta non coerente con la finalità della Misura 52.2, lettera h), e determina un effetto moltiplicativo della posta figurativa, pari a euro 198.723, ripetuta tal quale per gli esercizi dal 2027 al 2030, anziché, come previsto dalla Misura in parola, suddivisa per $\frac{1}{4}$ su ognuno dei citati esercizi. Ciò determina un conseguente incremento della componente B e delle corrispondenti tariffe di accesso alla rete.

Si chiede pertanto a FER di procedere alla correzione dell'imputazione di tale posta negli anni 2027-2030, aggiornando la corrispondente tabella di riferimento nella bozza del PIR 2028.

- **Componente B – tariffa media unitaria, coefficienti α , J e K e sostenibilità.**

Il documento metodologico descrive la struttura generale della Componente B e i coefficienti utilizzati per la relativa modulazione, ma non consente di ricostruire in modo pienamente replicabile alcuni passaggi quantitativi e le ragioni, in particolare con riguardo alla tariffa media unitaria di riferimento, alla determinazione del coefficiente di maggiorazione α e ai coefficienti J e K.

La Misura 54 rinvia, per le reti regionali, ai principi e criteri di *pricing* del Titolo 2, con le specificazioni regionali, mentre la Misura 50 richiede che il livello tariffario sia elaborato secondo principi efficaci, trasparenti e non discriminatori e sia compatibile con la sostenibilità del mercato ferroviario.

Si chiede pertanto a FER di esplicitare, in forma ostensibile:

- a) le principali formule e grandezze utilizzate per α , J e K;
- b) le motivazioni economiche delle ponderazioni adottate tra segmenti e classi;
- c) le verifiche effettuate sulla sostenibilità dei livelli tariffari per i segmenti interessati, anche alla luce dell'effettivo incremento rispetto alle tariffe previgenti.

- **Verifica della sostenibilità del livello tariffario ai sensi della Misura 50.**

La Misura 50 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 95/2023 stabilisce, tra i principi applicabili alla determinazione dei canoni per il PMdA sulle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse, che il livello tariffario applicato alle imprese ferroviarie, elaborato secondo principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, debba risultare compatibile con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei relativi segmenti.

La proposta tariffaria FER dedica uno specifico paragrafo alla “*Analisi di sostenibilità del mercato*”, rappresentando, con riferimento al 2026, un incremento medio delle tariffe rispetto al regime previgente pari al 33% e ritenendo tale incremento sostenibile anche in considerazione della sostanziale invarianza delle tariffe applicate a partire dal 2013. Nel precedente punto 5 è stata già evidenziata l'incongruenza di tale percentuale con il reale incremento proposto nella bozza, che risulterebbe pari al 51%.

Al riguardo, a seguito degli approfondimenti condotti, si ravvisa l'esigenza di acquisire alcuni chiarimenti in ordine ai dati e ai criteri concretamente utilizzati ai fini della valutazione di sostenibilità.



In particolare, dalla documentazione disponibile non risulta pienamente ricostruibile se la valutazione di sostenibilità sia stata effettuata sulla base della sola variazione media delle tariffe rappresentata nella proposta ovvero mediante ulteriori indicatori economici e di mercato riferiti ai singoli segmenti interessati.

Si chiede pertanto a FER di fornire evidenza degli elementi metodologici e quantitativi posti a fondamento della valutazione di sostenibilità di cui alla Misura 50 e, in particolare:

- a) dei dati e degli indicatori utilizzati per valutare la sostenibilità del livello tariffario da parte del mercato ferroviario;
- b) delle analisi effettuate con riferimento ai diversi segmenti di mercato interessati, con particolare riguardo al traffico merci;
- c) delle modalità con cui sono stati considerati gli incrementi rispetto alle tariffe previgenti e dell'eventuale incidenza, sulla valutazione di sostenibilità, dell'incremento medio del 33% rappresentato nella proposta tariffaria;
- d) degli elementi sulla base dei quali è stata verificata la compatibilità dei nuovi livelli tariffari con le condizioni di competitività dei segmenti di mercato interessati.

* * *

Resta inteso che la formulazione delle presenti osservazioni e richieste non comporta acquiescenza rispetto alle condizioni, ai criteri, alle metodologie o ai valori tariffari oggetto di rilievo, né rinuncia ad alcuna contestazione o iniziativa spettante a DP.

Nel riservarci, altresì, di integrare le presenti osservazioni alla luce di documenti, dati, chiarimenti o ulteriori elementi che dovessero essere successivamente condivisi, rimaniamo disponibili a procedere alla formalizzazione del Contratto Tracce 2025-2026 con le tariffe dell'esercizio precedente, aggiornate con la sola applicazione dell'indice inflattivo.

5

Cordiali saluti.

Il Direttore Generale

Alessandro Tullio

DINAZZANO PO s.p.a.

Sede Legale: Piazza Guglielmo Marconi, 11 – 42121 Reggio Emilia – Tel. 0522.445698 – e.mail: segreteria@dpspa.it
R.E.A. di RE 242056 – Registro Imprese. CCIAA Reggio Emilia – P.IVA 02000240354 – Capitale Sociale € 38.705.000 i.v.
Direzione e coordinamento di TPER S.p.A. – P.IVA 03182161202