

Allegato A alla delibera n. 141/2019 dell'8 novembre 2019

Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Società Ferrovie Udine - Cividale 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	5
1.3 Prescrizioni.....	6
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	6
2.1 Valutazioni dell’Autorità	6
2.2 Indicazioni	8
2.3 Prescrizioni.....	8
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	10
3.1 Valutazioni dell’Autorità	10
3.2 Indicazioni	10
3.3 Prescrizioni.....	10
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	11
4.1 Valutazioni dell’Autorità	11
4.2 Indicazioni	11
4.3 Prescrizioni.....	12
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	13
5.1 Valutazioni dell’Autorità	13
5.2 Indicazioni	13
5.3 Prescrizioni.....	13
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	13
6.1 Valutazioni dell’Autorità	13
6.2 Indicazioni	13
6.3 Prescrizioni riferite al PIR 2021	14
6.4 Prescrizioni riferite alle attività propedeutiche alla predisposizione del PIR 2022	14
ANNESSO SCHEMA DI CONTABILITÀ REGOLATORIA	16

Premessa

Con nota del 20 giugno 2019, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 6808/2019, la **Società Ferrovia Udine Cividale s.r.l. (di seguito: FUC)**, ha trasmesso il Prospetto informativo della rete 2020, edizione dicembre 2018, comunicando di intendere provvedere alla successiva pubblicazione, sul proprio sito istituzionale, della prima bozza del Prospetto informativo della rete 2021 (di seguito: PIR 2021).

Con nota del 17 luglio 2019, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 8063/2019, FUC ha comunicato agli stakeholders la pubblicazione sul proprio sito della proposta di aggiornamento al Prospetto informativo della rete edizione 2021, con la evidenziazione delle modifiche apportate e il relativo elenco, ai fini dell'avvio della fase di consultazione, da concludersi entro il 31 luglio 2019.

Con nota del 31 luglio 2019, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 9159/2019, FUC ha trasmesso la suddetta prima bozza del PIR 2021, denominato "PIR 2021 edizione luglio 2021".

Con successiva nota del 27 agosto 2019, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 10125/2019, FUC ha tra l'altro confermato che ad esito della consultazione svolta sulla prima bozza del PIR 2021 non sono pervenute osservazioni da parte degli stakeholders, come da relativa informativa pubblicata sul proprio sito internet.

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 edizione 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 gestore dell'infrastruttura il 31 luglio u.s. (prot. 9159/2019);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell'infrastruttura.

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 delle Strade e delle Autostrade;
AQ:	Accordo Quadro;
CdS:	Contratto di Servizio
DD:	Decisione Delegata;
GI:	Gestore dell'Infrastruttura 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, è indicato che *"l'infrastruttura ferroviaria FUC rientra nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 ai sensi del D.M. 28T/2005"*. In effetti la ricomprensione nell'ambito soggettivo di applicazione del d.lgs. 112/2015 della rete in oggetto è sancita dal successivo d.m. 5 agosto 2016, che peraltro introduce nuove competenze istituzionali in materia di sicurezza per le reti individuate nello stesso decreto. Si ritiene, quindi, necessario che nel testo pertinente del PIR si debba fare riferimento a tale ultimo decreto ministeriale.

Sempre nell'introduzione, viene riportato il seguente periodo: *"Come sancito dal Contratto di Servizio attualmente in essere, nell'assegnazione delle capacità, le tracce sono prioritariamente assegnate al servizio ferroviario regionale"*. Tale specificazione preliminare, che prevede una priorità assoluta nell'assegnazione della capacità per i servizi del trasporto ferroviario regionale, non si ritiene che sia conforme ai principi di equità e non discriminazione nel processo di assegnazione della capacità sanciti dal d.lgs. 112/2015. L'Autorità ritiene quindi che il GI debba espungere tale periodo; facendo eventualmente riferimento alla declinazione dei criteri di priorità che lo stesso GI ha previsto al successivo paragrafo 4.3.3.2 della bozza del PIR.

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"*;
- 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 sostituire, nell'elenco delle norme nazionali di riferimento ed ovunque il medesimo ricorra nel testo del PIR, il riferimento al d.lgs. 162/2007, non più vigente, con il riferimento al d.lgs. 50/2019 del 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 riguarda le delibere dell'Autorità, opportuno 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 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"*, che regola le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, e determina numerosi risvolti sui contenuti del Prospetto Informativo Rete soprattutto in termini di contenuti degli Accordi Quadro ed indici di prestazione, alla delibera dell'Autorità 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"*.

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

Si ritiene, infine, opportuno suggerire al GI di limitare al minimo il richiamo a disposizioni di valenza strettamente tecnica, verificandone, comunque, con attenzione la loro attuale vigenza.

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 di cui al paragrafo 1.7, si ritiene necessario che le medesime siano allineate a quelle contenute nel d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, e coerenti con quelle derivanti dalle disposizioni del d.lgs. 50/2019, con particolare riferimento a quella relativa al "titolo autorizzatorio" ed al "certificato di sicurezza", ora denominato "certificato di sicurezza unico".

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di introdurre il riferimento al d.lgs. 139/2018 che modifica il d.lgs. 112/2015.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di inserire il riferimento al d.l. 50/2017, convertito con legge del 21 giugno 2017, n. 96, ed 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 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"*.
- 1.2.4 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.
- 1.2.5 Si dà indicazione al GI di inserire, nel paragrafo 1.3, 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. 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”.

- 1.2.6 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 limitare al minimo il richiamo a norme di valenza strettamente tecnica, verificando comunque la loro attuale vigenza.
- 1.2.8 Si dà indicazione al GI di verificare le date di decorrenza dei periodi di validità del PIR, indicate all’inizio del paragrafo 1.6.

1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di espungere, dall’Introduzione, il periodo *“Come sancito dal Contratto di Servizio attualmente in essere, nell’assegnazione delle capacità, le tracce sono prioritariamente assegnate al servizio ferroviario regionale”.*
- 1.3.2 Si prescrive al GI che il riferimento al d.m. 28T/2005 sia sostituito dal riferimento al d.m. 5 agosto 2016, tanto nel paragrafo 1.1, quanto nel paragrafo 1.4 “Quadro legale”.
- 1.3.3 Si prescrive al GI di modificare, al paragrafo 1.7, 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”.
- 1.3.4 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.

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

2.1 Valutazioni dell’Autorità

Per quanto riguarda il paragrafo 2.1.1 si evidenzia come sia necessario evidenziare che i richiedenti autorizzati (e quindi soggetti anche diversi dalle IF), ai sensi del d.lgs. 112/2015, possano richiedere capacità annuale, con l’obbligo di comunicare un mese prima dell’inizio del servizio l’IF che espletterà il servizio e sottoscriverà il contratto di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.1.4 è necessario che il GI consenta anche alle IF che hanno richiesto il certificato di sicurezza unico, o l’estensione dello stesso, di poter richiedere capacità annuale, purché dimostrino l’avvenuta effettuazione della richiesta. Le stesse IF dovranno essere in possesso del certificato di sicurezza e/o dell’estensione all’atto della firma del contratto di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riferibile ai contenuti del paragrafo 2.2.1 “Accordo Quadro”, si ritiene necessario che nel paragrafo 2.2.1.1 siano esplicitate le disposizioni di cui al d.lgs. 112/2015, nonché richiamate 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) l’introduzione della possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce e in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- b) la 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 dell’accesso all’infrastruttura da parte di eventuali nuovi richiedenti capacità.

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

In analogia a quanto previsto dal PIR di RFI, l'articolo 6 dello schema di Accordo Quadro, riportato in Appendice 1 al PIR, deve essere integrato richiamando tra i dati che saranno resi disponibili quelli inerenti alla rendicontazione dei pedaggi, del Performance Regime e di ogni altra penalità comminata alla IF. 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 sia richiamato, nel paragrafo 2.2.1.1 "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 ritiene, infine, necessario che le tempistiche per la sottoscrizione dell'Accordo Quadro, di cui al paragrafo 2.2.1.2, siano indicate, in alternativa, nel successivo paragrafo 4.2.1 del PIR.

Per quanto attiene ai contenuti del paragrafo 2.2.2 "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura", si valuta necessario che al paragrafo 2.2.2.5 "Assicurazioni", debbano essere esposti i massimali indicati per le coperture assicurative del GI e delle IF che sottoscrivono il contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in modo inequivoco e, così come fatto dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, con riferimento alle coperture da assicurare per sinistro e per anno.

È necessario, inoltre, indicare esplicitamente che la stipula di tutte le coperture assicurative previste non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso ai massimali indicati, tale principio applicandosi indistintamente a tutti i soggetti interessati, compreso il GI.

Per quanto attiene ai contenuti del paragrafo 2.4 "Regole d'esercizio" e con riferimento agli obblighi del GI circa le comunicazioni da effettuare alle IF sul periodo di effettuazione e la durata dei lavori di maggiore rilevanza (paragrafo 2.4.2), il testo del PIR rimanda agli "allegati 3 e 4" che tuttavia non risultano reperibili all'interno del documento. L'Autorità ritiene inoltre che il GI debba prevedere, per i lavori di maggiore rilevanza, che la relativa comunicazione alle IF venga effettuata con almeno 90 giorni lavorativi di anticipo. L'Autorità ritiene, altresì, che nel paragrafo 2.4.3 il GI definisca ed espliciti, proponendo una quantificazione di relativa penale, le conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi a suo carico.

Sempre al paragrafo 2.4, 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 informativi 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).

Al paragrafo 2.6.1 "Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria", e con particolare riferimento alle conseguenze economiche per mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate in caso di disdetta formalizzata in anticipo da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno, è specificato che l'IF è tenuta a corrispondere al GI una somma pari al "diritto di prenotazione" per ogni disdetta di traccia, o pari all'intero canone nel caso di disdetta non formalizzata, sebbene nel PIR il "suddetto diritto di prenotazione" non risulti definito né quantificato.

L'Autorità ritiene che, per la quantificazione delle penali da applicarsi alle IF nei casi di cui al precedente capoverso, il riferimento a tale "diritto di prenotazione", ove non diversamente quantificato, possa essere sostituito da quello al valore totale o parziale del costo della traccia previsto, fatta salva l'applicazione delle franchigie di cui al paragrafo 2.6.1.2. Ritiene inoltre che, ai fini di garantire accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture per tutte le IF, la previsione (di cui al paragrafo 2.6.1.1) di esonerare dalle conseguenze economiche previste in caso di disdetta traccia l'IF titolare di contratto di servizio con la Regione Friuli - Venezia Giulia, per servizi ferroviari sulla linea Udine- Cividale, non debba essere mantenuta all'interno del PIR.

Si precisa che, al fine di non determinare effetti discriminatori tra treni che effettuano servizio sulla stessa rete, le conseguenze a carico delle IF, così come i canoni di accesso all'infrastruttura (v. successivo capitolo 6 "Tariffe"), devono essere le medesime per i servizi svolti nell'ambito di CdS e per gli eventuali servizi a mercato.

Con riferimento al contenuto del paragrafo 2.10, l'Autorità ritiene necessario che vengano rese pubbliche, mediante pubblicazione in apposito allegato al PIR, le convenzioni tra GI e Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale per le stazioni/tratti di linea di collegamento reti.

2.2 Indicazioni

- 2.2.1** Si indica al GI che ove il “diritto di prenotazione della traccia” non fosse diversamente quantificato, la penale, di cui al paragrafo 2.6.1.1, da applicare nel caso in cui una IF formalizzi la disdetta di una traccia da 4 giorni lavorativi fino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, può essere quantificata come pari ad una aliquota, o al totale, del costo della suddetta traccia.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1** Si prescrive al GI di specificare al paragrafo 2.1.1 che anche i richiedenti non IF possono richiedere capacità annuale, con l'obbligo di nominare, un mese prima dell'inizio del trasporto, l'Impresa ferroviaria che effettuerà il servizio e sottoscriverà il contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.
- 2.3.2** Si prescrive al GI che, al paragrafo 2.1.4, si specifichi che è consentito anche alle IF che hanno richiesto il certificato di sicurezza unico, o l'estensione dello stesso, di poter richiedere capacità annuale dimostrando l'avvenuta effettuazione della richiesta di certificazione. Le stesse IF dovranno essere in possesso del certificato di sicurezza unico e/o dell'estensione entro le tempistiche previste dal paragrafo 2.2.2.1.
- 2.3.3** Si prescrive di spostare le indicazioni sulle tempistiche per la richiesta di capacità e la sottoscrizione del relativo Accordo Quadro dal paragrafo 2.2.1 al paragrafo 4.2.1.
- 2.3.4** Si prescrive al GI che nel paragrafo 2.2.1 vengano esplicitate le seguenti condizioni:
- possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste di capacità, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
 - 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.
- 2.3.5** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.2.1, 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.
- 2.3.6** Si prescrive al GI di introdurre nello schema-tipo di Accordo Quadro, Appendice 1 del PIR:
- 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;
 - opportuni KPI relativi alla velocità commerciale media garantita per l'utilizzo della capacità assegnata;
 - il seguente periodo: “FUC 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'AQ (non-IF)".

- 2.3.7 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.
- 2.3.8 Si prescrive al GI che i massimali assicurativi indicati al paragrafo 2.2.2.5 siano riferiti alla copertura "per sinistro e per anno".
- 2.3.9 Si prescrive al GI che al paragrafo 2.2.2.5 "Assicurazioni" venga precisato che la stipula di tutte le coperture di cui allo stesso paragrafo non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso ai massimali indicati, tale principio applicandosi indistintamente a tutti i soggetti interessati, compreso il gestore dell'infrastruttura.
- 2.3.10 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.3.2, 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.
- 2.3.11 Si prescrive al GI di indicare, al paragrafo 2.4.2 "Informazioni date da GI FUC prima e durante la circolazione", che la comunicazione del GI alle IF titolari di contratti di utilizzo dei lavori di maggiore rilevanza è effettuata con 90 giorni lavorativi di anticipo rispetto alla loro effettuazione, e di quantificare, al paragrafo 2.4.3, l'ammontare della penale a carico del GI in caso di inosservanza dei suddetti obblighi informativi.
- 2.3.12 Si prescrive al GI di introdurre, al paragrafo 2.4.5 "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.
- 2.3.13 Si prescrive al GI di pubblicare, anche in eventuale allegato al PIR, le convenzioni tra il GI medesimo e il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, riferite alla gestione delle stazioni/tratti di linea di collegamento reti.
- 2.3.14 Si prescrive al GI di provvedere all'eliminazione dell'ultimo capoverso del paragrafo 2.6.1.1 del PIR, relativo all'esonero dalle conseguenze economiche previste in caso di disdetta tracce a favore dell'IF titolare di contratto di servizio con la Regione Friuli Venezia Giulia per servizi ferroviari sulla linea Udine-Cividale. Si prescrive inoltre di eliminare il terzo capoverso del paragrafo 2.6.1.2 del PIR relativo all'esonero dall'applicazione della franchigia per l'IF titolare del contratto di servizio con la stessa Regione.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il paragrafo 3.3 “Descrizione della Rete”, della bozza finale del PIR 2021, fa riferimento alle informazioni di cui al documento denominato “Orario di Servizio [Allegato1]”, che tuttavia non risulta disponibile. Si ritiene necessario che il suddetto documento/allegato venga pubblicato contestualmente al suddetto PIR 2021.

Lo stesso dicasi per quanto attiene all'Allegato 2, citato al paragrafo 3.9 “Utilizzazione delle linee”, in cui sarebbero riportati il numero delle tracce programmate per tipologia di servizio ed il grado di impegno della capacità disponibile.

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 desunte dalla situazione relativa all'orario di servizio in corso.

Successivamente, al paragrafo 3.6 “Stazioni passeggeri ed impianti merci”, viene fatto riferimento al documento denominato M.365 “Registro delle disposizioni di servizio” al fine di ricavare le informazioni elencate all'interno dello stesso paragrafo. Anche in questo caso l'Autorità ritiene necessario che un estratto del suddetto documento, contenente le citate informazioni, sia reso pubblicamente accessibile, alla pari del PIR, eventualmente come suo allegato tecnico.

Ancora con riferimento al paragrafo 3.6, in relazione a quanto previsto dal Regolamento (CE) 1371/2007, nonché dalla delibera dell'Autorità n. 106/2018, 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.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

- 3.3.1** Si prescrive al GI di pubblicare l'Allegato 1 “Orario di Servizio” citato al paragrafo 3.3 del PIR.
- 3.3.2** Si prescrive al GI di pubblicare un estratto del documento “M.365 - Registro delle disposizioni di servizio”, come ulteriore allegato tecnico al PIR, ove siano riportate, per ogni stazione passeggeri ed impianto merci, le informazioni elencate all'interno del paragrafo 3.6 del PIR.
- 3.3.3** Si prescrive al GI di pubblicare l'Allegato 2 “Utilizzazione delle linee” in cui dovrà essere riportata 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 impegno della capacità disponibile.
- 3.3.4** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 3.6 “Stazioni passeggeri ed impianti merci” 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.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.2.1, relativo alla tempistica per richiedere capacità ai fini della stipula o modifica di Accordo Quadro, ai fini di allineare le tempistiche a quelle previste da RFI, l'Autorità 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.

Per analoga esigenza di allineamento temporale, si ritiene necessario che la scadenza per la richiesta di tracce per l'adeguamento intermedio dell'orario sia fissata in data antecedente di almeno 4 mesi la data di adeguamento dell'orario e che il GI si pronunci sulle richieste di adeguamento al massimo entro 30 giorni solari dalla scadenza per la presentazione di dette richieste, concedendo alle IF un lasso di tempo per la presentazione di osservazioni (p.es. 15 giorni) commisurato all'obiettivo di poter predisporre l'adeguamento orario definitivo con anticipo di almeno 60 giorni solari rispetto alla data di attivazione dell'adeguamento orario. A tal fine, per quanto attiene alle richieste tardive, è coerente prevedere che la presentazione delle richieste di tracce per l'adeguamento intermedio dell'orario non possano essere presentate a meno di 3 mesi dalla data di attivazione dello stesso adeguamento orario.

L'Autorità ritiene inoltre opportuno che, salvo diverse oggettive esigenze del GI, anche le tempistiche per le richieste in corso d'orario siano allineate a quelle previste dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

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, ai fini 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 non OSP, di informare il GI e l'Autorità almeno diciotto 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.

Al fine di allineare proporzionalmente le previsioni del PIR di cui trattasi con quelle adottate dal gestore dell'infrastruttura nazionale RFI, l'Autorità ritiene necessario che la capacità assegnabile con Accordo Quadro, di cui al paragrafo 4.3.1 del PIR, non debba superare l'85% di quella disponibile, per giorno e per fascia oraria.

L'Autorità ritiene infine necessario che nel PIR siano specificate le modalità di comunicazione (fax, e-mail, utilizzo di sistemi informativi) e che sia predisposta opportuna modulistica che le IF dovranno adottare per formulare le richieste di cui sopra.

4.2 Indicazioni

- 4.2.1** Si dà indicazione al GI di allineare, salvo diverse oggettive esigenze organizzative, le tempistiche per le richieste di capacità in corso d'orario a quelle previste dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.
- 4.2.2** Si ritiene opportuno che il GI inserisca gli schemi riassuntivi per le tempistiche di richiesta capacità quadro, annuale e per l'adeguamento intermedio, ispirandosi al modello grafico adottato dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

4.3 Prescrizioni

4.3.1 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 medesimo sia tenuto a comunicare ai richiedenti la proposta definitiva di capacità quadro entro i 5 mesi successivi al suddetto termine;
- la conseguente sottoscrizione dell'Accordo Quadro debba avvenire almeno 9 mesi prima della data di avvio del relativo orario di servizio;
- le richieste di capacità quadro pervenute oltre il termine indicato (x-15), debbano essere trattate nell'ambito del processo di allocazione della capacità quadro dell'anno successivo.

4.3.2 Si prescrive al GI di introdurre, al paragrafo 2.2.1, 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.

4.3.3 Si prescrive al GI che il processo di richiesta tracce connesso all'adeguamento intermedio dell'orario, e le fasi susseguenti, rispettino quanto segue:

- Il termine per la presentazione di richieste di tracce relative all'adeguamento intermedio dell'orario di servizio deve essere fissato in data antecedente di almeno 4 mesi la data di attivazione di detto adeguamento orario;
- il GI si pronuncia sulle richieste di tracce relative all'adeguamento intermedio dell'orario di servizio al più tardi entro 30 giorni solari successivi al termine per la presentazione delle stesse, concedendo alle IF un lasso di tempo per la presentazione di osservazioni, commisurato all'obiettivo di predisporre l'adeguamento orario definitivo con anticipo di almeno 60 giorni rispetto alla data di attivazione dello stesso;
- le richieste tardive rispetto al suddetto termine non possono essere presentate a meno di 3 mesi dalla data di attivazione dell'adeguamento intermedio dell'orario.

4.3.4 Si prescrive al GI di specificare nel paragrafo 4.3.1 del PIR "Limitazioni dell'accordo quadro", che la capacità quadro massima assegnabile è pari all'85% di quella complessivamente disponibile, per giorno e fascia oraria.

4.3.5 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.

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.

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, da esso gestiti, provvedendo ad una illustrazione delle caratteristiche, dei servizi in essi forniti e delle relative condizioni economiche per l'accesso.

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 dovrà 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

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.

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.

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 macro-componenti 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						