

**INTEGRAZIONI DEI PRINCIPI E DEI CRITERI DI REGOLAZIONE
DELL'ACCESSO AL SISTEMA FERROVIARIO NAZIONALE**
in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva avviata con la delibera n. 127/2016

DISPOSIZIONI REGOLATORIE

I – DISPOSIZIONI DI CARATTERE TECNICO/NORMATIVO

1. Specificazione degli obblighi di pubblicazione annuale su sviluppo e potenziamento rete

- 1.1 Con riferimento ai vigenti obblighi informativi in materia di rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, il Gestore dell’infrastruttura (di seguito: Gestore) è tenuto a specificare all’interno del Prospetto Informativo della Rete (di seguito: PIR), in sede di aggiornamento ordinario annuale, e quindi entro il 30 giugno di ogni anno:
- a) i propri piani di sviluppo e potenziamento della rete, su uno scenario di almeno cinque anni a partire dalla citata data di pubblicazione;
 - b) con riferimento allo stesso orizzonte temporale, ogni sperimentazione già avviata o che intende avviare sulla rete ferroviaria, volta a modificarne le condizioni di esercizio (in relazione a infrastrutture, impianti e apparati) e/o i processi di gestione della circolazione e della manutenzione.
- 1.2 Allo scopo di garantire alle Imprese Ferroviarie adeguata informazione – finalizzata a rendere possibile una programmazione di medio/lungo periodo ed una definizione dei piani di investimento in base agli sviluppi dell’infrastruttura – per ognuno degli interventi o delle sperimentazioni di cui ai punti a) e b) della disposizione 1.1 che impattano sul servizio delle medesime Imprese Ferroviarie, il Gestore è tenuto a:
- a) specificare gli obiettivi prestazionali sottesi alla relativa realizzazione (ad esempio: affidabilità e disponibilità della rete, aumento della capacità dell’infrastruttura, puntualità, velocizzazioni che hanno impatto sui tempi di percorrenza, etc.) tramite opportuni indicatori o indici quantitativi;
 - b) evidenziare gli interventi pianificati di adeguamento infrastrutturale alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) definite a livello europeo (ad esempio: allungamento dei binari o dei marciapiedi aventi altezza pari a 55 cm);
 - c) fornire tutte le informazioni utili alle Imprese Ferroviarie per valutarne gli impatti diretti e indiretti sulla propria attività.
- 1.3 Le informazioni di cui alle disposizioni 1.1 e 1.2, in coerenza con i contenuti del Contratto di Programma di cui all’art. 15 del d.lgs. 112/2015 e compatibilmente con gli obblighi informativi correlati a detti contenuti, comprendono per ciascun intervento o sperimentazione le relative fonti di finanziamento e le eventuali ricadute sulla struttura dei costi operativi correlati al Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito: PMdA) o agli altri servizi.
- 1.4 Il formato delle informazioni di cui alle disposizioni 1.1, 1.2 e 1.3 (disaggregazione dei dati, descrizione degli interventi, schemi funzionali, planimetrie, etc.), sulla base di una specifica tecnica proposta dal Gestore entro il 26 gennaio 2018, è oggetto di approvazione da parte dell’Autorità entro i successivi due mesi.
- 1.5 Le informazioni di cui alle disposizioni 1.1, 1.2 e 1.3 sono pubblicate, a cura del Gestore e secondo modalità che ne assicurino la tracciabilità, sulla piattaforma PIR WEB.

2. Specificazione degli obblighi di comunicazione infrannuale su sviluppo e potenziamento rete

- 2.1 Con riferimento ai vigenti obblighi informativi in materia di rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, l’eventuale programmazione di interventi o sperimentazioni di potenziamento o aggiornamento dell’infrastruttura ferroviaria derivante da nuove esigenze di imprese ferroviarie, di richiedenti o di terze parti interessate in genere, non già inserita fra la documentazione pubblicata annualmente ai

sensi della precedente disposizione n. 1, è pubblicata tempestivamente - e in ogni caso almeno 60 giorni prima dell'avvio delle relative attività - dal Gestore sulla piattaforma PIR WEB, informata l'Autorità e procedendo secondo modalità che ne assicurino la tracciabilità e l'adozione di un formato coerente con quanto previsto dalla medesima disposizione n. 1.

3. Specificazione degli obblighi di pubblicazione su accesso agli impianti di stazione

- 3.1 Per le stazioni in cui si effettua servizio passeggeri, il Gestore è tenuto, secondo le vigenti modalità e tempistiche, a pubblicare sulla piattaforma PIR WEB e a mantenere aggiornata, con riferimento ad ogni binario di arrivo/partenza dei treni, ogni informazione utile per la programmazione dei servizi, tra cui almeno:
- la lunghezza utile del binario;
 - la lunghezza utile del marciapiede, nonché la relativa altezza.

4. Gestione operativa del servizio

- 4.1 In relazione alla circolazione di treni viaggiatori a composizione multipla, in base ai potenziali impatti sulla regolarità del servizio – identificati tramite metodologie di stima statistico-probabilistiche derivate dalle migliori prassi identificabili in materia anche in ambito internazionale – il Gestore, tenendo in considerazione il maggior peso e il maggior numero di passeggeri trasportati da detta tipologia di treno, individua le necessarie integrazioni al sistema di sgombero dell'infrastruttura.
- 4.2 Dette integrazioni sono pubblicate, a cura del Gestore, alla sottosezione 2.4.4 del PIR 2019, nonché alla sottosezione 2.4.8 del PIR 2018.
- 4.3 Al fine di assicurare al Gestore l'efficace svolgimento delle attività di cui alla disposizione 4.1, le Imprese Ferroviarie sono tenute a fornire al medesimo le necessarie informazioni circa l'idoneità del materiale utilizzabile per il soccorso di ogni tipologia di treno, specificando, tra le varie informazioni, anche l'adeguatezza della prestazione massima delle locomotive del proprio sistema di soccorso al traino/spinta dell'intero convoglio, nonché assicurando, in caso di degrado di uno dei due treni del convoglio in doppia composizione, che la prestazione dell'altro treno sia tale da garantire il traino/spinta dell'intero convoglio.

II – DISPOSIZIONI DI CARATTERE ECONOMICO

5. Criteri di pricing per la sub-componente A3 del pedaggio relativo al PMdA

- 5.1 Con riferimento alla misura n. 28 approvata con delibera ART n. 96/2015, si dispone che il coefficiente W_{A3} , funzione della classe di usura della linea di contatto elettrica da parte del materiale rotabile, sia declinato dal Gestore secondo tre classi, di cui:
- la prima per il materiale rotabile a trazione non elettrica (per il quale il coefficiente avrà valore nullo);
 - le restanti due, attraverso l'applicazione di criteri equi, non discriminatori, trasparenti, nonché di semplice applicabilità, da adottare a cura del Gestore al fine di introdurre adeguate forme di differenziazione per il materiale rotabile a trazione elettrica, sulla base del minore o maggiore livello di usura della linea di contatto elettrica, anche in relazione al numero di pantografi in presa simultanea.

6. **Criteri di compensazione per segmenti di mercato OSP-Regionale e Merci**

- 6.1 Al fine di neutralizzare gli effetti della disposizione 5.1 per i segmenti di mercato OSP-Regionale e Merci, con riferimento alla misura n. 29 approvata con delibera ART n. 96/2015, si dispone che il coefficiente J_B – originato dalla produttoria dei singoli coefficienti afferenti ai binomi originati dalla segmentazione del mercato – sia determinato mediante l'introduzione, ove necessario, di ulteriori binomi (ad es. materiale rotabile elettrico a minore livello di usura della linea di contatto elettrica ↔ materiale rotabile elettrico a maggiore livello di usura della linea di contatto elettrica), avendo cura di fissarne i valori di J_{min} e J_{max} in funzione della suddetta finalità di neutralizzazione.

7. **Criteri di pricing per la sub-componente B1 del pedaggio relativo al PMdA**

- 7.1 Con riferimento alla misura n. 29 approvata con delibera ART n. 96/2015, si dispone che il coefficiente J_B – originato dalla produttoria dei singoli coefficienti afferenti ai binomi originati dalla segmentazione del mercato – tenga conto, per il segmento di mercato *Open Access Nazionali Premium*, di un ulteriore binomio, correlato al numero di posti offerti per i passeggeri (servizi a minore numero di posti offerti ↔ servizi a maggiore numero di posti offerti) avendo cura: (i) di definire un valore-soglia per il numero di posti offerti, tale da definire *cluster* di servizi omogenei; (ii) di fissare i corrispondenti valori di J_{min} e J_{max} , sulla base dei criteri definiti alla citata misura n. 29, in modo da tenere conto degli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

8. **Pricing del servizio di fornitura della corrente di trazione**

- 8.1 In relazione ai criteri di regolazione dei prezzi di cui alla misura n. 48 approvata con delibera ART n. 96/2015, con particolare riferimento al corrispettivo determinato dal Gestore per il servizio di fornitura della corrente di trazione (come pubblicato al paragrafo 6.3.3.1 del PIR), tenuto preventivamente conto delle due partizioni del mercato scaturenti dall'applicazione di quanto previsto dall'art. 19, comma 7, della l. 167/2017 in materia di regime tariffario agevolato – ricomprendenti, rispettivamente, i *“servizi di trasporto di passeggeri effettuati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV in corrente alternata”*, ed i restanti servizi passeggeri e merci – si dispone l'adozione di una modulazione tariffaria finalizzata ad esprimere una maggiore correlazione all'effettivo consumo energetico del singolo treno, tramite l'adozione di criteri equi, non discriminatori e trasparenti, nonché di semplice applicabilità.
- 8.2 A tale riguardo, il Gestore medesimo provvede, con riferimento a ciascuna delle due partizioni del mercato di cui alla disposizione 8.1, ad effettuare quanto segue:
- classificare opportunamente il materiale rotabile utilizzato nella rispettiva partizione di mercato sulla base del consumo energetico (ad esempio su base parametrica), sia in ragione della sua tipologia che delle sue modalità di utilizzo in esercizio;
 - applicare a ciascuna classe di consumo j , di cui al precedente punto a), un coefficiente moltiplicativo s_j , al fine di differenziarne la componente di corrispettivo correlata al costo dell'energia, in modo tale che, definito

$$T_{ue,j} = s_j \cdot C_{ue}$$

sia verificata la seguente equazione:

$$\sum_{j=1}^n (T_{ue,j} \cdot P_j) = C_{ue} \cdot P$$

dove:

- C_{ue} è il costo unitario dell'energia applicato a ciascuno dei due segmenti derivanti dalla preventiva partizione del mercato di cui alla disposizione 8.1, la cui migliore stima è annualmente pubblicata dal Gestore nella tabella di cui al paragrafo 6.3.3.1 del PIR;
- $T_{ue,j}$ è il corrispettivo unitario dell'energia, come sopra definito, da applicare al materiale rotabile appartenente alla classe di consumo j ;
- s_j è il coefficiente moltiplicativo applicato alla classe di consumo j ;
- n è il numero di classi di consumo;
- P_j è il totale dei *treni-km* complessivi annui previsti dal Gestore e relativi al materiale rotabile appartenente alla classe di consumo j ;
- P è il totale dei *treni-km* complessivi annui previsti dal Gestore e relativi a ciascuno dei due segmenti derivanti dalla preventiva partizione del mercato di cui alla disposizione 8.1.

9. Modalità di attuazione

- 9.1 Il Gestore, entro il 26 gennaio 2018, nell'ambito di un aggiornamento straordinario del PIR 2019, pubblica il nuovo sistema tariffario per l'orario di esercizio 2018/2019, elaborato in accordo ai principi e criteri definiti nelle disposizioni di cui al presente atto.
- 9.2 Il Gestore applica il nuovo sistema tariffario di cui alla disposizione 9.1 ai servizi in esercizio a partire dal 1° gennaio 2019.
- 9.3 Ai fini della verifica di conformità, entro lo stesso termine di cui alla disposizione 9.1, il Gestore trasmette all'Autorità la seguente documentazione:
 - a) relazione illustrativa delle scelte adottate in materia di applicazione dei principi e criteri di calcolo del pedaggio di cui alle disposizioni del presente atto;
 - b) calcolo, per ciascun anno dell'intero periodo tariffario di cui alla misura n. 58 allegata alla delibera n. 96/2015, delle tariffe unitarie per singola tipologia di servizio, sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità;
 - c) simulazione degli effetti dell'applicazione del nuovo sistema tariffario sui costi per le Imprese Ferroviarie, sulla base del traffico programmato per l'intero anno 2018, e confronto con il sistema di cui alla delibera n. 75/2016;
 - d) programma di monitoraggio per la verifica dei criteri di modulazione tariffaria adottati.
- 9.4 Entro i due mesi successivi alla trasmissione di cui alla precedente disposizione 9.3, l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, anche tramite il coinvolgimento delle parti interessate, attesta con propria delibera la conformità del nuovo sistema tariffario ai principi e criteri da essa definiti, prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi.
- 9.5 Nel caso in cui siano prescritti correttivi, il Gestore è tenuto a riformulare il nuovo sistema tariffario e a sottoporlo nuovamente alla verifica di conformità, secondo modalità e tempi individuati dall'Autorità nella delibera di cui al punto 9.4.
- 9.6 Il nuovo sistema tariffario per l'orario di esercizio 2018/2019, se emendato in esito alla verifica, è oggetto di pubblicazione, entro i 15 giorni successivi alla delibera di conformità definitiva dell'Autorità, in un aggiornamento straordinario del PIR 2019.