

Allegato A alla delibera n. 192/2020 del 3 dicembre 2020

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022
presentato da Ferrotramviaria S.p.A., 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.....	4
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Valutazioni dell’Autorità	5
2.2 Indicazioni	5
2.3 Prescrizioni.....	6
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	7
3.3 Indicazioni	7
3.4 Prescrizioni.....	7
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	7
4.1 Valutazioni dell’Autorità	7
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.....	9
6. Tariffe e <i>Performance regime</i> – 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
6.4 Prescrizioni relative alla definizione delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, della puntualità e del <i>Performance Regime</i>	13
annesso - schema di contabilità regolatoria	14

Premessa

Con nota del 16 novembre 2020, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 18109/2020, Ferrotramviaria S.p.A. (di seguito: FT), ha trasmesso per conoscenza la nota con la quale dava riscontro a Trenitalia, a conclusione della fase di consultazione, alle osservazioni pervenute comunicando, al contempo, l’accoglimento delle stesse nell’aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022) di imminente pubblicazione sul sito internet del gestore.

Con nota assunta al prot. ART 16391/2019 del 18 dicembre 2019 FT ha comunicato di aver affidato, temporaneamente, ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 - nelle more del perfezionamento dell’accordo stipulato tra Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (di seguito: RFI), avente ad oggetto l’affidamento a quest’ultima dello svolgimento delle funzioni essenziali di cui all’art. 3, comma 1, lett. b *sexies*) dello stesso decreto, per tutte le reti di competenza regionale – lo svolgimento delle suddette funzioni essenziali al “Consorzio Ferrovie Pugliesi”.

Con nota assunta al prot. ART 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 Ferrotramviaria 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*».

Nel presente documento l’Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell’articolo 14, comma 1, del d.lgs. n. 112/2015 e dell’articolo 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla l. 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, ove necessario, si riportano, nell’ordine:

1. le valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi del PIR 2022 pubblicato da FT sul proprio sito internet, come da comunicazione prot. ART 18109/2020;
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni.

Alla luce del quadro sopra delineato, si è ritenuto, peraltro, di introdurre indicazioni e prescrizioni inerenti ai compiti propri dell’organismo incaricato di svolgere le funzioni essenziali di cui sopra tanto con riferimento all’allocazione della capacità, quanto alla formulazione della proposta tariffaria.

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;
PMdA:	Pacchetto Minimo di Accesso;
PMR:	Persone a Mobilità Ridotta;
PR:	<i>Performance Regime</i> ;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
SLA:	<i>Service Level Agreement</i> ;
TPL:	Trasporto Pubblico Locale.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 1.3 “*Quadro normativo*” si rende opportuno integrare l’elenco della normativa citando il 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) nonché il riferimento al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 che stabilisce la procedura e i criteri per l’applicazione dell’esame dell’equilibrio economico a norma dell’articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Inoltre, nel sotto-paragrafo relativo alle delibere dell’Autorità, è opportuno inserire il riferimento delibera n. 130/2019 recante «*Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 - “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*», della delibera n. 116/2020, recante “*Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo presentato da Ferrotramviaria S.p.A.-Divisione infrastruttura. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*” nonché della delibera n. 156/2020 recante «*Conclusioni 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, al paragrafo 1.3 “*Quadro normativo*”, l’elenco:

- a) della normativa dell’Unione europea con il richiamo 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 nonché il riferimento al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795;
- b) delle delibere dell’Autorità con il richiamo della delibera n. 130/2019 recante «*Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 - “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*», della delibera n. 116/2020, recante “*Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo presentato da Ferrotramviaria S.p.A.-Divisione infrastruttura. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*” e della delibera n. 156/2020 recante «*Conclusioni 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 1.4.1 “*Ricorso all’Organismo di regolazione*”, le informazioni necessarie per contattare l’Autorità, riportando il recapito telefonico: +39 011.19212.500 e l’indirizzo PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it, eliminando ogni ulteriore indirizzo e-mail.

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 2.2.1 *“Chi può richiedere l'accesso”*, si evidenzia che la capacità può essere richiesta anche da un richiedente che non sia una IF, in coerenza a quanto previsto dal d.lgs. 112/2015. Si richiede, pertanto, che il GI aggiorni il contenuto del paragrafo allineandolo a quanto riportato nello schema grafico riassuntivo inserito nel medesimo paragrafo.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.2.2.2 *“Richiesta tracce orarie finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura”*, è necessario che il GI ne modifichi il contenuto riportando correttamente, al quinto capoverso, il soggetto che potrà designare l'IF che effettuerà per suo conto il servizio sulla rete FT-DI.

Con riferimento al paragrafo 2.3.1 *“Contenuti e durata”*, è necessario che il GI inserisca una tabella riepilogativa degli Accordi Quadro in vigore e, nel caso in cui non sia presente alcun AQ, oltre ad esplicitarlo nel testo, compili la tabella utilizzando la dicitura *“PER MEMORIA”*.

Con specifico riferimento al paragrafo 2.4.2 *“Obblighi di FT-DI”*, si ritiene opportuno richiamare, in ottica di trasparenza verso gli utenti, i riferimenti alle normative europee, oltre che alle disposizioni adottate dall'Autorità con riferimento alle informazioni da fornire agli utenti.

Al paragrafo 2.5.2 *“Regole di gestione”* e nell'allegato 4 *“Indicatori e standard di qualità”*, il GI ha introdotto, in attuazione delle prescrizioni 2.3.5 e 2.3.7 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2020, gli indicatori di puntualità e regolarità ed i rispettivi livelli minimi garantiti previsti dal Contratto di Servizio, e la descrizione dell'indicatore %OS₍₀₋₅₎ definito alla Misura 7 dell'Allegato A alla delibera n. 16/2018. Rilevato che pare non attualmente disponibile la valorizzazione dell'indicatore %OS₍₀₋₅₎, non previsto all'interno del CdS attualmente vigente, e tenendo conto che il servizio deve garantire le performance minime stabilite nel suddetto CdS, si ritiene opportuno riformulare la prescrizione 2.3.7 citata precisando che il GI è tenuto a pubblicare i valori target ed a consuntivo dell'indice utilizzato per misurare la puntualità attualmente previsto nell'ambito dei CdS. Si ribadisce, inoltre, che il GI è tenuto ad introdurre anche la descrizione, e successivamente la quantificazione, di un indicatore significativo della propria *performance* di puntualità, che misuri cioè la capacità di ridurre i ritardi riconducibili a propria responsabilità.

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 PIR, al paragrafo 2.6 *“Processo di accettazione del materiale rotabile”*, non fa riferimento alla norma sopra citata e include le informazioni che devono essere allegate alla richiesta per ottenere le necessarie autorizzazioni alla circolazione di nuovo materiale rotabile. In considerazione dell'evidente transitorietà di tale regime, l'Autorità ritiene necessario 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, si ritiene necessario che il GI posizioni diversamente l'attuale ultimo capoverso del paragrafo 2.6 e riformuli quest'ultimo al fine di garantire maggior chiarezza verso tutti gli *stakeholders*.

2.2 Indicazioni

- 2.2.1 **Si dà indicazione al GI, di specificare, nel paragrafo 2.4.2, “Obblighi di FT-DI”, i seguenti ulteriori obblighi:**
- a) **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 dell'Autorità n. 106/2018;**
 - b) **mettere 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 e rif. Sentenza della Corte di giustizia UE (Prima Sezione) del 22 novembre 2012 nella causa C-136/11¹

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.2.1 del PIR *“Chi può richiedere l’accesso”*, di:
- modificare il contenuto della parentesi inserita nell’ultimo punto elenco della lettera a) come segue *«(definita “Richiedente non IF”»*);
 - modificare la lettera b), aggiungendo un punto elenco che preveda che la capacità annuale possa essere richiesta anche da un richiedente non IF, in coerenza con quanto previsto dal d.lgs. 112/2015.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di modificare il contenuto del quinto capoverso del paragrafo 2.2.2.2 *“Richiesta tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell’infrastruttura”* come segue: *“Il Richiedente non IF potrà designare l’Impresa Ferroviaria che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di FT-DI, dopo aver sottoscritto il Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura e fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto.”*.
- 2.3.3 Con riferimento al paragrafo 2.3.1. *“Contenuti e durata”* riferiti alla stipula di un AQ, si prescrive al GI di inserire, al termine del paragrafo, una tabella riepilogativa degli AQ in vigore; nel caso che non sia presente alcun AQ, oltre ad esplicitarlo nel testo del paragrafo, la tabella stessa dovrà essere compilata utilizzando la dicitura *“PER MEMORIA”*.
- 2.3.4 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.5.2 del PIR, *“Regole di gestione”*, 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 GI, 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;
 - prevedere, con riferimento all’indicatore di puntualità oggetto di monitoraggio nell’ambito del vigente CdS, che sia pubblicato sul proprio sito *web* aziendale, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR, entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione entro il 30 giugno 2021), 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.
- 2.3.5 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 a cura del GI, di cui al paragrafo 2.6 *“Processo di accettazione del materiale rotabile”* del PIR, di specificare all’interno dello stesso paragrafo 2.6 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.
- 2.3.6 Si prescrive al GI di spostare l’ultimo capoverso del paragrafo 2.6, inserendolo dopo i punti elenco e modificandolo come segue: *“Ai fini della rilascio della circolabilità la documentazione da consegnare dovrà comprendere il manuale di emergenza e recupero, con le informazioni necessarie al recupero del materiale rotabile.”*

¹ *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.*

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.3 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.4 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Si ritiene necessario che il GI, in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, al fine di valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, preveda l'obbligo di notifica all'AB e all'Autorità non per i soli AQ, ma anche per le richieste annuali. Il suddetto obbligo è da ritenersi valido per i nuovi servizi espletati a partire dall'orario di servizio dicembre 2020 – dicembre 2021. Tali obblighi sono conformi al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795.

Alla luce dell'attuale situazione del percorso di affidamento delle funzioni essenziali, 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 al punto b-septies) del comma 1 dell'articolo 3 del d.lgs. 112/2015, 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 in PIR; nel caso in cui l'allocazione delle tracce in gestione operativa venga effettuata dal GI, la stessa avverrà sempre sotto la diretta responsabilità 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 del d.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB nel rispetto delle specifiche funzioni.

Nelle prescrizioni, che nel seguito verranno riportate, si specificano i compiti di dettaglio che, come indicato, l'AB deve definire ai fini dell'illustrazione delle relative regole di applicazione nell'ambito del PIR.

Per quanto riguarda gli AQ, si osserva come il PIR preveda, tra gli strumenti di prenotazione della capacità, l'utilizzo di AQ. Questi ultimi sembrerebbero previsti anche per i servizi connotati da obblighi di servizio pubblico (al riguardo si vedano il paragrafo 4.4.1.1 *“Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro”*, o 4.6.1 *“Conseguenze in caso di mancata designazione della IF da parte del richiedente”*, dove tra le fattispecie è richiamata l'allocazione di capacità in AQ per i servizi di trasporto pubblico. Dall'analisi del PIR risulta che questo non contiene schemi tipo di AQ di questa tipologia.

Anche a fronte della presenza di tali richiami, risulta opportuno che il PIR preveda, di conseguenza, uno schema di AQ tipo per i servizi di trasporto pubblico locale. In tale ambito, l'AQ dovrebbe prevedere apposita sezione inerente agli aspetti qualitativi dove specificare i fattori di qualità, di cui alla Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, che il GI si impegna a monitorare e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP. Di conseguenza, in un'ottica di progressivo recepimento della delibera 16/2018, si indica al GI di integrare, assieme al coinvolgimento dell'Ente Affidante, quanto già individuato con gli indicatori, standard e sistema penali, come previsto dalla Misura 15 dell'allegato A alla citata delibera n. 16/2018, da inserire in apposito allegato al relativo AQ per i servizi di TPL al momento della sua sottoscrizione.

4.2 Indicazioni

4.2.1 Si dà indicazione al GI di individuare, d'intesa con l'Ente Affidante, gli indicatori e standard di qualità e il correlato sistema di penali, come previsto dalla Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, da inserire in apposito allegato al relativo AQ per i servizi di TPL al momento della sua sottoscrizione.

4.3 Prescrizioni

4.3.1 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.

4.3.2 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo titolo del capitolo 4 "*Allocazione di capacità*" che i relativi contenuti sono formulati, per le parti di relativa competenza, dall'AB.

4.3.3 Nel paragrafo 4.3.4 "*Tempistica per richieste in corso d'orario*" per le richieste in gestione operativa e nel paragrafo 4.3.5.1 "*Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria*" per le variazioni in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati, si prescrive al GI di sostituire - ovunque ricorra il caso - qualora lo stesso provveda direttamente a gestire le richieste e i rapporti con le IF, il paragrafo stesso indicando che le attività del GI avvengono sotto 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.

4.3.4 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 2.4.5 del PIR), comprese le finestre manutentive notturne o diurne riconducibili ai programmi di restrizioni di capacità di cui all'allegato VII del d.lgs. 112/2015 (le cui tempistiche di comunicazione sono riportate nel paragrafo 2.4.5 del PIR), nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII del d.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB, nel rispetto delle specifiche funzioni.

4.3.5 Si prescrive al GI, nel paragrafo 4.6:

- a) di modificare il titolo come segue: "*Regole per la mancata designazione/contrattualizzazione/utilizzazione della capacità*";
- b) di inserire dopo il primo periodo 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.*".

4.3.6 Si prescrive al GI di aggiornare i contenuti del PIR inserendo in allegato un "*Accordo Quadro Tipo per servizi di trasporto pubblico locale*" nel quale prevedere apposita sezione inerente agli aspetti qualitativi dove specificare i 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 e riconducibili alle infrastrutture

utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP, nonché la velocità commerciale che il GI si impegna a garantire per i servizi OSP.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell'Autorità

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, ai livelli di qualità del servizio (*Service Level Agreement*).

Con riferimento agli obblighi di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché dalla delibera dell'Autorità n. 106/21018 - pur avendo il GI integrato i contenuti del paragrafo 5.1.3 "Servizi complementari" relativamente ai servizi di assistenza alle PMR, aggiungendo il riferimento alla Carta dei Servizi di FT in cui devono essere reperibili le informazioni inerenti all'esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo per servizi non erogati - si rileva la mancanza, all'interno della citata Carta dei Servizi 2020, riportata sul sito *web* aziendale, di gran parte di dette informazioni. Per tale motivo, in ottica di trasparenza verso gli *stakeholder*, si ritiene opportuno inserire le informazioni mancanti all'interno della Carta dei Servizi e prevederne un apposito rimando all'interno del I PIR.

Si ritiene, infine, necessario che, nel citato paragrafo 5.1.3, sia evidenziato che le misure previste per i servizi di assistenza alle PMR relativamente agli obblighi informativi verso i passeggeri e a carico del GI devono intendersi come conformi non solo alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ma anche ai contenuti della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Con riferimento al servizio di assistenza ai viaggiatori PRM o con disabilità, preso atto di quanto comunicato dal GI con nota prot. 12458/20/P del 29/10/2020 (prot. ART 16848/2020 del 30 ottobre 2020) con cui il GI ha trasmesso l'elenco delle stazioni o fermata della rete di giurisdizione parzialmente rientranti nel campo di applicazione delle STI PMR 2008 e 2014, si ritiene necessario che il GI, al fine di garantire adeguata informazione al mercato sull'evoluzione dell'adeguamento delle stazioni in ottica di progetti di potenziamento infrastrutturale, attualmente in fase di elaborazione da parte di FT, come dichiarato nella citata nota, trasmetta all'Autorità informazioni relative alle future attività inerenti alle citate attività da implementare volta a migliorare l'accessibilità degli impianti individuando gli interventi a carattere prioritario.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

5.3.1 Si prescrive al GI di inserire nel capitolo 5 del PIR, per i propri impianti di servizio, uno specifico riferimento testuale alle informazioni minime da mettere a disposizione ai sensi del regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177 e della delibera dell'Autorità n. 130/2019 pubblicando uno specifico allegato da inserire nel PIR. Se è intenzione da parte del GI di pubblicare sul sito *web* aziendale il documento relativo alla definizione degli SLA, tale informazione dovrà essere menzionata all'interno del PIR.

5.3.2 Si prescrive al GI:

- a) di integrare la Carta dei Servizi inserendo le informazioni dichiarate all'interno del paragrafo 5.1.3 del PIR riferite ai servizi di assistenza alle PMR, 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;

- b) di rimandare, nel PIR, alle informazioni riferite ai servizi di assistenza alle PMR contenute nella Carta dei Servizi, allegandola eventualmente al PIR stesso.

5.3.3 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.1.3 *“Servizi complementari”* del PIR, relativamente ai servizi di assistenza alle PMR, con la specificazione che *“la fornitura sulla rete stazioni di FT-DI di servizi di assistenza per persone a ridotta mobilità avviene nel rispetto delle indicazioni fornite dal regolamento CE 1371/2007 nonché, per quanto riguarda gli obblighi informativi verso i passeggeri e a carico del GI, anche alle disposizioni emanate con la delibera dell’Autorità n. 106/2018”*.

5.3.4 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 potenziamento alla STI PMR ai fini dell’accessibilità delle stazioni e fermate individuando quelle a carattere prioritario specificandone i relativi criteri che sono stati adottati per tale scelta;
- b) di aggiornare la tabella trasmessa con nota prot. 12458/20/P del 29/10/2020 (prot. ART 16848/2020 del 30 ottobre 2020) inserendo, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori, un’apposita colonna dove sia riportata l’eventuale appartenenza al campo di applicazione della STI PMR 2008, o in alternativa della STI PMR 2014, o, ancora, se ricorre il caso, la non appartenenza all’ambito di applicazione delle citate STI PMR.

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, 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 al l’incremento dell’1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ai gestori dell’infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del decreto).

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 traguardando l'obiettivo del perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario del GI medesimo.

6.1.2 Valutazioni sul *Performance Regime*

Con riferimento al PR, 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 imprese ferroviarie, 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) Pacchetto Minimo di Accesso² - di seguito: PMdA - (nel suo complesso);
- b) servizi alle imprese ferroviarie Extra-PMdA³ (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 all'AB 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 "*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 attenersi ai principi ed ai 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 (di seguito: IF) diversi dal PMdA, il GI si attiene ai principi ed ai criteri di cui alle Misure da 43 a 46 approvate con delibera

² Il PMdA prevede la fornitura dei servizi di cui all'art. 13, comma 1 del d.lgs. 112/2015.

³ Ovvero dei servizi di cui all'art. 13, commi 2, 9, 11 del d.lgs. 112/2015.

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 e ss.mm. – 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 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 IF diversi dal PMdA, 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 GI 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 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. 18109/2020 16 novembre 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/IDA	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						