

***Allegato A alla delibera n. 190/2020 del 3 dicembre 2020***

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022  
presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici 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>4</b>
2.1 Valutazioni dell’Autorità .....	4
2.2 Indicazioni .....	6
2.3 Prescrizioni.....	6
<b>3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....</b>	<b>7</b>
3.1 Valutazioni dell’Autorità .....	7
3.2 Indicazioni .....	7
3.3 Prescrizioni.....	7
<b>4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR .....</b>	<b>7</b>
4.1 Valutazioni dell’Autorità .....	7
4.2 Indicazioni .....	8
4.3 Prescrizioni.....	8
<b>5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....</b>	<b>9</b>
5.1 Valutazioni dell’Autorità .....	9
5.2 Indicazioni .....	9
5.3 Prescrizioni.....	9
<b>6. Tariffe e performance regime – Capitolo 6 del PIR.....</b>	<b>10</b>
6.1 Valutazioni dell’Autorità .....	10
6.2 Indicazioni .....	10
6.3 Prescrizioni riferite alle attività di formulazione della proposta tariffaria per l’orario di servizio 2021-2022 ...	11
6.4 Prescrizioni relative alla definizione delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, della puntualità e del <i>Performance Regime</i> .....	12
<b>annesso – schema di contabilità regolatoria .....</b>	<b>14</b>

## Premessa

Con nota del 28 settembre 2020, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 13927/2020, Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (di seguito: FSE), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2022, nonché il documento contenente le osservazioni formulate dagli *stakeholders* nel corso della fase di consultazione sulla prima bozza del documento e le relative controdeduzioni del Gestore suddetto.

Con nota assunta al prot. ART 12577/2020 del 4 settembre 2020, il Gestore aveva altresì comunicato all’Autorità l’avvenuto perfezionamento del percorso di affidamento delle funzioni essenziali a RFI S.p.A., ai sensi dell’articolo 11, comma 11 del d.lgs. 112/2015, allegando alla suddetta nota il relativo Accordo Operativo, approvato dalla Regione Puglia con DGR 1252/2020 del 4 agosto 2020.

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 del PIR 2022 inviata dal gestore dell’infrastruttura il 28 settembre (prot. ART 13927/2020);
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.

## 1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

### 1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*”, si ritiene opportuno aggiungere il riferimento al regolamento (UE) 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.

Si rende, inoltre, opportuno integrare l’elenco delle delibere dell’Autorità, citando la delibera n. 119/2020, recante: “*Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*”, nonché 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”*».

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

### 1.2 Indicazioni

1.2.1 Si dà indicazione al GI di integrare il paragrafo 1.3 con:

- a) il riferimento al regolamento (UE) 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. 119/2020: “*Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*”;
- 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”*».

1.2.2 Si dà indicazione al GI di modificare, al paragrafo 1.4.3., 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

Come assunto dal GI in fase di controdeduzione alla richiesta formulata da un’impresa ferroviaria, e come previsto nella bozza finale del PIR, il GI medesimo ha la facoltà di non prevedere, ai fini della prenotazione pluriennale della capacità, il ricorso allo strumento dell’Accordo Quadro.

Al punto 2.3.3 dell’Allegato A alla delibera n. 119/2020, l’Autorità ha prescritto al GI di introdurre nel PIR, in particolare: la descrizione dell’indicatore %OS<sub>(0-5)</sub> come definito dalla Misura 7 dell’allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018, e di un indicatore della propria *performance* di puntualità, che misuri cioè la capacità del GI di ridurre i ritardi riconducibili a propria responsabilità [lettera a)]; l’obbligo, a carico del GI stesso, di dotarsi di un sistema di monitoraggio della circolazione che consenta di misurare sia tale indicatore, sia gli indicatori di puntualità e regolarità che, ai sensi

della Misura 7 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, gli enti affidanti e le IF devono recepire nei CdS [lettera b)].

A seguito dell'adozione della delibera dell'Autorità n. 119/2020, il paragrafo 2.3.2.2 del PIR, che riporta gli obblighi del GI, è stato integrato con il seguente obbligo: *“rispettare la condizione minima di regolarità e puntualità dei servizi OSP in conformità a quanto richiesto dal CdS con Regione Puglia, in cui sono previsti adeguati indici di regolarità e puntualità. In attesa del perfezionamento del contratto per l'utilizzo dei sistemi informativi in uso sull'Infrastruttura Nazionale, attualmente viene effettuato il monitoraggio del sistema di circolazione attraverso la rilevazione puntuale degli indicatori di regolarità e puntualità.”* Tale indicazione non assolve a quanto richiesto alle lettere a) e b) della prescrizione sopra indicata. In particolare, con riferimento alla lettera a), non vengono descritti gli indicatori ivi previsti, e si fa invece riferimento, senza descriverli, agli indici di puntualità previsti dal CdS, che sono finalizzati a misurare la *performance* del servizio offerto.

Rilevato che pare non attualmente disponibile la valorizzazione dell'indicatore %OS<sub>(0-5)</sub> come definito dalla Misura 7 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, non previsto nel CdS attualmente vigente cui FSE fa riferimento, e tenendo conto che il servizio deve garantire le *performance* minime stabilite nel suddetto CdS, si ritiene opportuno riformulare la prescrizione citata, al fine di farne emergere più chiaramente i profili sostanziali sopra illustrati, precisando che il GI, oltre a quantificare i valori target ed a consuntivo dell'indice utilizzato per misurare la puntualità attualmente previsto nell'ambito del CdS, deve introdurre i valori target ed a consuntivo dell'indicatore della propria *performance* in termini di puntualità. Si ritiene pertanto opportuno stralciare le disposizioni in materia di penali e sistemi informatici e riprenderle nell'ambito della prescrizione riguardante il *Performance regime*. Viene infine chiarito che, a prescindere dalla modalità di monitoraggio utilizzata dal GI (manuale o automatica), questa deve consentire di fornire agli enti affidanti titolari di CdS le informazioni di rispettivo interesse.

Con riferimento alle informazioni all'utenza, in particolare nel paragrafo 2.3.2.8, è necessario che il GI precisi che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Con riferimento ai contenuti del paragrafo 2.4.2 *“Regole di gestione”*, ed in particolare alle tabelle che definiscono i gradi di priorità, si rende 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, alla lettera h), si fornisce 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, generando, quindi, il paradosso che in fascia non pendolare la totalità dei treni regionali abbia secondo grado di priorità, mentre in fascia pendolare solo i treni regionali a carattere *“pendolare”* abbiano secondo grado di priorità e gli altri regionali nessuna priorità. 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 grado di priorità pari a tre e scalando, di conseguenza, il grado di priorità dei servizi merci e tecnici.

Si osserva, inoltre, che nel sottoparagrafo *“Treni pendolari”* del paragrafo 2.4.2 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”* sempre nel paragrafo 2.4.2 in esame.

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 2.7 *“compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati”*, rilascia ancora in via transitoria la circolabilità del 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.

## 2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 2.3 Prescrizioni

2.3.1 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.3.2.2 del PIR *"Obblighi del GI"*:

- a) 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 ed eventualmente in apposito allegato, il livello obiettivo di tale indicatore, 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;
- b) di introdurre la descrizione dell'indicatore di puntualità (riferito alla IF) attualmente previsto nell'ambito del vigente CdS; 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 che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all'ultimo orario di servizio concluso;
- c) di specificare che il proprio sistema di monitoraggio della circolazione consente 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.

2.3.2 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.3.2.8 *"Sciopero"*, che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità ART n. 106/2018.

2.3.3 Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 2.4.2 *"Regole di gestione"* del PIR, di: i) rendere congruenti i pertinenti contenuti con la definizione di fascia pendolare adottata nel paragrafo *"Glossario e acronimi"* dell'Allegato A, lettera h), della delibera dell'Autorità n. 16/2018; ii) integrare la tabella relativa ai principi di gestione della fascia pendolare prevedendo per i servizi regionali non pendolari - fatte salve diverse scelte del GI, su cui dovrà, in tal caso, relazionare opportunamente all'Autorità entro e non oltre il 31 gennaio 2021 - un grado di priorità pari a tre, scalando, di conseguenza, il grado di priorità dei servizi merci e tecnici; 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, adottati nel paragrafo 2.4.2 del PIR e descritti nelle tabelle relative alle fasce pendolari e non pendolari.

2.3.5 Si prescrive al GI, con riferimento alle previsioni di utilizzo - in luogo di quanto previsto dall'articolo 23 del d.lgs. 57/2019 - di una procedura transitoria di verifica di circolabilità, di cui al paragrafo 2.7 *"compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati"* del PIR, di specificare nello stesso paragrafo 2.7 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.**

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

#### **3.1 Valutazioni dell'Autorità**

Nel paragrafo 3.7 *“Utilizzazione della rete”* è previsto che sia il GI, al raggiungimento delle rispettive soglie di capacità limitata o saturazione della tratta, a provvedere alla dichiarazione di saturazione e all'effettuazione delle analisi volte a individuare le possibili proposte di ottimizzazione dell'uso della capacità; avendo il GI individuato l'AB, si ritiene necessario che tanto la produzione degli elaborati legati al grado di utilizzo della rete, quanto le attività sinteticamente sopra descritte, debbano essere compiti dell'AB stesso, in quanto espressamente individuato come soggetto titolare esclusivo delle funzioni di allocazione della capacità.

Si rende inoltre necessario, in virtù degli impegni assunti dal gestore nell'ambito del procedimento sanzionatorio di cui alla delibera n. 20/2020 e dichiarati ammissibili con delibera n. 75/2020, integrare l'Allegato 1 al PIR, trasmesso con nota prot. AD/118 del 27.04.2020, assunta al protocollo ART 6134/2020, con le tempistiche ipotizzate per l'attivazione del *“Progetto di adeguamento degli impianti tecnologici di sicurezza”* e successiva realizzazione del *“Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)”*, per l'attivazione della trazione elettrica sulla tratta Putignano – Martina Franca, dando altresì evidenza degli altri interventi programmati e delle relative tempistiche di cui alla citata nota prot. ART 6134/2020.

#### **3.2 Indicazioni**

Non è prevista alcuna indicazione.

#### **3.3 Prescrizioni**

**3.3.1** Si prescrive al GI, nel paragrafo 3.7 *“Utilizzazione della rete”*, di sostituire il GI con l'AB.

**3.3.2** Si prescrive al GI di integrare l'Allegato 1 al PIR, trasmesso con nota prot. AD/118 del 27.04.2020, assunta al protocollo ART 6134/2020, con le tempistiche ipotizzate per l'attivazione del *“Progetto di adeguamento degli impianti tecnologici di sicurezza”* e successiva realizzazione del *“Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)”*, per l'attivazione della trazione elettrica sulla tratta Putignano – Martina Franca, dando altresì evidenza degli altri interventi programmati e delle relative tempistiche di cui alla citata nota prot. ART 6134/2020.

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

#### **4.1 Valutazioni dell'Autorità**

Alla luce del perfezionamento del percorso di affidamento delle funzioni essenziali a RFI S.p.A., che ha quindi assunto le funzioni di AB, si rileva la necessità di 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”*.

In quest'ottica, anche alla luce di quanto statuito nell'Accordo sottoscritto tra le parti ai sensi dell'art. 11, comma 11 d.lgs. 112/2015 (acquisito agli atti dell'Autorità al prot. 12577/2020), è necessario assicurare che le informazioni riportate nel PIR e relative allo svolgimento delle suddette funzioni essenziali siano concordate tra il GI e l'AB.

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 definire 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, 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 di specificare, al capitolo 4 "Allocazione di capacità", che i relativi contenuti sono formulati, per le parti di relativa competenza, da RFI S.p.A., nelle funzioni di AB.
- 4.3.2** 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.
- 4.3.3** Con riferimento alla sezione "Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica" del paragrafo 4.2 del PIR, si prescrive al GI di aggiungere l'AB come destinatario della notifica da parte dei proponenti i nuovi servizi.
- 4.3.4** Nel paragrafo 4.3, 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 i recapiti del suddetto AB presso cui devono essere fatte pervenire le suddette richieste, nonché dettagliate modalità di loro formalizzazione.
- 4.3.5** Con riferimento al paragrafo 4.3.5.1.2 "Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati" 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 del GI avvengono sotto la



supervisione e la diretta responsabilità dell'AB. In alternativa, il GI dovrà modificare il paragrafo in esame sostituendo i riferimenti al GI con il riferimento all'AB.

- 4.3.6 Nel paragrafo 4.4, 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 che i programmi delle restrizioni di capacità programmate 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, si è preso atto di quanto comunicato dal GI con nota prot. ART 16998/2020 del 30 ottobre 2020, ove il GI ha evidenziato che nessuna stazione o fermata della rete di giurisdizione rientra nel campo di applicazione delle STI PMR 2008 e 2014 e che sono in programma vari interventi di upgrade infrastrutturale afferenti alle stazioni di competenza, volti a migliorare progressivamente l'accessibilità degli impianti e all'adeguamento alla STI PMR su citata (che dovrà evidentemente essere la STI PMR 2014).

Al fine di garantire adeguata informazione al mercato sull'evoluzione dell'adeguamento delle stazioni, e con riferimento agli impegni presi da codesto GI con nota prot. AD/118 del 27 aprile 2020 (prot. ART 6134/2020) avente oggetto *“Recepimento degli impegni di FSE del 28.02.2020 nel PIR 2021 ai sensi della delibera ART 75/2020 relativa al procedimento avviato con delibera n. 20/2020 del 30.01.2020 e aggiornamento PIR 2020”*, si ritiene necessario che il GI integri l'allegato 1 del PIR con i tempi di attivazione dei diversi interventi di potenziamento dell'infrastruttura, anche relativi al miglioramento dell'accessibilità alle stazioni.

### 5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

### 5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive al GI di integrare il contenuto dell'allegato 1 *“Descrizione dell'infrastruttura”* del PIR con i tempi di attivazione degli interventi di potenziamento ai fini del miglioramento dell'accessibilità delle stazioni e fermate di giurisdizione, specificando che attualmente in nessuna stazione o fermata della rete FSE sono riscontrabili elementi infrastrutturali adeguati e certificabili a STI PMR - regolamento (UE) 1300 del 2014 e STI PMR del 2008 – decisione (EC) 164/2008.

## 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 (30 giugno 2021), 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, che dovranno essere applicati già a partire dall’orario di servizio 2021-2022, previa pubblicazione di aggiornamento straordinario del PIR 2022 da effettuarsi entro il 30 giugno 2021.

Resta fermo che il summenzionato AB, nel rispetto della propria autonomia decisionale, dovrà recepire in conformità a tali prescrizioni ai fini della formulazione di 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, in tale adattamento, 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 al l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del decreto).

Resta altresì 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*

A seguito di quanto comunicato con nota assunta al prot. ART 16080/2020 del 21 ottobre 2020, relativa alle attività di cui alla prescrizione 6.3.3 della delibera n. 119/2020, si rende necessario che il GI integri il PIR 2022 con la descrizione della metodologia per l’attribuzione delle cause di ritardo, la definizione della puntualità e del sistema di controllo delle prestazioni (*Performance Regime*), ed effettui un conseguente aggiornamento straordinario dello stesso PIR entro il 30 giugno 2021.

Con riferimento al PR, si ritiene inoltre 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 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:
- PMDA - Pacchetto Minimo di Accesso<sup>1</sup> (nel suo complesso);
  - servizi alle imprese ferroviarie Extra-PMDA<sup>2</sup> (partitamente per ciascun servizio offerto);
  - altre attività commerciali, che concorrono alla valutazione delle eccedenze  $E_{ec}$  di cui alla Misura n. 6 approvata con delibera ART n. 96/2015;
  - altre attività non pertinenti.
- 6.3.2** Al fine della separazione contabile e della redazione della conseguente contabilità regolatoria, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità, si prescrive al GI di adottare i criteri di cui al Titolo IV delle Misure approvate con delibera ART n. 96/2015.
- 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 "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria" contenente gli aspetti di cui alle Misure 49 e 55 approvate con delibera ART n. 96/2015:
- in riferimento all'esercizio 2019, entro il termine previsto per la trasmissione della proposta tariffaria;
  - in riferimento ai successivi esercizi, entro 30 giorni dalla data di approvazione del proprio bilancio di esercizio.

*Criteri 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, fatto salvo 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 applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 43 a 46 approvate con delibera ART n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, fatto salvo quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.
- 6.3.6** Nella determinazione dei canoni e dei corrispettivi:
- il tasso di efficientamento annuo – di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 96/2015 – è fissato pari a 0;
  - 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.

*Criteri di pricing*

- 6.3.7** Nella modulazione tariffaria dei canoni per il Pacchetto minimo di accesso, si prescrive all'AB di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 21 a 34 approvate con delibera n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, fatto salvo quanto segue:
- 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-

<sup>1</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>2</sup> Ovvero dei servizi di cui all'art. 13, commi 2, 9, 11 del d.lgs. 112/2015.

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 applicare i principi e i criteri di cui alle Misure 47 e 48 approvate con delibera 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:
- a) 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;
  - b) 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;
  - c) 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 trasmesso all'Autorità ed assunto al prot. 13927/2020 del 28 settembre 2020, specificando in apposita clausola che i suddetti valori saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, a seguito degli esiti 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	PM/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						