

Allegato A alla delibera n. 191/2020 del 3 dicembre 2020

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

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità	4
1.2 Indicazioni.....	4
1.3 Prescrizioni.....	5
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Valutazioni dell’Autorità	5
2.2 Indicazioni.....	6
2.3 Prescrizioni.....	6
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	7
3.1 Valutazioni dell’Autorità	7
3.2 Indicazioni.....	7
3.3 Prescrizioni.....	7
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	8
4.1 Valutazioni dell’Autorità	8
4.2 Indicazioni.....	8
4.3 Prescrizioni.....	8
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	9
5.1 Valutazioni dell’Autorità	9
5.2 Indicazioni.....	9
5.3 Prescrizioni.....	10
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	10
6.1 Valutazioni dell’Autorità	10
6.2 Indicazioni.....	11
6.3 Prescrizioni riferite alle attività di formulazione della proposta tariffaria per l’orario di servizio 2021-2022 ...	11
annesso - schema di contabilità regolatoria	13

Premessa

Con nota del 2 ottobre 2020, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 14296/2020, la Società Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. (di seguito: FER), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022), evidenziando che nessuna osservazione è pervenuta dai soggetti interessati entro il termine della fase di consultazione.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell'art. 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di detta versione del PIR 2022.

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

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

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

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
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;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel testo del paragrafo 1.1 e 1.4 del PIR è fatto erroneo riferimento al decreto MIT 28T del 5 agosto 2005, non più vigente in quanto sostituito dal decreto MIT del 5 agosto 2016.

Al paragrafo 1.3 *"Struttura legale"* vengono riportati la direttiva 2004/49/CE, la direttiva 2008/110/CE, il d.m. n. 28/T del 5 agosto 2005 e altri riferimenti normativi non più vigenti che si ritiene opportuno siano eliminati.

Nello stesso paragrafo, tra le fonti nazionali sono riportate delibere dell'Autorità (delibere n. 70/2014, n. 76/2014; n. 75/2016; n. 80/2016) espressamente applicabili al solo GI ferroviaria nazionale e che quindi è opportuno siano eliminate.

Si ritiene inoltre opportuno inserire il riferimento alle delibere dell'Autorità n. 130/2019 (relativa alla regolazione dell'accesso agli impianti di servizio) e n. 156/2020 (relativa all'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"*) nonché al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione.

Nel paragrafo 1.4.1, si rende opportuno aggiornare i recapiti dell'Autorità, indicando come unico indirizzo di posta elettronica l'indirizzo PEC pec@pec.autorita-trasporti.it.

Nel paragrafo 1.6 *"Validità, modalità di aggiornamento, distribuzione e prezzo"* è riportato quanto segue: *"Per la gestione dei contratti sottoscritti nell'anno 2012 per l'orario di servizio dal 13 dicembre 2020 all'11 dicembre 2021 si applicano regole e procedure pubblicate nel PIR 2021, fatta salva la rivalutazione del canone di accesso in base al tasso di inflazione programmata come da capitolo 6.1"*; si ritiene necessario che tale periodo sia eliminato in quanto il PIR 2022, riferendosi all'orario di servizio 2021-2022, non può apportare alcuna modifica alle regole di svolgimento dell'orario al PIR 2021. Nello stesso paragrafo è specificato che la consultazione del PIR è rivolta alle imprese ferroviarie titolari di licenza, *"quali risultano dal sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"*, mentre alla consultazione possono partecipare tutte le IF dotate di licenza (come correttamente espresso nel capitolo 2 dello stesso PIR) in quanto l'articolo 6, comma 1, lettera a) del d.lgs. 112/2015 prevede, in conformità a quanto disposto dalla direttiva (UE) 2012/34, che l'accesso alla rete ferroviaria è consentito alle IF dotate di una licenza corrispondente al servizio da prestare, che può essere rilasciata in qualunque Paese dell'Unione Europea e non nel solo territorio italiano, ove è rilasciata dal MIT, secondo quanto previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera s) del citato d.lgs. 112/2015.

Nel paragrafo 1.7 *"Definizioni"* si osserva come la definizione del titolo autorizzatorio non sia conforme con la definizione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r), del d.lgs. 112/2015, nonché con quanto previsto dall'articolo 6, comma 3, del medesimo decreto.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI nei paragrafi 1.1 e 1.4 del PIR di correggere il riferimento al d.m. n. 28/T del 5 agosto 2005 con il riferimento al decreto MIT del 5 agosto 2016 relativo alle ferrovie regionali incluse nel campo di applicazione del d.lgs. 112/2015.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di inserire, nel paragrafo 1.3 del PIR, tra le fonti comunitarie e le fonti nazionali, rispettivamente i riferimenti al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 e alle delibere dell'Autorità n. 130/2019 e n. 156/2020.
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di verificare, nel paragrafo 1.3 del PIR, il permanere della validità dei riferimenti normativi ivi riportati, ed in particolare di eliminare:
 - a) i riferimenti alla direttiva 2004/49/CE, alla direttiva 2008/110/CE, al d.m. n. 28/T del 5 agosto 2005;
 - b) i riferimenti alle delibere dell'Autorità nn. 70/2014, 76/2014, 75/2016 e 80/2016.
- 1.2.4 Si dà indicazione al GI di richiamare tra i recapiti di posta elettronica dell'Autorità il solo indirizzo PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it.

1.3 Prescrizioni

1.3.1 Si prescrive al GI di eliminare dal paragrafo 1.6 del PIR i seguenti periodi:

- *“Per la gestione dei contratti sottoscritti nell’anno 2012 per l’orario di servizio dal 13 dicembre 2020 all’11 dicembre 2021 si applicano regole e procedure pubblicate nel PIR 2021, fatta salva la rivalutazione del canone di accesso in base al tasso di inflazione programmata come da capitolo 6.1”;*
- *“quali risultano dal sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”.*

1.3.2 Si prescrive al GI di modificare la definizione di *“titolo autorizzatorio”*, riportata nel paragrafo 1.3 del PIR, rendendola congruente con quanto previsto all’articolo 3, comma 1, lettera r) del d.lgs. 112/2015.

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

2.1 Valutazioni dell’Autorità

Per quanto riguarda il paragrafo 2.2.1 relativo alle condizioni di accesso commerciali tramite Accordo quadro si ritiene necessario, allo scopo di uniformare la regolazione delle reti ferroviarie regionali con la regolazione della rete ferroviaria nazionale, prevedere che:

- ai sensi del comma 8 dell’articolo 23 del d.lgs. 112/2015, un AQ può essere rinnovato una sola volta e previa autorizzazione dell’Autorità;
- non è consentita la modifica del termine di scadenza di un AQ;
- sia possibile prenotare, per l’esercizio dei servizi di trasporto regionale, capacità anche oltre il limite definito dalle soglie fissate per gli altri AQ, subordinatamente al rispetto di apposite misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità (obbligo di retrocessione della capacità).

Si ritiene inoltre necessario che il GI introduca in apposita sezione dello schema tipo di AQ, di cui all’Appendice 2, ove lo stesso sia riferito alla prenotazione pluriennale di capacità per servizi connotati da obblighi di servizio pubblico, una esplicita elencazione degli indicatori di qualità, di cui alla Misura 15 dell’allegato A della delibera dell’Autorità n. 16/2018, che il GI si impegna a monitorare.

Con riferimento al paragrafo 2.2.2.1 *“Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra FER e IF”* ed in particolare alla richiesta, ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell’infrastruttura, delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali in caso di necessità, si rileva che tali autorizzazioni sono rilasciate dallo stesso GI a domanda degli interessati e secondo il paragrafo 2.7 *“Trasporti eccezionali e merci pericolose”* hanno validità di massimo 12 mesi. Si osserva che la presentazione dell’autorizzazione al trasporto eccezionale secondo le tempistiche previste (almeno 36 giorni lavorativi precedenti) comporta evidentemente la scadenza della stessa autorizzazione prima del termine dell’orario di servizio interessato; la previsione in esame deve quindi essere opportunamente riformulata a cura del GI.

Con riferimento al paragrafo 2.2.2.4 *“Garanzia”* del PIR, si osserva che alcune previsioni ivi contenute non paiono rispettose di quanto previsto al regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 *“relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell’infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014”*. Tra le citate previsioni, si segnalano quella inerente all’importo della fidejussione posto *“pari a al 40% del valore economico complessivo stimato”* che non rispetta quanto previsto all’articolo 4, paragrafo 1 dello stesso regolamento (*“Il livello delle garanzie finanziarie relative a un richiedente non supera l’importo stimato delle spese sostenute durante due mesi di operazioni ferroviarie richieste”*) e la previsione secondo la quale l’IF incaricata di servizio pubblico locale da parte della Regione Emilia Romagna non è obbligata a prestare una garanzia senza prevedere il necessario merito creditizio minimo (come previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/10, articolo 3, paragrafo 2) o la diretta riscossione del canone di accesso da parte di un’autorità competente a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (come previsto dall’articolo 3, paragrafo 3, lettera b) dello stesso regolamento). Si ritiene invece ragionevole la previsione del GI di non richiedere la garanzia nel caso la somma prevista sia di entità trascurabile.

Con riferimento al paragrafo 2.4.3 *“Informazioni date da FER prima e durante la circolazione”*, si osserva che al punto 3 del paragrafo il GI prevede la possibilità di derogare alle previsioni di cui al punto 2 dello stesso paragrafo (adottate con riferimento alla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, *“che sostituisce l’allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico”*) nel caso *“non sia stato possibile pianificare gli interventi per cause indipendenti dalla volontà di FER”*. Tale previsione non comprende le cause di forza maggiore, che sono espressamente richiamate nello stesso punto 3 del paragrafo in esame, ma fa presumibilmente riferimento a tematiche legate alle tempistiche di finanziamento degli interventi da parte degli Enti concedenti la gestione dell’infrastruttura; tale problematica è stata già oggetto di interlocuzione tra gli Uffici dell’Autorità e il GI che ha comunicato, con nota del 21 settembre 2020 prot. ART 13353/2020, l’intenzione di non inserire in programmazione gli interventi non finanziati dalla Regione Emilia Romagna entro l’avvio dell’orario di servizio considerato; l’Autorità ritiene, in considerazione di quanto precedentemente riportato, che adeguata elasticità rispetto alla normativa in esame sia garantita già con la possibilità di modificare il programma di esercizio fino all’avvio dell’orario di servizio (garantendo per ogni interruzione in ogni caso un preavviso di almeno 48 giorni lavorativi) e che tale possibilità, non espressamente contemplata dalla decisione delegata (UE) 2075/2017, sia adeguata tanto ai fini della tutela degli interessi dei richiedenti capacità e degli operatori degli impianti di servizio interessati quanto ai fini dell’esecuzione delle attività del GI.

L’Autorità rileva che al paragrafo 2.4.5 *“Informazione e cooperazione con FER”*, ripreso dal PIR del GI ferroviaria nazionale, sono presenti riferimenti normativi (D.M. 138T/2000 relativo alla concessione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale a Ferrovie dello Stato S.p.A.) e organizzativi (*“Direzione Tecnica - S.O. Normativa Circolabilità ed Analisi di Rischio di Sistema”*) riconducibili esclusivamente al GI ferroviaria nazionale RFI; è quindi necessario che il GI provveda ad adeguare alla propria realtà quanto riportato nel paragrafo.

Nel paragrafo 2.4.6 *“Procedure per il coordinamento dell’esercizio ferroviario”*, al sottoparagrafo *“Regole di gestione”*, il GI propone diverse regole gestionali a seconda che si debbano risolvere conflitti tra treni con medesimi o diversi *“principi gestionali”*; non sono tuttavia specificati gli insiemi omogenei rispetto ai *“principi gestionali”* cui occorre sia riconducibile ogni singolo treno né l’ordine di priorità tra tali insiemi omogenei.

Nello stesso sottoparagrafo *“Regole di gestione”* il GI ha introdotto, a seguito delle raccomandazioni formulate dagli Uffici dell’Autorità con note prot. 10533/2018 del 6 dicembre 2018 e prot. 6809/2019 del 20 giugno 2019, la descrizione dell’indicatore di puntualità con cui misura la propria puntualità, calcolato con cadenza mensile e per segmento di mercato. Tale indicatore è calcolato come un rapporto, in cui all’indicatore è riportato, con segno negativo, il numero dei treni arrivati a destino *“con un ritardo pari inferiore”* (*rectius pari o superiore*) a 5’ per i treni passeggeri e a 30’ per i treni merci per ritardi dovuti a cause attribuite al GI. Al riguardo, si ritiene necessario individuare i tempi e le modalità con cui il GI dovrà pubblicare, annualmente, il livello target ed a consuntivo di tale indicatore. Si ritiene necessario, inoltre, che il GI descriva e quantifichi gli indicatori di puntualità del servizio previsti dal Contratto di servizio in vigore.

2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.2.1 del PIR, che:
 - a) ai sensi del comma 8 dell’articolo 23 del d.lgs. 112/2015, un AQ può essere rinnovato una sola volta e previa autorizzazione dell’Autorità;
 - b) non è consentita la modifica del termine di scadenza di un AQ.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di modificare lo schema di AQ (appendice 1 al PIR) prevedendo espressamente che la possibilità di prenotare, per l’esercizio dei servizi di trasporto regionale, capacità anche oltre il limite definito dalle soglie fissate per gli altri AQ è sottoposta ad apposite misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità (obbligo di retrocessione della capacità).
- 2.3.3 Si prescrive al GI di introdurre in apposita sezione dello schema tipo dell’AQ, di cui all’Appendice 2 del PIR, ove lo stesso sia riferito alla prenotazione pluriennale di capacità per servizi OSP, una esplicita elencazione degli indicatori di qualità, di cui alla Misura 15 dell’allegato A della delibera dell’Autorità n. 16/2018, che il GI si impegna a monitorare.

- 2.3.4 Si prescrive al GI di provvedere a modificare opportunamente il paragrafo 2.2.2.1, rendendo congruenti i termini temporali di presentazione delle autorizzazioni dei trasporti eccezionali, ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo riferito ad un determinato orario di servizio, con la durata effettiva delle stesse autorizzazioni, in modo da garantire la possibilità per gli interessati di avvalersene sino al termine dell'orario di servizio.
- 2.3.5 Si prescrive al GI di modificare le previsioni del paragrafo 2.2.2.4 del PIR, relativo alle garanzie da presentare da parte delle IF in relazione al contratto di utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 *“relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014”*.
- 2.3.6 Si prescrive al GI di apportare le seguenti modifiche al paragrafo 2.4.3 del PIR:
- a) inserire al termine del punto 2 quanto di seguito riportato: *“Il GI, garantendo un preavviso di almeno 48 giorni lavorativi rispetto ad ogni riduzione temporanea di capacità, fino all'avvio dell'orario di servizio potrà apportare modifiche ai provvedimenti, pubblicati e considerati nella progettazione dell'orario, in considerazione di cause indipendenti dalla propria volontà.”*;
 - b) eliminare dal paragrafo 3 quanto di seguito riportato: *“ovvero non sia stato possibile pianificare gli interventi per cause indipendenti dalla volontà di FER.”*.
- 2.3.7 Si prescrive al GI di eliminare, dal paragrafo 2.4.5, i riferimenti normativi e organizzativi riconducibili al solo GI ferroviaria nazionale.
- 2.3.8 Si prescrive al GI, nel sottoparagrafo *“Regole di gestione”* al paragrafo 2.4.6 del PIR, di individuare esplicitamente, con riferimento ai differenti *“principi gestionali”* presi a riferimento dal GI stesso, gli insiemi di treni caratterizzati da medesimi *“principi gestionali”* nonché l'ordine di priorità tra tali insiemi.
- 2.3.9 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.4 del PIR *“Regole di esercizio”*, di:
- a) 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;
 - b) descrivere, eventualmente anche attraverso il link ad altri documenti disponibili su internet, gli indicatori di puntualità (riferiti alla IF) attualmente previsti nell'ambito del vigente 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, i livelli obiettivo previsti per l'orario di esercizio che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quelli registrati a consuntivo, relativamente all'ultimo orario di servizio concluso.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Non sono formulate valutazioni.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI all'interno del paragrafo 4.2 individua le date relative ai diversi passi del processo di allocazione annuale della capacità e dell'aggiustamento orario intermedio; ai fini di una maggiore chiarezza espositiva si ritiene necessario che il GI esplicitamente indichi l'anno a cui ogni data si riferisce e, inoltre, inserisca uno schema grafico esplicativo delle tempistiche in analogia a quanto adottato sul PIR di RFI. Si ritiene necessario, inoltre che il GI espliciti nel PIR che, nel caso di previsione di nuovi servizi passeggeri, sussiste a carico del richiedente (articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015 e regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795) l'obbligo di notifica al GI e all'Autorità, da effettuarsi almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

Per quanto riguarda il paragrafo 4.4.1 *"Limitazioni all'accordo quadro"*, al fine di uniformarne - considerando le particolarità di una rete regionale - le attuali previsioni a quanto già previsto per la rete ferroviaria nazionale, si ritiene necessario che lo stesso:

- 1) ponga come percentuale di massima capacità quadro assegnabile l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria;
- 2) preveda la possibilità per il singolo titolare di AQ, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- 3) preveda la possibilità, per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, di prenotare capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità (restituzione della capacità al GI).

Per quanto riguarda il paragrafo 4.4.3.2 *"Criteri di priorità"* previsti nel caso di linee saturate, si osserva come non sia condivisibile la previsione di assoluta priorità dei servizi regionali previsti in CdS (atto contrattuale tra Regione e IF e che non interessa il GI) ma che potenzialmente potrebbero anche non essere inseriti in AQ (atto contrattuale tra GI e Regione per i servizi connotati da OSP). Tale previsione, infatti potrebbe entrare in contrasto con quella di garantire accesso ai nuovi entranti già adottata dallo stesso GI per quanto riguarda gli AQ. Si ritiene quindi necessario che il primo grado di priorità sia assegnato a treni che rientrano negli AQ, il secondo ai treni di servizio passeggeri regionali non rientranti in AQ e ai servizi passeggeri lunga percorrenza.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

4.3.1 Si prescrive al GI di inserire nel paragrafo 4.2 del PIR:

- a) una descrizione in formato grafico delle varie scadenze temporali del processo di allocazione annuale della capacità;
- b) una descrizione in formato grafico delle varie scadenze temporali del processo di adeguamento intermedio dell'orario;
- c) per ogni data in formato giorno/mese riportata nel testo del paragrafo, l'anno (anche utilizzando eventualmente il riferimento all'anno X cui il PIR si riferisce) a cui tale data si riferisce;
- d) un nuovo apposito sottoparagrafo, dove sia esplicitato l'obbligo, per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato, di informare il GI e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità, pluriennale o riconducibile ad un solo orario di servizio, si riferisce, come previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015.

4.3.2 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 4.4.1 del PIR nel rispetto delle seguenti previsioni, contestualmente eliminando le parti del paragrafo in contrasto:

- a) la percentuale massima di capacità quadro assegnabile è posta pari all'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria;

- b) il singolo titolare di AQ, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- c) per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale è possibile prenotare capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità (restituzione della capacità al GI).

- 4.3.3 Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 4.4.3.2 del PIR, di modificare le regole di priorità prevedendo che:
- a) il primo grado di priorità sia assegnato a treni che rientrano negli AQ;
 - b) il secondo grado di priorità sia assegnato ai treni di servizio passeggeri regionale non rientranti in AQ e ai servizi passeggeri lunga percorrenza.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell'Autorità

Essendo le IF tenute a fornire ai passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del citato regolamento (CE) 1371/2007 (a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento stesso), è necessario che il GI si attenga a quanto chiarito dalla Commissione Europea al 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"*, in particolare con riferimento all'obbligo del GI di *"fornire alle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007"* (secondo quanto acclarato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-136/11) e all'affermazione secondo la quale: *"Poiché le IF hanno la responsabilità di fornire ai passeggeri informazioni su ritardi, cancellazioni e coincidenze, anche i GI hanno l'obbligo di fornire alle IF tutte le informazioni pertinenti in tempo reale"*. Risulta pertanto necessario che il GI, integrando opportunamente il paragrafo 5.1.5 *"Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso"*, metta a disposizione di ogni IF del segmento passeggeri, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre IF di tale segmento, al fine di consentire di fornire al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007.

In relazione agli impianti di servizio ed ai servizi in essi forniti, il GI deve attenersi a quanto previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, adeguando conseguentemente i contenuti del PIR. In particolare, si ritiene necessario che il GI giustifichi la classificazione come ausiliario del servizio citato nel paragrafo 5.1.8, fornito dal GI: *"Studi di fattibilità delle tracce orarie"*; si osserva, inoltre, che per tali studi di fattibilità delle tracce orarie non è chiara la definizione del costo di tale servizio né il rispetto di quanto previsto dall'articolo 3, comma 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, con riferimento all'eventuale inclusione del costo del servizio già nei costi diretti del PMdA, ove si prevede che: *"Fatto salvo l'articolo 4 e se il gestore dell'infrastruttura può misurare in modo trasparente, fondato e oggettivo e dimostrare in base, tra l'altro, alle migliori pratiche internazionali che i costi sono direttamente connessi alla prestazione del servizio ferroviario, il gestore dell'infrastruttura può includere nel calcolo dei suoi costi diretti per l'intera rete, in particolare, i costi seguenti:*

- a) *costi del personale necessario per mantenere aperto un tratto particolare di linea se il richiedente chiede di effettuare un servizio ferroviario specifico al di fuori del normale orario di apertura di questa linea;*
(...)
- c) *i costi del personale necessario per l'assegnazione delle tracce ferroviarie e dell'orario nella misura in cui sono direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.*

5.2 Indicazioni

5.2.1 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive che il GI, per il segmento passeggeri, tramite i propri sistemi informativi, e aggiornando il corrispondente paragrafo 5.1.5 del PIR, metta a disposizione delle IF, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre IF, al fine di consentire a tutte IF di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007, secondo quanto chiarito al 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.
- 5.3.2 Si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità, entro il 31 gennaio 2021, una relazione ove venga motivata la scelta di classificare come ausiliario il servizio di studio di fattibilità delle tracce. In tale relazione dovrà inoltre essere adeguatamente motivata la congruenza tra apparente mancato inserimento, all'interno dei costi direttamente legati al servizio ferroviario per l'intera rete, dei costi sopportati dal GI per l'effettuazione delle attività di cui al citato servizio ausiliario in esame, e quanto disposto con il regolamento d'esecuzione (UE) 2015/909, articolo 3, paragrafo 4 lettere a) e d).

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

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

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 il GI 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.

Nel rispetto della propria autonomia decisionale, in conformità a tali prescrizioni il GI formula una proposta tariffaria da definirsi sulla base dei dati di contabilità regolatoria, fermo restando l'obiettivo di garantire l'equilibrio economico-finanziario della propria gestione, 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 il GI 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, il GI dovrà tenere conto, tra le componenti di costo da considerare a suo, 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 del GI, 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 traguardando l'obiettivo del perseguitamento dell'equilibrio economico-finanziario del GI medesimo.

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) Pacchetto Minimo di Accesso¹ - di seguito PMdA- (nel suo complesso);
- b) servizi alle IF Extra-PMdA² (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, 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:

- 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.

Criteri di costing

6.3.4 Nella determinazione dei costi correlati ai canoni per il PMdA si prescrive al GI di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 6 a 20 approvate con delibera 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 IF diversi dal PMdA, si prescrive al GI di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 43 a 46 approvate con delibera 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:

- 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 GI 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 PMdA, si prescrive al GI 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:

- 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-

¹ Il PMdA prevede la fornitura dei servizi di cui all'art. 13, comma 1 del d.lgs. 112/2015.

² 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 IF diversi dal PMdA, si prescrive al GI 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 GI appartengano alla TIPOLOGIA A, così come definita alla Misura n. 38 approvata con la medesima delibera.

Documentazione

- 6.3.9 Con riferimento alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, fatte salve adeguate semplificazioni dei documenti, proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità, entro il 31 marzo 2021:
- a) la documentazione prevista dalla Misura n. 4 approvata con delibera ART n. 96/2015, in riferimento al canone per il PMdA 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 IF, diversi dal PMdA 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. 14296/2020 del 2 ottobre 2020, specificando in apposita clausola che i suddetti valori saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, dell'esito delle verifiche 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.

annesso - schema di contabilità regolatoria

Rif. C.C.	codice	Componente economico-patrimoniale	formula di calcolo	PMdA	Servizio 1	...	Servizio n	Altri 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				