

*Allegato A alla delibera n. 120/2020 del 16 luglio 2020*

**Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Settimo Torinese-Rivarolo  
Canavese, Rivarolo Canavese-Pont Canavese presentato da Gruppo Torinese  
Trasporti S.p.A. – Infrastruttura.**

**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 .....	6
1.3 Prescrizioni.....	7
<b>2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....</b>	<b>8</b>
2.1 Valutazioni dell’Autorità .....	8
2.2 Indicazioni .....	9
2.3 Prescrizioni.....	9
<b>3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....</b>	<b>10</b>
3.1 Valutazioni dell’Autorità .....	10
3.2 Indicazioni .....	11
3.3 Prescrizioni.....	11
<b>4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR .....</b>	<b>12</b>
4.1 Valutazioni dell’Autorità .....	12
4.2 Indicazioni .....	12
4.3 Prescrizioni.....	12
<b>5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....</b>	<b>12</b>
5.1 Valutazioni dell’Autorità .....	12
5.2 Indicazioni .....	13
5.3 Prescrizioni.....	13
<b>6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....</b>	<b>14</b>
6.1 Valutazioni dell’Autorità .....	14
6.2 Indicazioni .....	16
6.3 Prescrizioni.....	17

## Premessa

Con nota del 2 maggio 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 6524/2020, Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (di seguito: GTT), ed in particolare il Responsabile Infrastruttura Ferroviaria della BUSINESS UNIT FERROVIE (di seguito GTT Infrastruttura), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 (di seguito: PIR 2021) relativo alle linee Settimo Torinese-Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese-Pont Canavese, 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 con nota del 2 maggio (assunta al prot. ART 6524/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell’infrastruttura.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato “**PIR 2021. Linee ferroviarie: Settimo Torinese-Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese-Pont Canavese (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;
DGR:	Deliberazione della Giunta Regionale;
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 evidenziare come GTT sia concessionaria dell’esercizio della linea Torino-Ceres (non appartenente all’ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015) e delle due linee ferroviarie Settimo Torinese-Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese-Pont Canavese (rientranti nell’ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015); per garantire continuità nella gestione, GTT gestisce le due ultime linee in regime di proroga annuale attraverso apposite deliberazioni della Giunta della Regione Piemonte, di cui l’ultima è la DGR n. 8-5131 del 28.12.2012, che cesserà di validità in occasione dell’affidamento, in coerenza con quanto permesso dall’art. 8 bis della L.R. n. 1/2000 e s.m.i., ad una società regionale appositamente costituita o ad una società già costituita in cui faccia ingresso la Regione Piemonte<sup>1</sup>; è inoltre da osservare come la citata DGR n. 8-5131/2012 sia espressamente richiamata tra i riferimenti normativi regionali ma non ne venga esplicitata la correlazione con il PIR 2021.

Inoltre, in base alla Determinazione del Direttore Generale dell’Agenzia della Mobilità Piemontese n. 524 del 18 settembre 2019, si rileva l’aggiudicazione del servizio di trasporto ferroviario con obbligo di servizio pubblico sulle linee oggetto del PIR 2021 a favore dell’impresa ferroviaria Trenitalia, in sostituzione della stessa GTT; di tale avvicendamento, che presumibilmente avrà luogo entro la fine del 2020, non è fatta alcuna menzione sul PIR 2021, nonostante ciò comporti il decadimento dell’obbligo di affidamento delle funzioni essenziali del gestore dell’infrastruttura (come da articolo 11, comma 6, del d.lgs. 112/2015) a soggetto distinto (di seguito: *allocation body* o organismo di allocazione) da GTT. Tale osservazione è espressa in relazione alla nota di GTT n. 6336 del 16 marzo 2020 (prot. ART 4434/2020) nella quale è stata data comunicazione all’Autorità del subentro di RFI nelle funzioni essenziali di GTT a partire dal 1° ottobre 2020, ma non è stato fatto alcun riferimento alla futura prevista cessazione del servizio di trasporto con obbligo di servizio pubblico da parte di GTT sulle linee ferroviarie in esame.

Da successive comunicazioni fornite da GTT, anche in corso di audizioni tenutesi presso l’Autorità, si è inoltre appreso che è, contestualmente, in fase di perfezionamento il subentro da parte di RFI S.p.A. nella gestione delle linee, con il conseguente decadimento dal ruolo di Gestore della stessa GTT. Evidentemente, anche tale passaggio renderebbe superata l’ipotesi dell’affidamento delle funzioni essenziali al soggetto terzo individuato in RFI.

**Nelle more del perfezionamento di tali procedimenti, le indicazioni e prescrizioni di cui al presente documento sono da intendersi riferite al soggetto che svolge pro-tempore le funzioni di Gestore all’atto di pubblicazione della delibera dell’Autorità di cui il presente testo costituisce Allegato.**

Per quanto riguarda le fonti citate al paragrafo 1.3 della bozza di PIR 2021, 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”*;
- eliminare, e ovunque ricorra nel testo del PIR, il riferimento al D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 *“Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”* in quanto superato e originariamente riferito all’infrastruttura ferroviaria nazionale e non alle ferrovie regionali, nonché al R.D. 148/1931 *“Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione”*, in quanto riferito ad argomenti che non appaiono rilevanti ai fini del PIR;
- verificare il permanere della validità e, in caso contrario, eliminare all’interno del PIR il riferimento alle seguenti fonti nazionali: DD 247/VIG3 2000 *“Individuazione degli standard e norme di sicurezza”*; D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005 *“Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all’assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria”*; D.M. n. 81/T del 19 marzo 2008 *“Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”*;

---

<sup>1</sup> Come descritto nella DGR 20 dicembre 2018, n. 12-8165 recante *“Legge Regionale n. 1 del 4 gennaio 2000, art. 4, comma 10. DM 16 aprile 2018. Indirizzi in merito alla gestione delle infrastrutture ferroviarie in concessione regionale Canavesana e Torino-Ceres”*.

- inserire il riferimento alla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, “*che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo*”;
- inserire il riferimento al d.lgs. 139/2018, di aggiornamento del d.lgs. 112/2015, che recepisce la direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, “*che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'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. Inoltre, le fonti normative vanno inserite nell’ordine cronologico della pubblicazione, partendo dalla normativa meno recente.

Per quanto attiene al paragrafo 1.6, si ritiene necessario che il periodo di validità del PIR in esame sia fissato, per quanto riguarda il processo temporale dedicato al processo di allocazione della capacità dell’orario 2020-2021, prevedendo la data di inizio validità e la data di termine per le richieste di tracce annuali in congruenza con il disposto dell’articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015. Si ritiene, inoltre, necessario che GTT Infrastruttura 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.

Sempre all’interno del paragrafo 1.6, si ritiene necessario che vengano esplicitate 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) 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.

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 nonché alla data di pubblicazione dell’Aggiornamento stesso sul sito internet del GI.

Per quanto attiene alle definizioni di cui al paragrafo 1.7, si ritiene necessario che le medesime siano allineate a quelle contenute nel d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, e nel d.lgs. 50/2019, con particolare riferimento a quelle relative alla “*licenza nazionale*” (non più prevista) e al “*titolo autorizzatorio*”; si ritiene inoltre opportuno che vengano verificate/corrette le definizioni di “*linea ferroviaria*” (in modo da ricomprendere anche quelle linee che collegano più località) e di “*velocità di marcia*”. Si rileva, inoltre, come nel sottoparagrafo “*Richieste in gestione operativa*” del paragrafo 4.3.3, si faccia riferimento ai referenti accreditati di RFI e non del GI GTT Infrastruttura, facendo quindi presupporre che il processo di richiesta delle tracce in gestione operativa veda interessato (come “*sportello commerciale*”) non il personale di GTT Infrastruttura ma il personale dell’*allocation body*; è quindi necessario aggiornare la definizione di “*gestione operativa*” riportata nel paragrafo 1.7. Per quanto riguarda la definizione di “*sistema di controllo delle prestazioni*” si rileva non esserne fatta alcuna successiva menzione all’interno del PIR, pur in presenza di esplicito obbligo di adozione previsto all’articolo 21 del d.lgs. 112/2015.

Non è inoltre individuata la definizione di velocità commerciale e di processo di armonizzazione (utilizzato all’interno del capitolo 4).

## 1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di elencare, al paragrafo 1.3 del PIR, prima i riferimenti normativi nazionali e successivamente le delibere dell’Autorità; in entrambi i casi, i riferimenti normativi vanno elencati in ordine cronologico crescente (dal meno recente in poi);
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di introdurre, nel paragrafo 1.1 del PIR, espresso riferimento alla DGR della Regione Piemonte n. 8-5131 del 28.12.2012, in relazione alla concessione per la gestione delle linee Settimo Torinese-Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese-Pont Canavese;
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di introdurre, nel paragrafo 1.1 del PIR, esplicito riferimento alla prevista cessazione del servizio ferroviario espletato da GTT e al corrispondente subentro dell’IF Trenitalia S.p.A. in qualità di impresa titolare dei servizi con Obbligo di Servizio Pubblico per conto della Regione Piemonte;
- 1.2.4 Si dà indicazione al GI di introdurre, nel Capitolo 1 del PIR, i riferimenti agli atti, ove perfezionati, che definiscono il subentro di altro gestore dell’infrastruttura nella gestione delle due linee ferroviarie Settimo Torinese-Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese-Pont Canavese;
- 1.2.5 Si dà indicazione al GI di inserire nel paragrafo 1.1 del PIR la previsione dell’assegnazione delle funzioni di *allocation body* alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e di sostituire, nei casi in cui RFI sia citata, all’interno del PIR, nella sua qualità di *allocation body*, il termine “RFI” con il termine generico di “*allocation body*”.
- 1.2.6 Si dà indicazione al GI di provvedere, all’interno del paragrafo 1.7 “Definizioni” del PIR, a:
- cancellare la definizione di “*licenza nazionale*”, non più prevista dal vigente d.lgs. 112/2015;
  - aggiornare la definizione di “*titolo autorizzatorio*” secondo quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018;
  - sostituire la definizione di “*linea ferroviaria*” con la seguente: “*l’infrastruttura che collega almeno due località*”;
  - verificare e correggere la definizione di “*velocità di marcia*” eliminando i refusi che ne pregiudicano la comprensione;
  - verificare e correggere la definizione di “*gestione operativa*” tenendo in considerazione quanto il GI ha previsto in merito alle funzioni esplicitate dall’*allocation body*.
  - integrare l’elenco delle definizioni con la definizione di “*velocità commerciale*” intesa come: “*La velocità commerciale riferita ai treni è definita come rapporto Spazio/Tempo comprensivo delle soste comprese tra l’ora di partenza e l’ora di arrivo del treno. Essa è riferita all’intero percorso del treno.*”;
  - integrare l’elenco delle definizioni con la definizione di “*processo di armonizzazione*” inteso come: “*processo di lavorazione delle richieste di tracce volto alla compatibilizzazione delle richieste pervenute*”.
- 1.2.7 Si dà indicazione al GI, in merito all’elenco delle fonti normative di cui al paragrafo 1.3 “Struttura legale”:
- di inserire il D.M. del 16 aprile 2018, recante “*Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale*”;
  - di inserire la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, “*che sostituisce l’allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo*”;
  - di inserire il d.lgs. 139/2018, di aggiornamento del d.lgs. 112/2015, che recepisce la direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, “*che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell’infrastruttura ferroviaria*”;
  - di eliminare, in quanto da considerarsi superato, il Decreto 21 marzo del 2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione “*Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria*”;

- e) di eliminare, in quanto non pertinente, il R.D. 148/1931 *“Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione”*.
- f) di verificare il permanere della validità e, in caso contrario, eliminare all'interno del PIR il riferimento a: DD 247/VIG3 2000 *“Individuazione degli standard e norme di sicurezza”*; D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005 *“Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria”*; D.M. n. 81/T del 19 marzo 2008 *“Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”*.

### 1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di fissare, al paragrafo 1.6 del PIR, la data di inizio validità del PIR 2021 in congruenza con la data termine per le richieste di tracce orarie per l'orario 2020-2021, a sua volta definita nei limiti indicati all'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015.
- 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 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 Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.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

Si rileva come all'interno del paragrafo 2.2.2 il GI abbia inteso individuare specifiche condizioni a carico delle IF, nel caso di richiesta di tracce avanzata oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentata in corso d'orario, riportando le stesse in maniera poco chiara, in quanto definite tramite riferimenti al "punto 1, lett. a) e b)" che non si ritrovano all'interno dello stesso paragrafo. Sempre all'interno del paragrafo 2.2.2, non viene specificato il termine di presentazione del certificato di sicurezza unico relativamente a richieste di tracce che interessino linee/impianti di futura attivazione; tale termine è esclusivamente richiamato, in forma generica, nella sezione, dello stesso paragrafo 2.2.2, riferita ai richiedenti capacità non IF.

In assenza dell'adozione di strumenti quali l'Accordo quadro, al fine di ottemperare a quanto disciplinato dalla Misura 15 della delibera ART n. 16/2018 che 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", si ritiene necessario predisporre un'integrazione del paragrafo 2.3.1 "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura" nella quale siano descritti gli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della citata delibera, che il GI si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP. Si ritiene necessario altresì riportare la velocità commerciale garantita sulle relazioni oggetto di contratto di servizio.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.4.1, si rileva come il GI preveda che "[l]e parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi, dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore o **attinenti ai rapporti di GTT Infrastruttura con il soggetto concedente la gestione dell'Infrastruttura**" (enfasi aggiunta); a tal proposito è necessario evidenziare l'obbligo di garanzia della riservatezza delle informazioni commerciali detenute dal gestore dell'infrastruttura, e dall'*allocation body* ove previsto, in ragione del proprio ruolo come declinato nel d.lgs. 112/2015, ed in particolare, ad esempio, all'articolo 11, comma 10, e all'articolo 22, comma 1, lettera c). Si ritiene quindi opportuno che il GI espliciti chiaramente: (i) la previsione normativa, ulteriore rispetto a quanto già previsto dall'articolo 8 del d.lgs. 422/1997 ("Servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.a.") che consenta al concedente di prendere visione anche di informazioni sensibili dal punto di vista commerciale; (ii) il concedente l'infrastruttura interessato, e quindi la Regione Piemonte; (iii) quali informazioni, e con quale grado di aggregazione, siano normalmente oggetto di trasmissione al predetto concedente l'infrastruttura per i fini di cui al citato articolo 8 del d.lgs. 422/1997 prevedendo, in caso di richieste di dati non riconducibili a servizi ferroviari sottostanti all'obbligo di servizio pubblico a favore del concedente, una procedura di richiesta all'IF interessata di rilascio di un nulla osta all'ostensione dei dati al predetto concedente.

Nel paragrafo 2.4.5 viene più volte richiamata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) in qualità di *allocation body* designato; si ritiene necessario prevedere che nel processo di definizione dei programmi di indisponibilità sia sempre previsto il coinvolgimento dell'*allocation body* in qualità di referente del processo di allocazione della capacità e che ogni elaborato descritto nel citato paragrafo 2.4.5 sia vidimato sia dal GI sia dall'*allocation body*. Gli elaborati, definiti congiuntamente dal GI e dall'*allocation body*, devono essere pubblicati sia dal GI sia dall'*allocation body* sui rispettivi siti aziendali in apposite sezioni. Si ritiene opportuno, infine, che all'interno del PIR, invece di riferirsi a RFI si faccia genericamente riferimento alla funzione di *allocation body*.

Nel paragrafo 2.4.6., per quanto riguarda il pagamento delle penali da parte del GI, si ritiene opportuno specificare che le penali sono corrisposte dal GI all'*allocation body*; l'*allocation body*, infatti, come organismo incaricato di esercitare le funzioni essenziali provvede [come da articoli 3, comma 1, lettera b-septies) del d.lgs. 112/2015] all'"adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni" e per ovvia simmetria è necessario che riscuota anche le penali da imputarsi al GI.

Al paragrafo 2.4.2 "Obblighi di GTT Infrastruttura", è necessario che il GI richiami l'obbligo di monitoraggio del servizio anche attraverso gli indicatori di puntualità e regolarità di cui all'allegato 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<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 (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; tale livello obiettivo dovrà essere pubblicato dal GI a partire da un'apposita edizione straordinaria del PIR 2022. 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.

Al paragrafo 2.5.4 "*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).

## 2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

## 2.3 Prescrizioni

- 2.3.1** Si prescrive al GI, di specificare all'interno del paragrafo 2.2.2 del PIR, in quanto non individuabili, i riferimenti riportati nel seguente periodo contenuto all'interno dello stesso paragrafo 2.2.2: "*Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, l'IF deve -pena l'irricevibilità della richiesta medesima- essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.*".
- 2.3.2** Si prescrive al GI di specificare, all'interno del paragrafo 2.2.2 del PIR, le condizioni imposte alle IF e alle IF incaricate dai richiedenti non IF in merito al termine di presentazione al GI del certificato di sicurezza unico relativamente a impianti/linee di futura attivazione rispetto alla data di richiesta tracce. IL GI potrà, in base alla particolarità della rete di giurisdizione del GI e delle condizioni previste dall'ANSFISA, prendere a riferimento il termine di 5 giorni lavorativi dall'avvio del servizio ferroviario interessato già in vigore presso il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
- 2.3.3** Si prescrive al GI:
- di integrare il paragrafo 2.3.1 del PIR con la descrizione degli indicatori di qualità e gli standard che si impegna a perseguire, ai sensi della Misura 15 dell'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP;
  - di indicare, tra i vari KPI, anche la velocità commerciale che si impegna a garantire nella programmazione delle tracce OSP.
- 2.3.4** Si prescrive al GI di specificare, all'interno del paragrafo 2.4.1 del PIR, le condizioni per le quali non sussiste l'obbligo di riservatezza nell'ambito dei rapporti tra il GI e il concedente Regione Piemonte, precisando:
- che il concedente dell'infrastruttura gestita è la Regione Piemonte;
  - le previsioni normative, ulteriori rispetto a quelle di cui all'art. 8 del d.lgs. 422/1997, che presuppongono, anche al fine di esercitare le necessarie funzioni da parte del concedente Regione Piemonte, l'accesso alle informazioni sensibili dal punto di vista commerciale delle IF e del GI anche da parte del concedente Regione Piemonte;
  - in relazione alle previsioni di cui alla lettera b), quali informazioni, e con quale grado di aggregazione, siano normalmente oggetto di trasmissione alla Regione Piemonte prevedendo, in caso di richieste di dati non riconducibili a servizi ferroviari sottostanti all'obbligo di servizio pubblico a favore del

concedente, una procedura di richiesta all'IF interessata di rilascio di un nulla osta all'ostensione dei dati al predetto concedente.

**2.3.5** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.4.2 del PIR con:

- a) l'obbligo del monitoraggio della circolazione dei treni e delle relative *performance*;
- b) nell'ambito dei servizi oggetto di contratto di servizio, 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 inerente ai servizi sostitutivi automobilistici ai fini della valorizzazione dell'indicatore stesso;
- 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.

**2.3.6** Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.4.2 del PIR, 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 6.3.5), 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.

**2.3.7** Si prescrive al GI di apportare le seguenti modifiche nel paragrafo 2.4.5 del PIR:

- a) inserire la previsione che nel processo di definizione dei programmi di indisponibilità sia sempre previsto il coinvolgimento e la condivisione dell'*allocation body* in qualità di referente del processo di allocazione della capacità e che ogni elaborato da pubblicare sia vidimato sia dal GI sia dall'*allocation body*;
- b) inserire la previsione che gli elaborati, definiti congiuntamente dal GI e dall'*allocation body*, devono essere pubblicati sia dal GI sia dall'*allocation body* sui rispettivi siti aziendali, in apposite sezioni.

**2.3.8** Si prescrive al GI di prevedere, nel paragrafo 2.4.6 "*Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI*", che il GI provveda al pagamento delle penali a suo carico direttamente all'*allocation body*. Tale previsione dovrà essere generalmente prevista, all'interno del PIR, nei casi in cui i pagamenti riguardino tematiche connesse al canone per l'accesso all'infrastruttura, agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, nonché, ove già operativo, al sistema di controllo delle prestazioni di cui all'articolo 21 del d.lgs. 112/2015.

**2.3.9** Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.5.4 del PIR, la specificazione 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

Con particolare riguardo alla linea Settimo Torinese-Rivarolo Canavese, al paragrafo 3.9 "*Utilizzazione delle linee*" si individua un grado di utilizzazione della linea (esclusivamente da parte di servizi ferroviari ricadenti nel Contratto di Servizio di Regione Piemonte) pari a circa l'85% della capacità disponibile.

Tale grado di utilizzazione è espressamente correlato alle condizioni di interferenza della circolazione su rete GTT con quella nel nodo di Torino (presumibilmente riferita, quindi, alla circolazione su rete RFI) e alla necessità di garantire adeguate condizioni di regolarità. In considerazione della espressa considerazione degli effetti del traffico del nodo di

Torino sulla capacità disponibile nella linea Settimo Torinese-Rivarolo Canavese (il grado di utilizzazione si incrementa dal 70% circa al 85% circa), si ritiene necessario acquisire gli elaborati relativi allo studio *“Analisi di capacità della linea ferroviaria Canavesana”* del 15 marzo 2017, citato nello stesso paragrafo 3.9. Si rileva come, applicando alla linea i valori limite di capacità oraria in uso sulla rete nazionale (4 treni/ora su entrambi i sensi di marcia) e considerando un numero di ore di apertura giornaliera della linea pari a circa 14 ore (come descritto nel paragrafo 3.5 *“Orario di esercizio”*, al netto delle IPO giornaliere), la capacità giornaliera massima, senza prendere in considerazione il modello d’esercizio della linea, ammonta a 56 tracce giornaliere; prendendo a riferimento tale parametro, il grado di utilizzazione della capacità, rispetto alle 44 corse per servizio viaggiatori previste in giorno ferialo medio, risulta pari al 78% circa; in considerazione di ciò, si ritiene opportuno che il GI metta a disposizione nel PIR una tabella ove sia riportato, per singola fascia oraria di apertura al servizio commerciale della linea, il numero massimo di tracce programmabili, il numero delle tracce già contrattualizzate e il numero delle tracce disponibili.

Rilevando, inoltre, che la tabella 8 *“Capacità delle linee”* riporta valori di capacità giornaliera della linea e di capacità attualmente occupata nel giorno ferialo medio riferiti a singolo senso di marcia invece che a entrambi i sensi di marcia, si ritiene necessario che il GI corregga i dati della stessa tabella; è infatti da osservare che nelle linee a singolo binario la capacità della linea in un senso di marcia sia sempre funzione del senso di marcia opposto a causa delle necessarie operazioni di incrocio tra servizi aventi versi opposti.

Con particolare riferimento al servizio ferroviario merci, espletato attualmente tra Settimo Torinese e località Raccordo ENI (località non dotata di segnalamento e con deviatore manovrati a mano), viene espressamente indicata, come misura mitigativa del rischio, l’effettuazione del movimento rotabili tra le due località esclusivamente dalle ore 23 (paragrafo 3.4.1 del PIR) o, in alternativa, per il solo locomotore in fascia IPO diurna. Si rileva, quindi, come tale unico movimento per servizio merci esistente sulla linea possa avvenire esclusivamente al di fuori del periodo di apertura della linea stessa (paragrafo 3.5) e quindi, come riportato nel citato paragrafo 3.5, sembrerebbe che l’onere economico corrispondente al costo dell’ampliamento del periodo di apertura della linea sia a carico del trasporto merci indicato (tale ampliamento dell’orario di apertura è peraltro citato al paragrafo 5.3 tra i servizi ausiliari offerti da GTT Infrastruttura); come definito nel paragrafo 6 del presente Allegato A, tale extra-costi deve essere oggetto di valutazione da parte di GTT Infrastruttura, in quanto rappresenta un extra costo permanente e legato esclusivamente al servizio merci. È quindi necessario che in una prossima revisione del PIR il GI valuti la possibilità di modificare gli orari di apertura della linea anche esclusivamente in corrispondenza dei giorni in cui, al termine del processo di allocazione della capacità annuale o aggiustamento intermedio, sia previsto tale servizio. È inoltre da osservare come i costi sottesi al canone per l’effettuazione della traccia merci siano correlati a varie attività (paragrafo 6.1, relativamente al c.d. pacchetto minimo di accesso - PMdA) che non appaiono congruenti con quanto previsto dal regolamento di esecuzione della Commissione Europea (UE) 2015/909 e ai criteri della delibera 96/2015 cui il GI afferma di ispirarsi.

### 3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

### 3.3 Prescrizioni

- 3.3.1 Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 31 agosto 2020, lo studio *“Analisi di capacità della linea ferroviaria Canavesana”* del 15 marzo 2017, citato all’interno del paragrafo 3.9 della bozza finale del PIR 2021.
- 3.3.2 Si prescrive al GI di introdurre nel paragrafo 3.9 del PIR una nuova tabella ove, per singola tratta e per singola ora di apertura delle linee al servizio commerciale, siano riportati: il numero di tracce assegnate per entrambi i sensi di marcia e il numero di tracce disponibili per entrambi i sensi di marcia.
- 3.3.3 Si prescrive al GI di correggere i dati riportati nella tabella 8 *“Capacità delle linee”* del paragrafo 3.9 del PIR, in quanto da riferirsi, per linee a singolo binario, a entrambi i sensi di marcia.
- 3.3.4 Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 30 settembre 2020, una relazione contenente le proprie valutazioni sulla possibilità di modificare gli orari di apertura al servizio commerciale della linea Settimo Torinese-Rivarolo Canavese, in modo da comprendere anche l’effettuazione dei servizi

merci Settimo Torinese-Raccordo ENI di cui al paragrafo 3.4.1 del PIR, nel rispetto degli attuali vincoli normativi e regolamentari di competenza.

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

### 4.1 Valutazioni dell’Autorità

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

Si osserva che, nel paragrafo 4.3.1 *“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 giorno 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 4.3.1.

### 4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

### 4.3 Prescrizioni

- 4.3.1** 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 contratto di servizio 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.
- 4.3.2** Si prescrive al GI di aggiornare le tempistiche riportate nel paragrafo 4.3.1 del PIR 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.

## 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, si ritiene necessario che il GI giustifichi la classificazione come ausiliari dei seguenti servizi, citati nel paragrafo 5.1.4, forniti da GTT infrastruttura: *“Studi di fattibilità di tracce orarie”* e *“Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate oltre gli orari indicati in capitolo 3”*; si osserva, inoltre, che tali studi di fattibilità delle tracce orarie:

- non sono opportunamente descritti in merito ai rispettivi contenuti, né sono circoscritti i casi di fornitura dei servizi diversi dal PMdA all’interno del pertinente paragrafo 5.5 *“Descrizione dei servizi ausiliari”*;
- in base a quanto indicato all’interno dello stesso PIR, consistendo in studi riconducibili all’allocazione di capacità, dovrebbero essere richiesti e forniti dall’*allocation body* e non a GTT Infrastruttura;
- non è chiara la definizione del costo di tale servizio né il rispetto di quanto previsto dall’articolo 3, comma 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, con riferimento all’eventuale inclusione del costo del servizio già nei costi diretti del PMdA, ove si prevede che: *“Fatto salvo l’articolo 4 e se il gestore*

*dell'infrastruttura può misurare in modo trasparente, fondato e oggettivo e dimostrare in base, tra l'altro, alle migliori pratiche internazionali che i costi sono direttamente connessi alla prestazione del servizio ferroviario, il gestore dell'infrastruttura può includere nel calcolo dei suoi costi diretti per l'intera rete, in particolare, i costi seguenti:*

*a) costi del personale necessario per mantenere aperto un tratto particolare di linea se il richiedente chiede di effettuare un servizio ferroviario specifico al di fuori del normale orario di apertura di questa linea;*

*(...)*

*c) i costi del personale necessario per l'assegnazione delle tracce ferroviarie e dell'orario nella misura in cui sono direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.”.*

Per quanto riguarda l'apertura straordinaria della linea, si ritiene opportuno, riprendendo quanto già espresso nel capitolo 3.1 del presente Allegato A, confermare la necessità, come già evidenziato per il servizio di studio di fattibilità delle tracce, di valutare la correttezza della scelta del GI anche con riferimento al citato paragrafo 4 dell'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909.

Con riferimento agli obblighi di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché dalla delibera dell'Autorità n. 106/21018, si ritiene necessario integrare i relativi contenuti con il riferimento ai servizi di assistenza alle PMR, con particolare riguardo (almeno): alla loro descrizione, all'esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, ai diritti e obblighi del GI e dell'IF, comprese le azioni di responsabilità dell'IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati; 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 trasmettere all'Autorità, entro il 30 settembre 2020, una relazione ove vengano motivate le scelte di classificare come ausiliari i servizi di studio di fattibilità delle tracce e di ampliamento dell'orario di apertura di una linea. In tale relazione dovrà inoltre essere adeguatamente motivata la congruenza tra apparente mancato inserimento, all'interno dei costi direttamente legati al servizio ferroviario per l'intera rete, dei costi sopportati dal GI e dall'*allocation body* per l'effettuazione delle attività di cui ai citati servizi ausiliari in esame, e quanto disposto con il regolamento d'esecuzione 2015/909, articolo 3, paragrafo 4, lettere a) e c).
- 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 paragrafo 5.3 del PIR con la specificazione che le misure relative alle informazioni nei confronti dei passeggeri, adottate dal GI medesimo, sono comunque conformi alle

disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

## 6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

### 6.1 Valutazioni dell'Autorità

Si precisa, preliminarmente, che i valori tariffari esposti nel PIR 2021 sono stati elaborati dall'attuale gestore dell'Infrastruttura GTT, nelle more dell'affidamento delle funzioni essenziali a soggetto terzo già individuato in RFI. Tuttavia, come evidenziato nel seguito, per effetto dell'affidamento a Trenitalia S.p.A. del servizio di trasporto regionale di trasporto del Servizio ferroviario metropolitano Torino – “Bacino metropolitano di Torino” già dal settembre 2019, GTT risulta essere gestore societariamente separato dall'impresa che effettuerà il suddetto servizio regionale, facendo - di fatto - venire meno la necessità di affidamento a soggetto terzo dello svolgimento delle funzioni essenziali.

In aggiunta, sulla base di quanto rappresentato dal GI medesimo, è prevista, come richiamato anche al paragrafo 1.1 del presente Allegato A, l'ipotesi di subentro di RFI S.p.A. nella gestione della rete in oggetto.

Ciò premesso, si evidenzia che, con nota del 12 giugno 2020, assunta al prot. ART 8536/2020, GTT ha trasmesso, a seguito di specifica richiesta formulata dagli Uffici dell'Autorità con nota prot. ART 7628/2020 del 26 maggio 2020, una relazione metodologica riferita ai criteri adottati per la determinazione del canone d'accesso all'infrastruttura esposto nella bozza finale del PIR 2021.

I presupposti fattuali contenuti in detta relazione metodologica rendono conto, tra gli altri, dei seguenti passaggi:

1. *“La Regione Piemonte con DGR 20/12/2018 n. 12-8165, ha dettato le linee guida in merito alla gestione delle infrastrutture ferroviarie in concessione regionale Canavesana e Torino-Ceres, che disponevano l'attivazione di un tavolo di lavoro con i soggetti interessati, finalizzato a verificare le condizioni tecniche, amministrative ed economiche per la stipula, ai sensi dell'art. 47, comma 4, del D.L. 50/2017, di un accordo per disciplinare la gestione unitaria con l'infrastruttura ferroviaria nazionale delle Ferrovie Canavesana e Torino-Ceres “ tenendo conto delle risorse disponibili e di quelle aggiuntive eventualmente stanziato dallo Stato, della necessità di regolamentare il calcolo dei pedaggi e la procedura di assegnazione delle tracce e di non pregiudicare le procedure di affidamento del SFM attualmente in corso da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP)”;*
2. *“le parti interessate RFI e GTT hanno prontamente dato l'assenso all'istituzione del tavolo di lavoro”;*
3. *“in applicazione del D.Lgs. 15/07/2015, n. 112, GTT, non avendo fatto luogo alla separazione societaria costituendo entità giuridicamente distinte tra soggetto gestore dell'infrastruttura e soggetto che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla rete anche in ragione del tavolo di lavoro istituito dalla Regione Piemonte - ha attuato la separazione contabile a partire dallo 01/01/2017”;*
4. *“nel contesto della procedura per la concessione in affidamento diretto ex art. 5, comma.6, Regolamento CE 1370/2007 del Servizio ferroviario metropolitano Torino – “Bacino metropolitano di Torino” Procedura 2016/5 001-000062, la documentazione trasmessa agli Operatori Economici con l'Invito a presentare offerta comprendeva, all'allegato 2, gli indirizzi per la redazione del Piano Economico Finanziario (PEF) e del Piano Investimenti, tra cui - al paragrafo 3.5.2.3 - venivano fornite indicazioni per la definizione dei costi di accesso alla infrastruttura e specificatamente per le linee ferroviarie concesse”;*
5. *“il tavolo di lavoro istituito dalla Regione Piemonte con la succitata DGR, è tutt'oggi operativo ed ha appena ultimato di definire il testo di un accordo tra la Regione stessa, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e GTT S.p.A., per l'attuazione dell'art. 47 del D.L. n. 50 del 24 aprile 2017, come convertito dalla legge n.96 del 21 giugno 2017 volto ad analizzare le condizioni necessarie per l'eventuale subentro di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese, che dovrà essere sottoposto alla firma delle parti; l'impegno assunto con il detto accordo prevede la finalizzazione delle attività e delle valutazioni entro la fine del corrente anno”;*
6. *“in considerazione dell'attuale assetto societario di GTT (soggetto indistinto Gestore Infrastruttura e Impresa Ferroviaria) e dell'eventuale futuro subentro di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nonché del convenuto affidamento (a partire dal primo ottobre p.v.) alla stessa delle funzioni essenziali, la determinazione del canone*

*di accesso è stata oggetto di condivisione al tavolo di lavoro, sulla base dei criteri di seguito riportati, e corrisponde sia per quanto attiene al valore che per l'applicazione del metodo, a quanto riportato nei rendiconti contabili di cui al punto 7 e al valore medio del canone unitario per l'utilizzo dell'infrastruttura considerato nell'ambito dell'offerta presentata nella procedura per la concessione in affidamento diretto ex art. 5, comma 6, Regolamento CE 1370/2007 del Servizio ferroviario metropolitano Torino – “Bacino metropolitano di Torino” e risultata aggiudicataria”.*

Nella relazione metodologica sono descritti i criteri in base ai quali i costi ed i ricavi diretti sono attribuiti ai vari centri di costo ed «altri collettori di ricavo chiamati ordini interni che puntano a profit center relativi alle quattro linee di business: “Trasporto Torino-Ceres”, “Trasporto Canavesana”, “Infrastruttura Torino- Ceres” e “Infrastruttura Canavesana”». Per i costi ed i ricavi non direttamente attribuibili, sono elencati i driver specifici a seconda della loro natura e dell'appartenenza alle divisioni trasporto o infrastruttura.

Sempre nella relazione illustrativa viene altresì precisato che: *“il Contratto di Servizio tra AMP e GTT è, di fatto, forfettario e indistinto tra linee (Canavesana e Torino – Ceres) e tra Servizio di Trasporto e Gestione Infrastruttura e non esplicita al suo interno alcun valore virtuale.*

*Nel documento di separazione contabile relativo all'esercizio 2017 (primo anno di effettuazione) è stato conseguentemente assunto un valore Euro/km per quantificare il “canone figurativo di accesso all'infrastruttura”, il tutto avuto riguardo ai principi contabili sopra esposti. Al fine di valutarne la congruenza, lo stesso è stato rapportato al valore chilometrico del canone che GTT complessivamente ha riconosciuto a RFI per le tracce sulla rete del nodo di Torino del Gestore nazionale.*

*A seguito della sottoscrizione del memorandum, avvenuta nel marzo 2020, si sono immediatamente attivati Tavoli tecnici di confronto tra Regione, RFI e GTT in cui è stata coinvolta anche l'AMP. Nell'ambito di tali incontri tecnici si è addivenuti alla definizione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura riportato nella bozza finale P.I.R. GTT 2021 e si è verificata la congruenza del valore di pedaggio risultante con i valori presentati nell'offerta di gara dall'impresa ferroviaria aggiudicataria del servizio SFM e, dunque, la coerenza in relazione alla sostenibilità del mercato”.*

Viene inoltre fatto presente che nel documento allegato all'invito a presentare offerta per Servizio Ferroviario Metropolitano, al punto riguardante i “costi di accesso all'infrastruttura”, veniva stabilito:

*“Per la stima del costo unitario specifico dei servizi oggetto di affidamento l'OE dovrà fare riferimento ai prospetti del gestore dell'infrastruttura RFI, il valore medio, pari al costo complessivo di accesso all'infrastruttura RFI rapportato alla produzione stimata, dovrà essere utilizzato anche per la stima del costo di accesso all'infrastruttura per le linee ferroviarie concesse “Settimo – Rivarolo- Pont” e “Torino – Germagnano- Ceres” ” (dove con “OE” si intende il partecipante alla procedura di gara).*

È infine precisato che *“il livello complessivo di valutazione di costo di accesso all'infrastruttura rapportato alla produzione Kilometrica, il valore di canone -esposto nel PIR nella forma di tariffa media unitaria per l'anno 2021- trova conferma nel valore considerato da GTT per la quantificazione del “canone figurativo” nella separazione contabile”.*

I valori dei canoni esposti nella bozza di PIR 2021 sono esclusivamente riferiti al PMdA per i soli servizi regionali passeggeri, attestandosi su di un valore unico, pari a 3.51 €/Km, leggermente più alto di quello del canone (componenti A+B) che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale applica per il segmento “OSP – Regionali - Nodo Hub-SPRINT”, mentre non risultano stabiliti i valori dei corrispettivi per i servizi extra-PMdA.

Si rileva, quindi, che le specifiche assunzioni effettuate per la determinazione dei canoni da parte del GI in accordo con l'Amministrazione regionale di riferimento, pur in assenza di una dettagliata dimostrazione, sulla base di elementi contabili, della loro correlazione ai costi, e pur in assenza di uno specifico dettaglio relativo ai canoni e corrispettivi per l'accesso agli impianti di servizio e la fruizione di servizi non ricompresi nel c.d. “Pacchetto Minimo di Accesso”, sono comunque supportate da un processo analitico e strutturato di commisurazione ai costi sottostanti e risultanodi fatto coerenti con il pertinente contratto di servizio sotteso ai servizi di trasporto che verranno effettuati sulle infrastrutture di cui trattasi, e sono quindi da ritenersi, in sede di prima attuazione, rispettosi dei principi che il d.lgs. 112/2015 ha introdotto con riferimento alla suddetta materia tariffaria, con particolare riguardo a quelli della necessaria correlazione ai costi dei suddetti canoni e della loro sostenibilità per il mercato dei servizi di trasporto, per quanto prefigurabile nell'orario di servizio 2020-21.

In ragione di quanto sopra illustrato, si può, più in generale, considerare che i contenuti della citata relazione possono, nel rispetto dei principi di ragionevolezza e proporzionalità, ritenersi nel complesso esaustivi e pertinenti 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, in esito all'esame della bozza finale del PIR 2022, di ulteriori indicazioni e prescrizioni 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 basata su un impianto metodologico maggiormente dettagliato.

Si precisa tuttavia che, nella prospettiva della necessaria fornitura di informazioni a tutti gli operatori, sia effettivi che potenziali, del mercato, ed indipendentemente dalle reali condizioni di accessibilità ed utilizzabilità della rete, il GI deve fornire indicazioni relative alle condizioni di accesso anche per eventuali, ipotetici soggetti che, in linea teorica, intendessero richiedere capacità per l'effettuazione di servizi a mercato, sia passeggeri che merci, prevedendo le necessarie modulazioni dei livelli del canone rispettivamente applicati. A tal fine può farsi eventualmente riferimento alle prassi di modulazione dei canoni adottate dal gestore dell'infrastruttura nazionale per linee di analoghe caratteristiche. È inoltre necessario che, in assenza di una giustificata diversificazione, il valore del canone adottato per il PMDA dei servizi OSP venga esteso anche alla categoria dei servizi del segmento "Open access -Basic" e che si valorizzi un canone nominale per i servizi di trasporto merci eccezionali allineato a quello da prevedere per tracce relative al trasporto merci ordinario.

In relazione al canone previsto per il trasporto merci pericolose, si ritiene necessario evidenziare che non appare giustificato il valore di 1000 €/treno in quanto il medesimo, riferito all'effettuazione di una ordinaria traccia, e sia pur effettuato a valle di specifico processo di richiesta ed in fasce orarie particolari, non risulta chiaramente correlato ad una base costi, né tantomeno riconducibile alla copertura dei soli costi diretti. Il GI dovrà quindi produrre una valutazione di un canone (relativo al PMdA), in considerazione anche di quanto già espresso al paragrafo 3.1 del presente Allegato A, per i servizi di trasporto merci (ordinarie e pericolose) che dimostri l'effettiva correlazione almeno ai soli costi diretti sostenuti per l'effettuazione della traccia. Il GI dovrà trasmettere all'Autorità un'apposita relazione entro e non oltre il 30 settembre 2020.

I livelli di canone, che saranno pubblicati nella versione finale del PIR 2021, potranno essere esposti anche nella bozza finale del PIR 2022 e quindi nello stesso PIR 2022, ferma restando l'inclusione di 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.

Con riferimento ai valori economici sottesi al canone determinato, rileva evidenziare che, sebbene il GI abbia giustificato la metodologia adottata per assicurare una correlazione del canone ad elementi di costo desumibili dai dati contabili, dall'esame della contabilità analitica riferita all'esercizio 2017, in cui il canone compariva come quota figurativa, si è rilevato che sulla base dei valori esposti risulta esservi un valore negativo dell'EBIT. In considerazione di tale evidenza, appare opportuno indicare al GI, in vista di future misure che l'Autorità si riserva di emanare in materia di determinazione dei canoni e corrispettivi in fase di valutazione della bozza finale del PIR 2022, la necessità di intraprendere le opportune azioni di efficientamento, anche mediante l'ausilio di un maggior livello di disaggregazione della contabilità regolatoria, al fine di perseguire l'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

Infine, come già indicato nel capitolo 1 del presente Allegato A, 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 imprese ferroviarie interessate e i richiedenti capacità, al fine di pervenire alla definizione di uno schema di sistema di controllo delle prestazioni e di un'apposita procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo dei treni che sarà inserita in apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicare entro il 5 marzo 2021.

## 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 di efficientamento, avvalendosi anche di un maggior livello di disaggregazione della contabilità regolatoria, al fine di perseguire l'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.**



### 6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Si prescrive al GI di ridefinire il titolo del capitolo 6: *“Tariffe e Performance Regime”*.
- 6.3.2 Si prescrive al GI di effettuare la quantificazione di un canone (relativo al Pacchetto Minimo d’Accesso) per i servizi merci (ordinarie e pericolose), basato sulla correlazione almeno ai costi diretti sostenuti per l’effettuazione della traccia. In merito a tale valutazione, il GI dovrà trasmettere all’Autorità, in coordinamento con quanto previsto dalla prescrizione 3.3.4, un’apposita relazione entro e non oltre il 30 settembre 2020.
- 6.3.3 Si prescrive al GI di integrare la tabella di cui al paragrafo 6.1, prevedendo l’applicazione del canone previsto per il Pacchetto Minimo d’Accesso per i servizi passeggeri regionali anche per i servizi a mercato.
- 6.3.4 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.
- 6.3.5 Si prescrive al GI di avviare, entro il 18 settembre 2020, un confronto con le imprese ferroviarie 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. Detto 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.