

# Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale

*Allegato A della Delibera ART n. 66/2018*

AOO AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo Arrivo N. 8618/2018 del 17-10-2018  
Doc. Principale - Copia Documento



### Considerazioni preliminari

Nell'intento di fornire un contributo efficace nell'ambito dell'iniziativa regolatoria in oggetto, Trenitalia S.p.A. ("Trenitalia") ritiene utile condividere preliminarmente alcune considerazioni di carattere generale in merito alle metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale proposti da codesta Autorità.

In linea generale, ferma restando la necessità di coordinare le misure proposte con quelle già in vigore, si ritiene che avrebbe potuto certamente contribuire alla trasparenza e oggettività dei risultati un più ampio coinvolgimento dei vari *stakeholder* per la fase di raccolta dei dati e di formazione del dataset.

Sempre in un quadro generale, l'applicazione della Misura 2, par. 3, che impone di adottare il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (cd PRO) nel corso del contratto di servizio, ad intervalli di 5 anni, rischierebbe, in concreto, di dare luogo ad una "riapertura" della negoziazione tra le parti, non solo con riferimento alla determinazione dei nuovi obiettivi di efficacia e di efficienza, ma anche rispetto ad altre previsioni contrattuali. L'impresa ferroviaria dovrebbe, pertanto, al termine di ogni periodo regolatorio, condurre una complessa ed articolata valutazione dell'impatto economico delle nuove condizioni contrattuali e, conseguentemente, negoziare con l'Ente Affidante le opportune modifiche al PEF, per garantire il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio.

Pertanto, ove l'impresa ferroviaria abbia concluso un contratto di servizio di più lunga durata (15 anni), per sostenere gli investimenti in materiale rotabile che consentano un miglioramento della qualità del servizio di trasporto e delle proprie *performance*, la durata dell'affidamento risulterebbe addirittura suddivisa in tre distinti periodi regolatori.

Al fine di consentire una compiuta valutazione *ex ante* delle condizioni contrattuali e dei reciproci diritti ed obblighi, il PRO dovrebbe essere auspicabilmente predisposto dall'Ente Affidante e concordato con l'impresa ferroviaria per l'intera durata del contratto di servizio.

Inoltre, sempre in un quadro generale con riferimento all'applicazione della Misura 2, par. 6 che delinea la facoltà dell'Autorità di formulare osservazioni sul PRO, al fine di verificare il rispetto dei criteri e principi per l'individuazione di obiettivi di efficacia ed efficienza come fissati dalla presente Delibera, occorre valutare l'effettivo impatto di tale ulteriore fase sui tempi per la definizione dei contenuti contrattuali, anche tenuto conto della tempistica definita per la trasmissione all'EA delle osservazioni da parte dell'Autorità (45 giorni) e dell'eventuale reiterazione di tali interlocuzioni.

Infine, si ritiene che il raggiungimento degli obiettivi attesi da codesta Autorità debba avvenire con gradualità, tenuto conto dei riflessi sul complesso sistema di regole dei servizi connotati da obblighi di servizio pubblico. A tale proposito, si ritiene necessario prevedere un periodo di tempo che consenta la progressiva e graduale messa a regime per l'entrata in vigore delle misure regolatorie che saranno adottate da codesta Autorità che, ferma restando la necessità che esse non trovino applicazione a contratti già stipulati, potrebbero essere congelate per un primo limitato periodo successivo alla pubblicazione (e.g. sei mesi).

In via generale, le osservazioni che seguono fanno riferimento sia a quanto puntualmente richiesto dall'Autorità sia in riferimento ad ulteriori profili ritenuti potenzialmente di interesse ai fini della consultazione.



## Definizioni

1. Ai fini del presente atto regolatorio, si applicano le seguenti definizioni:
  - a) *Autorità (ART)*: Autorità di Regolazione dei Trasporti;
  - b) *Costo efficiente*: costo operativo efficiente per treno\*km al netto dei costi di pedaggio e accesso alle infrastrutture stimato dall'Autorità con la metodologia econometrica illustrata nell'Annesso 1. Il costo efficiente, calcolato sulla base di dati di costo effettivi disaggregati per natura, costituisce un parametro per individuare gli obiettivi di efficientamento dei costi che l'EA utilizza per tutte le modalità di affidamento;
  - c) *Ente Affidante (EA)*: ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un contratto di servizio (CdS) con una IF, con compiti di gestione, monitoraggio, verifica e controllo dello stesso;
  - d) *Impresa Ferroviaria (IF)*: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che eroga e fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e relativi servizi accessori e di supporto sulla base di un contratto di servizio;
  - e) *Key Performance Indicator (KPI)*: indicatore chiave di prestazione (ICP), è un indice che monitora l'andamento di un processo aziendale e che costituisce un termine di riferimento per individuare gli obiettivi di efficacia ed efficienza;
  - f) *Linea ferroviaria (linea)*: l'infrastruttura ferroviaria che collega almeno due località;
  - g) *Obblighi di Servizio Pubblico (OSP)*: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso (Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e));
  - h) *Periodo regolatorio*: periodo quinquennale, al termine del quale, per i contratti di servizio, si effettua la verifica dell'equilibrio economico-finanziario e degli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui, rispettivamente, al PEF e al PRO;
  - i) *Piano Economico-Finanziario (PEF)*: documento di programmazione della gestione allegato al CdS che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di durata del CdS stesso;
  - j) *Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO)*: documento di programmazione annesso al PEF, predisposto da EA e concordato con l'IF, nel quale vengono definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza (indicatori, valori-obiettivo e correlate prestazioni attese, orizzonti temporali di riferimento per il monitoraggio e verifica dei valori-obiettivo, e fattori di contesto) e le azioni per il miglioramento della performance della IF, secondo quanto previsto nel presente atto;
  - k) *Rete*: infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura (GI);
  - l) *Reti isolate*: reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite a servizi passeggeri territoriali di passeggeri;
  - m) *Servizi regionali*: i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, inclusa una regione transfrontaliera;
  - n) *Tratta*: porzione di infrastruttura ferroviaria;
  - o) *Unità organizzativa*: sistema (costituito da persone e attività), cui è attribuito un insieme di funzioni, che svolge attività finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di business dell'IF.



## Misura 1

### Oggetto, finalità e ambito di applicazione

1. Il presente atto regolatorio definisce metodologie, criteri e procedure per il perseguimento da parte degli Enti Affidanti (EA) di obiettivi di efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale anche attraverso misure di contabilità regolatoria rivolte alla redazione della contabilità dei costi da parte delle imprese ferroviarie (IF) e alla separazione contabile tra le attività svolte dalle medesime in regime di servizio pubblico e le altre attività, nonché tra le attività afferenti a diversi contratti di servizio.
2. Le metodologie, i criteri e le procedure di cui alle Misure successive sono orientati a garantire l'efficienza delle gestioni, nonché le condizioni di trasparenza, assenza di sussidi incrociati ed accessibilità delle informazioni pertinenti, anche al fine di assicurare un'adeguata commisurazione dei corrispettivi e delle compensazioni.
3. Le Misure contenute nel presente atto regolatorio si applicano ai servizi di trasporto regionale ferroviario di passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico, eserciti da parte delle IF su rete ferroviaria nazionale o interconnessa, oggetto di contratti di servizio affidati secondo tutte le modalità previste dall'ordinamento. Per i servizi eserciti su rete isolata, il presente atto regolatorio trova applicazione limitatamente alle Misure contenute nel Titolo II.
4. Sono tenuti all'applicazione delle Misure gli EA, relativamente alle metodologie e ai criteri per la definizione degli obiettivi di efficientamento ed al contenuto dei contratti di servizio (anche in termini di obblighi di rendicontazione contabile da parte dell'IF) e le IF titolari di contratti di servizio, relativamente alle Misure in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile.
5. Le Misure di cui al Titolo I relative alle metodologie, criteri e procedure per il perseguimento dell'efficienza nelle gestioni si applicano ai contratti di servizio affidati con gara per i quali la procedura di affidamento è stata avviata successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, nonché ai contratti di servizio affidati direttamente o *in house*, stipulati in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio. Le Misure si applicano altresì ai contratti di servizio già stipulati alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, per i quali si realizzi, ove prevista, per disposizione di legge o per contratto, una revisione in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio.
6. Le Misure di cui al Titolo II in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applicano a partire dalla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, coincidente con la data di pubblicazione della delibera di approvazione dello stesso.

*Q.1 Si richiedono osservazioni sulla formulazione dei diversi punti della Misura 1.*

Con riguardo alla previsione di cui al **punto 5** della Misura in esame, si ritiene opportuno che sia chiaramente indicato nel dettato della delibera l'atto formale che identifica l'avvio di una procedura



di affidamento, come indicato nella Relazione Illustrativa al punto 2.1.2, ultimo paragrafo; la pubblicazione del bando di gara, per le procedure cd aperte; l'invio delle lettere di invito, per le procedure ristrette; la adozione della delibera di approvazione del contratto, nel caso di affidamento diretto o in house, in quanto in tale momento la negoziazione con l'impresa affidataria si è già conclusa.

Inoltre, tenuto conto della rilevanza delle misure regolatorie proposte e dei ristretti tempi disponibili, al fine di ridurre al minimo le connesse problematiche di gestione e implementazione, si ritiene necessario prevedere un adeguato periodo che garantisca la progressiva messa a regime delle nuove disposizioni, consentendo ai diversi attori coinvolti di porre in essere le necessarie azioni per conformarsi alle misure che verranno adottate.

## **Titolo I - Metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni**

### **Misura 2**

#### **Criteri e procedure per perseguire l'efficienza negli affidamenti dei servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri**

1. La gestione dei servizi affidati secondo le modalità ammesse dall'ordinamento (con gara, dirette e *in house*), e suddivisa in più periodi regolatori della durata di 5 anni, risponde a criteri di efficienza soddisfatti in fase di aggiudicazione del servizio e/o durante tutta la durata del CdS ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 e dell'articolo 48, comma 6, lettere a) e b), del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50.
2. I periodi regolatori prendono avvio dal primo anno di validità del CdS o da quello di revisione dello stesso.
3. Il Piano Economico-Finanziario (PEF) allegato ai CdS affidati secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento, si sviluppa nei diversi anni di durata dell'affidamento tenendo conto del processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza, come definito in fase di aggiudicazione del CdS in caso di gara o, in caso di affidamenti diretti o in house, in un documento di programmazione allegato ai CdS e al PEF denominato Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) da redigere per ogni periodo regolatorio, secondo i criteri di contabilità di cui al Titolo II.
4. Nei casi di affidamenti diretti e *in house*:
  - a) l'EA, ai fini della redazione del PRO e del PEF allegati ai CdS da affidare, e in caso di revisione o aggiornamento del PEF, richiede all'Autorità i seguenti parametri pertinenti al CdS, che saranno forniti entro 45 giorni dalla richiesta:
    - i) valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1, da assumere come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza;
    - ii) valore degli indicatori di cui all'Annesso 2, riferiti agli ultimi esercizi disponibili, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.
  - b) ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, il PRO individua per il



primo periodo regolatorio e per i successivi durante tutta la durata dell'affidamento:

- i) un insieme di indicatori di efficienza ed efficacia (KPI) corrispondenti almeno a quelli di cui all'Annesso 2, volti a misurare l'andamento delle prestazioni nelle diverse aree gestionali;
- ii) i livelli obiettivo degli indicatori di cui al precedente punto sub i), assumendo come indicatore di efficienza operativa il costo operativo efficiente, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1;
- iii) i fattori di contesto di cui al punto 6 che influenzano il raggiungimento dei predetti obiettivi, dettagliando le motivazioni della scelta;
- iv) gli orizzonti temporali di riferimento per il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti;
- v) i KPI sotto il controllo delle leve aziendali dell'IF, tra quelli individuati al punto sub i), sulla base della matrice dei rischi di cui all'Allegato A della delibera ART n. 49/2015, Prospetto 3.

c) le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico nel PEF allegato al CdS sono determinate secondo quanto previsto nella Misura 13 della Delibera ART n. 49/2015 e s.m.i. e nel rispetto dei criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II.

5. Nei casi di affidamenti con gara:

- a) l'EA richiede all'Autorità in tempo utile per la pubblicazione del bando di gara i seguenti parametri pertinenti al CdS vigente, che saranno forniti entro 45 giorni dalla richiesta:
  - i) valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1, da assumere come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza;
  - ii) valore degli indicatori di cui all'Annesso 2, riferiti agli ultimi esercizi disponibili, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

b) ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, l'EA predispone il PEF a base d'asta (PEF simulato), e determina la base d'asta e i criteri di aggiudicazione, assumendo come elementi di riferimento, tra l'altro, il costo operativo efficiente (di cui all'Annesso 1), i valori della gestione del contratto in essere, e i fattori di contesto che influenzano le performance gestionali di cui al successivo punto 6;

c) le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico contenute nel PEF simulato, sono determinate secondo quanto previsto nella Misura 12 della Delibera ART n. 49/2015 e s.m.i. e nel rispetto dei criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II.

6. Prima della stipula del contratto di servizio da affidare direttamente o *in house*, del suo aggiornamento o revisione, ovvero della pubblicazione dei documenti di gara in caso di procedura concorsuale, l'EA trasmette il PRO di cui al punto 4 e il PEF di cui ai punti 4 e 5, tenuto conto del termine utile per consentire all'Autorità di formulare eventuali osservazioni entro 45 giorni dal loro ricevimento.



7. Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e *in house*), ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto, tra l'altro, dei seguenti fattori di contesto, considerando quanto disciplinato nella delibera ART n. 48/2017:

- a) caratteristiche territoriali, socio-economiche e temporali di domanda;
- b) caratteristiche territoriali dell'offerta all'interno di ciascun bacino di mobilità di riferimento per i servizi oggetto di affidamento;
- c) caratteristiche infrastrutturali, con particolare riguardo alla tipologia di alimentazione della rete, alla sua tortuosità e pendenza;
- d) caratteristiche del materiale rotabile esistente, quali l'età e la quota di materiale rinnovato (*revamping*);
- e) caratteristiche del servizio che si intende affidare, quali la velocità commerciale, la lunghezza media della tratta, la quota di treni-km effettuati fuori dai confini regionali, la percentuale di treni in orario di punta, la densità delle stazioni e, per la qualità erogata, sia lo scostamento dall'orario programmato che la regolarità.

*Q.1 Si richiedono osservazioni sui contenuti e le finalità del Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) e se vi siano altri elementi, ipotesi o aspetti che il PRO dovrebbe prendere in considerazione*

Si rileva che il **calcolo degli indicatori** e la definizione dei relativi **obiettivi** dovrebbero essere ulteriormente specificati negli aspetti metodologici. Ciò consentirebbe, da un lato, di chiarire meglio le finalità stesse degli indicatori, e dall'altro di verificare se la metodologia applicata permette di misurare in maniera completa e su una base omogenea la *performance* relativa ai differenti Cds.

Ad esempio:

- l'indicatore di efficienza produttiva, relativo a costi operativi unitari per treno-km, nel documento posto a consultazione viene parametrato sulla base del costo operativo efficiente identificato tramite analisi econometrica. A tal proposito si evidenzia che, nonostante le informazioni disponibili nel documento di consultazione e nei relativi allegati, non è chiaro quali siano la specificazione della funzione di costo e il modello utilizzati per la stima dei costi efficienti, e se venga preso in considerazione un unico risultato o la media di differenti stime. La non disponibilità di tutti gli elementi di base necessari hanno limitato la possibilità di comprendere pienamente la metodologia utilizzata per la stima dei costi efficienti e i relativi risultati.
- Gli indicatori di efficienza relativi ai costi e ai ricavi sono fortemente influenzati da variabili esogene, non direttamente controllabili dalle scelte dell'impresa ferroviaria. Ad esempio, come evidenziato da codesta Autorità nella Figura 11 della Relazione Illustrativa, i costi operativi sono fortemente influenzati dalla velocità commerciale dei treni, che è a sua volta funzione delle caratteristiche del servizio e dell'infrastruttura, come tali non modificabili dall'impresa ferroviaria.

Per quanto riguarda gli **indicatori di produttività** va evidenziato che la struttura produttiva dei contratti di servizio è vincolata da clausole di salvaguardia che consentono solo in maniera limitata di effettuare efficientamenti e, quindi, di ridurre i costi del personale o il numero di addetti operativi.



Per quanto riguarda le **finalità del PRO**, si ritiene opportuno che il documento posto a consultazione chiarisca in modo puntuale la finalità degli obiettivi di efficientamento che l'EA dovrà declinare nel PRO, anche in considerazione di quanto già prescritto dalla precedente delibera ART 49/2015. In particolare, sarebbe opportuno precisare se gli indicatori di cui all'Annesso 2 intendano misurare le performance del gestore o abbiano più propriamente finalità di monitoraggio dell'andamento complessivo del contratto di servizio, in considerazione anche delle scelte dell'EA in fase di pianificazione e delle eventuali iniziative di contesto a supporto delle mobilità collettiva.

Appare, in particolare opportuno chiarire se l'applicazione e il monitoraggio dei KPI comportino delle conseguenze dirette in termini di penali/premi per l'IF nell'ambito dei rapporti contrattuali con l'EA. A tale proposito, si sottolinea che le Misure 12 e 13 della delibera ART n. 49/2015, richiamate nella Misura 2 dello schema di delibera in esame non forniscono indicazioni esaustive sulle modalità applicative di quanto previsto dalla stessa Misura 2 del documento posto in consultazione. Come conseguenza, posto che la quasi totalità degli indicatori proposti dall'Autorità nello schema di atto di regolazione (c.d. KPI) non dipendono esclusivamente dalle leve gestionali dell'impresa ferroviaria, e sono imputabili anche a fattori esogeni, appare opportuno che sia esplicitato che gli indicatori proposti hanno esclusivamente finalità di monitoraggio rispetto ai valori obiettivo stabiliti dagli stessi Enti Affidanti, anche tenuto conto di quanto indicato nella Relazione illustrativa (pagine 7-9).

Ad esempio, relativamente ai KPI di cui all'Annesso 2, gli indicatori "efficienza – ricavi" dipendono dai livelli tariffari, che sono definiti dall'ente affidante e/o dall'incremento della domanda che dipende anche dalla qualità della programmazione del servizio e altri fattori esogeni. Analoghe considerazioni valgono per gli indicatori di "efficacia" (Utilizzo Servizio - pax-km / n. abitanti e Adeguatezza del servizio - posti-km / n. abitanti).

Peraltro, con riferimento ai KPI "efficacia – qualità", si osserva che gli indicatori di Puntualità e Regolarità sono già stati previsti dalla delibera ART n. 16/2018, che stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia (nazionali e regionali) connotati da obblighi di servizio pubblico e le relative sanzioni in capo al gestore.

Infine, con riferimento ai KPI di "efficienza–costi", fermo restando l'indicatore (target) di efficienza operativa complessivo, appare opportuno che, per tutte le tipologie di affidamento previste, sia lasciata all'IF la declinazione dell'efficienza sui diversi processi aziendali. Si propone, quindi, che gli indicatori di "efficienza-costi" siano eliminati dall'Annesso 2.

Con riferimento al valore percentuale relativo al **recupero di efficienza del costo operativo**, si evidenzia che nello schema di atto di regolazione non viene richiamata la Misura 19 della delibera n. 49/2015, che definisce il meccanismo di aggiornamento annuale delle tariffe (price cap) e dei corrispettivi (subsidy cap) rispetto al quale lo schema di atto di regolazione dovrebbe riferirsi.

Più in dettaglio, il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo di cui alla misura 2 dello schema di atto di regolazione parrebbe coincidere con il coefficiente  $X_t$  della formula (2) della misura 19.2 della delibera n. 49/2015, che introduce il recupero di produttività (definito dall'Ente Affidante al tempo  $t$ ). Tuttavia, nel documento di consultazione, non si rinviene alcun rinvio al suddetto meccanismo di determinazione del livello di corrispettivo né è chiarito se il recupero di efficienza debba essere un indicatore semplice o la somma ponderata di più indicatori di efficienza operativa e di efficacia gestionale, come previsto dalla stessa misura 19 della delibera n. 49/2015.



Ove l'obiettivo di efficientamento determinato ai sensi della misura 2 dello schema di atto di regolazione non dovesse applicarsi in coerenza con la misura 19.2 della delibera 49/2015, si ritiene opportuno specificare in ogni caso la dinamica di progressivo efficientamento dei costi operativi nell'arco del periodo regolatorio, anche tenendo conto del recupero dell'inflazione.

*Q.2 Si richiedono osservazioni sulla procedura prevista ai punti 4 e 5 per perseguire l'efficienza negli affidamenti*

Con riferimento a quanto previsto dai **punti 4, lett. a, e 5, lett. a)**, appare opportuno che venga inoltre precisato se il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo sia da intendersi come un **valore di riferimento** per l'EA e, in quanto tale, possa essere oggetto di aggiustamenti, in considerazione di specificità della singola regione, anche tenuto conto che nella Relazione illustrativa il costo efficiente viene individuato come "un obiettivo di efficientamento dal punto di vista dinamico che l'EA può utilizzare" (cfr. definizione di "Finalità" del costo efficiente a pag. 3/58).

Con riguardo alla previsione di cui al **punto 6** della misura in esame, appare opportuno chiarire se le osservazioni che codesta Autorità potrebbe formulare in merito al Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) trasmesso dall'EA abbiano carattere definitivo o possano essere oggetto di una successiva fase di definizione del PRO; ciò anche tenuto conto della circostanza che il PRO da presentare a cura dell'EA deve essere concordato con l'IF (v. Definizioni, lett. j).

A tale proposito, si ritiene che la tempistica per la valutazione della documentazione predisposta dall'EA, fissata da codesta Autorità in 45 giorni, potrebbe dilatare i tempi necessari alla stipula del contratto di servizio da affidare direttamente o in house, ovvero della pubblicazione dei documenti di gara in caso di procedura concorsuale. Peraltro, qualora le osservazioni al PRO abbiano carattere vincolante, l'eventuale valutazione negativa da parte dell'ART comporterebbe un ulteriore passaggio autorizzativo da parte dell'EA, con ripercussioni imprecisate sui tempi necessari alla conclusione del processo. Tale circostanza potrebbe essere ancor più rilevante nel caso in cui l'EA non abbia proceduto per tempo alla definizione del processo di gara o affidamento. In tal senso, a prescindere dalla modalità di affidamento dei servizi, si ritiene opportuno che sia predeterminato un termine per la procedura di cui alla Misura 2, punto 6. Infine, si ritiene debba essere disciplinato anche il caso di vacanza contrattuale una volta conclusi i due anni di contratto in emergenza di cui al Regolamento CE n. 1370/2007, circostanza non contemplata nello schema di delibera posto in consultazione.

Nel documento posto in consultazione sono stati definiti, per ciascun contratto di servizio analizzato, valori percentuali relativi al recupero di efficienza del costo operativo stimato sulla base di una metodologia di carattere econometrico, illustrata in particolare nell'Annesso 1 e nella Relazione Illustrativa. A tal proposito, si evidenzia che i *benchmark* di efficienza individuati da codesta Autorità risentono di alcune criticità legate, da un lato alle scelte metodologiche, dall'altro al processo di raccolta dei dati ed all'implementazione concreta dell'analisi descritta nel documento posto in consultazione.

Per la stima dei costi efficienti è stata utilizzata la tecnica econometrica denominata Stochastic Frontier Analysis (SFA), in linea con l'approccio utilizzato in precedenza per il settore autostradale (cfr. Delibere ART n.70/2015 e n. 119/2017).



L'utilizzo di tale tecnica econometrica risente di numerose criticità identificate dalla letteratura che hanno un effetto, anche significativo, sui risultati finali in termini di parametri di efficienza. Tali criticità sono in particolare relative a:

- base dati utilizzata;
- specificazione della funzione di costo e proprietà degli stimatori utilizzati.

In generale, si evidenzia, che in diversi settori regolamentati, anche a livello europeo, le autorità di regolazione hanno utilizzato, oltre alle analisi econometriche, anche studi di carattere *bottom-up* ingegneristici che identificano in maniera più puntuale le specificità dei costi per le singole osservazioni<sup>1</sup>. Ad esempio il Council of Energy European Regulators ha scritto a tal proposito<sup>2</sup>:

“ [...] utilizzando la SFA, anche se non ci sono errori nel calcolo della frontiera efficiente, è possibile che parte del termine di errore stimato per ognuna delle osservazioni venga interpretato erroneamente come componente stocastica (rumore). Applicando questa tecnica infatti, per motivi che sono legati alla qualità dei dati o alla definizione del modello, è difficile stimare l'effettivo livello di inefficienza attribuibile a ciascuna delle osservazioni?”.

### Criticità della base dati

Per quanto riguarda la raccolta dei dati, il processo è stato avviato nel mese di maggio 2017 (Delibera n. 69/2017) con successiva trasmissione del questionario alle imprese ferroviarie nel mese di luglio 2017 da compilare entro il 30 settembre 2017. Trenitalia ha fornito, fino al mese di giugno 2018, le ulteriori informazioni di dettaglio richieste a valle delle modifiche al dataset identificate da codesta Autorità. Nel complesso, quindi, la raccolta dei dati tecnici ed economici è proseguita per circa un anno, a dimostrazione dell'effettiva complessità della struttura produttiva del settore di riferimento. La Relazione Illustrativa del documento di consultazione da evidenza degli incontri tecnici avvenuti con gli *stakeholder* e delle successive integrazioni alla base dati inizialmente prevista, inclusa la revisione dei ricavi da traffico, del valore dei corrispettivi, degli altri ricavi, della classificazione del materiale rotabile<sup>3</sup>. A valle delle operazioni di verifica e controllo dei dati, lo studio è stato limitato alle analisi dei KPI ed econometriche del costo operativo efficiente relative all'insieme dei contratti di servizio che rappresentano oltre il 90% dei servizi in termini di treni-km, includendo nel campione solamente Trenitalia e Trenord.

A tale proposito, si ritiene che le analisi econometriche effettuate su dati aggregati per macro categorie di costo dei CdS potrebbero risultare distorte, o comunque poco rappresentative delle effettive leve operabili in termini di efficienza. In particolare, si evidenzia che una delle componenti strategiche della struttura dei servizi ferroviari è determinata dalla programmazione degli orari dei treni che, se fatta in maniera efficiente, consente di massimizzare l'utilizzo delle risorse (incluso sia il materiale rotabile che le risorse operative), diminuendo il tempo di pausa tra un servizio e l'altro. Un'analisi più approfondita dei dati potrebbe contemplare il confronto dei risultati ottenuti dalle stime *top-down* econometriche con quelli ottenuti da analisi di tipo *bottom-up*

<sup>1</sup> Nella Relazione Illustrativa, nota 18 pagina 38, ART ha a sua volta evidenziato che (i) la SFA è utilizzata per la stima dell'efficienza in diversi contesti regolatori; (ii) i regolatori (ORR, CAA, OFCOM, OFWAT) hanno utilizzato la SFA a fianco di altre tecniche al fine di controllare la ragionevolezza e robustezza dei risultati.

<sup>2</sup> CEER (2008), International Benchmarking and Regulation of European Gas Transmission Utilities: “ [...] using SFA [...] even if there are no errors in efficiency measurement, some inefficiency may be wrongly regarded as noise. Moreover the technique might for data or model reasons fail to disentangle the measurement error component and the inefficiency may be wrongly regarded as noise.”

<sup>3</sup> La relazione Illustrativa (p. 17) riporta anche che per Trenitalia è stata analizzata la presenza di transazioni interne relativamente ad attività appartenenti al perimetro dei CdS e dei costi comuni, detti overhead.



Nonostante la rappresentatività del **campione individuato**, i dati di Trenitalia e Trenord potrebbero risultare non sufficienti ad individuare la frontiera di costo del settore, che in generale potrebbe essere influenzata anche dalla performance degli altri operatori. Si ritiene opportuno estendere il campione a tutte le IIFF operanti su rete interconnessa alla rete nazionale, in considerazione del peso da queste rappresentato in termini di volumi di produzione e relativi costi.

Infine, i costi comuni di Trenitalia riparametrati per i singoli CdS sulla base di *driver* legati all'output possono condurre a problemi di stima dei modelli econometrici in termini di collinearità e endogeneità delle variabili<sup>4</sup>. A tal proposito per limitare i problemi di stima dei modelli econometrici legati alla correlazione tra le variabili e i test effettuati a valle delle stime al fine di controllare la robustezza dei risultati, si richiede a Codesta Autorità di voler indicare la metodologia adottata.

### Criticità della funzione di costo

Per la stima dei costi operativi efficienti è stata adottata una funzione di costo di tipo Cobb-Douglas i cui parametri sono:

- costi operativi di produzione dati dalla somma del costo del lavoro, del costo del processo di manutenzione ordinaria, nonché degli altri costi operativi, quali costi di trazione, costi di acquisizione di servizi di terzi e altri costi;
- il livello di output misurato in termini di treni-km circolati annui;
- il prezzo degli input produttivi che includono il costo unitario del lavoro parametrato sul numero degli addetti, il prezzo unitario delle manutenzioni calcolato in base alle ore treno annue, ed il prezzo degli altri fattori calcolato in base alle ore treno annue;
- un insieme di variabili di controllo<sup>5</sup>;
- altre variabili di carattere ambientale/geografico come la densità della popolazione e la pendenza e tortuosità della rete.

Sono state individuate 15 differenti specificazioni della funzione di costo che differiscono tra di loro per il numero e la tipologia delle variabili incluse nella stima. Ogni specificazione è stata stimata con due differenti modelli econometrici: la SFA e il *true random effect*<sup>6</sup>.

Da un'analisi della letteratura economica rilevante per la stima dei costi efficienti e specifica del settore ferroviario, emergono i seguenti punti di discontinuità rispetto alle indagini condotte da codesta Autorità:

<sup>4</sup> Alcune variabili di costo riparamtrate sulla base dei treni-km infatti sono fortemente correlate tra di loro e con le variabili di output creando un problema di collinearità ed endogeneità nelle stime.

<sup>5</sup> Tra le variabili di controllo elencate a pagina 35 della Nota Illustrativa ci sono: il numero delle carrozze; la velocità commerciale dei treni; la percentuale di linee elettrificate nell'area servita; i treni-km effettuati fuori regione sui treni-km effettuati totali; l'età media del parco rotabile; la percentuale del materiale rotabile rinnovato; la percentuale dei treni in orari di punta; gli scostamenti da orario complessivi; la regolarità dei treni.

<sup>6</sup> Come evidenziato precedentemente, a causa di problemi di convergenza del modello *true random effect*, l'ART ha stimato con il metodo SFA 15 modelli e con il metodo *true random* solamente 6 su 15.

- molti studi hanno utilizzato oltre alla funzione Cobb-Douglas anche la funzione translog, che non è stata invece considerata da codesta Autorità<sup>7</sup>. La forma e la composizione della funzione di costo non è solitamente nota a priori e le ipotesi relative ad essa vanno testate con attenzione tenendo anche in considerazione il limitato numero di informazioni disponibili e la qualità dei dati<sup>8</sup>;
- nel documento posto a consultazione sono stati evidenziati dei problemi di convergenza delle stime nel caso del modello *true random effect* determinati presumibilmente dall'implementazione del modello in STATA tramite il pacchetto "sfpanel". Tale pacchetto è stato sviluppato da una serie di studiosi dell'Università Tor Vergata e della Banca d'Italia e non è considerato tra i comandi ufficiali di STATA<sup>9</sup>. Un paper di Farsi, Filippini, e Greene (2005), che analizza l'efficienza delle società di trasporto ferroviario regionale in Svizzera, implementa una modalità di stima del modello *true random*, basato su Mundlak (1978), che, data la metodologia, consente di ridurre in maniera significativa i problemi di convergenza<sup>10</sup>. Il paper di Farsi e altri (2005) indica che il *true random effect model* nella versione di Mundlak è una tecnica promettente che può essere utilizzata per la regolazione dei network ferroviari. Nello stesso paper gli autori concludono che "*l'utilizzo meccanico di qualsiasi tecnica econometrica può portare a risultati ingannevoli*". Per tale motivo gli autori riportano che i modelli relativi alle frontiere di costo possono essere utilizzati come uno strumento complementare di controllo nelle analisi di benchmarking e nelle valutazioni in termini di efficienza<sup>11</sup>.

In conclusione, si evidenzia come già indicato precedentemente che, in aggiunta alle informazioni riportate nel documento di consultazione e nei relativi allegati, dovrebbero essere inclusi **alcuni elementi di base** utili a comprendere pienamente la metodologia utilizzata per la stima dei costi efficienti ed i relativi risultati. In particolare, sarebbero utili i seguenti elementi ulteriori:

<sup>7</sup> Si veda ad esempio: (i) Cantos P. Maudos J. (2001). Regulation and efficiency: the case of European railways. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Volume 35, Issue 5, June 2001, pp. 459-472; (ii) Piacenza M. (2006). Regulatory contracts and cost efficiency: stochastic frontier evidence from the Italian Local public transport. Journal of Productivity Analysis. June 2006, Volume 25, Issue 3, pp. 257-277; (iii) Wheat P., Smith A. (2014). Do the usual result of railway returns to scale and density hold in the case of heterogeneity in outputs: a hedonic cost function approach. Journal of Transport Economics and Policy. Volume 49, Number 1, pp. 35-57.

<sup>8</sup> Nella nota 13 della Nota Illustrativa (p.35) ART indica che la forma funzionale scelta Cobb-Douglas è più semplice della forma translog ed evita il problema della multicollinearità all'aumentare delle variabili utilizzate (tipico della specificazione translog). Inoltre, alla nota 2 dell'Annesso 1 dell'Allegato A alla delibera 66/2018, ART evidenzia che "non essendo l'obiettivo d[ella] delibera quello di valutare la dimensione ottimale del servizio" non è stato necessario né opportuno applicare un modello più complesso come quello translogaritmico.

<sup>9</sup> Belotti F., Daidone S., Atella V., Ilardi G. (2013). SFPANEL: Stata module for panel stochastic frontier model estimation. Statistical Software Components S457636, Boston College Department of Economics, revised 03 December 2015. Il comando ufficiale di STATA per stimare le frontiere stocastiche è xtfreier, che è stato utilizzato da ART per il resto delle stime e tuttavia non consente di stimare direttamente il modello *true random*.

<sup>10</sup> Farsi M., Filippini M. Greene W. (2005). Efficiency measurement in network industries: application to the Swiss railway companies. Journal of Regulatory Economics. July 2005, Volume 28, Issue 1, pp. 69-90. Mundlak, Y. (1978). On the pooling of time-series and cross-section data. Econometrica 64(1), pp. 69-85. Si veda anche in proposito Greene W. (2005). Reconsidering heterogeneity in panel data estimators of the stochastic frontier model. Journal of Econometrics, 126(2), pp. 269-203.

<sup>11</sup> Il testo puntuale del paper di Farsi e altri (2005) indica: "[w]hile emphasizing that a mechanical use of any of these models can be misleading, we contend that cost frontier model can be used as a complementary control instrument in benchmarking and evaluation of subsidy requests in the Swiss Regional Railways".



- il dettaglio delle differenti specificazioni utilizzate per la stima della funzione di costo e dei relativi coefficienti in termini di efficienza, precisando, per ognuna di esse, le variabili prese in considerazione ed eventuali differenti normalizzazioni effettuate sulle variabili;
- i risultati in termini di coefficienti di regressione e test associati per ognuna delle 15 specificazioni stimate sia con il metodo SFA che con il metodo *true random effect*;
- evidenze rispetto ai test post-stima effettuati e ai relativi risultati per ognuno dei modelli e specificazioni stimate.

*Q.3 Si chiede se vi siano ulteriori elementi, ipotesi o aspetti che la Misura dovrebbe prendere in considerazione*

Si ritiene opportuno che le metodologie e i criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto regionale di cui allo Schema di delibera tengano conto della scala minima efficiente della produzione.

La stessa Autorità, nella relazione illustrativa della delibera ART n. 48/2017, suggerisce che adeguati incentivi nei contratti di servizio e corrette modalità di calcolo delle compensazioni possono non essere sufficienti a conseguire risparmi di risorse pubbliche o ad attrarre un maggior numero di viaggiatori se il servizio non è disegnato in maniera rispondente alle esigenze di mobilità dei cittadini, se crea inutili sovrapposizioni funzionali o se non consente alle imprese di conseguire economie di scala.

Al fine di delineare un quadro più completo dell'efficienza e del relativo miglioramento potenziale, si ritiene che l'introduzione di **approcci complementari** rispetto a quello proposto dall'Autorità possa consentire di cogliere ulteriori rilevanti elementi qualitativi. In particolare, al fine di migliorare la confrontabilità tra CdS (e quindi la stima dei parametri), si ritiene che nell'ambito della metodologia proposta dall'Autorità debbano essere adeguatamente considerate le seguenti evidenze nell'ambito dei c.d. fattori di contesto di cui alla misura 2.7:

- la dimensione e i volumi dei servizi sono molto diversi tra loro e hanno un impatto notevole sul conseguimento di economie di scala;
- la natura e l'allocatione dei costi sono diversi a seconda della produzione delle matrici di interscambio;
- le caratteristiche esogene dei CdS sono molteplici, con effetti anche molto rilevanti sui costi (ad esempio, il fattore produttivo "costo del lavoro" risente, nella sua distribuzione regionale, di significative eterogeneità in termini di produttività - costo del lavoro totale/numero addetti, età anagrafica, etc.);
- le economie di densità impattano in modo significativo sui costi operativi;
- le peculiarità del bacino servito giocano un ruolo centrale nel determinare le condizioni di costo (caratteristiche, numerosità e distribuzione dell'utenza servita, area rurale vs urbana, ecc.).



### Misura 3

#### Obblighi di rendicontazione nei contratti di servizio

1. L'EA disciplina nel CdS, tenendo conto di quanto disposto nella Misura 17 della delibera n. 49/2015 e s.m.i., le tempistiche e le modalità di trasmissione dei formati di contabilità regolatoria di cui all'Annesso 3 e delle Relazioni di cui ai punti 10 e 11 della Misura 4 da parte dell'IF e le relative penali in caso di non ottemperanza.
2. Ai fini della determinazione delle tempistiche di cui al precedente punto 1, si tiene conto di quanto disposto nel punto 9 della successiva Misura 4.

*Q.1 Si richiedono osservazioni sulla formulazione della Misura*  
Si rinvia a quanto indicato nelle osservazioni alla Misura 4.

## Titolo II – Criteri di Contabilità Regolatoria

### Misura 4

#### Obblighi di Contabilità dei Costi e di Separazione Contabile per l'IF

1. L'IF adotta i formati di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali, schede tecniche e matrici) di cui all'Annesso 3 e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun contratto di servizio di trasporto ferroviario passeggeri onerato da obblighi di servizio pubblico (OSP). Nel caso in cui l'IF sia titolare di più contratti di servizio, i prospetti di contabilità regolatoria devono essere forniti distinguendo tra servizi OSP regionali, OSP nazionali e altre attività.
2. I formati di contabilità regolatoria distinguono, in ogni caso, l'esercizio del trasporto ferroviario regionale di passeggeri con OSP dalle rimanenti attività.
3. Qualora l'IF gestisca i servizi interessati su rete ferroviaria isolata, anche congiuntamente con quelli su rete interconnessa, le componenti economiche e patrimoniali afferenti il contratto di servizio devono essere riportate adeguatamente separate, utilizzando i relativi formati di contabilità regolatoria.
4. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun contratto di servizio potranno risultare:
  - a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal contratto di servizio stesso;
  - b) riferibili a più contratti di servizio, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver.
5. All'allocazione diretta ed esclusiva l'IF provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico contratto di servizio.
6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di contratti di servizio,



l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di driver scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset nell'ambito di uno specifico contratto di servizio. I driver impiegati per la valorizzazione delle transazioni interne di attività (prezzi di trasferimento) devono essere aggiornati ogni anno e sufficientemente articolati in modo da riflettere adeguatamente le effettive caratteristiche delle attività oggetto delle transazioni interne. I driver utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.

7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IF, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi contratti di servizio sulla base di driver pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo relativi ai contratti di servizio in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.

8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun contratto di servizio esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.

9. Ogni anno l'IF compila con modalità telematiche i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente di cui all'Annesso 3, entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, utilizzando i formati resi disponibili on line dall'Autorità.

10. La redazione della Relazione illustrativa, da trasmettere unitamente ai formati compilati di cui all'Annesso 3 nelle modalità sopra viste, completa gli obblighi di contabilità regolatoria.

11. Gli schemi di contabilità regolatoria e la Relazione illustrativa sono altresì corredati da una certificazione, redatta da una società di revisione, indipendente dall'IF affidataria del contratto di servizio, individuata ai sensi del punto 12, attestante la conformità degli stessi ai criteri illustrati nel presente Atto di regolazione. La documentazione di cui al presente punto è trasmessa all'Autorità e all'EA titolare del CdS entro il termine di cui al punto 9.

12. La società di revisione è individuata a cura e spese dell'IF, per una durata massima di tre anni, sulla base di adeguati requisiti di professionalità e di indipendenza anche rispetto alla società di revisione che certifica il bilancio d'esercizio dell'IF.

*Q.1 Si richiedono osservazioni in merito alla Misura 4 in relazione ai diversi punti e Annessi nonché eventuali proposte integrative.*

Si evidenzia che la misura in esame prevede una **rappresentazione dei costi per natura** e non sulla base del conto economico per processi, come avviene attualmente sui sistemi informativi di Trenitalia e, conseguentemente, nell'ambito delle attività di certificazione dei contratti di servizio stipulati da Trenitalia. Attualmente, infatti, i contratti di servizio già sottoscritti utilizzano una struttura di conto economico "per processo" che risulta più idonea a evidenziare i diversi aspetti della produzione del servizio e a valorizzare i trend di efficientamento industriale. A tale proposito, si rileva che i conti per processo, utilizzati nei PEF di ciascun contratto già sottoscritto, consentono di evidenziare le singole componenti di costo connesse al servizio di trasporto ferroviario oggetto



dei contratti. Tale rappresentazione, di tipo industriale, è oggetto di verifica ex post per rilevare eventuali scostamenti rispetto ai valori programmatici inseriti nei PEF. I risultati di tali verifiche sono, successivamente, certificati a valle di apposite analisi da parte di soggetti terzi incaricati. Sulla base delle considerazioni sopra esposte, si ritiene opportuno mantenere la struttura dei conti per processo quale unica modalità di rappresentazione delle informazioni, in quanto essa consente un confronto immediato dei consuntivi con i valori definiti nel PEF; l'introduzione di una modalità aggiuntiva (per natura), infatti, comporterebbe una radicale modifica dell'organizzazione aziendale e dei sistemi informativi utilizzati da Trenitalia, con relativi tempi e costi al momento non quantificabili, oltre ad una duplicazione delle attività di certificazione da parte dei soggetti incaricati, con conseguente aggravio di costi a carico dell'IF.

In conseguenza di quanto sopra indicato, si propone di adottare, in alternativa allo schema di conto economico proposto nel presente atto di consultazione (Tabella 3 dell'Annesso 3), il formato già adottato dall'Autorità nell'ambito della richiesta di informazioni mediante il quale Trenitalia ha già trasmesso il set di dati utilizzato per effettuare le analisi statistiche ed econometriche propedeutiche all'individuazione degli indicatori di efficienza ed efficacia di cui allo schema di delibera.

Si segnala a tal proposito che le risultanze del CER (certificate da revisore contabile) sono trasmesse generalmente agli EA entro 120 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio. Si propone, pertanto, che il termine di 30 giorni per la fornitura a codesta Autorità degli schemi di contabilità regolatoria e di quelli tecnici relativi all'esercizio precedente decorra dalla data di certificazione del CER (conto economico regionale).

## Misura 5

### Obblighi di rilevazione e rendicontazione tecnica per il GI

1. Ogni Gestore di infrastruttura ferroviaria la cui rete è impiegata per la fornitura di servizi ferroviari passeggeri regionali connotati da OSP deve adeguatamente rilevare per ogni contratto di servizio i dati tecnici di cui alla Tabella 9, nell'Annesso 3 e renderli disponibili alla IF e all'EA, secondo quanto previsto nel prospetto informativo della rete ove disponibile o in altro documento redatto a cura del GI, nonché con cadenza annuale all'Autorità, attraverso la compilazione tramite modalità telematiche di format di cui all'Annesso 3 che l'Autorità renderà disponibile ogni anno, tra aprile e maggio, di norma con riguardo all'esercizio precedente, con un termine per la compilazione comunque non inferiore a 30 gg.

2. Ai fini di cui sopra, il GI deve adeguare le proprie procedure per l'acquisizione delle relative informazioni in sede di richiesta di capacità, nonché assicurando adeguata vigilanza in sede di gestione operativa.

*Q.1 Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 5.*

Non si hanno osservazioni

*Q.2 Si richiedono in particolare considerazioni in merito ai dati tecnici inseriti nella Tabella 9 dell'Annesso 3.*

Non si hanno osservazioni