

Delibera n. 120/2020

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.

L’Autorità, nella sua riunione del 16 luglio 2020

VISTO l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell’ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l’Autorità provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;

VISTO il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*, ed in particolare:

- l’articolo 1, comma 4, ai sensi del quale *“[l]e reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all’utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all’attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all’infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto”*;
- l’articolo 1, comma 5, ai sensi del quale *“[p]er le reti di cui al comma 4, le funzioni dell’organismo di regolazione di cui all’articolo 37, sono svolte dall’Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE e dal presente decreto”*;
- l’articolo 11, comma 11, ai sensi del quale *“[i] gestori di infrastrutture ferroviarie regionali di cui all’articolo 1, comma 4, nel caso in cui entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall’impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedono, entro i successivi novanta*

giorni, ad affidare le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies), ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da apposito accordo tra le parti. Ai gestori di tali reti che hanno proceduto al suddetto affidamento non si applicano le disposizioni di cui al comma 1. Per le finalità di cui all'articolo 5, i gestori di tali reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione incaricata della prestazione dei servizi ferroviari. Ai capi di divisione incaricati della gestione dell'infrastruttura e della prestazione dei servizi ferroviari si applica il comma 9. Il rispetto dei requisiti di cui al presente comma è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa”;

- *l'articolo 14, comma 1, ai sensi del quale “[i]l gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione”;*
- *l'articolo 37, comma 3, ai sensi del quale l'Autorità, tra l'altro, “in particolare, controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti”;*

VISTO il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, recante “Attuazione della 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 nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria”;

VISTO il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge del 21 giugno 2017, n. 96, recante “Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”, con particolare riferimento all'articolo 47;

VISTO il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, recante “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alla Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione”, che, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 6, del d.lgs. 112/2015, individua le reti ferroviarie di cui al citato comma 4 del medesimo articolo;

VISTA 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 unico;

- VISTO** il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione, del 20 novembre 2018, che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante *“Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 96/2015, del 18 novembre 2015, recante *“Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 16/2018, del 9 febbraio 2018, recante *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 106/2018, del 25 ottobre 2018, recante *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – “Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*;
- VISTA** la nota del 4 maggio 2020 (prot. ART 6524/2020), con la quale Infrastruttura della Business Unit Ferrovie di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (di seguito: GTT Infrastruttura) ha trasmesso la bozza finale del *“Prospetto Informativo della Rete (P.I.R. - 2021)”* (di seguito: PIR 2021), predisposto per la prima volta, comunicando, altresì, che ad esito della procedura di consultazione sulla prima

bozza del documento non sono pervenute osservazioni da parte degli *stakeholders*;

VISTA

la nota del 26 maggio 2020 (prot. 7628/2020), con la quale gli Uffici dell’Autorità hanno richiesto l’invio di apposita relazione in cui fossero esplicitate le metodologie adottate per la determinazione dei canoni di accesso all’infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, con particolare riguardo alla correlazione ai costi pertinenti sostenuti dal gestore, in coerenza con i principi stabiliti dal citato d.lgs. 112/2015;

VISTO

la nota del 12 giugno 2020 (prot. ART 8536/2020), con la quale GTT Infrastruttura, nel fornire riscontro alla richiesta degli Uffici dell’Autorità, ha trasmesso una relazione esplicativa che illustra le prospettive e lo stato del processo (i) di modifica dell’assetto organizzativo relativo alla gestione ed alla effettuazione dei servizi di trasporto ferroviario sulle linee attualmente gestite da GTT S.p.A. e (ii) di individuazione del soggetto a cui si prevede di affidare lo svolgimento delle funzioni essenziali, ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015, nonché (iii) la metodologia adottata per pervenire alla determinazione del canone d’accesso all’infrastruttura;

CONSIDERATO

che nella citata relazione GTT Infrastruttura, con riguardo alle attività propedeutiche alla determinazione del canone di accesso all’infrastruttura, ha rappresentato quanto segue:

- al punto 5: *“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 stanziare 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)”*;
- al punto 6: *“Le parti interessate RFI e GTT hanno prontamente dato l’assenso all’istituzione del tavolo di lavoro”*;
- al punto 7: *“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, che veniva trasmessa a Codesta Autorità, insieme alla relazione della società di revisione contabile, con nota 17/01/2019 prot. n. 1540, relativamente all’esercizio anno 2017”*;

- al punto 10: *“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”;*
- al punto 12: *“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”;*
- al punto 13: *“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”;*

CONSIDERATO

che nella medesima relazione illustrativa è stato altresì precisato che:

- “[i]l 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”;
- “[n]el 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 kilometrico 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”;
- “nel documento allegato all’invito a presentare offerta per Servizio Ferroviario Metropolitano al punto riguardante i “costi di accesso all’infrastruttura” veniva stabilito che “[p]er 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’”;
- “[a] 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”;

CONSIDERATO

che l’Autorità, nel rispetto di canoni di ragionevolezza, proporzionalità e compatibilità con le caratteristiche specifiche delle singole reti regionali interessate, sta assicurando un percorso di progressivo allineamento dei contenuti minimi dei Prospetti informativi della rete (di seguito: PIR) che i gestori delle infrastrutture regionali interconnesse devono predisporre in conformità a quanto previsto dalle disposizioni normative vigenti, anche alla luce delle specificazioni che l’Autorità stessa ha individuato, tra l’altro in esito all’esame dei PIR del gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

RILEVATO

che, tenuto conto di quanto illustrato nella citata relazione trasmessa da GTT Infrastruttura (anche con riguardo al previsto subentro nella gestione della infrastruttura da parte di RFI S.p.A. o, in alternativa, all’affidamento alla stessa società dello svolgimento delle funzioni essenziali, previsto comunque a partire dal mese di ottobre 2020), le specifiche assunzioni effettuate per la determinazione dei canoni - pur in assenza di una dettagliata dimostrazione, sulla base di elementi contabili, della relativa correlazione ai costi, nonché di quella dei corrispettivi per l’accesso agli impianti di servizio ed ai servizi non ricompresi nel c.d. “Pacchetto Minimo di Accesso” (PMdA) - sono comunque supportate da un processo analitico e strutturato di commisurazione ai costi sottostanti, e risultano di fatto coerenti con il pertinente contratto di servizio sotteso ai servizi di trasporto che verranno effettuati sulle infrastrutture di cui trattasi;

RITENUTO che gli indicati canoni possono conseguentemente considerarsi, in sede di prima attuazione, rispettosi 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 e della relativa sostenibilità per il mercato dei servizi di trasporto, per quanto prefigurabile nell'orario di servizio 2020-2021;

CONSIDERATO più in generale 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;

RITENUTO peraltro opportuno, al fine di assicurare l'indicata attività di progressivo allineamento dei contenuti del PIR ai contenuti minimi previsti dalla normativa di settore, emanare indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del PIR 2021 trasmessa da GTT, ai sensi del d.lgs. 112/2015 e del d.l. 201/2011, in considerazione di alcuni aspetti e tematiche emersi dall'esame della documentazione allegata alla citata nota prot. ART 8536/2020, riguardanti in particolare, oltre al quadro giuridico di riferimento:

- le modalità di aggiornamento ordinario e straordinario del PIR;
- alcune specifiche funzioni del soggetto terzo indipendente di cui all'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015;
- gli indicatori di puntualità del servizio;
- i servizi di assistenza alle persone a mobilità ridotta;
le informazioni all'utenza;
- i canoni e le tariffe di accesso all'infrastruttura ed ai servizi;

CONSIDERATO inoltre necessario, alla luce di quanto premesso, adottare indicazioni e prescrizioni relative ad attività da svolgersi in vista della predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

DELIBERA

1. di approvare le indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021, presentato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (prot. ART 6524/2020), nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022, di cui all'allegato A alla presente delibera, che ne forma parte integrante e sostanziale;

2. le indicazioni e prescrizioni di cui al punto 1 sono recepite da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. nel Prospetto informativo della rete 2021, nonché attuate, per quanto ad esso riferite, in fase di predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022;
3. la presente delibera è comunicata a Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. a mezzo PEC.

Torino, 16 luglio 2020

Il Presidente

Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai sensi del
D.Lgs 82/2005 s.m.i.)