

***Allegato A alla delibera n. 189/2020 del 3 dicembre 2020***

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

## 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 .....  | 4         |
| 1.3 Prescrizioni.....  | 4         |
| <b>2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....</b>   | <b>5</b>  |
| 2.1 Valutazioni dell’Autorità .....  | 5         |
| 2.2 Indicazioni .....  | 6         |
| 2.3 Prescrizioni.....  | 7         |
| <b>3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....</b>  | <b>8</b>  |
| 3.1 Valutazioni dell’Autorità .....  | 8         |
| 3.2 Indicazioni .....  | 8         |
| 3.3 Prescrizioni.....  | 8         |
| <b>4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR .....</b>  | <b>8</b>  |
| 4.1 Valutazioni dell’Autorità .....  | 8         |
| 4.2 Indicazioni .....  | 9         |
| 4.3 Prescrizioni.....  | 9         |
| <b>5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....</b>  | <b>10</b> |
| 5.1 Valutazioni dell’Autorità .....  | 10        |
| 5.2 Indicazioni .....  | 11        |
| 5.3 Prescrizioni.....  | 11        |
| <b>6. Tariffe e <i>Performance regime</i> – Capitolo 6 del PIR.....</b>  | <b>11</b> |
| 6.1 Valutazioni dell’Autorità .....  | 11        |
| 6.2 Indicazioni .....  | 12        |
| 6.3 Prescrizioni riferite alle attività di formulazione della proposta tariffaria per l’orario di servizio 2021-2022 ...                                 | 12        |
| 6.4 Prescrizioni relative alla definizione delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, della puntualità e del <i>Performance Regime</i> ..... | 14        |
| <b>annesso – schema di contabilità regolatoria .....</b>   | <b>15</b> |

## Premessa

Con nota del 25 settembre 2020, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 13899/2020, Ferrovie del Gargano S.r.l. (di seguito: FdG), ha comunicato alle imprese ferroviarie (di seguito: IF), alla Regione Puglia, nonché alla stessa Autorità, di aver pubblicato sul proprio sito web la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022). FdG ha inoltre evidenziato che, rispetto alla prima bozza (messa in consultazione<sup>1</sup> dal 27 luglio al 25 settembre 2020 per poter consentire la formulazione di osservazioni da parte degli *stakeholders*), il PIR definitivo recepisce anche le indicazioni e prescrizioni di cui alla delibera ART n. 117/2020 del 16 luglio 2020 e relativo allegato.

Con nota assunta al prot. 16391/2019 del 18 dicembre 2019, il Gestore ha comunicato di avere temporaneamente affidato, ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015 e nelle more del perfezionamento dell’accordo stipulato tra Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) per l’affidamento a quest’ultima dei compiti di svolgimento delle funzioni essenziali di cui all’art. 3, comma 1, lettera b-*septies*, dello stesso decreto legislativo, i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali al “Consorzio Ferrovie Pugliesi” per tutte le reti di competenza regionale.

Nel corso dell’interlocuzione scritta con la Regione Puglia, è stato rilevato che il suddetto Consorzio non sembrerebbe presentare i necessari profili di indipendenza, essendo completamente partecipato dalle Società Ferrovie del Gargano S.r.l. e Ferrottramviaria S.p.A. Con nota assunta al prot. 10816/2020 del 23 luglio 2020, la Regione Puglia, pur rimarcando i profili di indipendenza che risulterebbero riconoscibili a detto Consorzio, alla luce di alcune disposizioni regolamentari da esso adottate, ha comunicato che “*non appena Ferrottramviaria S.p.A. e Ferrovie del Gargano S.r.l. avranno condiviso con RFI le stesse intese contenute nel ‘modello di accordo’ già in discussione la società RFI S.p.A. subentrerà al “consorzio Ferrovie Pugliesi” quale soggetto titolare delle funzioni essenziali di entrambe le imprese a partire dal PIR 2022*”.

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 bozza finale del PIR 2022.

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

1. le valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della bozza finale del PIR 2022 pubblicato dal gestore dell’infrastruttura FdG sul proprio sito internet, come comunicato con nota del 25 settembre 2020 (prot. ART 13899/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o 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, prima dell’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);  |
| ANSFISA:  | Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (già ANSF); |
| AQ:       | Accordo Quadro;  |
| CdS:      | Contratto di Servizio;   |
| GI:       | Gestore dell’Infrastruttura della rete ferroviaria;  |
| IF:       | Impresa Ferroviaria;   |
| OSP:      | Obblighi di Servizio Pubblico;   |
| PIR:      | Prospetto informativo della rete;  |
| PMR:      | Persone a Mobilità Ridotta;  |
| PMdA:     | Pacchetto Minimo d’Accesso (art. 13 d.lgs. 112/2015);  |
| PR:       | <i>Performance Regime</i> ;  |
| RFI:      | Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;  |
| TPL:      | Trasporto Pubblico Locale.   |

---

<sup>1</sup> Rif. prot. ART 11029/2020 del 27 luglio 2020.

## 1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

### 1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 1.3 “*Normativa*” è opportuno, in generale, riorganizzare le informazioni riportate all’interno dello stesso e integrare l’elenco delle delibere dell’Autorità, citando la delibera n. 117/2020, recante: “*Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: San Severo-Rodi-Peschici (Calenelle) e Foggia-Lucera, presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*”, nonché la 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*”».

Inoltre, è opportuno inserire il riferimento al regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l’accessibilità del sistema ferroviario dell’Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (di seguito PMR).

Si rende opportuno altresì aggiornare le informazioni relative alle modalità di contatto con l’Autorità.

### 1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di riorganizzare l’elenco delle fonti nel paragrafo 1.3 “*Normativa*”, raggruppando le diverse disposizioni per gruppi omogenei in relazione alla fonte (Unione europea, nazionali, Autorità) riportandole in ordine cronologico.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di integrare l’elenco delle fonti con:
- a) il riferimento al regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l’accessibilità del sistema ferroviario dell’Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;
  - b) il riferimento alla delibera dell’Autorità n. 117/2020: “*Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: San Severo-Rodi-Peschici (Calenelle) e Foggia-Lucera, presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*”;
  - c) 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*”».
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di modificare, al paragrafo 1.4 “*Status giuridico*”, le informazioni di contatto con l’Autorità, riportando il recapito telefonico: +39 011.19212.500 e, come indirizzo di posta elettronica, esclusivamente l’indirizzo PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it, eliminando l’indicazione dell’indirizzo di e-mail della segreteria.

### 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 al paragrafo 2.1 *“Condizioni Generali di Accesso”*, si rileva che il primo periodo è formulato erroneamente e deve essere sostituito con quanto di seguito riportato: *“Le richieste di accesso all'infrastruttura in termini di capacità possono essere presentate:”*, eliminando il termine *“pluriennale”* che deve, al contrario, rimanere presente nei punti dell'elenco successivo. Al termine del paragrafo 2.1 deve essere inserita una tabella riepilogativa degli AQ in vigore e, nel caso che non sia presente alcun AQ, detta tabella dovrà essere comunque introdotta e riportare la dicitura: *“Non risultano essere stati sottoscritti AQ alla data di pubblicazione del presente documento”*.

Con specifico riferimento al paragrafo 2.2.1 *“Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro”*, si evidenzia che:

- il terzo e il quarto punto elenco devono essere spostati in fine al paragrafo 2.1, in quanto recanti informazioni a carattere generale riferibili agli strumenti a disposizione dei richiedenti per la richiesta di capacità;
- la frase *“Il rinnovo di un AQ deve essere autorizzato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;”* deve essere spostata nel paragrafo 2.1, successivamente ai periodi di cui al precedente punto;
- la frase *“di seguito l'elenco degli AQ sottoscritti ed in vigore”* deve essere eliminata.

È altresì opportuno che il GI, nel paragrafo 2.3.1 *“Certificato di sicurezza”*, e in tutte le parti del testo dove ricorre, introduca il riferimento aggiornato e corretto dell'Agenzia che si occupa della sicurezza in campo ferroviario (ANSFISA).

Con riferimento ai contenuti del paragrafo 2.4.4 *“Regole di gestione”* ed in particolare alle tabelle che definiscono i gradi di priorità, è necessario che il Gestore renda congruente l'estensione della fascia pendolare con quanto indicato dalla delibera n. 16/2018 dell'Autorità, ove nel paragrafo *“Glossario e acronimi”* dell'Allegato A, al punto h), si dà la seguente definizione: *“Fasce pendolari: le fasce orarie (e i treni corrispondenti) individuate dall'intervallo 06:00 – 09:00 (con riferimento all'orario di arrivo nelle stazioni di destinazione) e 17:00 – 20:00 (con riferimento all'orario di partenza dalle stazioni di origine), dal lunedì al venerdì;”*. Si rileva, inoltre, che nella tabella relativa alle priorità in fascia pendolare non sono menzionati i servizi regionali non pendolari. È quindi necessario, fatte salve scelte motivate del GI, che questi integri la tabella della fascia pendolare, prevedendo per i servizi regionali non pendolari un opportuno grado di priorità.

Sempre al paragrafo 2.4.4. *“Regole di gestione”*, il GI ha introdotto la descrizione dell'indicatore significativo della propria performance di puntualità, da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato, come richiesto dalla prescrizione 2.3.3, lettera d), dell'Allegato A alla delibera n. 117/2020. Nella stessa prescrizione era richiesto al GI di descrivere e successivamente valorizzare l'indicatore %OS<sub>(0-5)</sub> definito alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. 16/2018. Rilevato che pare non attualmente disponibile la valorizzazione dell'indicatore %OS<sub>(0-5)</sub>, non previsto all'interno dei CdS attualmente vigenti, e tenendo conto che il servizio deve garantire le performance minime stabilite nei suddetti CdS, si ritiene opportuno riformulare la prescrizione citata precisando che il GI è tenuto a pubblicare i valori target ed a consuntivo, oltre che dell'indicatore della propria performance in termini di puntualità, dell'indice utilizzato per misurare la puntualità attualmente previsto nell'ambito dei CdS.

Si osserva, inoltre, che nel sotto paragrafo 2.4.4.1 *“Treni pendolari”* è erroneamente riportato l'obbligo di mettere a conoscenza le parti interessate e l'Autorità delle note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione adottati dal GI; la posizione corretta del pertinente capoverso è quella immediatamente successiva al capoverso: *“L'IF, prima della messa in circolazione del treno, è tenuta a comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degni prestazionali di velocità.”* all'interno del paragrafo 2.4.4.

Con l'articolo 23 del d.lgs. 57/2019 recante *“Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)”* è stato sancito, tra l'altro, al comma 1, che: *“Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato, essa verifica che: (...) b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente entro quindici giorni, salvo che il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria concordino un diverso termine, comunque non superiore a trenta giorni”*. Il GI, secondo quanto previsto dal paragrafo 2.11 *“Processo di accettazione del materiale rotabile”*, non fa riferimento a quanto sopra citato e mette, su richiesta, a disposizione degli interessati, le procedure da seguire per ottenere le

necessarie autorizzazioni alla circolazione di nuovo materiale rotabile. In considerazione dell'evidente transitorietà di tale regime, si ritiene opportuno che il GI specifichi nel PIR sia tale caratteristica, sia le apposite disposizioni ANSF che hanno consentito il mantenimento di tale regime transitorio; si ritiene inoltre necessario che nello stesso paragrafo vengano riportati gli eventuali importi, previsti dal GI a carico delle IF, per l'effettuazione delle attività istruttorie del GI ai fini delle verifiche di circolabilità dei rotabili. Infine, per quanto riguarda la documentazione procedurale relativa al processo di verifica della circolabilità e la normativa pertinente, cui il GI fa esplicito riferimento all'interno dello stesso paragrafo 2.11 e che lo stesso GI mette a disposizione su richiesta degli interessati, non si ravvisano motivi ostativi alla sua pubblicazione sotto forma di allegati al PIR o nelle pertinenti sezioni del sito *web* aziendale; tale documentazione, infatti, rappresenta il necessario strumento informativo al quale i richiedenti capacità e le IF devono poter agevolmente accedere per le proprie attività di pianificazione e programmazione del servizio di trasporto d'interesse.

Con specifico riferimento al paragrafo 2.6.2. *“Obblighi del GI”* e al paragrafo 2.7 *“Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione”* si suggerisce di richiamare, in ottica di trasparenza nei confronti degli utenti, i riferimenti alle fonti normative dell'Unione europea oltre alle disposizioni emanate dall'Autorità sulle informazioni fornite agli utenti.

Infine, per garantire maggiore aderenza alla delibera n. 16/2018 dell'Autorità, si ritiene necessario che il GI elenchi esplicitamente, all'interno dello schema di AQ per il trasporto pubblico locale, ed in particolare all'articolo 5, i fattori di qualità riportati nella misura 15 dell'Allegato A alla citata delibera, che il GI si impegna a monitorare essendo riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP.

## 2.2 Indicazioni

- 2.2.1** Si dà indicazione al GI, nel paragrafo 2.3.1 *“Certificato di sicurezza”* e in tutte le parti del testo dove ricorre, di sostituire la denominazione dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria (ANSF) con la seguente denominazione: Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA).
- 2.2.2** Si dà indicazione al GI di inserire, nel paragrafo 2.6.2, *“Obblighi del GI”*, dopo il punto elenco qui di seguito riportato *“dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione;”* un punto elenco relativo alla necessità di fornire alle IF tutte le informazioni necessarie al rispetto del regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e delle Misure di cui alla delibera n. 106/2018;
- 2.2.3** Si dà indicazione al GI, di inserire, nel paragrafo 2.6.2, *“Obblighi del GI”*, un punto elenco nel quale è evidenziato che il GI mette a disposizione in modo non discriminatorio alle IF le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 [rif. punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e rif. Sentenza della Corte di giustizia UE (Prima Sezione) del 22 novembre 2012 nella causa C-136/11<sup>2</sup>].

---

<sup>2</sup> *Westbahn Management GmbH contro ÖBB-Infrastruktur AG. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Schienen-Control Kommission. Trasporto — Trasporto ferroviario — Obbligo del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di fornire alle imprese ferroviarie, in tempo reale, tutte le informazioni relative alla circolazione dei treni e, in particolare, agli eventuali ritardi dei treni in coincidenza. Causa C-136/11.*

## 2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Con riferimento al paragrafo 2.1 *“Condizioni generali di accesso”* si prescrive al GI di:
- sostituire il primo periodo con quanto di seguito riportato: *“Le richieste di accesso all’infrastruttura in termini di capacità possono essere presentate:”*;
  - al termine del paragrafo, inserire una tabella riepilogativa degli AQ in vigore; nel caso in cui non sia presente alcun AQ, la tabella dovrà essere compilata utilizzando la dicitura: *“Non risultano essere stati sottoscritti AQ alla data di pubblicazione del presente documento”*.
- 2.3.2 Con specifico riferimento al paragrafo 2.2.1 *“Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro”*, si prescrive al GI di eliminare la frase *“di seguito l’elenco degli AQ sottoscritti ed in vigore”* nonché di spostare, in fine al paragrafo 2.1 (in posizione antecedente la tabella di cui alla prescrizione 2.3.1):
- il terzo e il quarto punto dell’elenco;
  - e, a seguire, la frase di seguito riportata: *“Il rinnovo di un AQ deve essere autorizzato dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti;”*.
- 2.3.3 Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 2.4.4 *“Regole di gestione”* del PIR, quanto segue: i) rendere congruenti i pertinenti contenuti con la definizione di fascia pendolare adottata nel paragrafo *“Glossario e acronimi”*, lettera h), dell’Allegato A alla delibera n. 16/2018; ii) integrare la tabella relativa ai principi di gestione della fascia pendolare prevedendo, per i servizi regionali non pendolari, un grado di priorità opportuno, fatte salve eventuali diverse scelte del GI, sulle quali - ove adottate - lo stesso GI dovrà relazionare opportunamente all’Autorità entro e non oltre il 31 gennaio 2021; iii) spostare il seguente periodo *“Qualora il GI emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a conoscenza le Imprese Ferroviarie, l’Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti”* immediatamente dopo il periodo *“L’IF, prima della messa in circolazione del treno, è tenuta a comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degni prestazionali di velocità.”*.
- 2.3.4 Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 31 gennaio 2021, una relazione contenente le motivazioni delle scelte effettuate sui principi gestionali della circolazione, descritti all’interno del paragrafo 2.4.4 del PIR e nelle tabelle relative alle fasce pendolari e non pendolari.
- 2.3.5 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.4.4 del PIR *“Regole di gestione”*:
- di prevedere, con riferimento all’indicatore significativo della propria performance di puntualità, che sia pubblicato, entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), sul proprio sito internet aziendale, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR ed eventualmente in apposito allegato, il livello obiettivo, prefissato dal GI, per l’orario di esercizio che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all’ultimo orario di servizio concluso;
  - di introdurre la descrizione dell’indicatore di puntualità (riferito alla IF) attualmente previsto nell’ambito dei vigenti CdS; entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), di pubblicare sul proprio sito internet aziendale, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR ed eventualmente in apposito allegato, il livello obiettivo previsto per l’orario di esercizio che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all’ultimo orario di servizio concluso.
- 2.3.6 Si prescrive al GI, con riferimento alle previsioni di utilizzo di una procedura transitoria di verifica di circolabilità a cura del GI, di cui al paragrafo 2.11 *“Processo di accettazione del materiale rotabile”* del PIR, di specificare, all’interno dello stesso paragrafo 2.11, le disposizioni ANSF che hanno consentito il mantenimento di tale procedura transitoria, nonché l’eventuale listino dei corrispettivi che il GI richiede alle IF per tali attività istruttorie. Inoltre, per quanto riguarda le procedure relative alla verifica della circolabilità e la normativa cui il GI fa esplicito riferimento all’interno dello stesso paragrafo 2.11, si prescrive che il GI metta a disposizione la pertinente documentazione informativa tramite allegati al PIR o pubblicandola nelle pertinenti sezioni del sito *web* aziendale entro e non oltre il 29 gennaio 2021.
- 2.3.7 Si prescrive al GI di integrare l’art. 5 dello schema di *“Accordo Quadro tipo per i servizi di trasporto pubblico locale”* (Appendice 2 al capitolo 2 del PIR) con l’esplicita elencazione dei fattori di qualità (Informazione

all'utenza, Pulizia, Accessibilità toilette, Funzionamento impianti di riscaldamento/condizionamento, Accessibilità, Sicurezza), di cui alla Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, che il GI si impegna a monitorare.

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

#### 3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 3.3.4 *“Tratti di linea dedicati al trasporto merci”*, si ritiene che il GI debba esclusivamente specificare con chiarezza agli *stakeholders* le linee del GI specializzate/dedicate al trasporto merci. Si ritiene quindi necessario che quanto già riportato nel suddetto paragrafo del PIR sia eliminato e sostituito con precisi elementi informativi sulle linee dedicate al trasporto merci.

Per quanto riguarda il paragrafo 3.4 *“Orario di esercizio”*, è specificato che le informazioni relative all'orario di abilitazione degli impianti di servizio sono riportate all'interno dell'allegato 2 al capitolo di cui trattasi, ove, tuttavia, non risultano essere presenti; è quindi necessario completare le informazioni di cui all'allegato 2 citato.

#### 3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 3.3 Prescrizioni

- 3.3.1** Si prescrive al GI di riformulare il contenuto del paragrafo 3.3.4 *“Tratti di linea dedicati al trasporto merci”* sostituendone integralmente il contenuto con la sola elencazione delle linee del GI adattate o specializzate per servizi di trasporto ferroviario delle merci.
- 3.3.2** Si prescrive al GI di indicare nelle tabelle dell'allegato 2 al capitolo 3 gli orari di abilitazione degli impianti di servizio.

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

#### 4.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, nel paragrafo 4.2.2 *“Tempistica per richiedere tracce per l'orario 2021-2022”*, ha mostrato l'evidente intenzione di adottare le medesime tempistiche pubblicate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI al paragrafo 4.5.1 della bozza finale del proprio PIR 2022. Nel paragrafo 4.2.2 in esame sono tuttavia presenti numerosi refusi e imprecisioni (anche nel cronoprogramma in formato grafico), che inficiano tra l'altro la corretta interpretazione delle scadenze temporali adottate dal GI e richiedono, pertanto, un intervento correttivo.

Si ritiene opportuno che il GI espliciti nel PIR che, nel caso di previsione di nuovi servizi passeggeri, l'obbligo di notifica all'organismo di allocazione della capacità (di seguito: *Allocation Body*, o AB) e all'Autorità, a carico del richiedente - da effettuarsi almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce - sussiste anche con riferimento al solo processo annuale di allocazione della capacità. Il suddetto obbligo è peraltro da ritenersi valido per i nuovi servizi espletati a partire dall'orario di servizio dicembre 2020 – dicembre 2021 e, come noto, discende dall'articolo 38, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE, ed è richiamato dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795.

Alla luce dell'attuale percorso di affidamento delle funzioni essenziali di cui all'art. 3, comma 1, lettera b-septies, del d.lgs. 112/2015, 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.

Le funzioni essenziali, come riportato all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies citato, consistono in: *“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 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 dell'orario (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 nel PIR; nel caso in cui l'allocazione delle tracce in gestione operativa venga effettuata dal GI, la stessa avverrà sempre sotto la diretta responsabilità e supervisione 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;
- d) i programmi delle restrizioni di capacità programmate, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII della direttiva 2012/34/UE, come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075, sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB.

Nelle prescrizioni di seguito riportate vengono specificati i compiti di dettaglio che, come sopra indicato, l'AB dovrà assolvere ai fini della formalizzazione delle relative regole di applicazione nell'ambito del PIR.

## 4.2 Indicazioni

- 4.2.1** Si dà indicazione al GI di porre in atto tutte le iniziative finalizzate alla definizione e sottoscrizione, da parte dell'AB, delle regole connesse alla allocazione della capacità, comprensive delle modalità di comunicazione tra il richiedente capacità ed il suddetto AB.

## 4.3 Prescrizioni

- 4.3.1** Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 4.2.2 *“Tempistica per richiedere tracce per l'orario 2021-2022”* del PIR, di provvedere a correggere gli errati riferimenti presenti (anche all'interno del cronoprogramma in formato grafico riportato alla fine del paragrafo), prendendo a riferimento quanto pubblicato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI al paragrafo 4.5.1 della bozza finale del proprio PIR 2022.
- 4.3.2** Si prescrive al GI di inserire un nuovo apposito paragrafo all'interno del capitolo 4 del PIR, dove sia esplicitato l'obbligo, per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato, di informare l'AB e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità, pluriennale o riconducibile ad un solo orario di servizio, si riferisce, come previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015.
- 4.3.3** Si prescrive al GI di specificare, nel capitolo 4 *“Allocazione di capacità”*, che i relativi contenuti sono formulati - per le parti di rispettiva competenza - dall'AB.
- 4.3.4** Nel paragrafo 4.2 si prescrive al GI di sostituire, come soggetto destinatario delle comunicazioni relative alle richieste di capacità per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'accesso ai servizi, l'AB al GI medesimo, specificando in maniera dettagliata sia i recapiti del suddetto AB presso cui devono essere fatte pervenire le richieste, sia le modalità di formalizzazione delle stesse.
- 4.3.5** Nel paragrafo 4.3 *“Processo di allocazione”*, ovunque ricorra il caso, si prescrive al GI di sostituire, come destinatario delle comunicazioni relative alle richieste di variazione rispetto alle tracce programmate, l'AB

al GI medesimo, specificando in maniera dettagliata sia i recapiti del suddetto AB presso cui devono essere fatte pervenire le richieste, sia le modalità di formalizzazione delle stesse.

- 4.3.6 Nel paragrafo 4.3 *“Processo di allocazione”* e paragrafo 4.4 *“Linee sature”*, ovunque ricorra il caso, si prescrive al GI di sostituire, come soggetto responsabile delle attività relative all’allocazione della capacità, l’AB al GI medesimo.
- 4.3.7 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 4.5 *“Allocazione di capacità per manutenzione dell’infrastruttura”*, che i programmi delle restrizioni di capacità programmate (le cui tempistiche di comunicazione sono riportate nel paragrafo 2.7 del PIR), comprese le finestre manutentive notturne o diurne riconducibili ai programmi di restrizioni di capacità (le cui tempistiche di comunicazione sono anch’esse riportate nel paragrafo 2.7 del PIR), sono definiti e condivisi dal GI e dall’AB, nel rispetto delle previsioni di cui all’Allegato VII della direttiva 2012/34/UE, come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075.
- 4.3.8 Si prescrive al GI di inserire, dopo il primo periodo del paragrafo 4.6 *“Regole per la mancata designazione/contrattualizzazione/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

### 5.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al servizio di assistenza ai viaggiatori PMR o con disabilità, preso atto di quanto comunicato dal GI con nota prot. ART 16408/2020 del 26 ottobre 2020, di trasmissione dell’elenco delle stazioni o fermate della rete di giurisdizione parzialmente rientranti nel campo di applicazione delle STI PMR 2008 e 2014, e considerato che il GI sta avviando studi di fattibilità sui relativi adeguamenti, si ritiene necessario che lo stesso gestore, al fine di garantire adeguata informazione al mercato sull’evoluzione dell’adeguamento delle stazioni, trasmetta all’Autorità informazioni relative alle future attività inerenti alle citate attività di miglioramento dell’accessibilità degli impianti, evidenziando gli interventi ritenuti prioritari. Inoltre, si ritiene opportuno aggiornare l’allegato 2 al capitolo 3 con informazioni sulla classificazione delle stazioni/fermate che ne specifichino la rispettiva ottemperanza alle citate STI.

In relazione agli impianti di servizio ed ai servizi in essi forniti, il GI deve attenersi a quanto previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell’Autorità n. 130/2019, adeguando conseguentemente i contenuti del PIR con particolare, ma non esaustivo, riferimento: alle modalità e tempistiche di richiesta, alle tariffe, agli orari e alle condizioni di messa a disposizione, agli SLA (rispetto ai quali il GI mette a disposizione sul proprio sito un documento cui non fa riferimento all’interno del PIR). Per quanto riguarda gli SLA, si evidenzia come il GI ne abbia previsti per i servizi di fornitura di corrente di trazione, stazioni passeggeri e fornitura di informazioni complementari; ad esempio nella stazione di Lucera è prevista la disponibilità del rifornimento idrico, ma non è stato previsto alcuno SLA sulla disponibilità del servizio.

Si ritiene necessario che il GI verifichi il contenuto del paragrafo 5.1 *“Servizi complementari”*, che - si ricorda - sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, inserendo tra l’altro, il servizio di fornitura di corrente di trazione la cui rendicontazione è descritta nel paragrafo 6.3.6.

Con riferimento al paragrafo 5.5 *“Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007”* si evidenzia che il GI non ha riportato indicazioni in merito alle azioni di responsabilità dell’IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati, ai sensi della Misura 5.2 della delibera dell’Autorità n. 106/2018, quando si rileva che le stesse sono riportate all’interno della Carta dei Servizi 2020. Si ritiene opportuno che il GI integri le informazioni mancanti sui temi prima citati all’interno del paragrafo con quelle contenute all’interno della citata Carta dei Servizi.

## 5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 5.3 Prescrizioni

### 5.3.1 Si prescrive al GI, entro e non oltre il 31 marzo 2021:

- a) di trasmettere all’Autorità l’elenco delle stazioni destinatarie degli interventi di adeguamento alla STI PMR applicabile, ai fini del miglioramento dell’accessibilità delle stazioni e fermate di giurisdizione, individuando quelle il cui adeguamento riveste carattere prioritario, specificando i criteri che sono stati adottati per tale valutazione di priorità e riportando lo stato delle interlocuzioni in materia con la Regione Puglia;
- b) di aggiornare l’allegato 2 al capitolo 3 del PIR, inserendo, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori, informazioni sulla rispettiva ottemperanza alla STI PMR 2008 o alla STI PMR 2014, o sull’eventuale inottemperanza ad entrambe le citate STI.

5.3.2 Si prescrive al GI di integrare nel capitolo 5 del PIR, per i propri impianti di servizio, le informazioni minime da mettere a disposizione ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e della delibera dell’Autorità n. 130/2019, nonché di integrare (rispetto ai servizi offerti come il rifornimento idrico) e menzionare all’interno del PIR il documento metodologico relativo alla definizione degli SLA.

5.3.3 Si prescrive che il GI verifichi il contenuto del paragrafo 5.1 “*Servizi complementari*”, inserendo e descrivendo in un dedicato sottoparagrafo:

- a) il servizio di fornitura di corrente di trazione;
- b) altri eventuali servizi offerti.

5.3.4 Si prescrive al GI di riportare all’interno del paragrafo 5.5 “*Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007*” le informazioni contenute all’interno della Carta dei Servizi con particolare riguardo 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; garantendo un perfetto allineamento delle informazioni ivi contenute.

## 6. Tariffe e Performance regime – 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

Onde consentire il rispetto dei principi stabiliti dal d.lgs. 112/2015 in materia di canoni e tariffe, ed in particolare quello della correlazione di detti canoni e tariffe ai costi, in tempo utile affinché il gestore possa adempiere alla pubblicazione dei canoni di accesso all’infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi quantomeno entro la data - 30 giugno 2021- della pubblicazione della prima bozza del PIR 2023, si ritiene opportuno adottare prescrizioni conformi ai principi e criteri in materia di canoni e tariffe già fissati dall’Autorità con la delibera n. 96/2015, a cui l’AB dovrà fare riferimento per la formulazione della proposta tariffaria relativa ai canoni di accesso alla rete ed ai corrispettivi per l’accesso ai servizi ad essa connessi, da applicarsi a partire dall’orario di servizio 2021-2022, previa pubblicazione di aggiornamento straordinario del PIR 2022 da effettuarsi entro il 30 giugno 2021.

L’AB, nel rispetto della propria autonomia decisionale, in conformità a tali prescrizioni formula una proposta tariffaria da definirsi sulla base dei dati di contabilità regolatoria forniti dal GI, fermo restando l’obiettivo di garantire l’equilibrio economico-finanziario del GI stesso, applicando dette prescrizioni secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità in relazione alle caratteristiche specifiche della rete interessata e dei servizi di trasporto ferroviario sulla stessa effettuati.

Resta altresì fermo che l’AB dovrà tenere conto di quanto stabilito all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 112/2015 (secondo il quale “*Il livello dei canoni stabiliti non preclude l’utilizzo dell’infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario*”) e che, in generale, si dovrà prevedere l’imposizione dei rispettivi livelli di canoni di accesso, e

corrispettivi per i servizi diversi dal pacchetto minimo di accesso, distintamente per i servizi di trasporto ferroviario effettuati nell'ambito del sistema di TPL regionale, e per quelli a mercato che dovessero eventualmente utilizzare capacità dell'infrastruttura.

Del pari, l'AB dovrà tenere conto, tra le componenti di costo da considerare a carico del GI, di quanto previsto dall'art. 15, comma 2, lett. b) del d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50 (ai sensi del quale i gestori delle infrastrutture erogano all'ANSFISA l'importo corrispondente all'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria corrisposti dalle imprese ai gestori dell'infrastruttura).

Resta nelle facoltà dell'AB, eventualmente di concerto con l'Amministrazione regionale di riferimento, prevedere la quantificazione e la relativa modulazione delle componenti diverse da quella correlata ai soli costi diretti (a copertura dei costi totali efficienti sostenuti dal GI) - ai fini, a titolo esemplificativo, di ottimizzare l'utilizzo della capacità (differenziando i canoni per i differenti segmenti di mercato) o incentivare l'offerta di servizio in fasce orarie diverse da quelle "pendolari" - tenendo conto del finanziamento regionale garantito al GI per lo svolgimento delle sue attività e riguardando l'obiettivo del perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario del GI medesimo.

### 6.1.2 Valutazioni sul *Performance Regime*

Con riferimento al "*Performance Regime*", si ritiene necessario che lo stesso venga implementato prevedendo che il sistema di monitoraggio della circolazione treni consenta la determinazione della regolarità e della puntualità, anche ai sensi della delibera dell'Autorità n. 16/2018, per i servizi gravati da OSP. L'accesso a tale sistema dovrà essere garantito non solo alle IF, ma anche agli enti affidanti titolari di CdS. Inoltre, le informazioni presentate sul pertinente sistema informatico dovranno consentire la differenziazione tra i dati inerenti ai diversi servizi di trasporto, siano essi oggetto o meno di CdS.

## 6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 6.3 Prescrizioni riferite alle attività di formulazione della proposta tariffaria per l'orario di servizio 2021-2022

*Obblighi di separazione contabile e contabilità regolatoria*

- 6.3.1** Si prescrive al GI, al fine di garantire la separazione contabile delle attività afferenti alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, di distinguere in particolare le seguenti attività:
- a) **PMDA - Pacchetto Minimo di Accesso<sup>3</sup> (nel suo complesso);**
  - b) **servizi alle imprese ferroviarie Extra-PMDA<sup>4</sup> (partitamente per ciascun servizio offerto);**
  - c) **altre attività commerciali, che concorrono alla valutazione delle eccedenze  $E_{ec}$  di cui alla Misura n. 6 approvata con delibera ART n. 96/2015;**
  - d) **altre attività non pertinenti.**
- 6.3.2** Al fine della separazione contabile e della redazione della conseguente contabilità regolatoria, si prescrive al GI di adottare i criteri di cui al Titolo IV delle Misure approvate con delibera ART n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura.
- 6.3.3** Si prescrive al GI di predisporre annualmente lo schema di contabilità regolatoria sulla base del *fac-simile* specificato nell'Annesso alle presenti disposizioni, e di trasmetterlo all'Autorità, con il documento di

<sup>3</sup> Il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) prevede la fornitura dei servizi di cui all'art. 13, comma 1 del d.lgs. 112/2015.

<sup>4</sup> Ovvero dei servizi di cui all'art. 13, commi 2, 9, 11 del d.lgs. 112/2015.

**“Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria”** contenente gli aspetti di cui alle Misure 49 e 55 approvate con delibera ART n. 96/2015

- a) in riferimento all’esercizio 2019, entro il termine previsto per la trasmissione della proposta tariffaria;
- b) in riferimento ai successivi esercizi, entro 30 giorni dalla data di approvazione del proprio bilancio di esercizio.

*Criteria di costing*

- 6.3.4 Nella determinazione dei costi correlati ai canoni per il Pacchetto Minimo di Accesso, si prescrive all’AB di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 6 a 20 approvate con delibera ART n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell’infrastruttura, fermo restando quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.
- 6.3.5 Nella determinazione dei costi correlati ai corrispettivi per i servizi alle imprese ferroviarie diversi dal Pacchetto minimo di accesso, si prescrive all’AB di attenersi ai principi ed ai criteri di cui alle Misure da 43 a 46 approvate con delibera ART n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell’infrastruttura, fermo restando quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.
- 6.3.6 Nella determinazione dei canoni e dei corrispettivi:
  - a) il tasso di efficientamento annuo – di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 96/2015 – è fissato pari a 0;
  - b) le quote di ammortamento – di cui alla Misura n. 17 approvata con delibera ART n. 96/2015 – sono determinate dal gestore in base ad aliquote economico-tecniche, stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal Codice civile, tenuto conto della vita utile degli asset e dell’eventuale valore residuo al termine della stessa.

*Criteria di pricing*

- 6.3.7 Nella modulazione tariffaria dei canoni per il Pacchetto minimo di accesso, si prescrive all’AB di attenersi ai principi ed ai criteri di cui alle Misure da 21 a 34 approvate con delibera ART n. 96/2015 adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell’infrastruttura, fermo restando che:
  - a) non sono prese in considerazione le componenti di costo di cui alle lettere c) e d) del secondo comma della Misura n. 21 approvata con delibera ART n. 96/2015, e conseguentemente (i) le macro-componenti C1, C2, C3, C4 e D di cui alla Misura n. 22 e (ii) i criteri di calcolo di cui alla Misura n. 30, approvate con la medesima delibera;
  - b) ai fini della riclassificazione della rete ferroviaria di cui alla Misura n. 25 approvata con delibera ART n. 96/2015, l’intera infrastruttura ricade nella classe n. 4;
  - c) non si applicano: (i) le disposizioni sui modelli di simulazione di cui alla Misura n. 32 approvata con la delibera ART n. 96/2015, nonché (ii) le disposizioni sul *profit sharing* di cui alla Misura n. 33 approvata con la medesima delibera.
- 6.3.8 Nella modulazione tariffaria dei corrispettivi per i servizi alle imprese ferroviarie diversi dal Pacchetto minimo di accesso, si prescrive all’AB di attenersi ai principi ed ai criteri di cui alle Misure 47 e 48 approvate con delibera ART n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell’infrastruttura, assumendo a tal fine che gli impianti o servizi del gestore appartengano alla TIPOLOGIA A, così come definita alla Misura n. 38 approvata con la medesima delibera.

*Documentazione*

- 6.3.9** Si prescrive al GI di fornire all'AB, entro termini da concordare con l'AB e compatibili con quello previsto per la trasmissione della proposta tariffaria, tutte le informazioni necessarie alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi. Si prescrive inoltre al GI e all'AB, ciascuno per la parte di propria competenza, di trasmettere all'Autorità, fatte salve adeguate semplificazioni, proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura:
- la documentazione prevista dalla Misura n. 4 approvata con delibera ART n. 96/2015, in riferimento al canone per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria, identificando a tal fine come anno base ( $T_{-1}$ ) il 2019 ed anni ponte ( $T_0 - T_0'$ ) il 2020 e il 2021;
  - la documentazione prevista dalla Misura n. 41, ultimo comma, approvata con delibera ART n. 96/2015, in riferimento ai corrispettivi per gli eventuali servizi alle imprese ferroviarie, diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria;
  - lo schema di contabilità regolatoria di cui al punto 6.3.3., lettera a).

*Informativa al mercato*

- 6.3.10** Nel PIR 2022, da pubblicarsi contestualmente all'avvio dell'orario di servizio 2020-2021, il GI espone gli elementi economici attualmente presenti nella bozza finale del documento pubblicata come da comunicazione all'Autorità con nota assunta al prot. 13899/2020 del 25 settembre 2020, specificando in apposita clausola che i suddetti valori saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, a seguito degli esiti delle valutazioni che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria da formularsi e trasmettersi secondo le tempistiche indicate nel presente documento.
- 6.3.11** Entro il 30 giugno 2021 il GI pubblica un aggiornamento straordinario del PIR 2022, contenente i valori economici di cui alla proposta tariffaria formulata ai sensi delle prescrizioni di cui al presente capitolo, all'esito positivo della verifica di conformità effettuata dall'Autorità.

*Riscossione di canoni, corrispettivi e penali*

- 6.3.12** 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.

**6.4 Prescrizioni relative alla definizione delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, della puntualità e del *Performance Regime***

- 6.4.1** Si prescrive al GI di emanare, entro il 30 giugno 2021, un aggiornamento straordinario del PIR 2022 che comprenda la descrizione: (i) delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, (ii) delle modalità di determinazione della puntualità, (iii) di un sistema di monitoraggio della circolazione, nonché (iv) di un sistema di *Performance Regime*, ai sensi dell'articolo 21 del d.lgs. 112/2015, previa trasmissione all'Autorità, da effettuarsi entro il 31 marzo 2021, della relativa documentazione illustrativa, comprensiva di una esposizione degli esiti di specifica preventiva consultazione del mercato sulla proposta di articolazione dei suddetti sistemi e modalità. Nella implementazione del sistema di monitoraggio della circolazione il GI dovrà tener conto:
- della possibilità di valorizzare gli indicatori di puntualità e di regolarità di cui alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, per i servizi regolati da CdS, oltre che di eventuali altri indicatori di puntualità definiti dal GI medesimo;
  - della possibilità di consentire l'accesso al sistema oltre che da parte delle IF, da parte degli Enti affidanti Contratti di Servizio.

## annesso – schema di contabilità regolatoria

| Rif. C.C. | codice | Componente economica-patrimoniale | formula di calcolo | PVI/DA | Servizio 1 | ... | Servizio n | Altre attività commerciali | Altre attività non pertinenti |
|-----------|--------|-----------------------------------|--------------------|--------|------------|-----|------------|----------------------------|-------------------------------|
|-----------|--------|-----------------------------------|--------------------|--------|------------|-----|------------|----------------------------|-------------------------------|

### Prospetto di conto economico

|         |  |  |                         |  |  |  |  |  |  |
|---------|--|--|-------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 1       | Pedaggio o corrispettivo per servizio  |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| 2       | Corrispettivo da Contratto di Programma o di Servizio                                |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| 3       | Altri ricavi correlati all'infrastruttura  |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| A1      | 4 Totale ricavi delle prestazioni  |  | 1+2+3                   |  |  |  |  |  |  |
| A4      | 5 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni                                  |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| 6       | Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private              |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| 7       | Ricavi diversi   |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| A5      | 8 Totale altri ricavi e proventi   |  | 6+7                     |  |  |  |  |  |  |
| A       | 9 Totale valore della produzione   |  | 4+5+8                   |  |  |  |  |  |  |
| B9      | 10 Costo del personale (*)   |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B6      | 11 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (*)                                |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B7      | 12 Costi per servizi (*)   |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B8      | 13 Costi per godimento beni di terzi (*)   |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B14     | 14 Altri costi operativi   |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B11     | 15 Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci      |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B12+B13 | 16 Accantonamenti  |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| 17      | Rettifiche di costo per utilizzo di fondi di accantonamento                          |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B       | 18 Totale costi operativi  |  | 10+11+12+13+14+15+16+17 |  |  |  |  |  |  |
| 19      | Risultato operativo lordo (EBITDA)   |  | 9-18                    |  |  |  |  |  |  |
| B10ab   | 20 Ammortamenti  |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| B10cd   | 21 Svalutazioni e perdite (riprese) di valore  |  |                         |  |  |  |  |  |  |
| 22      | Risultato operativo netto (EBIT) al lordo della remunerazione del capitale investito |  | 19-(20+21)              |  |  |  |  |  |  |

(\*) al lordo delle eventuali rettifiche per utilizzo di fondi di accantonamento

### Prospetto di stato patrimoniale

|       |  |  |                   |  |  |  |  |  |  |
|-------|--|--|-------------------|--|--|--|--|--|--|
| B-I   | 23 Immobilizzazioni immateriali                                |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 24    | Terreni/Fabbricati   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 25    | Impianti/macchinari  |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 26    | Attrezzature industriali e commerciali                         |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 27    | Altri beni   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 28    | Immobilizzazioni in corso e acconti                            |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| B-II  | 29 Totale immobilizzazioni materiali                           |  | 24+25+26+27+28    |  |  |  |  |  |  |
| B-III | 30 Immobilizzazioni finanziarie                                |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| B     | 31 Totale immobilizzazioni                                     |  | 23+29+30          |  |  |  |  |  |  |
| C-I   | 32 Rimanenze   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 33    | Crediti vs clienti   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 34    | Crediti vs imprese controllate e collegate                     |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 35    | Crediti tributari  |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 36    | Crediti vs altri   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| C-II  | 37 Totale crediti  |  | 33+34+35+36       |  |  |  |  |  |  |
| C-III | 38 Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| C-IV  | 39 Disponibilità liquide                                       |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| C     | 40 Totale attivo circolante                                    |  | 32+37+38+39       |  |  |  |  |  |  |
| D     | 41 Ratei e risconti attivi                                     |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 42    | TOTALE ATTIVITÀ  |  | 31+40+41          |  |  |  |  |  |  |
| A     | 43 Patrimonio netto  |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| B     | 44 Fondi per rischi e oneri                                    |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| C     | 45 TFR e altri benefici ai dipendenti                          |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 46    | Debiti vs fornitori  |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 47    | Debiti vs banche   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 48    | Debiti vs altri finanziatori                                   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 49    | Debiti vs imprese controllate e collegate                      |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 50    | Debiti tributari e vs istituti di previdenza                   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 51    | Altri debiti   |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| D     | 52 Totale debiti   |  | 46+47+48+49+50+51 |  |  |  |  |  |  |
| E     | 53 Ratei e risconti passivi                                    |  |                   |  |  |  |  |  |  |
| 54    | TOTALE PASSIVITÀ   |  | 43+44+45+52+53    |  |  |  |  |  |  |

### Composizione del capitale investito netto regolatorio

|    |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |
|----|--|--|-----------------|--|--|--|--|--|--|
| 55 | Immobilizzazioni nette   |  | 31-28           |  |  |  |  |  |  |
| 56 | Lavorazioni in corso   |  | 28              |  |  |  |  |  |  |
| 57 | Capitale circolante netto  |  | 40-52           |  |  |  |  |  |  |
| 58 | Poste rettificative  |  | 44+45           |  |  |  |  |  |  |
| 59 | Eventuale valore residuo delle immobilizzazioni al termine della concessione |  | da stimare      |  |  |  |  |  |  |
| 60 | CAPITALE INVESTITO NETTO   |  | 55+56 ±57-58-59 |  |  |  |  |  |  |

### Remunerazione del capitale investito netto regolatorio

|    |  |  |       |  |  |  |  |  |  |
|----|--|--|-------|--|--|--|--|--|--|
| 61 | WACC utilizzato ai fini della remunerazione del capitale investito |  |       |  |  |  |  |  |  |
| 62 | Remunerazione del capitale investito                               |  | 60*61 |  |  |  |  |  |  |
| 63 | Differenza fra EBIT e Remunerazione del capitale investito         |  | 22-62 |  |  |  |  |  |  |