

Allegato A alla delibera n. 139/2019 dell'8 novembre 2019

**Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovienord S.p.A.
Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021
nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022**

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità	4
1.2 Indicazioni	5
1.3 Prescrizioni.....	5
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	6
2.1 Valutazioni dell’Autorità	6
2.2 Indicazioni	7
2.3 Prescrizioni.....	7
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	7
3.1 Valutazioni dell’Autorità	7
3.2 Indicazioni	8
3.3 Prescrizioni.....	8
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	8
4.1 Valutazioni dell’Autorità	8
4.2 Indicazioni	9
4.3 Prescrizioni.....	9
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	9
5.3 Valutazioni dell’Autorità	9
5.4 Indicazioni	9
5.5 Prescrizioni.....	9
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	10
6.1 Valutazioni dell’Autorità	10
6.2 Indicazioni	10
6.3 Prescrizioni riferite al PIR 2021	10
6.4 Prescrizioni riferite alle attività propedeutiche alla predisposizione del PIR 2022	11
ANNESSO SCHEMA DI CONTABILITÀ REGOLATORIA	13

Premessa

Con nota del 2 ottobre 2019, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 11661/2019, **Ferrovienord S.p.A. (di seguito: FN)**, ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 (di seguito: PIR 2021), comunicando che la consultazione effettuata dal gestore dell'infrastruttura sulla prima bozza del documento si è conclusa senza che siano state formulate osservazioni da parte degli *stakeholders*.

Con il presente documento l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell'articolo 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di detta versione del PIR 2021.

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell'ordine, per ogni tematica presa in esame:

1. le valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2021 inviata dal GI il 2 ottobre u.s. (prot. 11661/2019);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al GI.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato "**PIR 2021 (Edizione dicembre 2019)**" e dovrà essere pubblicato entro il 7 dicembre 2019, data di entrata in vigore dell'orario di servizio 2019-2020.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
ANSFISA:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;
AQ:	Accordo Quadro;
CdS:	Contratto di Servizio
DD:	Decisione Delegata;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMR:	Persone a Mobilità Ridotta;
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel testo dell'introduzione, paragrafo 1.1, sono indicate le diverse linee ferroviarie isolate, quelle interconnesse all'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale, nonché la linea "Malnate Olona – Confine Italo/Svizzero" per la quale il GI ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) l'inclusione nell'allegato A del decreto MIT del 05.08.2016 e nell'elenco delle ferrovie turistiche di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128.

Si ritiene necessario che il GI evidenzi che i contenuti del PIR sono riferiti esclusivamente alle linee regionali interconnesse rientranti nell'elenco di cui all'indicato d.m. Si ritiene, inoltre, opportuno specificare che la rete ferroviaria "Ramo Iseo" è isolata dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario nazionale.

Per quanto riguarda le fonti, risulta:

- opportuno inserire il riferimento al d.l. 50/2017, convertito con legge del 21 giugno 2017, n. 96 ed il d.m. del 16 aprile 2018, recante *"Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale"*;
- opportuno inserire il riferimento a: i) direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, ii) direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, iii) al regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, iv) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- per quanto riguarda le delibere dell'Autorità, opportuno inserire i riferimenti alla delibera dell'Autorità n. 96/2015, relativa a *"Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria"*, alla delibera n. 106/2018 relativa a *"Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"*, nonché alla delibera n. 130/2019 relativa a *"Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"*.

Si ritiene, infine, opportuno suggerire al GI di limitare al minimo il richiamo a disposizioni di valenza strettamente tecnica, verificandone, comunque, con attenzione l'attuale vigenza, nonché il richiamo a delibere dell'Autorità esplicitamente riferite ai PIR della infrastruttura ferroviaria nazionale.

Per quanto riguarda il paragrafo 1.4.1 "Ricorso all'organismo di regolazione", si ritiene necessario che venga riportato come unico indirizzo PEC dell'Autorità a cui inoltrare le eventuali richieste/segnalazioni, il seguente: **pec@pec.autorita-trasporti.it**.

Per quanto attiene ai periodi di validità indicati all'inizio del paragrafo 1.6, si ritiene opportuno che il GI verifichi le date indicate, ricordando che l'orario di servizio annuale entra in esercizio il secondo sabato del mese di dicembre e che le regole contenute nel PIR per disciplinare il processo ordinario di allocazione annuale della capacità e i rapporti contrattuali fra GI e IF/richiedenti sono da considerarsi applicabili a partire da nove mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio a cui il PIR si riferisce.

Per quanto attiene alle definizioni dei termini di cui al paragrafo 1.9, si ritiene necessario che le medesime siano allineate a quelle contenute nel d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, con particolare riferimento a quelle relative al "titolo autorizzatorio" ed alla "licenza", e coerenti con quelle derivanti dalle disposizioni del d.lgs. 50/2019 (la cui data di emanazione è riportata errata a pag.10 della bozza di PIR di cui trattasi).

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di specificare nel paragrafo 1.1 che la rete ferroviaria “Ramo Iseo” è isolata dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario nazionale.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di inserire nell’elenco delle fonti nazionali il riferimento al d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e al d.m. del 16 aprile 2018, recante *“Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”*.
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di inserire nell’elenco delle fonti comunitarie i riferimenti: i) alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione Europea, ii) alla direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie, iii) al Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004, iv) al Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/1795 che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.
- 1.2.4 Si dà indicazione al GI di inserire i riferimenti alla delibera dell’Autorità n. 96/2015, relativa a *“Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”*, alla delibera dell’Autorità n. 106/2018, recante *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”*, e alla delibera dell’Autorità n. 130/2019, recante *“Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*.
- 1.2.5 Si dà indicazione al GI di limitare al minimo il richiamo a disposizioni di valenza strettamente tecnica, verificandone comunque l’attuale vigenza, nonché il richiamo alle delibere dell’Autorità esplicitamente riferite ai PIR della infrastruttura ferroviaria nazionale.
- 1.2.6 Si dà indicazione al GI di riorganizzare l’elenco delle fonti, nel paragrafo 1.3 “Quadro giuridico”, raggruppando, nell’ordine: fonti comunitarie, fonti nazionali e delibere regolatorie, possibilmente ordinate in ordine cronologico.
- 1.2.7 Si dà indicazione al GI di verificare le date di decorrenza dei periodi di validità del PIR, indicate nel paragrafo 1.6.1.

1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di evidenziare, nel paragrafo 1.1, che i contenuti riportati nel PIR si riferiscono esclusivamente alle linee interconnesse con la rete nazionale individuate dall’allegato A del decreto MIT del 05.08.2016.
- 1.3.2 Si prescrive al GI che, al paragrafo 1.4.1, venga riportato come unico indirizzo PEC dell’Autorità, a cui inoltrare le eventuali richieste/segnalazioni, il seguente: pec@pec.autorita-trasporti.it.
- 1.3.3 Si prescrive al GI di eliminare, nel paragrafo 1.9 “Glossario dei termini”, la definizione “licenza nazionale” e di aggiornare quelle relative alla “licenza” e al “titolo autorizzatorio” secondo quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018.

2. Condizioni di accesso all'infrastruttura – Capitolo 2 del PIR

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Relativamente alle necessarie certificazioni che devono conseguire le IF per accedere all'infrastruttura al fine di eseguire il servizio di trasporto ferroviario, è opportuno che il GI adegui i contenuti dei pertinenti paragrafi (paragrafo 2.2.4 "Certificato di sicurezza unico", paragrafo 2.8 "Processo di accettazione del materiale rotabile") aggiornandoli in conformità alle previsioni di cui al d.lgs. 57/2019 e al d.lgs. 50/2019, di recepimento, rispettivamente, delle direttive (UE) 2016/797 (interoperabilità) e 2016/798 (sicurezza), del c.d. "Quarto pacchetto ferroviario". Si ritiene opportuno modificare, nel paragrafo 2.7 "Trasporti merci pericolose", il riferimento al "certificato di sicurezza" utilizzando il termine aggiornato "certificato di sicurezza unico".

Si ritiene necessario che sia richiamato, nel paragrafo 2.3.1.1 "Contenuti e durata", l'obbligo, relativo al rinnovo di Accordo Quadro, di cui all'articolo 23, comma 8, del d.lgs. 112/2015, secondo cui: *"Un accordo quadro, sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010, per un periodo iniziale di cinque anni, è rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolazione autorizzare il rinnovo di tale accordo"*.

Si rende necessario allegare al PIR uno schema di Accordo Quadro tra GI e richiedenti capacità, specificando, nel caso di AQ per servizi di trasporto regionale OSP, i vari elementi caratteristici già disponibili nello schema di AQ per i servizi di trasporto pubblico locale pubblicato nel PIR di RFI. In analogia a quanto previsto dal PIR di RFI, lo schema di AQ deve richiamare tra i dati resi disponibili dal GI quelli inerenti alla rendicontazione dei pedaggi, del Performance Regime e di ogni altra penalità comminata. Tali dati devono essere resi accessibili anche al titolare di AQ nel caso in cui si tratti di soggetti non IF.

Si ritiene necessario che, al paragrafo 2.3.1.3 "Variazioni di capacità", venga specificato che gli atti modificativi non possono prevedere estensioni della durata temporale dell'AQ.

Con riferimento agli obblighi informativi a carico del GI verso l'utenza, si ritiene necessario che nel paragrafo 2.4.2 "Obblighi di Ferrovienord" venga specificato che le misure previste devono intendersi come conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 nonché alla delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Nell'ambito del capitolo 2.5 "Regole di Esercizio" è necessario che il GI introduca, in apposita sezione, la definizione dell'indicatore di puntualità a 5', "%OS₍₀₋₅₎", come introdotto dalla Misura 7 dall'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, la valorizzazione del livello obiettivo prefissato dal GI per l'orario di esercizio a cui il PIR si riferisce e quello a consuntivo relativo all'ultimo orario di esercizio concluso.

2.2 Indicazioni

- 2.2.1 Si dà indicazione al GI di aggiornare, nel paragrafo 2.2.4, il riferimento dell'organismo istituzionale titolato al rilascio del Certificato di Sicurezza Unico aggiungendo il riferimento dell'Agenzia ferroviaria Europea (EUAR - European Union Agency For Railway, sito web: era.europa.eu).
- 2.2.2 Si dà indicazione al GI di riportare, nel paragrafo 2.7, la dizione corretta: "Certificato di Sicurezza Unico".
- 2.2.3 Si dà indicazione al GI di aggiornare il paragrafo 2.8 alle previsioni di cui ai d.lgs. 57/2019 e 50/2019, di recepimento, rispettivamente, delle direttive (UE) 2016/797 e 2016/798 del c.d. "Quarto pacchetto ferroviario".

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.2.2.1, che il rinnovo di un AQ sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010 deve essere autorizzato dall'Autorità.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di introdurre, in apposito allegato, uno schema di AQ:
- comprensivo di clausole di salvaguardia che facciano salvo il diritto di accesso, in termini di utilizzo di capacità, all'infrastruttura ferroviaria da parte di eventuali nuovi soggetti richiedenti;
 - comprensivo di opportuni KPI anche relativi alla velocità commerciale media garantita per l'utilizzo della capacità assegnata;
 - contenente il seguente periodo: "Ferrovienord dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che verrà stipulato dall'IF designata, nonché alle rendicontazioni dei pedaggi del Performance Regime ed alla valorizzazione economica delle ulteriori penali comminate ai sensi di quanto stabilito nel PIR, siano rese accessibili direttamente sia da parte delle IF che dal titolare dell'Accordo Quadro (non-IF)".
- 2.3.3 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.3.1.3, che gli atti modificativi per variazioni di capacità non possono prevedere estensioni della durata temporale dell'AQ.
- 2.3.4 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.4.2, che gli obblighi informativi verso l'utenza, a carico del GI, devono intendersi comunque conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.
- 2.3.5 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.5.2, apposita sezione riportante la definizione dell'indicatore di puntualità a 5', "%OS₍₀₋₅₎", come introdotto dalla Misura 7 dell'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, la valorizzazione del livello obiettivo prefissato dal GI per l'orario di esercizio a cui il PIR si riferisce e quello a consuntivo relativo all'ultimo orario di servizio concluso.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rileva che in diversi paragrafi vengono introdotti riferimenti non corretti a tabelle ed allegati. Per tale ragione si ritiene necessario introdurre le necessarie modifiche al PIR e verificare la completa pubblicazione degli allegati citati.

Con riferimento al paragrafo 3.7.9 "Accessibilità per persone a mobilità ridotta", si ritiene necessario rendere pubblico, come allegato al PIR, il documento denominato "Prefazione orario di servizio".

Si rileva infine la necessità che il GI introduca dei maggiori dettagli (numero delle tracce programmate per tipologia di servizio, grado di impegno della capacità disponibile, etc.) nel paragrafo 3.10.1 "Sezioni di infrastruttura dichiarata a capacità limitata", oltre a definire puntualmente la definizione di capacità limitata, evidenziandone il rapporto di correlazione con quella di infrastruttura saturata di cui all'articolo 3, lettera dd) del d.lgs. 112/2015.

Si precisa che tali informazioni, da rendersi disponibili come utile riferimento all'atto della richiesta di capacità per l'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, dovranno essere riferite alla situazione relativa all'orario di servizio in corso.

3.2 Indicazioni

- 3.2.1** Si dà indicazione al GI di sostituire, nel paragrafo 3.3 “Stazioni/Località di collegamento con reti esterne”, il termine “allacciamenti” con il termine “interconnessione”. Si rende, di conseguenza, necessario modificare il titolo della relativa tabella.
- 3.2.2** Si dà indicazione al GI di inserire i corretti riferimenti alle tabelle e allegati menzionati nei paragrafi 3.5.3.2, 3.5.3.4, 3.6.3, indicando che sono contenute nell'Allegato 1 - Caratteristiche linee ed Impianti.

3.3 Prescrizioni

- 3.3.1** Si prescrive al GI di pubblicare, come allegato al PIR, il documento denominato “Prefazione orario di servizio”, richiamato al paragrafo 3.7.9.
- 3.3.2** Si prescrive al GI di riportare, nel paragrafo 3.10.1:
- la definizione di infrastruttura a capacità limitata in uso presso il GI;
 - per le tratte evidenziate (“Binario Pari tratta Milano Cadorna-Milano Bovisa della Linea diretta” e “Binari Pari e Dispari tratta Bovisa-Saronno della Linea Diretta”), la capacità massima delle linee, il numero di tracce programmate per l'orario di servizio in corso, suddivise per segmento di mercato ed il conseguente grado di utilizzo della capacità disponibile.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Per quanto riferibile ai contenuti del paragrafo 4.4.1.1 “Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro”, si ritiene necessario prevedere l'esplicitazione delle disposizioni derivanti dal d.lgs. 112/2015, nonché estendere le misure regolatorie emanate, in materia, dall'Autorità con riferimento all'infrastruttura ferroviaria nazionale, e in particolare quelle di cui alle delibere n. 70/2014 e n. 76/2014, prevedendo:

- a) l'introduzione di una soglia di capacità complessiva assegnabile con l'insieme degli Accordi Quadro, pari all'85% della capacità complessivamente disponibile, per giorno e per fascia oraria;
- b) la possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- c) la possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi Quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti.

In relazione alle richieste di tracce orarie per l'esercizio successivo, in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, è necessario, al fine di valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, introdurre nel PIR l'obbligo, per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri, di informare il GI e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Il suddetto obbligo è da ritenersi valido per i nuovi servizi espletati a partire dall'orario di servizio dicembre 2020 – dicembre 2021. Tali obblighi sono conformi al Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795.

4.2 Indicazioni

4.2.1 Si ritiene opportuno che il GI riporti, nel paragrafo 4.2 “Descrizione del processo”, il riferimento corretto dell’articolo citato del d.lgs. 112/2015, ovvero sia l’articolo 3, comma 1, lett. cc).

4.2.2

4.3 Prescrizioni

4.3.1 Si prescrive al GI che nel paragrafo 4.4.1.1 vengano esplicitate le seguenti condizioni:

- a) possibilità di allocare con gli Accordi Quadro capacità non superiore all’85% di quella complessivamente disponibile, per giorno e fascia oraria;
- b) possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- c) possibilità di prenotare, per l’esercizio dei servizi di trasporto regionale, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi Quadro, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.

4.3.2 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 4.3, “Tempistiche per le richieste di tracce e servizi”, l’obbligo, per il richiedente capacità di infrastruttura per l’effettuazione di un nuovo servizio di trasporto passeggeri, di informare il GI e l’Autorità riguardo a tale nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.3 Valutazioni dell’Autorità

In relazione agli impianti di servizio ed ai servizi in essi forniti, il GI deve attenersi a quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell’Autorità n. 130/2019, adeguando conseguentemente i contenuti del PIR.

Con riferimento agli obblighi di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché della delibera dell’Autorità n. 106/2018, si ritiene necessario integrare i contenuti del capitolo con il riferimento ai servizi di assistenza alle PMR, con particolare riguardo (almeno): alla loro descrizione, all’esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, ai diritti e obblighi del GI e dell’IF, comprese le azioni di responsabilità dell’IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati.

Si segnala, con riferimento al paragrafo 5.1.7 “Servizi obbligatori”, che il GI fa riferimento alla messa a disposizione di impianti di manutenzione rotabili, la cui descrizione non risulta riportata né in allegato 1 del PIR né al capitolo 5.

5.4 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.5 Prescrizioni

5.5.1 Si prescrive che il GI integri il PIR con un elenco degli eventuali impianti connessi alla rete e gestiti da altro soggetto, provvedendo ad una illustrazione delle caratteristiche, dei servizi in essi forniti e delle relative condizioni economiche per l’accesso.

5.5.2 Si prescrive al GI di integrare il capitolo 5 con il riferimento ai servizi di assistenza alle PMR, in particolare riguardo (almeno): alla loro descrizione, all’esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, ai diritti e obblighi del GI e dell’IF, comprese le azioni di

responsabilità dell'IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati.

- 5.5.3 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.1.7 "Servizi obbligatori. Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica" con la descrizione dei centri di manutenzione e di ogni altra infrastruttura tecnica gestiti dallo stesso GI.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

Al fine di rispettare i principi stabiliti dal d.lgs. 112/2015 in materia di canoni e tariffe, con particolare riferimento alla correlazione dei detti canoni e tariffe ai costi, traguardando la prima scadenza utile per l'esposizione di tali valori economici coincidente con la data della pubblicazione della prima bozza del PIR 2022 (30 giugno 2020), si ritiene utile emanare prescrizioni conformi ai principi e criteri in materia di canoni e tariffe già fissati dall'Autorità con la delibera n. 96/2015.

Resta fermo che il GI, nel rispetto della propria autonomia decisionale dovrà recepire tali prescrizioni ai fini della formulazione di una proposta tariffaria da effettuarsi, fermo restando l'obiettivo di garantire l'equilibrio finanziario del GI stesso, applicando le prescrizioni secondo criteri di ragionevolezza e compatibilità in relazione alle caratteristiche specifiche della rete interessata dei servizi di trasporto ferroviario sulla stessa effettuati.

Resta altresì fermo che in tale adattamento il GI dovrà tenere conto di quanto stabilito all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 112/2015, secondo il quale *"Il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario"* e che in generale si dovrà prevedere l'imposizione del relativo livello di canone anche ai servizi di trasporto ferroviario effettuati nell'ambito del sistema di TPL regionale.

Con riferimento al paragrafo 6.4 "Performance Regime" si ritiene necessario che lo stesso venga integrato prevedendo che il sistema di monitoraggio della circolazione treni deve consentire anche la quantificazione della regolarità e puntualità ai sensi della delibera dell'Autorità n. 16/2018. L'accesso a tale sistema dovrà essere garantito non solo alle IF ma anche agli enti affidanti titolari di Contratto di Servizio (di seguito CdS). Inoltre, le informazioni presentate sul sistema informatico dovranno consentire la differenziazione tra i dati inerenti ai servizi oggetto e non oggetto di CdS.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

Performance Regime

- 6.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 6.5 prevedendo che il sistema di monitoraggio della circolazione consenta anche:
- la quantificazione degli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi della delibera dell'Autorità n. 16/2018;
 - la quantificazione dei KPI e delle penali divise per servizi oggetto e non oggetto di CdS;
 - l'accesso ai sistemi informatici di monitoraggio della circolazione anche agli enti affidanti titolari di CdS.

6.4 Prescrizioni riferite alle attività propedeutiche alla predisposizione del PIR 2022*Obblighi di separazione contabile e contabilità regolatoria*

6.4.1 Si prescrive al GI, al fine di garantire la separazione contabile delle attività afferenti alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, di distinguere in particolare le seguenti attività:

- a) **PMDA - Pacchetto Minimo di Accesso¹ (nel suo complesso);**
- b) **servizi alle imprese ferroviarie Extra-PMDA² (partitamente per ciascun servizio offerto);**
- c) **altre attività commerciali, che concorrono alla valutazione delle eccedenze E_{ec} di cui alla Misura n. 6 approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i.;**
- d) **altre attività non pertinenti.**

6.4.2 Al fine della separazione contabile e della redazione della conseguente contabilità regolatoria, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità, si prescrive al GI di adottare i criteri di cui al Titolo IV delle Misure approvate con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i.

6.4.3 Si prescrive al GI di predisporre annualmente lo schema di contabilità regolatoria sulla base del *fac-simile* specificato nell'Annesso alle presenti disposizioni, e di trasmetterlo all'Autorità, con il documento di "*Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria*" contenente gli aspetti di cui alle Misure 49 e 55 approvate con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i.:

- a) **in riferimento all'esercizio 2018, entro il termine previsto per la trasmissione della proposta tariffaria;**
- b) **in riferimento ai successivi esercizi, entro 30 giorni dalla data di approvazione del proprio bilancio di esercizio.**

Criteri di costing

6.4.4 Nella determinazione dei costi correlati ai canoni per il Pacchetto Minimo di Accesso, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità, si prescrive al GI di attenersi ai principi ed ai criteri di cui alle Misure da 6 a 20 approvate con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., fatto salvo quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.

6.4.5 Nella determinazione dei costi correlati ai corrispettivi per i servizi alle imprese ferroviarie diversi dal Pacchetto minimo di accesso, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità, il gestore si attiene ai principi ed ai criteri di cui alle Misure da 43 a 46 approvate con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., fatto salvo quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.

6.4.6 Nella determinazione dei canoni e dei corrispettivi:

- a) **il tasso di efficientamento annuo – di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i. – è fissato pari a 0;**
- b) **le quote di ammortamento – di cui alla Misura n. 17 approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i. – sono determinate dal gestore in base ad aliquote economico-tecniche, stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile degli asset e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.**

Criteri di pricing

6.4.7 Nella modulazione tariffaria dei canoni per il Pacchetto minimo di accesso, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità, si prescrive al GI di

¹ Il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) prevede la fornitura dei servizi di cui all'art. 13, comma 1 del d.lgs. 112/2015.

² Ovvero dei servizi di cui all'art. 13, commi 2, 9, 11 del d.lgs. 112/2015.

attenersi ai principi ed ai criteri di cui alle Misure da 21 a 34 approvate con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., fermo che:

- a) non sono prese in considerazione le componenti di costo di cui alle lettere c) e d) del secondo comma della Misura n. 21 approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., e conseguentemente (i) le macrocomponenti C1, C2, C3, C4 e D di cui alla Misura n. 22 e (ii) i criteri di calcolo di cui alla Misura n. 30, approvate con la medesima delibera;
- b) ai fini della riclassificazione della rete ferroviaria di cui alla Misura n. 25 approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., l'intera infrastruttura ricade nella classe n. 4;
- c) non si applicano: (i) le disposizioni sui modelli di simulazione di cui alla Misura n. 32 approvata con la delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., nonché (ii) le disposizioni sul *profit sharing* di cui alla Misura n. 33 approvata con la medesima delibera.

6.4.8 Nella modulazione tariffaria dei corrispettivi per i servizi alle imprese ferroviarie diversi dal Pacchetto minimo di accesso, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità, si prescrive al GI di attenersi ai principi ed ai criteri di cui alle Misure 47 e 48 approvate con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., assumendo a tal fine che gli impianti o servizi del gestore appartengano alla TIPOLOGIA A, così come definita alla Misura n. 38 approvata con la medesima delibera.

Documentazione

6.4.9 Con riferimento alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, entro il termine previsto per la trasmissione della proposta tariffaria si prescrive al GI di trasmettere inoltre all'Autorità, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità:

- a) la documentazione prevista dalla Misura n. 4 approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., in riferimento al canone per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria, identificando a tal fine come anno base (T_{-1}) il 2018 ed anni ponte ($T_0 - T_0'$) il 2019 e il 2020;
- b) la documentazione prevista dalla Misura n. 41, ultimo comma, approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., in riferimento ai corrispettivi per gli eventuali servizi alle imprese ferroviarie, diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria;
- c) lo schema di contabilità regolatoria di cui al punto 6.4.3, lettera a).

ANNESSO SCHEMA DI CONTABILITÀ REGOLATORIA

Rif. C.C.	codice	Componente economico-patrimoniale	formula di calcolo	PVIDA	Servizio 1	...	Servizio n	Altre attività commerciali	Altre attività non pertinenti
-----------	--------	-----------------------------------	--------------------	-------	------------	-----	------------	----------------------------	-------------------------------

Prospetto di conto economico

1	Pedaggio o corrispettivo per servizio								
2	Corrispettivo da Contratto di Programma o di Servizio								
3	Altri ricavi correlati all'infrastruttura								
A1	4 Totale ricavi delle prestazioni		1+2+3						
A4	5 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni								
6	Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private								
7	Ricavi diversi								
A5	8 Totale altri ricavi e proventi		6+7						
A	9 Totale valore della produzione		4+5+8						
B9	10 Costo del personale (*)								
B6	11 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (*)								
B7	12 Costi per servizi (*)								
B8	13 Costi per godimento beni di terzi (*)								
B14	14 Altri costi operativi								
B11	15 Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci								
B12+B13	16 Accantonamenti								
17	Rettifiche di costo per utilizzo di fondi di accantonamento								
B	18 Totale costi operativi		10+11+12+13+14+15+16+17						
19	Risultato operativo lordo (EBITDA)		9-18						
B10ab	20 Ammortamenti								
B10cd	21 Svalutazioni e perdite (riprese) di valore								
22	Risultato operativo netto (EBIT) al lordo della remunerazione del capitale investito		19-(20+21)						

(*) al lordo delle eventuali rettifiche per utilizzo di fondi di accantonamento

Prospetto di stato patrimoniale

B-I	23 Immobilizzazioni immateriali								
24	Terreni/Fabbricati								
25	Impianti/macchinari								
26	Attrezzature industriali e commerciali								
27	Altri beni								
28	Immobilizzazioni in corso e acconti								
B-II	29 Totale Immobilizzazioni materiali		24+25+26+27+28						
B-III	30 Immobilizzazioni finanziarie								
B	31 Totale immobilizzazioni		23+29+30						
C-I	32 Rimanenze								
33	Crediti vs clienti								
34	Crediti vs imprese controllate e collegate								
35	Crediti tributari								
36	Crediti vs altri								
C-II	37 Totale crediti		33+34+35+36						
C-III	38 Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni								
C-IV	39 Disponibilità liquide								
C	40 Totale attivo circolante		32+37+38+39						
D	41 Ratei e risconti attivi								
42	TOTALE ATTIVITÀ		31+40+41						
A	43 Patrimonio netto								
B	44 Fondi per rischi e oneri								
C	45 TFR e altri benefici ai dipendenti								
46	Debiti vs fornitori								
47	Debiti vs banche								
48	Debiti vs altri finanziatori								
49	Debiti vs imprese controllate e collegate								
50	Debiti tributari e vs istituti di previdenza								
51	Altri debiti								
D	52 Totale debiti		46+47+48+49+50+51						
E	53 Ratei e risconti passivi								
54	TOTALE PASSIVITÀ		43+44+45+52+53						

Composizione del capitale investito netto regolatorio

55	Immobilizzazioni nette		31-28						
56	Lavorazioni in corso		28						
57	Capitale circolante netto		40-52						
58	Poste rettificative		44+45						
59	Eventuale valore residuo delle immobilizzazioni al termine della concessione		da stimare						
60	CAPITALE INVESTITO NETTO		55+56+57-58-59						

Remunerazione del capitale investito netto regolatorio

61	WACC utilizzato ai fini della remunerazione del capitale investito								
62	Remunerazione del capitale investito		60*61						
63	Differenza fra EBIT e Remunerazione del capitale investito		22-62						