

Allegato A alla delibera n. 118/2020 del 16 luglio 2020

**Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A.
Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021
nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022**

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità	4
1.2 Indicazioni.....	5
1.3 Prescrizioni.....	6
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	7
2.1 Valutazioni dell’Autorità	7
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	10
4.1 Valutazioni dell’Autorità	10
4.2 Indicazioni.....	11
4.3 Prescrizioni.....	11
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	12
5.1 Valutazioni dell’Autorità	12
5.2 Indicazioni.....	13
5.3 Prescrizioni.....	13
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	14
6.1 Valutazioni dell’Autorità	14
6.2 Indicazioni.....	14
6.3 Prescrizioni.....	14

Premessa

Con nota del 12 giugno 2020, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 8521/2020, La Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: LFI), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 – Linee ferroviarie: Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga (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 trasmesso dal gestore dell'infrastruttura a seguito della comunicazione inviata il 26 maggio (prot. 7633/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell'infrastruttura.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato "**PIR 2021. Linee ferroviarie: Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga (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;
GI:	Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa Ferroviaria;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMR:	Persone a Mobilità Ridotta;
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
TPL:	Trasporto Pubblico Locale.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rende necessario richiamare nel paragrafo 1.1 *“Introduzione”* gli estremi esatti del decreto ministeriale (D.M. 5 agosto 2016) per il quale l'infrastruttura regionale di LFI rientra nell'ambito di applicazione del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112.

Per quanto riguarda le fonti normative, inserite nel paragrafo 1.3, 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”*;
- introdurre il riferimento al D.M. 5 agosto 2016 relativo a *“Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”*;
- introdurre il riferimento al d.lgs. 23 novembre 2018, n. 139, relativo all'attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- inserire i riferimenti alle delibere dell'Autorità:
 - n. 16/2018 recante *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'art. 37, comma 2, let. d) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”*;
 - n. 106/2018, relativa alle *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”*;
 - 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:
 - b) al regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;
 - c) al regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015, relativo ai criteri per i Richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 870/2014;
 - d) alle direttive (UE) 2016/797 e 2016/798 relative, rispettivamente, all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea e alla sicurezza delle ferrovie nonché al regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;
 - e) alla direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
 - f) al regolamento (UE) n. 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
 - g) al regolamento (UE) n. 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario unico;
 - h) al regolamento (UE) n. 2018/1795 della Commissione che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'art. 11 della direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012.

In generale, si ritiene opportuno, per le fonti nazionali, che vengano richiamate prima le fonti normative e a seguire le delibere dell'Autorità. Inoltre, le fonti normative vanno inserite nell'ordine cronologico della pubblicazione partendo dalla normativa meno recente.

Con riferimento al paragrafo 1.4 *“Quadro legale”* si ritiene necessario specificare il riferimento normativo in base al quale l'Autorità approva il Prospetto Informativo della Rete (nel seguito PIR) elaborato dal Gestore sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni.

Per quanto attiene ai contenuti di cui al paragrafo 1.7 *“Definizioni”*, si ritiene opportuno che le medesime definizioni siano allineate a quelle contenute nel d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, e nel d.lgs. 50/2019, con particolare riferimento a quella relativa al “titolo autorizzatorio ed al “certificato di sicurezza”, ora “certificato di sicurezza unico”.

Si ritiene necessario che il Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria (di seguito 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 che il GI adotti ed espliciti nel PIR le 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'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 elencare prima i riferimenti normativi comunitari e successivamente quelli nazionali, in ambo i casi i riferimenti normativi vanno elencati in ordine cronologico crescente (dal meno recente in poi). Si dà indicazione al GI di inserire nel paragrafo 1.1. *“Introduzione”*, il riferimento al D.M. 5 agosto 2016 relativo all'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, in sostituzione del riferimento al D.M. 28T/2005.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di inserire il riferimento al d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e al D.M. del 16 aprile 2018, recante *“Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”*,
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di sostituire 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, tra le fonti normative nazionali, nel paragrafo 1.3 del PIR:
- a) il D.M. 5 agosto 2016 relativo a *"Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione"*;
 - b) il d.lgs. 23 novembre 2018, n. 139, relativo all'attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- 1.2.5 Si dà indicazione al GI di inserire nell'elenco delle fonti comunitarie, nel paragrafo 1.3 del PIR, i riferimenti:
- a) al regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;
 - b) al regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015, relativo ai criteri per i Richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 870/2014;
 - c) alle direttive (UE) 2016/797 e 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relative, rispettivamente, all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, e alla sicurezza delle ferrovie nonché 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;
 - d) alla direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
 - e) al regolamento (UE) n. 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
 - f) al regolamento (UE) n. 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario unico;
 - g) al regolamento (UE) n. 2018/1795 della Commissione che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'art. 11 della direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012.
- 1.2.6 Si dà indicazione al GI di inserire nel PIR il riferimento alle delibere dell'Autorità:
- a) n. 16/2018, relativa alle *"Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'art. 37, comma 2, let. d) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214"*;
 - b) 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"*;
 - c) n. 130/2019 recante *"Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"*.

1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di eliminare, nel paragrafo 1.4 *"Quadro legale"*, il riferimento al D.M. 28T/05, e di modificare il corrispondente testo come segue: *"Il prospetto informativo della rete (nel seguito PIR) è elaborato da LFI ed approvato dall'Organismo di Regolazione sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni ai sensi del art. 14 comma 1 del d.lgs 112/2015."*
- 1.3.2 Si prescrive al GI di aggiornare, nel paragrafo 1.7 *"Definizioni"*, le definizioni relative al titolo autorizzatorio e al certificato di sicurezza (modificandone la denominazione in *"certificato di sicurezza unico"*, secondo

quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018) e di inserire il termine corretto in ogni parte del testo in cui ricorra.

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:

- 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 a) "Contenuti e durata" afferenti alla stipula di Accordi Quadro, si ritiene necessario prevedere l'esplicito riferimento ai limiti di capacità di cui al paragrafo 4.4.1 del PIR.

Inoltre, nel caso in cui fossero stati siglati e in vigore degli AQ, è necessario elencarli integrando il contenuto di 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, delle informazioni aggiuntive che vengono riportate all'interno della prescrizione afferente al tema citato.

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

Al paragrafo 2.3.2 *“Obblighi di LFI”*, è necessario che il GI richiami l’obbligo di monitoraggio del servizio anche attraverso gli indicatori di puntualità e regolarità di cui all’allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018. Al riguardo 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 e di un indicatore delle performance di puntualità garantite dal GI per segmento di mercato, nonché (con riferimento agli articoli 15 e 21 del d.lgs. 112/2015 e in analogia a quanto previsto dalla citata delibera n. 16/2018) la valorizzazione del livello obiettivo di puntualità dei servizi di trasporto 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. Inoltre, si ritiene necessario specificare che nell’ambito dei servizi oggetto di contratto di servizio è consentito anche all’ente affidante l’accesso al sistema informativo del GI nel quale siano valorizzati performance, costi e penali riconducibili ad ogni singolo contratto di servizio.

Con riferimento al paragrafo 2.4.3 *“Informazioni date da LFI prima e durante la circolazione”*, in cui sono definiti lavori di *“maggiore rilevanza”* e *“minore rilevanza”*, per quelli 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.

Con riferimento all’appendice 3 del PIR, paragrafo *“Gestione della circolazione perturbata”*, si ritiene necessario introdurre la specificazione ulteriore che le misure adottate dal GI relativamente agli obblighi del GI legati all’effettuazione degli annunci all’utenza, devono essere 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 riguarda l’appendice 1, *“Accordo Quadro Tipo”*, tra il GI e il soggetto richiedente si ritiene opportuno che sia inserito un tale fac-simile di AQ per servizi di trasporto pubblico locale, nel quale siano descritti gli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 dell’allegato A alla delibera n. 16/2018, nonché la velocità commerciale garantita sulle relazioni oggetto di CdS. La misura 15 citata prevede che *“l’EA concorda con il GI/GS le integrazioni da adottare nell’ambito [...] dell’Accordo Quadro per servizi di trasporto pubblico locale”* sottoscritto [...] o di altri atti negoziali giuridicamente vincolanti che regolano il rapporto con il GI/GS, al fine di prevedere la fornitura delle prestazioni specificate nei punti successivi all’interno di tutte le stazioni interessate dai CdS di propria competenza”. In assenza dell’utilizzo dell’AQ relativamente ai servizi oggetto dell’attuale CdS tra GI e la Regione, si ritiene necessario predisporre un’integrazione del paragrafo 2.2.2 *“Contratto di utilizzo dell’infrastruttura”*, nella quale siano descritti gli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della citata Misura 15, che il GI si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell’ambito dei servizi oggetto del CdS; si ritiene necessario altresì riportare la velocità commerciale garantita sulle relazioni oggetto di contratto di servizio.

2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI che, nel paragrafo 2.2.1 a) del PIR, venga fatto esplicito riferimento ai limiti di capacità individuati al paragrafo 4.4.1 del PIR.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.2.1 del PIR inserendo un paragrafo specifico con l’elenco degli AQ sottoscritti e in vigore. Inoltre, entro il 30 settembre 2020, il GI dovrà trasmettere all’Autorità, l’elenco 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 che venga specificato, nel paragrafo 2.2.1 a) del PIR, che il rinnovo di un AQ sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2020 deve essere autorizzato dall’Autorità.

- 2.3.4 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.2.1 a) del PIR, specificando 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 in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria.
- 2.3.5 Si prescrive al GI di esplicitare, nel paragrafo 2.2.2.1 del PIR, la modalità ufficiale di comunicazione (fax, e-mail, PEC, utilizzo di sistemi informativi, etc.) nei confronti delle IF. Di conseguenza dovrà essere aggiornato il testo come segue: *“A conclusione della verifica della documentazione ricevuta, LFI provvede a convocare l’IF, comunicando tramite [modalità di comunicazione scelta] il giorno e l’ora previsti per la sottoscrizione del contratto ovvero ad inviare all’IF la proposta di contratto con l’indicazione del termine per la restituzione della proposta sottoscritta per accettazione.”*.
- 2.3.6 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.3.2 del PIR *“Obblighi di LFI”*:
- a) l’obbligo del monitoraggio della circolazione dei treni e delle relative *performance*;
 - b) 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 6.3.3Errore. L’origine riferimento non è stata trovata.) 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;
 - a) nell’ambito dei servizi oggetto di contratto di servizio, la valorizzazione e la quantificazione degli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi dell’allegato A 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;
 - b) la descrizione degli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 dell’allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018, che si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell’ambito dei servizi oggetto dell’attuale CdS. Inoltre, il GI deve indicare, tra i vari KPI, anche la velocità commerciale che si impegna a garantire nella programmazione delle tracce OSP;
 - c) la garanzia per l’ente affidante dell’accesso al sistema informativo del GI nel quale siano valorizzati i dati di *performance*, costi e le penali per ogni singolo contratto di servizio.
- 2.3.7 Si prescrive al GI di allineare i contenuti del paragrafo 2.4.3 *“Informazioni date da LFI prima e durante la circolazione”* in cui sono definiti lavori di *“maggiore 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.
- 2.3.8 Si prescrive al GI di introdurre, nell’appendice 3 del PIR, paragrafo *“Gestione della circolazione perturbata”*, la specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all’effettuazione degli annunci all’utenza, devono essere conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.
- 2.3.9 Si prescrive al GI di aggiornare i contenuti dell’appendice 1 al capitolo 2 del PIR prevedendo un *“Accordo Quadro Tipo per servizi di trasporto pubblico locale”* con la descrizione degli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 dell’allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018, che si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell’ambito dei servizi oggetto di OSP. Inoltre, il GI deve indicare, tra i vari KPI, anche la velocità commerciale che si impegna a garantire nella programmazione delle tracce OSP.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 3.5 *“Orario di esercizio”* si ritiene necessario che vengano specificate nel capitolo 6 le tariffe corrispondenti relative all'apertura a richiesta, nel caso vengano richieste tracce al di fuori delle fasce orarie di apertura delle linee da parte di un richiedente capacità.

Si rileva che nel PIR all'allegato 6, richiamato nel pertinente paragrafo 3.9 *“Utilizzazione delle linee”*, sono riportate informazioni sul grado di utilizzazione della rete. Si ritiene necessario che il GI integri e verifichi la correttezza delle informazioni fornite nell'allegato 6 (ove sono descritti livelli di utilizzazione superiori al 100% della capacità disponibile), descrivendo per ogni tratta significativa: la capacità disponibile in tracce/ora e tracce/giorno; il numero di tracce/ora e tracce/giorno prenotate con AQ, il numero di tracce/ora e tracce/giorno disponibili per l'allocazione annuale. Si ritiene infine necessario che il GI verifichi l'eventuale ricorrenza delle condizioni di cui all'articolo 29, comma 1, del d.lgs. 112/2015, con particolare riferimento alla possibilità che, in un prossimo futuro, la capacità dell'infrastruttura sia insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

- 3.3.1 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 3.5 del PIR come segue *“Il periodo di abilitazione delle linee e degli impianti è di regola come indicato in allegato 2. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei sindacati periodi comportano per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo le cui tariffe sono riportate nel capitolo 6”*.
- 3.3.2 Si prescrive al GI di verificare le informazioni già disponibili in allegato 6 e specificare, nello stesso allegato 6, per singola tratta e per singola ora di apertura della linea al servizio commerciale: il numero di tracce assegnate con AQ per entrambi i sensi di marcia, il numero di tracce assegnate senza AQ per entrambi i sensi di marcia, il numero stimato di tracce ancora disponibili per entrambi i sensi di marcia.
- 3.3.3 Si prescrive al GI di trasmettere entro il 30 settembre 2020 una relazione relativa all'effettivo grado di utilizzazione delle tratte della rete (partendo dalle informazioni fornite nell'allegato 6) e alla possibilità che, in un prossimo futuro, la capacità dell'infrastruttura sia insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto, nonché alle conseguenti determinazioni del GI rispetto agli obblighi di cui all'articolo 29 del d.lgs. 112/2015.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 4.1 *“Introduzione”*, si ritiene necessario che il GI riporti l'aggiornata fonte normativa di riferimento che governa le condizioni di accesso all'infrastruttura e le procedure di assegnazione della capacità.

Si osserva che, nel paragrafo 4.3.2 *“Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore”* del PIR, non è riportata la data fissata come termine temporale per la richiesta tracce dell'orario 2020-2021; inoltre lo stesso titolo di tale paragrafo appare in contraddizione con quanto previsto al paragrafo 1.6 *“Validità, modalità di aggiornamento, distribuzione e prezzo”* 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 definisca puntualmente le date relative ai vari step procedurali del processo di allocazione annuale della capacità. 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 scadenze principali, in modo da facilitare la comprensione del lettore del processo di allocazione. Inoltre,

è da rilevarsi come il GI, erroneamente, distingua le richieste presentate prima dell'avvio del processo di allocazione annuale rispetto a quelle presentate dopo l'avvio del processo di allocazione delle tracce; in realtà tale distinzione, per quanto riguarda la priorità di trattazione delle richieste, deve essere riferita alla data termine di presentazione delle richieste di capacità fissata dal GI. Si ritiene necessario l'ausilio di un formato grafico anche per il processo di adeguamento intermedio della capacità, per il processo di allocazione della capacità quadro e per il processo delle variazioni in corso d'orario.

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

Per quanto attiene ai limiti di capacità assegnabile tramite AQ, di cui al paragrafo 4.4.1, 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 4.4.3.1 *“Dichiarazione di saturazione”* a conclusione del processo di coordinamento delle tracce per il quale *“qualora la traccia proposta in alternativa da LFI differisca dalle richieste originarie 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 caso in cui le tracce confliggano per meno di 50 giorni l'anno.

In ottica di trasparenza, si ritiene utile esplicitare all'interno del capitolo un paragrafo dedicato alle modalità di comunicazione che le IF devono utilizzare per formulare le richieste di capacità.

Si evidenzia, infine, come manchi completamente il paragrafo sulle regole per la mancata designazione, contrattualizzazione, utilizzazione della capacità.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI di riportare nel paragrafo 4.1 del PIR *“Introduzione”* l'esatta previsione normativa che disciplina le condizioni per l'accesso all'infrastruttura e le procedure per l'assegnazione della capacità. Pertanto, il testo deve essere integrato come segue: *“La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, sono disciplinati da quanto disposto dal d. lgs. 112/2015”*.
- 4.3.2 Si prescrive al GI di inserire, utilizzando un formato grafico, nei pertinenti paragrafi del capitolo 4 del PIR, le date delle tempistiche previste per le fasi dei processi di allocazione della capacità per gli AQ per l'orario 2020-2021 e di eventuale aggiustamento intermedio dello stesso orario, nonché per le variazioni in corso d'orario.

4.3.3 Si prescrive al GI per quanto riguarda il paragrafo 4.3.2 del PIR, di:

- a) 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”*;
- b) specificare 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) nonché i restanti step procedurali del processo di allocazione annuale della capacità annuale, introducendo anche una rappresentazione dal punto di vista grafico per rappresentare le date chiave in tale processo;
- c) specificare che la trattazione delle richieste avviene in maniera differenziata a seconda che le stesse vengano presentate entro il limite fissato dal GI (punto b della prescrizione 4.3.3) per la presentazione delle tracce o oltre tale limite.

4.3.4 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.

4.3.5 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 4.4.1 del PIR, che:

- a. la massima capacità che è possibile richiedere ai fini della stipula di AQ è pari all’85% della capacità complessivamente disponibile per giorno e fascia oraria;
- b. il singolo titolare di AQ, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce ed in assenza di altre richieste di capacità, possa accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- c. sia possibile prenotare, per l’esercizio dei servizi di trasporto regionale, 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 di introdurre, nel paragrafo 4.3.2 del PIR, l’obbligo, per il richiedente capacità di infrastruttura finalizzata all’effettuazione di un nuovo servizio di trasporto di passeggeri, di informare il GI e l’Autorità riguardo a tale nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

4.3.7 Si prescrive al GI di individuare, nel paragrafo 4.4.3.1 del PIR, e in particolare ove si preveda *“qualora la traccia proposta in alternativa da LFI differisca dalle richieste originarie delle IF al massimo per ± 10 minuti e ne siano rispettate le funzioni commerciali, o qualora le tracce siano in conflitto per meno di 50 giorni l’anno, LFI assegna le tracce sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire all’Organismo di Regolazione;”*, un limite massimo di differimento temporale delle tracce rispetto alla traccia originaria richiesta nel caso in cui il conflitto tra tracce si verifichi per meno di 50 giorni l’anno.

4.3.8 Si prescrive al GI di inserire uno specifico paragrafo nel capitolo 4 del PIR sulle regole per la mancata designazione, contrattualizzazione, utilizzazione della capacità.

4.3.9 Si prescrive al GI di specificare, in apposito paragrafo 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.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell’Autorità

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

Con riferimento agli obblighi di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché dalla delibera dell’Autorità n. 106/2018, 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.

Con riferimento agli obblighi informativi a carico del GI verso il pubblico, si ritiene necessario che il GI specifichi, nel paragrafo 5.3 del PIR, che le misure previste devono essere conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007, nonché alla delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Per quanto riguarda al paragrafo 5.1.5 *"Descrizione servizi del 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 riferimento alla nota del 29 gennaio 2019, assunta agli atti dell'Autorità con prot. 1308/2019, e alla dichiarazione di appartenenza all'ambito di applicazione della delibera n. 130/2019, resa in ottemperanza al punto 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ed assunta agli atti con prot. 1681/2020, si evidenzia che codesto GI ha indicato alcune aree di sosta, scali merci, dal medesimo direttamente gestiti, che non trovano menzione nel capitolo 5. Tra questi si evidenziano lo scalo merci di Lucignano, a cui è allacciato il raccordo privato della società SVI S.p.A., le aree di sosta di Calbenzano e Bibbiena, l'area utilizzata come Deposito/Officina nella stazione di Pescaiola. È, infine, opportuno che il GI inserisca un allegato con l'elenco degli impianti gestiti da operatori privati, raccordati alla rete LFI, che abbiano inviato la descrizione del loro impianto in ottemperanza all'articolo 5, comma 1, del regolamento (UE) 2017/2177.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive che il GI integri l'elenco degli impianti connessi alla rete riportato nell'allegato 2 *"Caratteristiche impianti"* 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. Si prescrive, in particolare, d'inserire le descrizioni degli impianti di servizio dallo stesso gestiti, già menzionati nelle note inviate a questa Autorità e assunte ai prott. 1308/2019 e 1681/2020. Si prescrive, inoltre, di introdurre un allegato con l'elenco degli impianti gestiti da operatori privati, raccordati alla rete LFI, che abbiano inviato la descrizione del loro impianto in ottemperanza all'articolo 5, comma 1 del regolamento (UE) 2017/2177.
- 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 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 paragrafo 5.3 del PIR con la specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente agli obblighi informativi nei confronti dei 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 5.1.5 del PIR, i limiti temporali per quanto riguarda *"la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali"*.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota del 12 giugno 2020, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 8521/2020, il GI ha trasmesso all'Autorità la bozza finale del PIR 2021, informando che lo stesso recepisce i contenuti della metodologia di determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, prendendo come riferimento le tariffe stabilite dal gestore nazionale RFI, tenendo conto delle caratteristiche e del segmento di mercato propri della rete LFI, in considerazione del fatto che il documento del sistema Gestione Sicurezza LFI denominato DT-GS-CTVR *“Requisiti di compatibilità tecnica veicolo-rete”* del 09/08/2017, aveva già a suo tempo evidenziato differenze non significative rispetto alla rete infrastrutturale gestita da RFI.

In relazione a quanto proposto in materia di tariffe (canoni e/o corrispettivi), gli Uffici evidenziano che non appare dimostrabile la correlazione del canone per il PMdA e dei corrispettivi per l'accesso ai servizi extra-PMdA ai costi effettivamente sostenuti dal gestore. Va tuttavia segnalato che il canone relativo al PMdA ricalca esattamente quello stabilito da RFI per la rete ferroviaria nazionale, con riferimento a servizi OSP regionali del tutto simili a quelli eserciti sull'infrastruttura ferroviaria gestita da LFI.

In esito all'illustrata verifica, si ritiene che i contenuti della citata relazione possano, nel rispetto dei principi di ragionevolezza e proporzionalità, ritenersi – in prima attuazione – nel complesso esaustivi e pertinenti per l'orario di esercizio 2020/2021, anche nella prospettiva dell'emanazione, 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 GI, 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.

Proprio in previsione della determinazione dei canoni e corrispettivi da pubblicarsi nel PIR 2022, appare opportuno che il GI intraprenda le opportune azioni ai fini della redazione/revisione di una contabilità regolatoria separata per la gestione dell'infrastruttura, provvedendo ad evidenziare chiaramente gli elementi relativi ai costi ed ai ricavi, questi ultimi suddivisi per ricavi da canone e da contributo regionale, al fine di dare evidenza del corretto perseguitamento dell'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

Con riferimento al livello del canone relativo al PMdA, si precisa che, ai fini di fornire adeguate informazioni al mercato ed indipendentemente dalle reali condizioni di accessibilità ed utilizzabilità della rete, il GI è tenuto a prevedere, fin dall'orario di servizio 2020/2021, l'estensione dei canoni già proposti per i servizi del trasporto pubblico regionale agli eventuali servizi *open access*, per l'effettuazione dei quali fosse richiesto l'accesso all'infrastruttura.

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.

Infine, essendo il sistema di *Performance Regime* richiamato nel capitolo 6 (oltre che estesamente descritto in appendice 8 al PIR) si ritiene necessario rinominare opportunamente il capitolo 6 stesso.

6.2 Indicazioni

6.2.1 Si dà indicazione al GI, in previsione della determinazione dei canoni e corrispettivi da pubblicarsi nel PIR 2022, di intraprendere le opportune azioni ai fini della redazione/revisione di una contabilità regolatoria separata per la gestione dell'infrastruttura, provvedendo ad evidenziare chiaramente gli elementi relativi ai costi ed ai ricavi, questi ultimi suddivisi per ricavi da canone e da contributo regionale, al fine di dare evidenza del corretto perseguitamento dell'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

6.3 Prescrizioni

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

- 6.3.2 **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.**
- 6.3.3 **Si prescrive al GI, con riferimento al Pacchetto Minimo di Accesso di cui al capitolo 6 del PIR, di prevedere l'estensione dei canoni già proposti per i servizi del trasporto pubblico regionale agli eventuali servizi *open access*, per l'effettuazione dei quali fosse richiesto l'accesso all'infrastruttura.**