

Allegato A alla delibera n.188/2020 del 3 dicembre 2020

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022
presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l., nonché all'elaborazione della
proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi**

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità	4
1.2 Indicazioni	4
1.3 Prescrizioni.....	4
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	4
2.1 Valutazioni dell’Autorità	4
2.2 Indicazioni	5
2.3 Prescrizioni.....	5
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	5
3.1 Valutazioni dell’Autorità	5
3.2 Indicazioni	5
3.3 Prescrizioni.....	5
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	6
4.1 Valutazioni dell’Autorità	6
4.2 Indicazioni	6
4.3 Prescrizioni.....	6
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	7
5.3 Valutazioni dell’Autorità	7
5.4 Indicazioni	7
5.5 Prescrizioni.....	7
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	7
6.1 Valutazioni dell’Autorità	7
6.2 Indicazioni	10
6.3 Prescrizioni.....	10

Premessa

Con nota del 30 settembre 2020, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 14135/2020, la Società Ente Autonomo Volturno s.r.l. (di seguito: EAV) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022), con annessa documentazione attestante l’avvenuta consultazione degli *stakeholders*, dichiarando, al riguardo, di non aver ricevuto alcuna osservazione. Detta bozza comprende inoltre la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall’anno 2021, sottoscritta dall’Agenzia per la mobilità della Regione Campania (di seguito: ACaMIR), organismo incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali ex art. 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015.

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’art. 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 2022.

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell’ordine, per ogni tematica presa in esame:

1. le pertinenti valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della bozza di PIR 2022;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell’infrastruttura.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato “**PIR 2022 – Edizione dicembre 2020**” e pubblicato entro il 12 dicembre 2020, in coincidenza con l’entrata in vigore dell’orario di servizio 2020-2021.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AB:	<i>Allocation Body</i> (organismo di allocazione della capacità);
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;
PMdA:	Pacchetto Minimo di Accesso;
PMR:	Persone a Mobilità Ridotta;
PR:	<i>Performance Regime</i> ;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Si ritiene opportuno che il GI inserisca tra le delibere dell’Autorità nel paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*” il riferimento alla delibera n. 156/2020 recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della “*Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione*”».

1.2 Indicazioni

1.2.1 Si dà indicazione al GI, di inserire, tra le delibere dell’Autorità nel paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*” del PIR, il riferimento alla delibera dell’Autorità n. 156/2020 recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della “*Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione*”».

1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR

2.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento ai contenuti formalizzati all’interno dell’Accordo Quadro per servizi connotati da obbligo di servizio pubblico, si ritiene necessario che sia espressamente previsto il monitoraggio, a garanzia della qualità della prestazione fornita, degli indicatori di cui alla misura 15 della delibera dell’Autorità n. 16/2018, oltre che della velocità commerciale, di cui al paragrafo 2.3.1.5.

Pertanto, con riferimento alle infrastrutture utilizzate nell’ambito dei servizi oggetto di OSP, l’AQ tipo, di cui all’appendice 1 del PIR, va integrato con un’apposita sezione in cui siano contemplati tali indicatori, nonché la velocità commerciale che il GI si impegna a garantire.

Al punto 2.3.5 dell’Allegato A alla delibera n. 140/2019, l’Autorità ha prescritto al GI di introdurre nel PIR la descrizione dell’indicatore %OS₍₀₋₅₎ come definito dalla Misura 7 dell’allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018 ed il valore target e a consuntivo del suddetto indicatore.

Al paragrafo 2.4.2 “*Obblighi del GI EAV*”, il GI descrive l’indicatore %OS₍₀₋₅₎ come “*rapporto tra il numero treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero treni effettuati*”, ne riporta il valore registrato nel 2019 (48,26 % per la linea Napoli - Benevento e 75,55 % per la linea Napoli Piedimonte Matese) e l’obiettivo fissato nel Contratto di Servizio (di seguito: CdS), pari all’85 %. Al riguardo si osserva che l’indicatore %OS₍₀₋₅₎, per come definito dall’Allegato A alla Misura 7 della delibera n. 16/2018, tiene conto dei ritardi nelle stazioni intermedie rilevanti, mentre l’indicatore previsto dal CdS vigente si riferisce ai soli ritardi nella stazione di destinazione dei treni. Appare pertanto non corretto assimilare i due indicatori.

Rilevato, d’altra parte, che pare non attualmente disponibile la valorizzazione dell’indicatore %OS₍₀₋₅₎, non previsto all’interno del CdS attualmente vigente cui EAV fa riferimento, e tenendo conto che il servizio deve garantire le *performance* minime stabilite nel suddetto CdS, si ritiene opportuno riformulare la prescrizione precisando che il GI è tenuto a pubblicare sul proprio sito web aziendale, entro il 31 marzo di ogni anno, i valori target ed a consuntivo dell’indice utilizzato per misurare la puntualità attualmente previsto nell’ambito del CdS. Inoltre, si prescrive al GI di descrivere, e valorizzare, un indicatore della propria *performance* in termini di puntualità, quale ad esempio il rapporto tra, al numeratore, la somma dei treni giunti a destino con ritardo entro i 5 minuti e dei treni giunti con ritardo superiore ma per cause non riconducibili al GI, e, al denominatore, il numero di treni effettivamente circolati.

2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1** Si prescrive al GI di ridenominare il paragrafo 2.3.1.5 in *“Velocità commerciale media ed altri parametri di qualità”* e di introdurre nel suddetto paragrafo l’impegno del GI a valorizzare nell’ambito dell’AQ per servizi OSP gli indicatori di qualità di cui alla misura 15 della delibera n. 16/2018, opportunamente richiamati nel testo del paragrafo.
- 2.3.2** Si prescrive al GI di inserire nell’AQ tipo, di cui all’appendice 1 del PIR, apposita sezione in cui siano riportati, nel caso in cui l’AQ abbia ad oggetto servizi OSP, gli indicatori di qualità, di cui alla misura 15 della delibera n. 16/2018, che il GI si impegna a monitorare, nonché la velocità commerciale che il GI si impegna a garantire.
- 2.3.3** Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.4.2 del PIR *“Obblighi del GI EAV”*:
- a) di descrivere l’indicatore di puntualità previsto dal CdS vigente; entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), dovrà essere pubblicato sul sito internet aziendale del GI, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR ed eventualmente in apposito allegato, il livello obiettivo previsto per l’orario a cui il PIR si riferisce, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all’ultimo orario di servizio concluso;
 - b) di introdurre apposita sezione riportante la descrizione di un indicatore significativo della propria *performance* di puntualità, da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato; entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021) dovrà essere pubblicato sul sito internet aziendale del Gestore, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR, il livello obiettivo di tale indicatore, prefissato dal GI, per l’orario di esercizio a cui il PIR si riferisce, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all’ultimo orario di servizio concluso.

3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell’Autorità

Avendo il Gestore individuato un organismo con funzioni di AB, con riferimento alle informazioni che si riferiscono alla capacità di infrastruttura ed al suo grado di utilizzo, è necessario che il GI, sulla base dei propri piani di investimento, concordi con detto organismo i contenuti dei paragrafi pertinenti e che tale accordo venga esplicitato nel PIR.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

- 3.3.1** Si prescrive al GI di specificare, nei paragrafi 3.2.11 e 3.3.11 *“Capacità di infrastruttura”*, che le informazioni presentate sono condivise con l’AB.
- 3.3.2** Si prescrive al GI di esplicitare, nel paragrafo 3.2.17 e 3.3.17 *“Modalità di pianificazione e pubblicazione dei lavori non ordinari”*, che i programmi di restrizione temporanea della capacità sono concordati con l’AB, nel rispetto delle rispettive funzioni.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell’Autorità

Alla luce del perfezionamento del percorso di affidamento delle funzioni essenziali ad ACaMIR, che ha quindi assunto le funzioni di AB, si rende necessario rendere evidenti, nel PIR, le modalità di interazione, ai fini dell’allocazione della capacità per l’accesso all’infrastruttura ed ai servizi, tra il GI e il suddetto AB incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali.

Le funzioni essenziali, come riportato al punto b-septies) del comma 1 dell’articolo 3 del d.lgs. 112/2015, consistono in: *“l’adozione di decisioni relative all’assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l’assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l’adozione di decisioni relative all’imposizione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall’organismo di regolazione”*.

Si ritiene, in particolare, necessario evidenziare, per quanto in questa sede di interesse, che:

- a) è compito esclusivo dell’AB provvedere all’allocazione della capacità alle imprese ferroviarie (di seguito: IF) sia in fase di definizione delle regole (comprese le modalità di svolgimento del processo di coordinamento, le regole di priorità, le regole alla base della dichiarazione di saturazione) nel PIR, sia in fase di programmazione pluriennale (allocazione della capacità quadro) e dell’orario di servizio annuale (allocazione annuale, aggiustamento orario intermedio, variazioni in corso d’orario) sia in fase di gestione operativa; in particolare è compito dell’AB provvedere alla definizione della dichiarazione di saturazione sulle base delle regole definite in PIR; nel caso in cui l’allocazione delle tracce in gestione operativa venga effettuata dal GI, la stessa avverrà sempre sotto la diretta responsabilità dell’AB;
- b) è compito del GI provvedere ad assegnare le cause di ritardo e le cause di soppressione;
- c) è compito esclusivo dell’AB definire: (i) le regole da prevedersi nel PIR per l’individuazione e la quantificazione delle penali dovute dalle diverse parti contrattuali per la mancata designazione dell’IF che effettua la trazione e per la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; (ii) i canoni ed i corrispettivi che le IF devono corrispondere al GI.

Ai sensi dell’articolo 24, comma 2 del d.lgs. 112/2015: *“Il richiedente la capacità di infrastruttura al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell’infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno diciotto mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce”*.

Si rende pertanto necessario che il paragrafo 4.3, contenga un nuovo sottoparagrafo denominato *“Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica”* in cui sia specificato tale obbligo di notifica preventiva, a carico del soggetto che intenda effettuare un nuovo servizio, e che la notifica debba essere effettuata tanto al GI quanto all’AB.

4.2 Indicazioni

- 4.2.1** Si dà indicazione al GI di porre in atto tutte le iniziative finalizzate alla definizione, da parte dell’AB, delle regole connesse alla allocazione della capacità, comprensive delle modalità di comunicazione tra richiedente IF o non IF e l’AB, nonché alla relativa sottoscrizione da parte di quest’ultimo dei suddetti contenuti.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1** Si prescrive al GI di esplicitare, al capitolo 4 *“Allocazione di capacità”*, che i relativi contenuti sono formulati per le parti di relativa competenza di concerto con l’AB, nel rispetto delle specifiche funzioni.
- 4.3.2** Si prescrive al GI di introdurre nel paragrafo 4.3, un sottoparagrafo *“Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica”*, in cui si specifichi che il richiedente la capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa il GI e l’AB almeno diciotto mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.
- 4.3.3** Con riferimento al paragrafo 4.4.1.3 *“Variazione in gestione operativa”* si prescrive al GI, nel caso lo stesso provveda direttamente a gestire le richieste e i rapporti con le IF, di integrare il paragrafo stesso indicando

che le attività operative del GI avvengono sotto diretta responsabilità dell'AB. In alternativa, il GI dovrà modificare il paragrafo in esame sostituendo i riferimenti al GI con il riferimento all'AB.

- 4.3.4** Si prescrive al GI di inserire dopo il primo periodo del paragrafo 4.7 *“Regole per la mancata utilizzazione della capacità”* quanto di seguito riportato: *“È compito esclusivo dell'AB definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità ed il GI, per la mancata designazione della IF che effettuerà la trazione e la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; le penali, negli importi così quantificati, sono poi riscosse o trasferite dalle/alle parti a cui spettano.”*.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.3 Valutazioni dell'Autorità

Si rende necessario integrare il capitolo con una sezione dedicata alla descrizione dell'offerta dei servizi di assistenza alle persone a mobilità ridotta (di seguito: PMR). Il GI dovrà quindi provvedere ad indicare la tipologia del servizio offerto nelle singole stazioni, le modalità attraverso le quali l'utente può richiedere il servizio, nonché definire l'ammontare degli indennizzi da corrispondere al passeggero in caso di mancata fornitura del servizio prenotato.

5.4 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.5 Prescrizioni

- 5.5.1** Si prescrive al GI di introdurre nel capitolo 5 del PIR un'apposita sezione in cui siano descritti: la tipologia del servizio di assistenza alle PMR offerto nelle singole stazioni, le modalità di richiesta del servizio e l'ammontare degli indennizzi da corrispondere al passeggero in caso di mancata fornitura del servizio prenotato.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

6.1.1 Valutazioni sulle attività di formulazione della proposta tariffaria per l'orario di servizio 2021-2022

In ottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 6.4 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 140/2019, EAV, con nota del 22 giugno 2020 (prot. ART 9027/2020), ha trasmesso all'Autorità la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'anno 2021, sottoscritta da ACaMIR, organismo incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali ex art. 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015.

Successivamente, facendo seguito alla nota prot. ART 11063/2020 del 28 luglio 2020, con cui gli Uffici formulavano alcuni rilievi in merito alla citata proposta, con nota del 30 settembre 2020 (prot. ART 14135/2020) EAV ha trasmesso una nuova versione della proposta tariffaria in questione, sempre sottoscritta da ACaMIR.

Le osservazioni contenute nella nota degli Uffici prot. 11063/2020, con riguardo ai contenuti di merito della proposta tariffaria trasmessa da EAV con la citata nota prot. 9027/2020, afferivano ai seguenti profili:

1. nell'ambito del calcolo effettuato ai fini della determinazione del livello del canone, EAV e ACaMIR hanno ritenuto di stimare l'apporto della contribuzione pubblica in 6.6 M€ annui, senza tuttavia fornire evidenza delle motivazioni alla base di tale specifica assunzione, che asseritamente tiene conto della circostanza che l'effettivo corrispettivo contrattualizzato con la Regione Campania per il 2018, pari a 8,3 M€, è stato determinato nell'ipotesi di assenza di pedaggio;
2. anche in conseguenza di tale approccio, i livelli tariffari determinati per il Pacchetto Minimo di Accesso - variabili fra 5,482 e 5,628 €/tr*km circa - in funzione della tipologia di servizio e di infrastruttura) apparivano

significativamente superiori a quelli stabiliti da R.F.I. S.p.A. per la rete ferroviaria nazionale, in riferimento alle medesime tipologie di servizio. Al riguardo gli Uffici dell'Autorità hanno evidenziato che, pur tenendo conto della limitata estensione dell'infrastruttura e della conseguente assenza di economie di scala, livelli dei canoni così elevati, superiori alle soglie di sostenibilità definite dalla Misura 31 di cui alla delibera n. 96/2015, possono potenzialmente rappresentare una barriera all'entrata di nuovi operatori sulla rete ferroviaria di cui trattasi;

3. in considerazione di quanto sopra, si è pertanto invitato il soggetto incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali, ai fini della definitiva pubblicazione da parte del GI dei livelli tariffari, con riferimento alle componenti A e B relative al PMdA, a valutare l'opportunità di rivedere al ribasso il livello dei canoni al fine di assicurarne una maggiore sostenibilità per il mercato di riferimento, anche attraverso il coinvolgimento della Regione Campania nell'ambito della rinegoziazione del CdS, mediante una opportuna rimodulazione del corrispettivo pubblico relativo alla copertura dei costi di infrastruttura rispetto ai costi di trasporto.

Nella propria nota prot. ART 14135/2020, EAV afferma di avere provveduto ad approfondire e dettagliare maggiormente la metodologia seguita per la determinazione dei canoni e dei corrispettivi per l'accesso alla rete EAV ed ai servizi ad essa connessi, trasmettendola ad ACaMIR, che ha conseguentemente predisposto la proposta tariffaria rielaborata ai fini di essere allegata al PIR 2022. Detta proposta, insieme alla documentazione metodologica di supporto, è allegata alla citata nota prot. 14135/2020.

Dall'esame della predetta documentazione, emerge quanto segue.

1. Contabilità regolatoria

A partire dal prospetto di contabilità regolatoria 2018, già allegato alla proposta tariffaria del 23 giugno 2020, in cui tutto il costo afferente alle due linee interconnesse era stato attribuito al PMdA, ACaMIR afferma di avere apportato alcune correzioni ai fini dell'aggiornamento tariffario, che saranno poi recepite nei futuri analoghi prospetti contabili. Tali correzioni afferiscono all'estrapolazione dei costi correlati ai servizi di biglietteria e all'introduzione dei costi per l'energia di trazione.

Sono poi stati determinati in modo più analitico, rispetto alla proposta tariffaria originaria, i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, distintamente per le due linee interconnesse, pervenendo ad importi significativamente più bassi rispetto a quelli evidenziati nella precedente proposta (rispettivamente: da 311 a 223 M€ circa, per la linea S. Maria Capua a Vetere - Piedimonte Matese; da 493 a 323 M€ circa, per la linea Cancellone-Benevento).

Per la determinazione dei livelli tariffari relativi al 2022, poi, ai costi così determinati è stato applicato un adeguamento inflattivo, sulla base di tassi desunti da diverse fonti, tra le quali Assolombarda e Prometeia. Detti tassi appaiono differenti da quelli desumibili dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo, da utilizzare per la dinamica tariffaria come prescritto dalla Misura 10 approvata con delibera dell'Autorità n. 96/2015.

2. Costruzione tariffaria per il PMdA - componente A

La costruzione tariffaria relativa alla componente A del canone relativo al PMdA, basata sui costi diretti, risulta essere stata correttamente ripartita nelle tre sub-componenti A1, A2 e A3 previste dalla citata delibera n. 96/2015. Si rileva, al riguardo, quanto segue.

- A. Per quanto attiene alla linea S. Maria Capua a Vetere - Piedimonte Matese, la cui lunghezza è pari a circa 41 km, in ragione dell'assenza di alimentazione elettrica, il costo diretto è stato rapportato ai relativi volumi di traffico e ripartito fra le sole sub-componenti A1 e A2, legate all'usura dell'armamento ferroviario, secondo un rapporto di 70%-30%. In tale contesto, ACaMIR segnala di avere individuato per ognuna delle due sub-componenti una sola classe di modulazione, determinando l'applicazione di un unico livello tariffario a tutto il materiale rotabile circolante sull'infrastruttura.
- B. Con riferimento alla linea Cancellone-Benevento, la cui lunghezza è pari a circa 48 km, il costo diretto è stato rapportato ai relativi volumi di traffico e ripartito fra le sub-componenti A1, A2 e A3, secondo un rapporto di 70%-30%-10%, comprendendo quindi la sub-componente legata all'usura della linea di contatto. Anche in questo contesto, ACaMIR segnala di avere individuato per ognuna delle prime due sub-componenti una sola classe di modulazione, determinando l'applicazione di un unico livello tariffario a tutto il materiale rotabile circolante sull'infrastruttura. Quanto alla terza sub-componente, cui afferisce il 10% del costo diretto, la stessa è applicata al solo materiale rotabile a trazione elettrica, che sulla base delle modalità di calcolo adottate, si desume assorba la totalità dei volumi di traffico della linea.

In considerazione delle caratteristiche delle linee ferroviarie in questione, di limitata estensione, nonché della relativa omogeneità del materiale rotabile in esse circolante, la proposta di costruzione tariffaria per la componente A del canone relativo al PMdA appare ragionevole e proporzionata.

3. Costruzione tariffaria per il PMdA - componente B

In merito alla costruzione tariffaria relativa alla componente B del canone relativo al PMdA, basata sui costi residui, ed alla relativa ripartizione nelle tre sub-componenti B1, B2 e B3 previste dalla citata delibera n. 96/2015, si rileva quanto segue:

- a) Differentemente da quanto allegato all'originaria proposta tariffaria, il corrispettivo contrattualizzato ai fini della gestione infrastrutturale con la Regione Campania per il 2018, pari a 8,3 M€, è stato interamente dedotto, pro-quota, dai costi residui afferenti alle due linee interconnesse. Ne consegue, a parità di volumi di traffico, un livello tariffario significativamente più basso di quello precedentemente proposto;
- b) Quanto alla modulazione, invece, ACaMIR non risulta avere operato nessuna classificazione del traffico secondo i criteri sottostanti alle tre sub-componenti tariffarie, non avendo distinto i segmenti di mercato e non avendo operato né una classificazione della propria rete in relazione ai livelli di servizio, né una distinzione delle tariffe per fascia oraria. Pertanto, la componente B del canone - che risulta calcolata in modo distinto per ciascuna linea interconnessa in relazione al livello di costi afferente ad ognuna di esse - è applicata in maniera indifferenziata per tutto il volume di traffico. La circostanza non appare tuttavia rilevante, in ragione delle caratteristiche tecniche e della limitata estensione dell'infrastruttura in esame e della relativa omogeneità del materiale rotabile in esse circolante.

Anche con riguardo alla componente B del canone relativo al PMdA, in considerazione delle motivazioni sopra riportate, la proposta di costruzione tariffaria appare, nel complesso, ragionevole e proporzionata.

4. Costruzione tariffaria per i servizi diversi dal PMdA

In merito alla metodologia per la costruzione tariffaria afferente ai servizi diversi dal PMdA, si rileva quanto segue.

- A. Per l'accesso alle stazioni passeggeri, occorre osservare che, non avendo fornito per i servizi di stazione una specifica linea di separata individuazione contabile, ACaMIR non pare aver dimostrato analiticamente la correlazione ai relativi costi di gestione delle tariffe unitarie per mq o a corpo individuate, afferenti all'accesso alle diverse tipologie di spazio (biglietterie, spazi per emettitrici automatiche e obliterate).
- B. La determinazione della tariffa unitaria relativa all'energia di trazione risulta correlata ai relativi costi, così come dichiarati a supporto della contabilità regolatoria, e modulata sulla base dei volumi di traffico, espressi in treni*km, totalmente riferiti a materiale rotabile con composizione semplice. Viene inoltre evidenziata una tariffa specifica per eventuale materiale rotabile a doppia composizione, determinata applicando un coefficiente moltiplicativo alla tariffa base. La proposta appare, al riguardo, ragionevole e proporzionata.
- C. Quanto alle tariffe per la fruizione dei servizi di biglietteria, consistenti nella messa a disposizione della rete di vendita del GI per la commercializzazione dei titoli di viaggio dell'IF, si registra come le stesse siano basate sui relativi costi, così come dichiarati a supporto della contabilità regolatoria, più un margine di utile, quantificato nel 2%. Anche in tal caso, la proposta appare, al riguardo, ragionevole e proporzionata.

5. Livello complessivo dei canoni

Con riferimento ai livelli tariffari scaturenti dall'applicazione della metodologia illustrata da EAV e ACaMIR, si rileva quanto segue.

- A. Rispetto a quanto osservato nella nota prot. 11065/2020, i livelli tariffari determinati dal Gestore per il PMdA (variabili fra 2,072 e 2,493 €/tr*km, in funzione della tipologia di servizio e della linea) appaiono ora sostanzialmente allineati a quelli stabiliti da RFI per la rete ferroviaria nazionale, in riferimento alle medesime tipologie di servizio e di infrastruttura utilizzata.
- B. Con riguardo ai servizi diversi dal PMdA, si registrano tariffe di accesso ai servizi di stazione più basse di quelle stabilite da RFI per la rete di propria competenza.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, con riferimento al sistema tariffario da ultimo proposto da parte di ACaMIR, si ritiene necessario individuare le prescrizioni di cui al paragrafo 6.3.

6.1.2 Valutazioni sul *Performance Regime*

Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 21 del d.lgs. 112/2015, il GI è tenuto ad introdurre un sistema di controllo delle prestazioni. A tal fine si rende necessario che entro il 1° febbraio 2021 il GI avvii un'interlocuzione con l'IF per concordare regole relative all'attribuzione delle cause di ritardo ed avvii l'implementazione del suddetto sistema di PR le cui regole dovranno essere illustrate in apposita relazione da trasmettersi all'Autorità entro il 30 aprile del 2021, in vista di una pubblicazione della descrizione del sistema di *performance* da pubblicarsi nell'ambito di un aggiornamento straordinario del PIR 2022 da effettuarsi entro il 30 giugno 2021. A partire da tale aggiornamento straordinario, il capitolo 6 dovrà essere ridenominato "*Tariffe e Performance Regime*".

Nell'ambito dell'implementazione del sistema, il GI dovrà prevedere che il sistema di monitoraggio della circolazione consenta la quantificazione degli indicatori di puntualità di cui alla misura 15 della delibera n. 16/2018 e che i sistemi informativi del GI consentano l'accesso oltre che alle IF, agli Enti Affidanti CdS.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

Proposta tariffaria

- 6.3.1 **Nell'ambito della dinamica tariffaria, si prescrive all'AB di applicare i tassi di inflazione programmata desumibili dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo, in conformità a quanto prescritto dalla Misura 10 approvata con delibera ART n. 96/2015; qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo considerato, si potrà far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.**
- 6.3.2 **Si prescrive all'AB la verifica e l'eventuale rimodulazione delle tariffe afferenti ai singoli servizi, al fine di assicurare la piena coerenza con i relativi costi sottostanti, come scaturenti dal prospetto di contabilità regolatoria.**
- 6.3.3 **Si prescrive all'AB di trasmettere all'Autorità, entro il 1° febbraio 2021, la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2021-2022 per l'infrastruttura ferroviaria interconnessa gestita da EAV, emendata in riferimento alle prescrizioni di cui ai punti 0 e 6.3.2.**
- 6.3.4 **In esito alle verifiche che saranno effettuate dall'Autorità, il GI procede, entro il 31 marzo 2021, alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2022, contenente gli elementi economici scaturenti dalla riformulazione della proposta tariffaria di cui al punto 6.3.3.**
- 6.3.5 **Nel PIR 2022 pubblicato dal Gestore entro il 12 dicembre 2020, il medesimo espone i contenuti della proposta tariffaria, con l'aggiunta di una clausola che ne preannuncia il relativo aggiornamento tramite pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2022, da effettuarsi nei tempi previsti al punto 6.3.4.**

Riscossione di canoni, corrispettivi e penali

- 6.3.6 **Si prescrive al GI di concordare con l'AB l'eventuale riscossione diretta da parte del GI medesimo dei canoni, dei corrispettivi dovuti dalle IF per l'utilizzo della capacità e l'accesso ai servizi, e delle penali per mancata designazione della IF che effettuerà la trazione o per la mancata contrattualizzazione/utilizzazione della capacità, quantificati e fatturati secondo le regole definite dall'AB. Il soggetto così individuato per la riscossione provvede anche a corrispondere ai richiedenti le penali per mancata contrattualizzazione/messa a disposizione della capacità per cause attribuibili al GI, quantificate secondo le regole definite dall'AB.**

Performance Regime

- 6.3.7** Si prescrive al GI di avviare, entro il 1° febbraio 2021, un tavolo di confronto con l'IF per stabilire le regole per l'attribuzione delle cause di ritardo e le caratteristiche del sistema di PR che dovrà essere implementato dal GI medesimo.
- 6.3.8** Si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità, entro il 30 aprile 2021, una relazione illustrativa di quanto definito in esito alle attività di cui al punto 6.3.7.
- 6.3.9** Si prescrive al GI, di pubblicare, recepite le eventuali osservazioni dell'Autorità su quanto relazionato ai sensi del punto 6.3.8, entro il 30 giugno 2021, un aggiornamento straordinario del PIR 2022, riportante l'illustrazione del sistema di PR, in apposita sezione del Capitolo 6 del PIR che dovrà essere ridenominato "*Tariffe e Performance Regime*".
- 6.3.10** Si prescrive al GI di assicurare che il proprio sistema di monitoraggio della circolazione consenta di:
- valorizzare, per i servizi di trasporto pubblico ferroviario oggetto di OSP, l'indicatore di puntualità $\%OS_{(0-5)}$ come definito dalla Misura 7 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, e fornire l'informazione in merito ai treni soppressi e parzialmente soppressi;
 - fornire agli enti affidanti titolari di CdS l'accesso alle informazioni di rispettivo interesse in esso contenute.