

***Allegato A alla delibera n. 119/2020 del 16 luglio 2020***

**Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovie del Sud Est  
e Servizi Automobilistici 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 .....	6
2.3 Prescrizioni.....	6
<b>3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....</b>	<b>7</b>
3.1 Valutazioni dell’Autorità .....	7
3.2 Indicazioni .....	7
3.3 Prescrizioni.....	7
<b>4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR .....</b>	<b>7</b>
4.1 Valutazioni dell’Autorità .....	7
4.2 Indicazioni .....	8
4.3 Prescrizioni.....	8
<b>5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....</b>	<b>8</b>
5.1 Valutazioni dell’Autorità .....	8
5.2 Indicazioni .....	9
5.3 Prescrizioni.....	9
<b>6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....</b>	<b>9</b>
6.1 Valutazioni dell’Autorità .....	9
6.2 Indicazioni .....	11
6.3 Prescrizioni.....	11

## Premessa

Con nota del 24 aprile 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 6052/2020 del 27 aprile 2020, Ferrovie del Sud Est (di seguito: FSE), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 (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 nota del 27 aprile 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 6134/2020 del 28 aprile 2020, FSE ha trasmesso, inoltre, in ottemperanza agli impegni assunti nell’ambito del procedimento sanzionatorio avviato con delibera dell’Autorità n. 20/2020, l’allegato 1, “Descrizione dell’Infrastruttura”, del Prospetto informativo della rete 2021.

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 27 aprile (prot. 6052/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell’infrastruttura.

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 ritiene opportuno che il GI introduca informazioni sullo stato di attuazione del processo di individuazione del soggetto terzo a cui si prevede di affidare lo svolgimento delle funzioni essenziali, ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs.112/2015.

Si ritiene opportuno che il glossario dei termini sia inserito in un apposito paragrafo del capitolo 1, alla fine del capitolo medesimo.

Si rende necessario modificare la definizione di “*Titolo autorizzatorio*” in conformità a quanto previsto dall’articolo 3, comma 1, lettera r) del d.lgs. 112/2015 ed eliminare il riferimento alla “*Licenza per lo svolgimento di servizi passeggeri in ambito nazionale*”, non più esistente.

Per quanto riguarda le fonti, risulta opportuno introdurre il riferimento al d.m. del 16 aprile 2018, recante “*Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale*”;

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 che il GI adotti e riporti 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 prescrivere 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 riportare nel PIR informazioni sullo stato di attuazione del processo di individuazione del soggetto terzo a cui si prevede di affidare lo svolgimento delle funzioni essenziali, ai sensi dell'articolo 11, comma 11, del d.lgs.112/2015.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di introdurre un paragrafo alla fine del capitolo 1 del PIR con il glossario dei termini.
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di inserire nel PIR il riferimento al d.m. del 16 aprile 2018, recante *"Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale"*.

## 1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di adeguare nel PIR la definizione del documento *"Titolo autorizzatorio"* in conformità a quanto previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera r) del d.lgs. 112/2015 e di eliminare il riferimento alla *"Licenza per lo svolgimento di servizi passeggeri in ambito nazionale"*, non più esistente.
- 1.3.2 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.
- 1.3.3 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.
- 1.3.4 Si prescrive al GI, in relazione al processo di aggiornamento ordinario del PIR, di adottare e riportare all'interno del paragrafo 1.6.2 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 1.3.3:
- 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".
- 1.3.5 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 agli "Accordi Quadro" (di seguito: AQ), si ritiene necessario inserire uno specifico paragrafo all'inizio del punto 2.3 "Condizioni di accesso commerciali" per specificare come al momento FSE non sottoscrive questa tipologia di accordo con i richiedenti capacità (questo è quanto si deduce dalla lettura del PIR, dove tutti i riferimenti agli Accordi Quadro sono indicati P.M.).

Al paragrafo 2.3.1, "Contratto di utilizzo infrastruttura", si ritiene opportuno inserire un paragrafo nel quale siano descritti gli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 della delibera dell'Autorità n. 16/2018, che il GI si impegna a perseguire e che siano 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 nella programmazione delle tracce OSP.

Al paragrafo 2.3.2.2 "Obblighi del GI FSE", si ritiene 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 n. 16/2018, e proceda alla introduzione di un proprio indicatore di puntualità 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) alla valorizzazione del suo 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; tale livello obiettivo dovrà essere pubblicato dal GI a partire da un'apposita edizione straordinaria del PIR 2022. È inoltre necessario che tramite i sistemi informativi del GI siano valorizzabili sia i vari indicatori precedentemente citati, sia le penali e i KPI per ogni Contratto di Servizio (di seguito: Cds) e che l'accesso agli stessi sistemi sia garantito anche agli enti affidanti titolari di CdS.

Si rende necessario nel paragrafo 2.4.2 "Regole di gestione", afferente alle regole di esercizio, menzionare anche i treni passeggeri a "mercato" tra le tipologie di treni menzionate nei principi di gestione.

Al paragrafo 2.4.3 "Gestione della circolazione perturbata", si ritiene necessario introdurre la specificazione ulteriore che le misure adottate dal GI relativamente 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).

### 2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

### 2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.3 del PIR specificando che al momento il GI ha scelto di non sottoscrivere AQ con i richiedenti capacità.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.3.1 del PIR con la descrizione degli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 della delibera dell'Autorità n. 16/2018, che si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP. Inoltre, tra i vari KPI è necessario indicare, da parte del GI, anche la velocità commerciale che si impegna a garantire nella programmazione delle tracce OSP.
- 2.3.3 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.6.2 del PIR "Obblighi del GI":
- di introdurre apposita sezione riportante la descrizione dell'indicatore di puntualità a 5' "%OS(0-5)", come definito dalla Misura 7 dall'allegato alla delibera 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 Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.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;

b) di specificare che il proprio sistema di monitoraggio della circolazione consente anche:

- la quantificazione degli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi della 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 tramite materiale ferroviario in maniera tale da consentire all'impresa ferroviaria (di seguito: IF) di integrare tale informazione con quella inerente ai servizi sostitutivi automobilistici ai fini della valorizzazione dell'indicatore stesso;
- la quantificazione dei KPI e delle penali per ogni CdS;
- l'accesso ai sistemi informatici di monitoraggio della circolazione anche agli enti affidanti titolari di CdS.

2.3.4 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.4.2 del PIR *"Regole di Gestione"*, i treni passeggeri a *"mercato"*, nelle diverse fasce orarie, tra i treni a cui si fa riferimento nella descrizione delle regole di esercizio adottate in caso di interferenze.

2.3.5 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.4.3 del PIR *"Gestione della circolazione perturbata"*, la specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, devono essere comunque conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

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

#### 3.1 Valutazioni dell'Autorità

Non sono formulate osservazioni.

#### 3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 3.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

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

#### 4.1 Valutazioni dell'Autorità

In relazione alle richieste di tracce orarie per l'esercizio successivo, l'accesso all'infrastruttura non può essere limitato alle capacità residue in fasce orarie non già saturate dalle tracce che l'impresa FSE BUTF garantisce in ottemperanza agli obblighi derivanti dal CdS in essere con la Regione Puglia. L'accesso all'infrastruttura deve essere consentito ad ogni richiedente che ottemperi a tutti i requisiti previsti dal capitolo 2; in caso di conflitti tra richieste dell'impresa FSE BUTF e altre richieste di tracce non risolvibili con il processo di armonizzazione, in fase di procedura di coordinamento FSE può prevedere una maggiore priorità alle tracce dell'impresa FSE BUTF, inserendo tale criterio tra quelli elencati nel paragrafo 4.4.5.2.

Si osserva che, nel paragrafo 4.3.2 *"Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 13 dicembre 2020 – 11 dicembre 2021"* del PIR, la data fissata come termine temporale per la richiesta tracce dell'orario 2020-2021, in assenza di pubblicazione del PIR entro il 1° giugno 2020, non risulta congruente con i limiti previsti dall'articolo 14, comma 5 del d.

lgs. 112/2015; è quindi necessario che il GI verifichi la correttezza delle tempistiche riportate all'interno del citato paragrafo 4.3.2.

In relazione alle richieste di tracce orarie per l'esercizio successivo, in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, è necessario, al fine di valutare il potenziale impatto economico sui vigenti CdS, di 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 riguarda le tempistiche per eventuali richieste per l'adeguamento intermedio, e per le richieste in gestione operativa, è necessario introdurre un diagramma temporale in analogia a quanto già presente per le richieste annuali e le richieste in corso d'orario.

Nei paragrafi 4.6.2 e 4.6.3 *“Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione/utilizzazione delle tracce”* si ritiene opportuno inserire una tabella riepilogativa analoga a quella presente nel PIR 2021 di Rete ferroviaria italiana.

## 4.2 Indicazioni

**4.2.1** Si dà indicazione al GI di introdurre nel capitolo 4 del PIR una tabella riepilogativa analoga a quella presente nel PIR 2021 di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che riassume il contenuto dei paragrafi 4.6.2 e 4.6.3.

## 4.3 Prescrizioni

**4.3.1** Si prescrive al GI di espungere, nel paragrafo 4.1 del PIR, il seguente periodo *“L'accesso all'infrastruttura per l'orario 14 dicembre 2020 – 12 dicembre 2021 è limitato alle capacità residue in fasce orarie non già saturate dalle tracce che l'impresa FSE BUTF garantisce in ottemperanza agli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio in essere con Regione Puglia”*. Va eliminato anche il riferimento all'allegato 4.

**4.3.2** Si prescrive al GI di verificare nel paragrafo 4.3 del PIR, le date di inizio e fine dell'orario a cui il PIR si riferisce ed adeguare le tempistiche connesse alla richiesta di capacità e costruzione dell'orario alla data effettiva di pubblicazione del PIR.

**4.3.3** Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 4.3 del PIR, l'obbligo, per il richiedente capacità di infrastruttura finalizzata all'effettuazione di un nuovo servizio di trasporto di passeggeri, non disciplinato da CdS pubblico, di informare il GI e l'Autorità riguardo a tale nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

**4.3.4** Si prescrive al GI di introdurre, nei paragrafi 4.3.3 e 4.3.4 del PIR (per le richieste di tracce in gestione operativa), un diagramma temporale in analogia a quanto già presente per le richieste annuali e le richieste in corso d'orario.

# 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.

In particolare, con riferimento alle stazioni principali occorre una descrizione più dettagliata dell'impianto e dei servizi presenti; ad esempio con l'indicazione del numero di binari, indicazione dei binari di circolazione e dei binari abilitati per la sosta e per la scomposizione/composizione treni, indicazione della presenza di eventuali platee di lavaggio e indicazione della presenza del servizio di manovra.



Per quanto riguarda i due centri di manutenzione menzionati, raccordati alle stazioni di Bari Est e Lecce, gli stessi vanno inseriti nel PIR unicamente se raccordati alla rete di FSE e non nel caso in cui fossero raccordati alla rete di RFI. Nel primo caso occorre una descrizione dettagliata del centro di manutenzione e dei servizi erogati all'interno degli stessi, nonché delle relative condizioni economiche per l'accesso.

Con riferimento agli obblighi di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché dalla delibera dell'Autorità n. 106/21018, si ritiene necessario integrare il paragrafo 5.4.6 "Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007" con le seguenti informazioni: loro descrizione, esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, modalità di richiesta del servizio, 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; inoltre, con riferimento agli obblighi informativi a carico del GI verso il pubblico, si ritiene necessario che nel paragrafo 5.3 venga specificato che le misure previste devono essere conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007, nonché alla delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Si ritiene infine necessario che il GI individui, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PMR eventualmente applicabile tra la Decisione della Commissione Europea 2008/164/CE e il Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea, al fine di individuare successivamente i correlati obblighi del GI e delle IF nei confronti dei viaggiatori PMR.

## 5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 5.3 Prescrizioni

- 5.3.1** Si prescrive al GI di integrare il PIR con una descrizione dettagliata dei principali impianti connessi alla rete, con particolare riferimento alle stazioni principali e ai centri di manutenzione, provvedendo ad una illustrazione delle caratteristiche, dei servizi in essi forniti e delle relative condizioni economiche per l'accesso.
- 5.3.2** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.4.6 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 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 paragrafo 5.3 del PIR con la specificazione che le misure adottate dal GI, relativamente gli 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.

# 6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

## 6.1 Valutazioni dell'Autorità

Si precisa, preliminarmente, che i valori tariffari esposti nel PIR 2021 sono stati elaborati dall'attuale GI FSE S.r.l., secondo quanto comunicato in ultimo con nota assunta al prot. ART 4481/2020, del 17 marzo 2020, in RFI S.p.A. nelle more del perfezionamento di quanto stabilito, ai sensi dell'art. 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015, con il Memorandum finalizzato, per le ferrovie regionali afferenti alla Regione Puglia, all'avvio di un percorso finalizzato ad affidare a Rete

Ferroviana Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) le funzioni essenziali di cui alla lettera b-septies del comma 1 dell'articolo 3 del medesimo d.lgs. 112/2015, 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.

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.

In tale contesto, con nota assunta al protocollo ART 8134/2020 dell'8 giugno 2020, il GI ha trasmesso una breve relazione metodologica in cui si dà conto della circostanza che il canone per il PMdA, è stabilito nella somma delle componenti A (tariffa base) pari a 1.20 €/km e B (legata al costo medio dell'energia elettrica per la trazione) pari a 0.4232545 €/km, senza che vi sia alcuna evidenza di una correlazione di detto canone al costo. Al riguardo, il GI afferma che “[t]ali dati, oggetto di stima nelle fasi preliminari all'elaborazione del Piano di Concordato, sono stati coerentemente ripresi dal Piano di Concordato preventivo di FSE giusto provvedimento di omologa del Tribunale di Bari - Sezione Fallimentare del 25 giugno 2018 procedura n. 1/2017”.

Si rileva che il canone relativo al pacchetto minimo di accesso, come sopra determinato, 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 FSE.

Nella medesima nota vengono specificati i criteri in base ai quali sono stati stabiliti i corrispettivi per l'accesso ai servizi extra-PMdA riportati nella bozza del PIR, con particolare riferimento a:

1. utilizzo servizi in stazione;
2. aree di composizione e scomposizione treni comprese le aree di manovra;
3. aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e merci;
4. centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione riservati a materiale rotabile che necessita di centri specializzati;
5. Platee di lavaggio;
6. Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di soggetto estraneo alla causa di ingombro;
7. Rifornimento idrico;
8. Servizi di manovra;
9. Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM);
10. Parking.

Anche per i corrispettivi relativi a detti servizi sono illustrati generici criteri di correlazione del corrispettivo al costo sostenuto per la sua produzione, non supportati da una documentazione analitica, o è stato esplicitato che i medesimi sono stati desunti da quelli utilizzati dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Sempre nella medesima relazione metodologica il GI precisa che “in forza dello stipulando Accordo con RFI per l'assegnazione delle funzioni essenziali, in occasione del PIR 2022 di FSE, di prossima emanazione per consultazione, si prevede di poter porre in essere le prime attività relative alla determinazione del canone del pedaggio, nonché quelle connesse all'elaborazione di un sistema di pricing, in linea con il quadro normativo/regolatorio vigente”.

Nel prendere atto di quanto illustrato nella suddetta relazione esplicativa predisposta dal GI con riguardo ai canoni per l'accesso all'infrastruttura, in esito all'illustrata verifica, si ritiene – in sede di prima attuazione – 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'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 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.

Proprio in previsione della determinazione dei canoni e corrispettivi da pubblicarsi nel PIR 2022, anche a beneficio del soggetto terzo cui sarà affidata la pertinente funzione essenziale, 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 perseguimento dell'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

I valori tariffari proposti potranno essere esposti anche nelle bozze di PIR 2022 che il GI provvederà a predisporre secondo le fasi precisate 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 paragrafo 6.4 *"Performance regime"* del PIR non è compiutamente specificato il sistema di controllo delle prestazioni di cui all'art. 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 completa definizione di tale sistema di controllo delle prestazioni e di un'apposita procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo dei treni che sarà inserita in un'edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicare entro il 5 marzo 2021.

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

## 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.
- 6.2.2 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 perseguimento 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 del PIR: *"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 di avviare entro il 18 settembre 2020, un confronto con le IF interessate e i richiedenti capacità al fine di pervenire alla compiuta definizione delle formule e dei coefficienti dello schema di sistema di controllo delle prestazioni di cui al paragrafo 6.4 *"Performance regime"*, come disposto dall'art.

**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.**