

***Allegato A alla delibera n. 117/2020 del 16 luglio 2020***

**Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: San Severo-Rodi-Peschici  
(Calenelle) e Foggia-Lucera presentato da Ferrovie del Gargano s.r.l.  
Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021  
nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022**

## Indice

<b>Premessa.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR .....</b>	<b>4</b>
1.1 Valutazioni dell'Autorità .....	4
1.2 Indicazioni.....	5
1.3 Prescrizioni.....	5
<b>2. Condizioni di accesso all'infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....</b>	<b>6</b>
2.1 Valutazioni dell'Autorità .....	6
2.2 Indicazioni.....	7
2.3 Prescrizioni.....	8
<b>3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....</b>	<b>9</b>
3.1 Valutazioni dell'Autorità .....	9
3.2 Indicazioni.....	9
3.3 Prescrizioni.....	9
<b>4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR .....</b>	<b>9</b>
4.1 Valutazioni dell'Autorità .....	9
4.2 Indicazioni.....	10
4.3 Prescrizioni.....	11
<b>5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....</b>	<b>12</b>
5.1 Valutazioni dell'Autorità .....	12
5.2 Indicazioni.....	12
5.3 Prescrizioni.....	12
<b>6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....</b>	<b>13</b>
6.1 Valutazioni dell'Autorità .....	13
6.2 Indicazioni.....	15
6.3 Prescrizioni.....	15

## Premessa

Con nota del 12 giugno 2020, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 8537/2020, Ferrovie del Gargano S.r.l. (di seguito: FdG), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 – Linee ferroviarie: Foggia-Lucera, San Severo-Peschici C. (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, nonché, per quanto ad esso riferite, rispetto alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022.

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 12 giugno (prot. 8537/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell'infrastruttura.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato "**PIR 2021. Linee ferroviarie: Foggia–Lucera, San Severo–Peschici C. (Edizione data di pubblicazione)**" e dovrà essere pubblicato almeno quattro mesi prima della data fissata come termine per la presentazione delle richieste di capacità ai sensi dell'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015.

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:	Personale a Mobilità Ridotta;
PR:	<i>Performance Regime</i> ;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
TPL:	Trasporto Pubblico Locale.

## 1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

### 1.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rende necessario richiamare nel paragrafo 1.1 *"Introduzione"* l'esatta previsione normativa riportata al comma 6 dell'articolo 11 del d.lgs. 112 del 15 luglio 2015 sulle funzioni essenziali svolte dal soggetto esterno, indicando i riferimenti dell'organismo a tal fine individuato, o lo stato attuale del processo di individuazione del suddetto organismo.

Per quanto riguarda le fonti, risulta opportuno:

- introdurre 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"*;
- 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"* nonché eliminare il riferimento al D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 *"Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale"* in quanto non pertinente;
- inserire il riferimento alla delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A."* ed il riferimento corretto alla delibera dell'Autorità n. 130/2019 relativa alle *"Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"*;
- per quanto attiene alle norme di rango comunitario, inserire i riferimenti: i) alla direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, ii) al regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie; iii) al regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

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 alle definizioni di cui al paragrafo 1.8 *"Glossario dei termini"*, 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 quelle relative al *"titolo autorizzatorio"* ed al *"certificato di sicurezza"*, ora *"certificato di sicurezza unico"*. Inoltre, essendo citate nel paragrafo 4.4.2 le *"fasce pendolari"*, è necessario richiamarne, nel citato paragrafo 1.8, la definizione prevista dalla delibera dell'Autorità n. 16/2018.

Si ritiene necessario che il GI valuti, a partire dal processo di allocazione dell'orario 2021-2022, l'opportunità di uniformare o coordinare le proprie tempistiche del processo di allocazione a quanto definito per la rete ferroviaria nazionale; l'uniformazione o il coordinamento delle tempistiche del processo di allocazione oraria tra reti adiacenti è infatti utile al fine di facilitare la programmazione e l'effettuazione di servizi ferroviari che utilizzino reti di competenza di diversi gestori dell'infrastruttura.

A tal fine, si ritiene necessario adottare ed esplicitare nel PIR le seguenti fasi in cui si articola, a regime, il processo di aggiornamento ordinario del PIR dell'anno Y:

- 1) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
- 2) trasmissione all'Autorità della bozza finale del PIR, di copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI e di un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti, entro il 30 settembre dell'anno Y-2;
- 3) a seguito delle prescrizioni e indicazioni dell'Autorità, di cui all'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015, pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario Y-1/Y.

Si ritiene, inoltre, necessario che le edizioni in bozza per consultazione e finali del PIR riportino con opportuni colori (in modo da distinguere tra modifiche già presenti in bozza per consultazione e modifiche apportate in occasione della pubblicazione della bozza finale del PIR) le modifiche apportate rispetto all'edizione vigente del PIR.

Per quanto riguarda l'eventuale aggiornamento straordinario del PIR, è necessario prevedere che il GI comunichi preventivamente le modifiche all'Autorità e a tutti i soggetti interessati, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse.

## 1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di inserire, nell'elenco delle norme 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*"
- 1.2.2 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*".
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di eliminare, nell'elenco delle norme nazionali, il riferimento al D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 "*Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale*".
- 1.2.4 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) 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; iii) al Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione del 7 aprile 2016 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.
- 1.2.5 Si dà indicazione al GI di inserire, nell'elenco delle norme nazionali, il riferimento alla delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante "*Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.*" ed il riferimento corretto alla delibera dell'Autorità n. 130/2019 relativa alle "*Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*".

## 1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di richiamare integralmente nel paragrafo 1.1 del PIR "*Introduzione*" il contenuto riportato al comma 6 dell'articolo 11 del d.lgs. 112 del 15 luglio 2015, secondo cui "*le funzioni essenziali del gestore di cui al comma 4 sono svolte da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione di capacità di infrastruttura, individuati in ambito regionale o locale ed indipendenti sul piano giuridico e decisionale dalle imprese nel settore ferroviario*" riportando le informazioni relative allo stato del processo di individuazione del suddetto organismo.
- 1.3.2 Si prescrive al GI di aggiornare, nel paragrafo 1.8 del PIR "*Glossario dei termini*", le definizioni relative: al titolo autorizzatorio, 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). Dovrà essere inserita anche 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) dal lunedì al venerdì.
- 1.3.3 Al fine di facilitarne l'individuazione da parte dei soggetti interessati, si prescrive al GI di riportare all'interno delle bozze per consultazione e finali del PIR, con opportuni colori (in modo da distinguere tra modifiche già presenti in bozza per consultazione e modifiche apportate in occasione della pubblicazione della bozza finale del PIR) le modifiche apportate rispetto all'edizione vigente del PIR.
- 1.3.4 Si prescrive al GI di:
  - trasmettere all'Autorità, entro la data di pubblicazione della bozza finale del PIR 2022, una relazione che riporti le valutazioni in merito al coordinamento delle proprie tempistiche del processo di

allocazione annuale della capacità con quanto definito per la rete ferroviaria nazionale, a partire dal processo di allocazione dell'orario 2021-2022, al fine di assicurare l'omogeneità dei tempi individuati per il processo di allocazione della capacità tra tutti i gestori delle infrastrutture ferroviarie ricadenti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, favorendo quindi la programmazione di servizi ferroviari che interessino reti di diversi gestori;

- recepire, conseguentemente, le nuove tempistiche all'interno della stessa citata bozza finale.

**1.3.5** Si prescrive al GI, in relazione al processo di aggiornamento ordinario del PIR, di adottare e riportare all'interno del paragrafo 1.6 del PIR, la descrizione delle seguenti fasi di predisposizione del PIR specificandone adeguatamente le tempistiche in congruenza con le pertinenti previsioni normative e regolamentari e sulla base delle risultanze delle valutazioni di cui alla prescrizione 1.3.4:

- a) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
- b) termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;
- c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;
- d) entro il 30 settembre dell'anno Y-2, pubblicazione della bozza finale del PIR Y e delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR, copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- e) pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario Y-1/Y, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell'Autorità di cui all'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere "PIR Y".

**1.3.6** Si prescrive al GI, in relazione al processo di eventuale aggiornamento straordinario del PIR successivo alla prima pubblicazione della versione finale, di adottare e riportare, all'interno del paragrafo 1.6 del PIR, la previsione dell'obbligo di comunicazione preventiva all'Autorità e a tutti i soggetti interessati delle modifiche che si intendono apportare allo stesso documento, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore di dette modifiche, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni.

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

### 2.1 Valutazioni dell'Autorità

Per quanto riferibile ai contenuti del paragrafo 2.2.1 "*Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro*" afferenti alla stipula di AQ, si ritiene necessario prevedere l'esplicito riferimento ai limiti di capacità di cui al paragrafo 4.3.1 del PIR. Inoltre, nel caso in cui fossero stati siglati e in vigore degli AQ, è necessario elencarli integrando queste informazioni nel medesimo paragrafo 2.2.1 al fine di garantire trasparenza verso gli *stakeholder*. Unitamente a questo, il GI dovrà trasmettere all'Autorità, oltre all'elenco di cui sopra, le seguenti informazioni: "*Titolare dell'accordo quadro, Segmento di mercato, Data di prima sottoscrizione, Durata originaria, Data di eventuale rinnovo/proroga e di nuova scadenza, Presenza clausole di retrocessione (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole di retrocessione, Presenza clausole penali (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole penali*". Si ritiene necessario prevedere che, 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. Si rileva, inoltre, la necessità di specificare nel PIR che gli accordi quadro possono essere rinnovati una sola volta previa autorizzazione dell'Autorità ai sensi dell'articolo 23, comma 8, del d.lgs.112/2015.

Al paragrafo 2.6.2 "*Obblighi del GI*", è necessario che il GI richiami l'obbligo di monitoraggio del servizio attraverso gli indicatori di puntualità e regolarità di cui all'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018 nonché, in ottica di trasparenza, di garantire all'ente affidante l'accesso ai sistemi informativi del GI al fine di monitorare le *performance*, costi e le penali per ogni CdS. Al riguardo è necessario che il GI introduca, in apposita sezione, la definizione dell'indicatore di puntualità a 5', "%OS<sub>0-5'</sub>", come introdotto dalla Misura 7 dall'allegato alla delibera dell'Autorità n.

16/2018 e di un indicatore delle *performance* di puntualità garantite dal GI per segmento di mercato, nonché la valorizzazione (con riferimento agli articoli 15 e 21 del d.lgs. 112/2015 e in analogia a quanto previsto dalla citata delibera n. 16/2018) 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. Tale livello obiettivo dovrà essere pubblicato dal GI a partire da un'apposita edizione straordinaria del PIR 2022.

Con riferimento al paragrafo 2.6.3. *"Obblighi di IF"* si ritiene opportuno che il GI verifichi, nel rispetto della direttiva (UE) "sicurezza" 2016/798, la possibilità di eliminare o limitare ai punti effettivamente riconducibili alla compatibilità rotabile-infrastruttura, di cui al paragrafo 2.11 *"Processo di accettazione del materiale rotabile"*, il seguente obbligo generalizzato per le IF: *"Non potranno essere apportate modifiche costruttive agli organi di sicurezza del materiale rotabile, rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni, organi di trazione e repulsione, organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra, porte e relativi dispositivi, telaio (cassa e strutture portanti), né varianti ai piani di manutenzione degli stessi se non preventivamente approvate dal GI. Ogni componente, in sostituzione o in aggiunta per interventi di modifiche o manutenzione ai rotabili già omologati e circolanti sulla Ferrovie del Gargano srl, deve essere conforme alle disposizioni vigenti."*.

Con riferimento al paragrafo 2.7 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione"*, in cui sono definiti lavori di "maggiore rilevanza" e "minore rilevanza" quei lavori che comportano una riduzione di capacità dell'infrastruttura in base a specifici periodi di tempo, appare che le specificazioni introdotte non siano congruenti con quanto previsto dalla decisione delegata (UE) 2017/2075, che ha sostituito l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE.

Al paragrafo 2.10.3 *"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).

Per quanto attiene al paragrafo 2.10.5.1 *"Principi generali"* relativi allo sgombero dell'infrastruttura, si rileva che il prezzario inerente alla compensazione non è riportato all'interno del capitolo 6 del PIR.

Con riferimento al paragrafo 2.11 *"Processo di accettazione del materiale rotabile"*, al fine di introdurre una completa trasparenza alle informazioni di accesso da dare ai potenziali richiedenti capacità, si ritiene opportuno inserire in appendice al testo i contenuti della Raccomandazione DIGIFEMA n. 12 del 24/05/2016, in quanto non facilmente individuabile sul sito web del Gestore.

Con riferimento all'appendice 1 del capitolo 2 relativo al *"Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria"*, si rileva la presenza, nell'articolo 3 *"Corrispettivi e modalità di pagamento"*, di riferimenti errati a vari paragrafi del PIR.

Per quanto riguarda l'appendice 2 al capitolo 2 *"Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto pubblico locale"* tra il GI e il soggetto richiedente, si ritiene opportuno vi siano descritti gli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 dell'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, che il GI si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP; inoltre, tra i vari KPI, sarebbe opportuno indicare da parte del GI anche la velocità commerciale che si impegna a garantire, come già in precedenza descritto. L'Autorità ritiene inoltre necessario che l'articolo 5, di tale schema di AQ per il Trasporto Pubblico Locale, sia integrato richiamando tra i dati disponibili quelli inerenti alla rendicontazione dei pedaggi, del *Performance Regime* e ogni altra penalità comminata, nonché prevedendo che tali dati debbano essere resi accessibili anche all'Ente affidante titolare di AQ.

## 2.2 Indicazioni

- 2.2.1 Si indica al GI, con riferimento al paragrafo 2.6.3 del PIR *"Obblighi di IF"*, di verificare l'opportunità di eliminare o limitare ai punti effettivamente riconducibili alla compatibilità rotabile-infrastruttura (di cui al paragrafo 2.6.11 *"Processo di accettazione del materiale rotabile"*) il previsto seguente obbligo generalizzato per le IF: *"Non potranno essere apportate modifiche costruttive agli organi di sicurezza del materiale rotabile, rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni, organi di trazione e repulsione, organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra, porte e relativi dispositivi, telaio (cassa e strutture portanti), né varianti ai piani di manutenzione degli stessi se non preventivamente approvate dal GI. Ogni componente, in sostituzione o in aggiunta per*

*interventi di modifiche o manutenzione ai rotabili già omologati e circolanti sulla Ferrovie del Gargano srl, deve essere conforme alle disposizioni vigenti.”.*

## 2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI che, nel paragrafo 2.2.1 del PIR relativo alla richiesta di capacità pluriennale tramite Accordo Quadro:
- venga fatto esplicito riferimento ai limiti di capacità individuati al paragrafo 4.3.1 del PIR;
  - sia specificato che per gli AQ 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 non riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell’Impresa Ferroviaria;
  - sia inserito l’elenco degli AQ sottoscritti e in vigore;
  - sia specificato che il rinnovo di un AQ deve essere autorizzato dall’Autorità.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro il 30 settembre 2020, l’elenco degli AQ vigenti, corredata dalle seguenti informazioni: [Titolare dell’accordo quadro, Segmento di mercato, Data di prima sottoscrizione, Durata originaria, Data di eventuale rinnovo/proroga e di nuova scadenza, Presenza clausole di retrocessione (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole di retrocessione, Presenza clausole penali (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole penali].
- 2.3.3 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.6.2 del PIR “*Obblighi del GI*”:
- l’obbligo del monitoraggio della circolazione dei treni e delle relative *performance*;
  - nell’ambito dei servizi oggetto di CdS, la valorizzazione e la quantificazione degli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi dell’allegato alla delibera dell’Autorità n. 16/2018. In merito all’indicatore di regolarità, il sistema di monitoraggio dovrà fornire informazioni relative ai dati del servizio reso con materiale rotabile ferroviario, in maniera tale da consentire all’IF di integrare tale informazione con quella inherente ai servizi sostitutivi automobilistici ai fini della valorizzazione dell’indicatore stesso;
  - la garanzia per l’ente affidante dell’accesso al sistema informativo del GI nel quale siano valorizzati i dati di *performance*, i costi e le penali per ogni singolo CdS;
  - 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, nonché di un indicatore significativo delle *performance* di puntualità garantite dal GI (anche in relazione alla procedura di assegnazione dei motivi di ritardo di cui alla prescrizione 6.3.3) da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato. A partire dal PIR 2022 (in prima applicazione tramite apposita edizione straordinaria del PIR 2022, da pubblicarsi entro il 5 marzo 2021), dovrà essere indicata la valorizzazione del livello obiettivo, prefissato dal GI di tali indicatori per l’orario di esercizio a cui il PIR si riferisce, e quello registrato a consuntivo relativamente all’ultimo orario di servizio concluso.
- 2.3.4 Si prescrive al GI di allineare i contenuti del paragrafo 2.7 del PIR “*Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione*” (in cui sono definiti i lavori di “*maggior rilevanza*” e “*minore rilevanza*”) a quanto disposto ai punti 8, 10, 11, 12, 15, 16 e 17 della decisione delegata (UE) 2017/2075 in relazione al processo di pubblicazione dei citati lavori.
- 2.3.5 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.10.3 del PIR “*Gestione della circolazione perturbata*”, la specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all’effettuazione degli annunci all’utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.
- 2.3.6 Si prescrive al GI di inserire in appendice al PIR la Raccomandazione DIGIFEMA riportata all’interno del paragrafo 2.11 “*Processo di accettazione del materiale rotabile*”, riferita al seguente testo “*Il materiale*

*rotabile deve essere attrezzato con apparecchiature di bordo che abbiano il possesso della normativa EN50155, secondo la Raccomandazione DIGIFEMA n. 12 del 24/05/2016.”*

- 2.3.7 Si prescrive al GI di correggere i riferimenti a vari paragrafi del PIR contenuti nell'articolo 3 “*Corrispettivi e modalità di pagamento*” dello schema di contratto di utilizzo dell'infrastruttura allegato al PIR.
- 2.3.8 Si prescrive al GI, per quanto riguarda lo schema di “*Accordo Quadro tipo per i servizi di trasporto pubblico locale*”:
- a) di esplicitare i previsti indicatori di qualità e standard ai sensi della Misura 15 dell'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, avendo cura anche di inserire come KPI anche la velocità commerciale che si impegna a garantire nelle diverse tratte;
  - b) di integrare l'articolo 5 inserendo tra i dati disponibili quelli inerenti alla rendicontazione dei pedaggi, il *Performance Regime* e ogni altra penalità comminata. Dovrà inoltre essere previsto che tutti tali dati debbano essere resi accessibili da parte del GI sia all'IF interessata sia all'Ente affidante titolare di AQ.

### 3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

#### 3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 3.4 “*Orario di esercizio*” si ritiene che, nel caso vengano richieste tracce al di fuori delle fasce orarie di apertura delle linee da parte di un soggetto richiedente capacità, vengano specificate nel capitolo 6 le tariffe corrispondenti relative all'apertura a richiesta.

#### 3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 3.3 Prescrizioni

- 3.3.1 Si prescrive al GI specificare, nel paragrafo 3.4 del PIR, che l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo di apertura delle linee è riportato nel capitolo 6 del PIR.

### 4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

#### 4.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 4.2.1 il GI ha riportato la scelta di adottare un criterio cronologico di presentazione delle richieste di capacità con Accordo Quadro, impegnandosi a rispondere ad ogni richiesta entro tre mesi dalla presentazione della stessa; tale flusso procedurale potrebbe comportare difficoltà di coordinamento tra richieste confliggenti di Accordi Quadro in quanto una richiesta potrebbe essere in conflitto con una presentata in precedenza che gode di priorità di trattamento; nonostante questo, il GI sarebbe obbligato a presentare la proposta di Accordo quadro per la prima richiesta senza considerare i conflitti già evidenti rispetto alla seconda richiesta. Tale situazione comporterebbe, quindi, una complicazione del processo di definizione degli Accordi Quadro, con il potenziale obbligo per il GI di richiedere la restituzione della capacità appena assegnata nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (UE) 2016/545. Per evitare tale aggravio è quindi necessario prevedere un flusso procedurale che consenta l'analisi contemporanea da parte del GI di richieste di capacità quadro avanzate entro una data prefissata, superando il semplice criterio dell'accoglimento secondo l'ordine di presentazione della domanda.

Si osserva che, nel paragrafo 4.2.2 “*Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore*” del PIR, la data fissata come termine temporale per la richiesta tracce dell'orario 2020-2021, non risulta congruente con i limiti previsti dall'articolo 14, comma 5, del d. lgs. 112/2015; inoltre lo stesso titolo di tale paragrafo appare in contraddizione

con quanto previsto al paragrafo 1.6 “*Validità del PIR*” dello stesso PIR ove si prevede che il PIR 2021 sia valido per l’allocazione della capacità dell’orario 2020-2021 e non per l’allocazione capacità di orari successivi per i quali dovranno, al contrario, essere utilizzati i PIR pertinenti. Si rende quindi necessario che il GI modifichi opportunamente il titolo del paragrafo e che verifichi la correttezza delle tempistiche riportate all’interno del citato paragrafo 4.2.2. Inoltre, con riferimento al medesimo paragrafo, è necessario specificare la data di termine (nell’anno X) per la presentazione delle richieste di traccia per l’orario X+1, introducendo anche una rappresentazione dal punto di vista grafico delle date chiave, in modo da facilitare la comprensione del processo di allocazione da parte del lettore. L’esplicitazione di tale data risulta essere necessaria, in quanto da questa discendono anche altri obblighi, quali quello relativo al rispetto della data ultima di pubblicazione del PIR dell’anno X+1.

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 soggetto 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 AQ, di cui al paragrafo 4.3.1, si ritiene, in analogia a quanto già previsto per altre ferrovie regionali, riprendere la regolamentazione di cui alle delibere n. 70/2014 e n. 76/2014, in precedenza vigente sull’infrastruttura ferroviaria nazionale, e in particolare prevedere:

- a) il richiamo all’obbligo, relativo al rinnovo di AQ, 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 AQ, 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 AQ, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti.

Con riferimento al paragrafo 4.4.1 “*Dichiarazione di saturazione*” a conclusione del processo di coordinamento delle tracce per il quale “*qualora la traccia proposta in alternativa dal GI differisca dalle richieste delle IF di oltre ± 15 minuti, e qualora le tracce confliggano per meno di 50 giorni l’anno il Gestore assegna le tracce orarie sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire agli organismi di controllo preposti*”, si rende necessario che il GI, in ottica di trasparenza verso i richiedenti, individui esplicitamente il limite massimo di differimento temporale delle tracce rispetto alla traccia originaria richiesta.

Nel paragrafo 4.4.2 “*Criteri di priorità delle tracce orarie*”, ai punti 5 e 6, paiono essere individuati dei limiti di capacità assegnabile differenti rispetto a quelli già individuati nel paragrafo 4.3.1 sopra citato; si rende quindi necessario che il GI renda i limiti di cui ai punti 5 e 6 del paragrafo 4.4.2 coerenti con i limiti da adottarsi, come in precedenza specificato, nel paragrafo 4.3.1.

Infine, in ottica di trasparenza e completezza di informazione, si ritiene utile inserire all’interno del capitolo:

- a) un paragrafo dedicato alle modalità di comunicazione che le IF devono utilizzare per formulare le richieste di capacità;
- b) uno specifico paragrafo dedicato alla descrizione del processo di richiesta e conseguente allocazione dei servizi ferroviari al di fuori del pacchetto minimo di accesso, inclusiva dell’indicazione delle relative modalità e tempistiche di applicazione. Tale descrizione dovrà ottemperare ai contenuti della delibera n. 130/2019, con particolare riferimento alla Misura 7 “*Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso*”.

## 4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI, nel paragrafo 4.2.1 del PIR, di:
- prevedere un termine di presentazione per le richieste di capacità quadro;
  - inserire la previsione della trattazione coordinata e contemporanea delle richieste pervenute entro il termine di cui al punto a);
  - limitare il principio di analisi in ordine cronologico di presentazione delle richieste di capacità quadro, a quelle richieste avanzate oltre il termine di cui al punto a).
- 4.3.2 Si prescrive al GI di aggiornare le tempistiche riportate nel paragrafo 4.2.2 del PIR “*Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore*”, specificando la data entro la quale devono essere presentate le richieste di capacità, rispetto al vincolo temporale di cui all’articolo 14, comma 5 del d.lgs. 112/2015 definito in relazione all’effettiva data di pubblicazione della versione finale del PIR.
- 4.3.3 Si prescrive al GI di inserire, in un apposito paragrafo all’interno del capitolo 4 del 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, come previsto dall’articolo 24, comma 2 del d.lgs. 112/2015.
- 4.3.4 Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 4.2.2 del PIR, di:
- modificare il titolo “*Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore*” in “*Tempistica per richiedere tracce per l'orario 2020-2021*”;
  - specificare il termine entro il quale devono essere presentate le richieste di capacità (rispetto al vincolo temporale di cui all’articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015 definito in relazione all’effettiva data di pubblicazione della versione finale del PIR) nonché le tempistiche dei restanti adempimenti procedurali relativi al processo di allocazione annuale della capacità, introducendo anche una rappresentazione grafica delle principali scadenze di tale processo;
  - specificare che la trattazione delle richieste avviene in maniera differenziata a seconda che le stesse vengano presentate entro il termine di cui al punto b) fissato dal GI per la presentazione delle tracce, ovvero oltre tale termine.
- 4.3.5 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 4.3.1 del PIR 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;
  - il singolo titolare di AQ, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce ed in assenza di altre richieste di capacità, può accedere fino al 100% della capacità disponibile;
  - per l’esercizio dei servizi di trasporto regionale, è possibile prenotare capacità anche oltre il limite dell’85% definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.
- 4.3.6 Si prescrive al GI, nel seguente capoverso del paragrafo 4.4.1 del PIR “*qualora la traccia proposta in alternativa dal GI differisca dalle richieste delle IF di oltre ± 15 minuti, e qualora le tracce confligano per meno di 50 giorni l’anno il Gestore assegna le tracce orarie sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire agli organismi di controllo preposti*”, di esplicitare il limite massimo di differimento temporale delle tracce rispetto alla traccia originaria richiesta.
- 4.3.7 Si prescrive al GI di coordinare i limiti di capacità assegnabile indicati ai punti 5 e 6 del paragrafo 4.4.2 del PIR con quanto previsto alla prescrizione 4.3.5, afferente al paragrafo 4.3.1 del PIR.
- 4.3.8 Si prescrive al GI di specificare, in appositi paragrafi del capitolo 4 del PIR:
- 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;
  - la descrizione del processo di richiesta e conseguente allocazione dei servizi ferroviari al di fuori del pacchetto minimo di accesso, indicando le relative modalità e tempistiche di applicazione.

## 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.

Si ritiene necessario, nel rispetto del Regolamento (CE) N. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 “relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”, che il GI integri il capitolo 5 con il riferimento agli strumenti per garantire l'accessibilità al servizio ferroviario nei confronti delle PMR (servizio che viene citato dallo stesso GI nell'articolo 7 bis *“Key Performance Index del GI”*, con riferimento al monitoraggio dell'erogazione del servizio di assistenza alle PMR, nell'appendice 1 al cap. 2 del *“Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria”*); a tal fine, si ritiene necessario che lo stesso GI verifichi per ogni impianto l'applicabilità delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità PMR [Decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea] informando l'Autorità dei risultati di tali verifiche.

Con riferimento agli obblighi informativi a carico del GI verso il pubblico, si ritiene necessario che il GI introduca uno specifico paragrafo in cui 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.

Per quanto riguarda al paragrafo 5.2 *“Pacchetto minimo d'accesso”*, si ritiene utile che il GI definisca i limiti temporali per le operazioni tecnico/commerciali nella messa a disposizione di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento di tali operazioni.

Con specifico riferimento al paragrafo 5.3.1 *“Impianti a diritto di accesso garantito”*, risulta opportuno che il GI espliciti e riporti il riferimento al paragrafo del capitolo 4, nel quale sono descritte le regole e le tempistiche da applicarsi per la richiesta di accesso agli impianti ad accesso garantito messi a disposizione dei richiedenti.

Infine, si ritiene necessario che il GI inserisca all'interno del capitolo 5 un paragrafo specifico riguardante la descrizione dei Servizi complementari forniti (tra cui, ad esempio, il rifornimento idrico riportato nel cap. 3).

### 5.2 Indicazioni

**5.2.1** Si indica al GI di inserire all'interno del paragrafo 5.3.1 del PIR il corretto riferimento al paragrafo inserito nel capitolo 4 per descrivere le modalità e le tempistiche da applicarsi per la richiesta di accesso agli impianti ad accesso garantito messi a disposizione dei richiedenti.

### 5.3 Prescrizioni

**5.3.1** Si prescrive al GI di integrare l'elenco degli impianti connessi alla rete riportato nell'allegato 2 del PIR, provvedendo ad una illustrazione delle caratteristiche, dei servizi in essi forniti e delle relative condizioni economiche per l'accesso, nonché degli orari di abilitazione.

**5.3.2** Si prescrive al GI di integrare il capitolo 5 del PIR 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 trasmettere all'Autorità, entro e non oltre il 30 ottobre 2020, un elenco delle località di servizio aperte al servizio viaggiatori, individuando per ognuna di esse la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PMR eventualmente applicabile [Decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea].

**5.3.4** Si prescrive al GI di integrare il capitolo 5 del PIR introducendo uno specifico paragrafo con la specificazione che le misure adottare dal GI in relazione alle informazioni ai passeggeri devono essere 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.

- 5.3.5 Si prescrive al GI di definire nel paragrafo 5.2 del PIR i limiti temporali per quanto riguarda *"la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali"*.
- 5.3.6 Si prescrive al GI di inserire nel capitolo 5 del PIR un paragrafo specifico denominato *"Servizi complementari"*, per elencare i servizi offerti ai richiedenti.

## 6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

### 6.1 Valutazioni dell'Autorità

Per quanto riguarda il tema principale di questo capitolo, si precisa, preliminarmente, che i valori tariffari esposti nel PIR 2021 sono stati elaborati nell'ambito di uno studio elaborato dal Consorzio Ferrovie Pugliesi, soggetto che il GI ha individuato come responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali, ai sensi dell'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015 (nota del 18 dicembre 2019, prot. ART 16391/2019), nelle more del perfezionamento di quanto stabilito con il Memorandum finalizzato, per le ferrovie regionali afferenti alla Regione Puglia, all'avvio di un percorso finalizzato ad affidare a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) le medesime funzioni essenziali, approvato dalla Regione Puglia con deliberazione della Giunta regionale 11 novembre 2019, n. 2034 e sottoscritto in data 12 novembre 2019 fra Regione Puglia, Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie del Sud-Est, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane.

A tale riguardo, con la nota prot. n. 7626/2020 del 26 maggio 2020, l'Autorità – nelle more della finalizzazione dell'affidamento ad RFI delle funzioni essenziali ai sensi dell'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015 – ha richiesto l'invio di apposita relazione in cui fossero esplicitate le metodologie adottate per la determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, con particolare riguardo alla loro correlazione ai costi pertinenti sostenuti dal gestore, in coerenza con i principi stabiliti dal d.lgs. 112/2015; il GI, con nota assunta al protocollo ART n. 8537/2020 del 12 giugno 2020, ha trasmesso la relazione metodologica elaborata dal citato Consorzio Ferrovie Pugliesi.

Ciò evidenziato, si ritiene che l'affidamento - sebbene in forma transitoria - delle funzioni essenziali relative alla rete ferroviaria di cui trattasi al citato Consorzio, soggetto la cui natura è per definizione prevalentemente finalizzata alla realizzazione degli interessi delle imprese partecipanti, non pare assicurare il rispetto dei necessari requisiti di indipendenza sul piano giuridico e decisionale, così come disciplinati dall'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015. Si ritiene pertanto opportuno raccomandare alla Regione Puglia, al gestore, nonché agli altri soggetti firmatari del citato Memorandum, la sollecita conclusione del processo di affidamento a RFI delle indicate funzioni essenziali, posto che il termine per la conclusione è scaduto da alcuni mesi, in quanto il d.lgs. 139/2018 prefigurava una scadenza di 360+90 giorni a partire dalla sua data di entrata in vigore (23 dicembre 2018).

Alla luce di quanto premesso, e considerato inoltre che la mancata attuazione del suddetto Memorandum non pare essere imputabile a responsabilità del gestore, gli Uffici hanno ritenuto di procedere comunque all'analisi, nel merito, di quanto proposto con riferimento a canoni e corrispettivi, al fine di attestarne il rispetto dei principi che il d.lgs. 112/2015 ha introdotto con riferimento alla materia tariffaria, con particolare riguardo a quello della necessaria correlazione ai costi dei canoni e della relativa sostenibilità per il mercato dei servizi di trasporto, per quanto prefigurabile nell'orario di servizio 2020-21. Ciò anche al fine di assicurare in ogni caso che per l'accesso all'infrastruttura e ai servizi siano definiti canoni e corrispettivi che, già nella corrente fase di prima attuazione, siano conformati a principi di ragionevolezza e proporzionalità.

La relazione trasmessa da FdG dà conto dell'esistenza di un CdS per la gestione dell'infrastruttura della linea San Severo-Rodi- Peschici e per l'esercizio dei corrispondenti servizi ferroviari, che corrispondono al nucleo originario di attività di FdG, rinnovato con la Regione Puglia con validità dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2021, nonché di un CdS sottoscritto con la Regione Puglia nel maggio 2009 per l'esercizio e la gestione dell'infrastruttura della linea Foggia-Lucera, atto con il quale la società rilevava dalle Ferrovie dello Stato la concessione per l'esercizio della linea.

La situazione sopra descritta, come illustrato dal GI, è destinata a mutare a breve, a seguito della sottoscrizione del nuovo CdS, volto a regolare i servizi di trasporto ferroviario erogati da FdG su entrambe le linee, in corso di definizione da parte della Regione Puglia.

Come esplicitato nella citata relazione, a seguito dello scorporo delle corrispondenti attività, i contratti dovranno essere adeguati ad una diversa logica, più aderente al quadro normativo vigente in tema di accesso all'infrastruttura ferroviaria e *"dovranno prevede un canone d'accesso per l'infrastruttura gestita da FdG, che dovrà essere integrato (per la quota parte relativa ai servizi Regionali soggetti ad obbligo di servizi pubblico), al pari di quanto già oggi avviene per i soli servizi erogati da FdG su rete RFI, nel corrispettivo riconosciuto dalla Regione Puglia a fronte del nuovo CdS ferroviario. Tale canone, definito secondo le indicazioni della del. ART 96/2015, sarà in grado di coprire una parte dei costi sostenuti da FdG per la gestione delle due infrastrutture, mentre un'altra parte continuerà ad essere oggetto di contribuzione diretta da parte della Regione Puglia nell'ambito dei rapporti contrattuali relativi alla gestione dell'infrastruttura"*.

La relazione in parola specifica, inoltre, quanto segue: *"Va comunque sottolineato che, nella situazione allo stato vigente, FdG, nella sua qualità di GI, non è titolata ad applicare alcun canone di accesso alla sua rete, essendo tutti i relativi costi già coperti dai corrispondenti contratti sottoscritti con la Regione Puglia. Per converso, il presente studio ha per oggetto, accanto alla determinazione del canone d'accesso da inserire nel PIR in ragione della nuova struttura contrattuale attesa, anche la definizione dei livelli di contribuzione residua, necessari ad assicurare l'equilibrio economico dei rapporti contrattuali con la Regione Puglia, inerenti la gestione dell'infrastruttura"*.

Coerentemente con quanto esposto nella relazione metodologica, con nota assunta al protocollo ART n. 8548/2020 del 15 giugno 2020, il GI ha precisato che, essendo attualmente vigenti atti concessionari che non distinguono GI da IF e che non prevedono l'applicazione del canone di accesso, in vista dei nuovi affidamenti che dovrebbero completarsi nel corso della vigente annualità, sarà stipulato un distinto CdS per la gestione del trasporto ferroviario regionale che terrà conto del nuovo assetto regolatorio.

Traguardando l'orizzonte della nuova configurazione dei rapporti contrattuali tra Regione e GI, lo studio ha utilizzato come *"elemento-guida per la determinazione dei canoni d'accesso l'insieme delle misure contenute ai capi III e IV della Delibera ART 96/2015, applicandole alla situazione contrattuale, tecnica ed organizzativo-gestionale delle due linee Foggia-Lucera e San Severo-Peschici."*

In questa prospettiva lo studio illustra nel dettaglio la determinazione dei pedaggi effettuata in base alle prescrizioni relative al Pacchetto Minimo d'Accesso (PMdA) introdotte dal d.lgs.112/2015, nonché secondo i principi e criteri di cui alla delibera n. 96/2015, la cui applicazione è ritenuta pertinente anche in vista della necessaria futura separazione tra il CdS tra Regione e IF da quello che regolerà i rapporti tra la Regione ed il GI.

L'esercizio viene rigorosamente sviluppato a partire dai dati economici riferibili alle annualità 2018 e 2019, sebbene solo per il primo sia disponibile un bilancio depositato, mentre per il secondo esiste solo un bilancio aziendale assunto per confronto. Vengono illustrate nel dettaglio le modalità di considerazione degli elementi contabili assunti a riferimento e, nell'applicazione dei principi e criteri contenuti nella delibera n. 96/2015, esplicitando le analisi effettuate ai fini di valutare per il PMdA gli elementi di *costing* (per le componenti *opex* e *capex*) e di *pricing*, comprensive anche delle modulazioni previste dalla delibera n. 96/2015, per le macro-componenti delle componenti A e B del canone, quest'ultima modulata con riferimento a vari segmenti di mercato e fasce orarie.

Non si rilevano, viceversa, elementi di correlazione ai costi per quanto attiene ai corrispettivi previsti per l'accesso ai servizi extra-PMdA.

In considerazione di quanto sopra esposto e preso atto dello sforzo compiuto dall'organismo provvisorialmente incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali, nel pervenire ad una determinazione dei canoni d'accesso secondo una corretta considerazione dei criteri e principi al momento definiti dall'Autorità, si evidenzia quindi che le specifiche assunzioni effettuate per la determinazione dei canoni da parte del soggetto terzo incaricato della funzione essenziale - pur in assenza di una dettagliata dimostrazione, sulla base di elementi contabili, della correlazione ai costi, con riferimento ai corrispettivi per l'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi non ricompresi nel c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" (PMdA) - sono comunque supportate da un processo analitico e strutturato di commisurazione ai costi sottostanti. Inoltre, il canone relativo al pacchetto minimo di accesso presenta un livello compatibile con quello stabilito da RFI per la rete ferroviaria nazionale, con riferimento a servizi OSP regionali del tutto simili a quelli esercitati sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FdG.

In esito all'illustrata verifica, si ritiene che i contenuti della citata relazione possano, nel rispetto dei principi di ragionevolezza e proporzionalità, ritenersi nel complesso esaustivi e pertinenti per l'orario di esercizio 2020/2021, nelle more della conclusione dei descritti processi di separazione delle funzioni essenziali e di riassetto societario, anche nella prospettiva dell'emanaione, da parte dell'Autorità, di ulteriori indicazioni e prescrizioni - in esito all'esame della bozza finale del PIR 2022 - finalizzate ad assicurare, da parte del soggetto incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali,

una determinazione dei canoni e corrispettivi per l'accesso alla rete ed ai servizi ad essa connessi, a partire dall'orario di esercizio 2021/2022, basata su un impianto metodologico maggiormente dettagliato.

I valori tariffari proposti potranno essere esposti anche nelle bozze di PIR 2022 che il GI provvederà a predisporre secondo le fasi precise dalla Misura 1.3.3 del presente documento, fermo restando che in detto PIR 2022, così come nel PIR 2021 in fase di pubblicazione, dovrà essere inclusa una clausola che informi il mercato che i valori dei canoni e dei corrispettivi ivi esposti saranno oggetto di rideterminazione e riarticolazione nel corso dell'anno 2021 sulla base di criteri che l'Autorità si riserva di indicare in fase di emanazione di indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del suddetto PIR 2022.

L'Autorità osserva, rispetto ad altro profilo, che all'interno del PIR non è riportato il sistema di controllo delle prestazioni di cui all'articolo 21 del d.lgs. 112/2015; si ritiene, quindi, necessario che il GI provveda ad avviare un confronto con le IF interessate e i richiedenti capacità al fine di pervenire alla definizione di uno schema di sistema e di un'apposita procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo dei treni che saranno inseriti in apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicare entro il 5 marzo 2021.

Coerentemente si ritiene necessario che il Capitolo 6 sia ridevominato come *"Tariffe e Performance regime"*.

Si rileva, infine, la mancata pubblicazione delle tariffe del servizio di sgombero dell'infrastruttura, come al contrario richiamato nel paragrafo 2.10.5.1 del PIR.

## 6.2 Indicazioni

**6.2.1** Si dà indicazione al GI di adoperarsi, con ogni consentito sforzo, ai fini della sollecita individuazione del soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie, cui affidare le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-*septies* del d.lgs. 112/2015, in attuazione del Memorandum approvato dalla Regione Puglia con deliberazione della Giunta regionale 11 novembre 2019, n. 2034 e sottoscritto in data 12 novembre 2019 fra Regione Puglia, Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie del Sud-Est, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane.

## 6.3 Prescrizioni

**6.3.1** Si prescrive di ridefinire il titolo del capitolo 6: *"Tariffe e Performance Regime"*.

**6.3.2** Si prescrive al GI di inserire nel capitolo 6 del PIR il prezziario del servizio di sgombero dell'infrastruttura come richiamato al paragrafo 2.5.10.1 del PIR.

**6.3.3** Ai fini della determinazione dei canoni da applicare per l'orario di esercizio 2021-2022, si prescrive al GI di inserire già nella versione finale del PIR 2021 (e a seguire nella bozza finale del PIR 2022) una clausola che informi il mercato che i valori dei canoni e dei corrispettivi ivi esposti saranno oggetto di rideterminazione e riarticolazione nel corso dell'anno 2021 sulla base di criteri che l'Autorità si riserva di indicare in fase di emanazione di indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del PIR 2022.

**6.3.4** Si prescrive al GI di avviare, entro il 18 settembre 2020, un confronto con le IF interessate e i richiedenti capacità al fine di pervenire alla definizione di uno schema di sistema di controllo delle prestazioni, come disposto dall'articolo 21 del d.lgs. 112/2015, e di un'apposita procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo dei treni; il processo di confronto dovrà concludersi in tempo utile al fine dell'inserimento di tali sistema e procedura in apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicarsi entro il 5 marzo 2021.