

Allegato A alla delibera n. 140/2019 dell'8 novembre 2019

**Prospetto informativo della rete 2021 Linee suburbane: Canello-Benevento,
Santa Maria C.V.-Piedimonte Matese presentato da Ente Autonomo Volturno s.r.l.
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	4
1.3 Prescrizioni.....	5
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Valutazioni dell’Autorità	5
2.2 Indicazioni	6
2.3 Prescrizioni.....	6
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	8
3.1 Valutazioni dell’Autorità	8
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	8
4.3 Prescrizioni.....	9
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	9
5.1 Valutazioni dell’Autorità	9
5.2 Indicazioni	9
5.3 Prescrizioni.....	10
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	10
6.1 Valutazioni dell’Autorità	10
6.2 Indicazioni	10
6.3 Prescrizioni riferite al PIR 2021	11
6.4 Prescrizioni riferite alle attività propedeutiche alla predisposizione del PIR 2022	11
ANNESSO SCHEMA DI CONTABILITÀ REGOLATORIA	13

Premessa

Con nota del 1° ottobre 2019, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 11591/2018, l'Ente Autonomo Volturno S.r.l. (di seguito: EAV), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 - Linee suburbane: Cancellone-Benevento, Santa Maria C.V.-Piedimonte Matese (di seguito: PIR 2021), comunicando che ad esito della consultazione effettuata sulla prima bozza del documento non sono 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, ove necessario, si riportano, nell'ordine:

1. le valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2021 inviata dal gestore dell'infrastruttura il 1° ottobre (prot. 11591/2019);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell'infrastruttura.

Si precisa che il documento finale, dovrà essere denominato "**PIR 2021. Linee suburbane: Cancellone-Benevento, Santa Maria C.V.-Piedimonte Matese (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.;
TPL:	Trasporto Pubblico Locale.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota prot. 10534/2018 del 6 dicembre 2018, l'Autorità aveva comunicato a EAV GI l'opportunità di effettuare l'inserimento, tra le fonti giuridiche comunitarie, i) della Decisione Delegata (UE) 2017/2075, rilevante in materia di tempistiche per la pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali, ii) del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 in materia di obblighi informativi per gli impianti di servizio.

Si rende altresì necessario richiamare il 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 fonti, risulta:

- opportuno introdurre il riferimento al d.lgs. del 23 novembre 2018, n. 139, che modifica il d.lgs. 112/2015, 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”*;
- opportuno eliminare, ovunque ricorra nel testo del PIR, il riferimento al d.lgs. 162/2007, non più vigente, sostituendolo con il riferimento al d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50, recante *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”*;
- per quanto attiene alle norme di rango comunitario, opportuno inserire i riferimenti: i) alla Decisione Delegata (UE) 2017/2075, che sostituisce l'allegato VII alla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, ii) al Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, iii) alla direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, iv) alla direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, v) al regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, nonché vi) 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;
- opportuno l'inserimento dei 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. 16/2018, relativa a *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento”*, nonché alle delibere dell'Autorità n. 106/2018, relativa alle *“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 n. 130/2019 relativa alle *“Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*;

In generale, si ritiene opportuno, per le fonti nazionali, che vengano richiamate prima le fonti normative e a seguire le delibere dell'Autorità.

Per quanto attiene le definizioni di cui a paragrafo 1.9, si ritiene opportuno che le medesime siano allineate a quelle contenute nel d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018 e nel d.lgs. 50/2019, con particolare riferimento a quella relativa al *“titolo autorizzatorio ed al “certificato di sicurezza”, ora “certificato di sicurezza unico”*.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 **Si dà indicazione al GI di introdurre il riferimento al d.lgs. del 23 novembre 2018, n. 139 che modifica il d.lgs. 112/2015.**
- 1.2.1 **Si dà indicazione al GI di inserire 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”* Si dà indicazione al GI di sostituire, nell'elenco delle norme**

nazionali, il riferimento al d.lgs. 162/2007, non più vigente, con il riferimento al d.lgs. 50/2019, recante *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”*.

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di inserire nell'elenco delle fonti comunitarie i riferimenti: i) alla Decisione Delegata (UE) 2017/2075, che sostituisce l'allegato VII alla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, ii) al Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, iii) alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, iv) alla direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie, v) 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, e vi) 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.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di inserire il riferimento 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. 16/2018 *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento”*, 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”*.

1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di modificare, al paragrafo 1.9, la definizione di *“titolo autorizzatorio”* secondo quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, e di sostituire *“certificato di sicurezza”* con *“certificato di sicurezza unico”*.
- 1.3.2 Si prescrive al GI di eliminare, nel paragrafo 1.9 *“Definizioni”*, la definizione *“licenza per lo svolgimento di servizi passeggeri in ambito nazionale”* e di aggiornare quelle relative alla licenza, al titolo autorizzatorio e al certificato di sicurezza (modificandone la denominazione in *“certificato di sicurezza unico”*, 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

Per quanto riferibile ai contenuti del paragrafo 2.3.1 *“Accordo Quadro”*, si ritiene necessario sostituire l'erroneo riferimento al paragrafo 4.4.1 con il riferimento al paragrafo 4.5.1, allinearsi alle disposizioni di cui al d.lgs. 112/2015, nonché estendere le misure regolatorie emanate 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) il richiamo all'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”*;
- 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.

Si ritiene necessario prevedere che, almeno nel caso di AQ per servizi OSP, tra gli elementi caratteristici sia introdotta, in analogia a quanto previsto nel PIR di RFI, la velocità commerciale media come indice di qualità delle performance del GI, il cui conseguimento costituisce impegno per il GI medesimo.

L'Autorità ritiene inoltre necessario che l'articolo 6 dello schema di Accordo Quadro - Appendice 1 sia integrato richiamando tra i dati disponibili quelli inerenti alla rendicontazione dei pedaggi, del Performance Regime e 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.

Al paragrafo 2.4.2 "Obblighi del GI EAV", 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.

Al paragrafo 2.4.5 "Gestione della circolazione perturbata", si ritiene necessario introdurre la specificazione ulteriore che gli obblighi del GI relativi all'effettuazione degli annunci all'utenza devono intendersi comunque conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007, nonché a quanto previsto dalla delibera dell'Autorità n. 106/2018 (Misure 3 e 4).

Nelle regole di esercizio di cui al paragrafo 2.5 si fa riferimento alla priorità accordata al treno "di categoria superiore" in caso di interferenze. Si rende necessario specificare quali treni, per le diverse fasce orarie, siano da considerarsi di "categoria superiore".

2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 **Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.3.1, specificando che per gli Accordi Quadro aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale la velocità commerciale media rappresenta un indice di qualità delle performance del GI, il cui conseguimento costituisce impegno per il GI, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria.**
- 2.3.2 **Si prescrive al GI che nel paragrafo 2.3.1 - che dovrà rimandare, per quanto riguarda i limiti di capacità che è possibile richiedere, al paragrafo 4.5.1 del PIR - vengano esplicitate le seguenti condizioni:**
- a) **possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce ed in assenza di altre richieste di capacità, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;**
 - b) **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.**
- 2.3.3 **Si prescrive al GI di modificare come segue il periodo dell'articolo 6 dello Schema di Accordo Quadro, di cui all'appendice 1 al PIR: "EAV 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)".**
- 2.3.4 **Si prescrive al GI che venga specificato nel paragrafo 2.2.1 che il rinnovo di un Accordo Quadro sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010 deve essere autorizzato dall'Autorità.**
- 2.3.5 **Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.4.5 "Obblighi del GI EAV", apposita sezione riportante la descrizione dell'indicatore di puntualità a 5' "%OS₍₀₋₅₎", come definito dalla Misura 7 dall'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, la valorizzazione del livello obiettivo, prefissato dal GI di tale indicatore**

per l'orario di esercizio a cui il PIR si riferisce e quello a consuntivo relativo all'ultimo orario di servizio concluso.

- 2.3.6 **Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.5.6 "Gestione della circolazione perturbata", la specificazione che gli obblighi del GI medesimo, relativi all'effettuazione degli annunci all'utenza, devono intendersi comunque conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.**
- 2.3.7 **Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.5 "Regole di esercizio", la definizione, nelle diverse fasce orarie, dei treni individuati come "di categoria superiore" a cui si fa riferimento nella descrizione delle regole di esercizio adottate in caso di interferenze.**

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Non sono formulate osservazioni.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

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.

Per quanto attiene ai limiti di capacità assegnabile tramite Accordi Quadro, di cui al paragrafo 4.5.1, è necessario che il GI precisi meglio il limite massimo della percentuale della capacità disponibile che è possibile rendere oggetto dell'AQ e che adotti tempistiche fissate a scadenze precise in luogo del semplice criterio dell'accoglimento secondo l'ordine di presentazione della domanda, di cui al paragrafo 4.3.1.

In particolare, in relazione alla presentazione delle richieste di capacità, nell'ottica di allineare le tempistiche a quelle previste da RFI, si ritiene necessario: i) che la scadenza per la presentazione di richieste di capacità quadro sia fissata a 15 mesi prima dell'avvio del primo orario di servizio utile, ii) che il GI sia tenuto a comunicare ai richiedenti la proposta definitiva di capacità quadro entro i 5 mesi successivi e iii) che la relativa sottoscrizione avvenga almeno 9 mesi prima dell'avvio del relativo orario di servizio.

Nel paragrafo 4.5.2 "Processo di armonizzazione" viene citato per la prima volta il termine "fasce pendolari": nel testo manca la relativa definizione. Al riguardo è necessario richiamare la definizione prevista dalla delibera dell'Autorità n. 16/2018.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 4.5.1, che la massima capacità che è possibile richiedere ai fini della stipula di Accordi Quadro è pari all'85% della capacità complessivamente disponibile per giorno e fascia oraria.
- 4.3.2 Si prescrive al GI di prevedere che:
- il termine per la presentazione di richieste di capacità quadro sia fissato in data antecedente di 15 mesi la data di avvio del primo orario di servizio utile;
 - il GI comunica ai richiedenti la proposta definitiva di capacità quadro entro i 5 mesi successivi al suddetto termine;
 - la conseguente sottoscrizione dell'Accordo Quadro avviene almeno 9 mesi prima della data di avvio del relativo orario di servizio;
 - le richieste di capacità quadro pervenute oltre la scadenza indicata (x-15) sono trattate nell'ambito del processo di allocazione della capacità quadro dell'anno successivo.
- 4.3.3 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 4.3.2, l'obbligo, per il richiedente capacità di infrastruttura finalizzata all'effettuazione di un nuovo servizio di trasporto di 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.
- 4.3.4 Si prescrive al GI di specificare, in apposito paragrafo del capitolo 4, le modalità di comunicazione (fax, e-mail, utilizzo di sistemi informativi, etc.) che le IF dovranno adottare per formulare le richieste di capacità, approntando allo scopo opportuna modulistica standard.
- 4.3.5 Si prescrive al GI di introdurre la definizione di fascia pendolare come l'insieme delle fasce orarie (e i rispettivi treni) individuate nell'intervallo 06:00-09:00 (con riferimento all'orario di arrivo nelle stazioni di destinazione) e 17:00-20:00 (con riferimento all'orario di partenza dalle stazioni di origine).

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 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 dalla delibera dell'Autorità n. 106/21018, si ritiene necessario integrare i relativi contenuti 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.

Con riferimento agli obblighi informativi a carico del GI verso il pubblico, si ritiene necessario che nel paragrafo 5.3.6 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.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 **Si prescrive che il GI integri il PIR con un elenco degli impianti connessi alla rete, provvedendo ad una illustrazione delle caratteristiche, dei servizi in essi forniti e delle relative condizioni economiche per l'accesso.**
- 5.3.2 **Si prescrive al GI di integrare il capitolo 5 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.**
- 5.3.3 **Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.3.6 con la specificazione che gli obblighi informativi 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.**

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 6.5 "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 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.

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.

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.

*Criteria 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 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						