

Allegato alla delibera n. 193/2020 del 3 dicembre 2020

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022
presentato da Ferrovienord 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.....	4
2.1 Valutazioni dell'Autorità	4
2.2 Indicazioni.....	5
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.....	8
5.1 Valutazioni dell'Autorità	8
5.2 Indicazioni.....	9
5.3 Prescrizioni.....	9
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	9
6.1 Valutazioni dell'Autorità	9
6.2 Indicazioni.....	12
6.3 Prescrizioni.....	12

Premessa

Con nota prot n. 6810 del 30 settembre 2020, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 14137/2020, la Società Ferrovienord S.p.A. (di seguito: FN), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati entro il termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni.

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 bozza finale 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 inviata da Ferrovienord S.p.A. lo scorso 30 settembre;
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;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMdA:	Pacchetto Minimo d'Accesso (art. 13 d.lgs. 112/2015);
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel testo dell'introduzione (paragrafo 1.1), è fatto erroneo riferimento al decreto MIT del 5 agosto 2019 anziché al decreto MIT del 5 agosto 2016. Si ritiene inoltre opportuno inserire 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"*».

Con riferimento al paragrafo 1.3, 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.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI, nel paragrafo 1.1 del PIR, di correggere l'erroneo riferimento al decreto MIT del 5 agosto 2019 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 introdurre al paragrafo 1.3 del PIR, tra le fonti comunitarie, 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.
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di introdurre al paragrafo 1.3 del PIR, tra le delibere dell'Autorità, il riferimento alla delibera n. 156/2020, recante «*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della "Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione"*».

1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Per quanto riguarda i provvedimenti del GI in caso di sciopero (paragrafo 2.4.9 “*Sciopero*” del PIR), si ritiene necessario che il GI specifichi che le misure adottate, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, devono essere comunque conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018, inclusi i requisiti di accessibilità delle persone a mobilità ridotta.

Al paragrafo 2.5.2 “*Regole di gestione*”, è riportato che per i “*Treni per tracce extra Trasporto Pubblico Locale (...)* è previsto un canone forfettario stabilito nel Contratto di Servizio tra Regione Lombardia e FERROVIENORD”; la previsione di un canone forfettario non risulta compatibile con i criteri per la determinazione dei canoni che l'Autorità ha inteso definire con la delibera n. 139/2019, ed è quindi da eliminare.

Per quanto riguarda il valore a consuntivo dell'indicatore di puntualità Ip_5, il GI ha pubblicato quello riferito all'orario 2017-2018, pur avendo a disposizione il valore relativo all'orario di servizio 2018-2019. Si ritiene necessario che il GI sostituisca il valore di consuntivo pubblicato con quello dell'ultimo orario di servizio conclusosi (2018-2019). Inoltre, entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), dovrà essere pubblicato 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.

Oltre all'indicatore Ip_5, che fornisce una misura della performance complessiva di puntualità del servizio, si ritiene necessario che il GI adotti, descrivendolo nel PIR, un indicatore della propria performance di puntualità, che misuri cioè la capacità del GI di ridurre i ritardi riconducibili a propria responsabilità. A tal fine è sufficiente che il numeratore N5 sia definito, in questo caso, come la somma dei treni giunti a destino con ritardo entro i 5 minuti e dei treni giunti con ritardo superiore, ma per cause non riconducibili al GI.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.5.3 “*Gestione della circolazione perturbata*”, si osserva che è necessario specificare che in occasione di circolazione perturbata, le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all’effettuazione degli annunci all’utenza, devono essere comunque conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.

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), è necessario che il GI si attenga a quanto confermato 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*”. È quindi necessario assicurare che le informazioni fornite a bordo da ogni IF siano relative anche a tutte le altre IF, e, “*Poiché le imprese ferroviarie hanno la responsabilità di fornire ai passeggeri informazioni su ritardi, cancellazioni e coincidenze, anche i gestori dell’infrastruttura hanno l’obbligo di fornire alle imprese ferroviarie tutte le informazioni pertinenti in tempo reale*”. Risulta pertanto necessario che il GI metta a disposizione di ogni IF del segmento passeggeri, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre IF dello stesso segmento, al fine di consentire a ogni IF di fornire al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all’allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007.

Nel paragrafo 2.5.4.1 “*Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva*”, il GI dispone che le IF che accedono alla rete ferroviaria compilino il pertinente allegato disponibile in PIRWeb; si ritiene necessario che il GI inserisca nel PIR, o nel PIRWeb, l’informazione relativa alla dislocazione e alla tipologia dei locomotori e/o dei materiali rotabili disponibili per il soccorso, al fine di meglio dare evidenza delle risorse messe a disposizione del GI da parte delle IF per eventuali interventi. Analoga integrazione è necessaria per il paragrafo 2.5.4.2 “*Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di carri soccorso, carri gru di proprietà delle IF, attraverso gru stradali o altri mezzi idonei di imprese private o di altri soggetti*” per quanto riguarda i mezzi di soccorso attrezzati messi a disposizione del GI da parte delle IF.

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 2.8 “*Processo di accettazione del materiale rotabile*”, rilascia la circolabilità del materiale rotabile in attesa della messa a disposizione delle IF del registro dell’infrastruttura. In considerazione dell’evidente transitorietà di tale regime, si ritiene opportuno che il GI specifichi nel PIR sia le caratteristiche dello stesso, 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.

Per quanto riguarda le convenzioni con le quali sono regolati i rapporti tra il GI e RFI in corrispondenza delle stazioni/tratti di linea di collegamento reti, citate nel paragrafo 2.10 “*Gestione delle stazioni/tratti di linea di collegamento reti*” del PIR, si ritiene necessario che le stesse siano rese pubbliche come allegato al PIR.

2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI di specificare nel paragrafo 2.4.9 “*Sciopero*” del PIR che le misure adottate, relativamente all’effettuazione degli annunci all’utenza, devono essere comunque conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018, inclusi i requisiti di accessibilità delle persone a mobilità ridotta.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di eliminare nel paragrafo 2.5.2 “*Regole di gestione*” del PIR la seguente frase: “*per i quali è previsto un canone forfettario stabilito nel Contratto di Servizio tra Regione Lombardia e FERROVIENORD*”.
- 2.3.3 Si prescrive al GI di pubblicare nel paragrafo 2.5.2 “*Regole di gestione*”:
- a) il valore di consuntivo dell’indicatore di puntualità Ip_5 riferito all’orario di servizio 2018-2019; 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 conclusosi;
 - b) un’ulteriore apposita sezione riportante la descrizione dell’indicatore significativo della propria performance di puntualità, la cui forma funzionale sia coincidente con quella dell’indicatore Ip_5, ma il cui numeratore N5 sia definito come la somma dei treni giunti a destino con ritardo entro i 5 minuti e dei treni giunti con ritardo superiore ma per cause non riconducibili al GI; tale indicatore dovrà 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 web 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 conclusosi.
- 2.3.4 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.5.3 “*Gestione della circolazione perturbata*”, specificando che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all’effettuazione degli annunci all’utenza, devono essere comunque conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.
- 2.3.5 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.5.4.1 “*Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva*”, o di predisporre un corrispondente allegato da rendere disponibile in PIRWeb, con la dislocazione e la tipologia dei locomotori e/o dei materiali rotabili disponibili per il soccorso e per analoghi interventi.
- 2.3.6 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.5.4.2 “*Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di carri soccorso, carri gru di proprietà delle IF, attraverso gru stradali o altri mezzi idonei di imprese private o di altri soggetti*”, o di predisporre un corrispondente allegato da rendere disponibile in PIRWeb, con la dislocazione e la tipologia dei mezzi di soccorso disponibili.
- 2.3.7 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 2.8 “*Processo di accettazione del materiale rotabile*” del PIR, di specificare all’interno dello stesso paragrafo 2.8 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 di verifica.
- 2.3.8 Si prescrive al GI di pubblicare sul PIRWeb il testo delle convenzioni stipulate con RFI, di cui al paragrafo 2.10 “*Gestione delle stazioni/tratti di linea di collegamento reti*”.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 3.7.9 “*Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)*”, si ritiene necessario, secondo quanto comunicato ad ANSFISA con nota prot. ART 5882/2020 del 23 aprile 2020, che il GI individui, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori, la Specifica Tecnica d’Interoperabilità PMR eventualmente applicabile tra quelle rispettivamente stabilite dalla decisione della Commissione Europea 2008/164/CE e dal regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea, al fine di individuare successivamente i correlati obblighi del GI e delle IF nei confronti dei viaggiatori PMR. A tal fine il GI dovrà: (i) individuare, per ogni stazione e fermata aperta al servizio viaggiatori, l’eventuale appartenenza all’ambito di applicazione di una delle due suddette STI PMR; (ii) definire un cronoprogramma per l’adozione di verbali di coordinamento tra GI e IF per l’assistenza alle PMR come previsto nelle citate STI PMR applicabili, (iii) aggiornare opportunamente l’allegato “*Caratteristiche linee e impianti*” del PIRWeb.

Per quanto riguarda gli interventi di sviluppo dell’infrastruttura “che (...) produrranno un aumento di capacità dell’infrastruttura e/o capacità di trasporto o una riduzione di capacità”, il GI evidenzia, nel paragrafo 3.9 “*Sviluppo dell’infrastruttura*”, che gli stessi - “*distinti per linea/tratta interessata, con l’indicazione della data di attivazione dell’intervento per le opere di potenziamento dell’infrastruttura e della data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità*” - sono riportati in allegati del PIRWeb non esplicitamente individuati. Analoga considerazione è da considerarsi valida anche per il paragrafo 3.9.1 “*Investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata*” ove non sono presenti né gli interventi espressamente classificati come tali dal GI, né il riferimento a uno o più specifici allegati tecnici del PIRWeb.

Si osserva, altresì, la mancata esposizione di informazioni sugli investimenti per sviluppo e potenziamento o che causino limitazione di capacità all’interno del paragrafo 3.10.2 “*Limitazioni di capacità e potenziamento infrastruttura*”; la locuzione “per memoria”, infatti, non chiarisce se il GI abbia o non abbia in programma tali tipologie di investimento e/o di limitazioni di capacità e si ritiene quindi che non sia fornita, conseguentemente, adeguata informazione ai richiedenti capacità.

Si ritiene quindi necessario che il GI integri il paragrafo 3.9 citato con l’espressa indicazione del titolo degli allegati del PIRWeb (che dovrà comprendere anche la data di pubblicazione degli stessi) al quale il GI fa riferimento nell’ambito dello stesso paragrafo, in modo da rendere agevole ai richiedenti capacità l’accesso alle informazioni necessarie; analoghe integrazioni, anche tramite la predisposizione degli eventuali opportuni allegati tecnici, dovranno essere previste per i paragrafi 3.9.1 e 3.10.2.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

3.3.1 Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 31 marzo 2021:

- un elenco delle località di servizio aperte al servizio viaggiatori, individuando per ognuna di esse la Specifica Tecnica d’Interoperabilità PMR eventualmente applicabile [decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea];
- per le località rientranti nell’ambito di applicazione delle citate Specifiche Tecniche d’Interoperabilità PMR, un cronoprogramma relativo alla definizione degli accordi tra GI e IF, prevedendone la conclusione entro l’avvio dell’orario di servizio 2021-2022;
- l’allegato “*Caratteristiche linee e impianti*” del PIRWeb, aggiornato inserendo, per ogni impianto, 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, se del caso, la non appartenenza all’ambito di applicazione delle citate STI PMR.

3.3.2 Si prescrive al GI di inserire nel paragrafo 3.7.9 “*Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)*” il riferimento all’allegato “*Caratteristiche linee e impianti*” del PIRWeb, ove sono individuate le

caratteristiche di accessibilità PMR degli impianti e l'appartenenza o meno all'ambito di applicazione delle STI PMR 2008 o delle STI PMR 2014.

- 3.3.3 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 3.9 “*Sviluppo dell'infrastruttura*” del PIR con l'espressa indicazione del titolo degli allegati del PIRWeb (che dovrà comprendere anche la data di pubblicazione degli stessi) dove sono riportati gli interventi di sviluppo dell'infrastruttura “*distinti per linea/tratta interessata, con l'indicazione della data di attivazione dell'intervento per le opere di potenziamento dell'infrastruttura e della data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità*”.
- 3.3.4 Si prescrive al GI di predisporre e pubblicare in PIRWeb, entro e non oltre il 29 gennaio 2021, un nuovo allegato contenente gli investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata di cui al pertinente paragrafo 3.9.1 del PIR.
- 3.3.5 Si prescrive al GI di integrare esaustivamente, ove necessario anche tramite la predisposizione di nuovi allegati del PIRWeb da pubblicarsi entro e non oltre il 29 gennaio 2021, il paragrafo 3.10.2 “*Limitazioni di capacità e potenziamento infrastruttura*” del PIR, inserendovi le necessarie informazioni relative alle pertinenti programmazioni del GI nel rispetto dei tempi previsti dal d.lgs. 112/2015.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI prevede la possibilità di subordinare la dichiarazione di saturazione alle risultanze di un'analisi benefici-costi (paragrafo 4.4.5.1 “*Dichiarazione di saturazione*”). Si rileva che tale condizione non è contemplata dall'art. 29, d.lgs. 112/2015, essendo peraltro previsto (art. 33 d.lgs. 112/2015) che il piano di potenziamento della capacità sia presentato entro sei mesi dall'analisi di capacità di cui all'art. 32 dello stesso decreto legislativo, da eseguirsi, a sua volta, a seguito della dichiarazione di saturazione, da effettuarsi senza necessità di preventiva analisi benefici-costi.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI, nel paragrafo 4.4.5.1 “*Dichiarazione di saturazione*” del PIR, di eliminare la frase di seguito riportata: “*La dichiarazione di saturazione può essere subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità.*”.

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, dello stesso), è necessario che il GI si attenga a quanto confermato 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*”. È quindi necessario assicurare che le informazioni fornite a bordo da ogni IF siano relative anche a tutte le altre IF, e, “*Poiché le imprese ferroviarie hanno la responsabilità di fornire ai passeggeri informazioni su ritardi, cancellazioni e coincidenze, anche i gestori dell'infrastruttura hanno l'obbligo di fornire alle imprese ferroviarie tutte le informazioni pertinenti in tempo reale.*”. Risulta dunque necessario che il GI, integrando opportunamente il paragrafo 5.2 “*Pacchetto minimo d'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 del medesimo segmento, al fine di consentire a ogni IF di

fornire al passeggero, nel corso del viaggio, almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Per quanto riguarda gli obblighi di cui alla misura 14 della delibera n. 130/2019, relativa ai raccordi ferroviari, si ritiene necessario che il GI provveda a inserire in apposito paragrafo del capitolo 5 del PIR, anche tramite indicazione del link ad apposita sezione del sito internet aziendale, le necessarie informazioni relative:

- alle *"Disposizioni, istruzioni e clausole contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati (DICC)"*;
- alle configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria (punto 14.7 della citata delibera n.130/2019).

5.2 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 5.2 del PIR, metta a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, al fine di consentire a tutte le imprese ferroviarie 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 provvedere a inserire nel capitolo 5 del PIR un apposito paragrafo relativo alle informazioni (le DICC adottate dal GI e le configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria) che il GI stesso deve mettere a disposizione in materia di raccordi ferroviari, come previsto dalla misura 14 della delibera dell'Autorità n. 130/2019, anche tramite indicazione del link al sito internet aziendale ove tali informazioni sono disponibili.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

In ottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 6.4 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 139/2019, derivate dai principi e criteri definiti dall'Autorità con delibera n. 96/2015, FN, con nota del 19 giugno 2020 (prot. ART 8923/2020), ha trasmesso all'Autorità la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti rispettivamente per l'orario di servizio dicembre 2020 – dicembre 2021 e per l'orario di servizio dicembre 2021 - dicembre 2022.

Successivamente, facendo seguito alla nota prot. ART 11062/2020 del 28 luglio 2020, con cui gli Uffici formulavano alcuni rilievi in merito alla citata proposta, con nota del 30 settembre 2020 (prot. ART 14131/2020) FN ha trasmesso una nuova versione della proposta tariffaria in questione.

Le osservazioni contenute nella nota degli Uffici prot. 11062/2020, con riguardo ai contenuti di merito della proposta tariffaria trasmessa da FN con la citata nota prot. 8923/2020, afferivano ai seguenti profili:

1. nei prospetti di contabilità regolatoria, che non risultavano redatti sulla base del fac-simile annesso all'Allegato A della delibera n. 139/2019, l'allocazione dei costi risultava essere stata effettuata considerando congiuntamente la rete interconnessa (ramo Milano) e quella isolata (ramo Iseo); inoltre, detti prospetti, basati sui dati del bilancio di esercizio 2018, erano articolati secondo le linee di *business* relative alla contabilità industriale di FN, anziché prevedere la puntuale separazione contabile del PMdA e degli altri servizi offerti alle imprese ferroviarie;
2. fra le voci di costo considerate non risultava essere stata presa in considerazione la remunerazione del capitale investito netto, per la parte autofinanziata;

3. la costruzione tariffaria relativa alla componente A del canone relativo al PMdA, basata sui costi diretti, risultava essere stata correttamente ripartita nelle tre sub-componenti A1, A2 e A3 previste dalla delibera ART n. 96/2015. Tuttavia, si è segnalato che:
 - in ragione di quanto già registrato al punto 1, non risultava rilevabile la corrispondenza fra il livello dei costi complessivi indicato da FN e i prospetti di contabilità regolatoria forniti a corredo della proposta tariffaria;
 - non risultava specificato il volume di traffico relativo a ciascuna classe di servizio cui FN ha riservato specifiche tariffe unitarie;
 - la determinazione dei coefficienti W (tutti maggiori o uguali a 1) risultava essere stata effettuata in modo che i conseguenti livelli tariffari, applicati ai volumi di traffico previsti (per qualsiasi valore essi assumano), determinassero sistematicamente il superamento del corrispondente livello di costo;
4. parimenti, la costruzione tariffaria relativa alla componente B del canone relativo al PMdA (basata sui costi residui) risultava essere stata correttamente ripartita nelle tre sub-componenti B1, B2 e B3 previste dalla delibera ART n. 96/2015. Tuttavia, si evidenziavano le stesse criticità riscontrate per la componente A, sia con riguardo alla corrispondenza del livello dei costi ai prospetti di contabilità regolatoria, sia per quanto attiene alla determinazione dei coefficienti di modulazione e ai risultati della loro applicazione ai volumi di traffico;
5. i livelli tariffari determinati dal gestore per il PMdA (variabili fra 2,547 e 3,171 €/treno*km, in funzione della tipologia di servizio) apparivano di poco superiori a quelli stabiliti da R.F.I. S.p.A. (di seguito: RFI) per la rete ferroviaria nazionale, in riferimento alle medesime tipologie di servizio;
6. con riguardo ai servizi diversi dal PMdA, alla luce della correlazione ai pertinenti costi operata da FN - che scontava le anomalie già rilevate con riferimento al PMdA in relazione alla corrispondenza con i dati di contabilità regolatoria - si rilevava che il livello tariffario relativo ai servizi di stazione, così come quello relativo all'assistenza PMR e all'assistenza alla circolazione delle merci pericolose, si presentasse sistematicamente più elevato di quello stabilito da RFI per la rete ferroviaria nazionale relativamente ai medesimi servizi.

Nella propria nota prot. ART 14131/2020, FN afferma di avere riformulato la proposta tariffaria in questione, in ottemperanza delle indicazioni di cui alla nota prot. 11062/2020 degli Uffici, allegando a supporto la documentazione metodologica e la contabilità regolatoria.

Dall'esame della predetta documentazione, emerge quanto segue.

1. Contabilità regolatoria

I nuovi prospetti di contabilità regolatoria continuano a non risultare redatti sulla base del *fac-simile* annesso all'Allegato A della delibera n. 139/2019. Si rappresenta al riguardo che l'utilizzo del citato *format* consente di fornire piena evidenza della puntuale separazione contabile del PMdA e degli altri servizi offerti alle imprese ferroviarie, da porre alla base della costruzione tariffaria. Di contro, i prospetti presentati da FN sono tuttora articolati secondo le linee di *business* relative alla contabilità industriale di FN, anziché prevedere detta puntuale separazione contabile.

Tra l'altro, rispetto ai 7 processi industriali individuati, i costi relativi alla linea di *business* (G - FUNZIONI GENERALI) risultano essere stati interamente allocati alle attività non pertinenti, mentre per natura potrebbero contribuire, almeno pro-quota, alla costruzione tariffaria per il PMdA e per gli altri servizi.

Di contro, si registra che l'allocazione dei costi risulta essere ora effettuata considerando separatamente la rete interconnessa (ramo Milano) e quella isolata (ramo Iseo), attribuendo correttamente alle attività non pertinenti i costi afferenti a quest'ultima.

Si registra inoltre l'assenza di capitale investito netto autofinanziato in ragione del fatto, affermato da FN, che tutte le iniziative legate all'accesso alla rete sono finanziate dalla Regione Lombardia.

2. Costruzione tariffaria per il PMdA - componente A

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

A. Circa le sub-componenti A1 e A2, legate all'usura dell'armamento ferroviario, la quantificazione dei costi di riferimento si riferisce, correttamente, ai costi di manutenzione ordinaria relativi al solo armamento ferroviario, pari

per l'anno 2018, per il ramo Milano, a 1.104.983 euro; inoltre, la ripartizione di tale costo sulle due sub-componenti in analogia a quanto adottato da RFI per la rete nazionale risponde ad un principio di ragionevolezza. Tuttavia:

- a. non si comprende come il criterio di classificazione A1 (massa complessiva del convoglio), fissando una soglia collocata a 500 t in modo da assorbire la quasi totalità del traffico, possa consentire una efficace graduazione della tariffa di accesso in base alla diversa usura dell'infrastruttura da parte del materiale rotabile. Tra l'altro, la conseguente adozione del coefficiente moltiplicativo della tariffa base, pari a ben 2,976 per i treni con massa superiore all'indicata soglia, non appare ragionevole e proporzionata, in quanto destinata a determinare una tariffa triplicata al superamento della soglia stessa (ad esempio, al solo passaggio della massa del convoglio da 499 a 501 t);
 - b. parimenti, il criterio di classificazione A2 (velocità) non appare ragionevole e proporzionato, in quanto - essendo riferito alla velocità ammessa per le linee anziché basarsi su quella di percorrenza dei treni - non determina alcuna graduazione della tariffa di accesso in base alla maggiore usura dell'infrastruttura causata dal diverso materiale rotabile.
- B. Quanto alla sub-componente A3, legata all'usura della linea di contatto, la quantificazione dei costi di riferimento si riferisce, correttamente, ai costi di manutenzione ordinaria relativi ai reparti linea di contatto e sottostazioni elettriche, pari nel 2018 a 392.544 euro, ed è applicata al solo volume di traffico a trazione elettrica.

3. Costruzione tariffaria per il PMdA - componente B

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

- A. Non appare chiaro il criterio di quantificazione dei costi correlati alle sub-componenti B1 (7.517.840 euro), B2 (13.288.318 euro), B3 (1.742.477 euro). In particolare, detti costi risultano definiti in base a precise e puntuali funzioni aziendali (rispettivamente "Manutenzione", "Circolazione", "Accesso rete"), pur essendo destinati a ripercuotersi su criteri di modulazione (rispettivamente B1 - binomi, B2 - tipologia di rete, B3 - fasce orarie, come definiti nella delibera ART n. 96/2015) che non paiono correlarsi direttamente a dette funzioni.
- B. Peraltro, detta ripartizione dei costi appare superflua, in quanto le tre sub-componenti tariffarie in questione appaiono modulate, in definitiva, secondo un unico criterio, che afferisce al segmento di mercato di riferimento e distingue: (i) i treni operanti in regime di obbligo di servizio pubblico (Servizio Ferroviario Regionale - SFR), (ii) i treni merci, (iii) gli altri treni passeggeri. Al contrario, FN non risulta avere operato né una classificazione della propria rete in relazione ai livelli di servizio, né una distinzione delle tariffe per fascia oraria.
- C. In tale ambito, va registrato come la graduazione tariffaria, effettuata da FN sulla base di empiriche stime dei costi incrementali dovuti alla circolazione di treni diversi da quelli adibiti al SFR, risponda comunque a principi di ragionevolezza e proporzionalità, essendo basata:
 - a. nel caso dei servizi passeggeri, su studi specifici per simulazione della traccia oraria ed eventuale rimodulazione del servizio ferroviario regionale, richiedendo inoltre un maggior impegno in gestione operativa per garantire adeguati livelli di servizio;
 - b. per i servizi merci, sul maggiore presenziamento del personale addetto alla circolazione, dovuto alla tipica effettuazione notturna dei servizi.

4. Costruzione tariffaria per i servizi diversi dal PMdA

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

- A. Per l'accesso alle stazioni passeggeri, occorre osservare che, pur avendo affermato che i servizi di stazione costituiscono una specifica linea di *business* aziendale e, conseguentemente, di separata individuazione contabile, FN non pare aver dimostrato analiticamente la correlazione ai relativi costi di gestione delle tariffe unitarie per mq individuate, afferenti all'accesso alle diverse tipologie di spazio (biglietterie, spazi per emittitrici automatiche e oblitteratrici, desk informativi e spazi coda), asseritamente sulla base di tre diverse tipologie di costo, ossia: (i) costo operativo unitario, differenziato a seconda della tipologia di stazione; (ii) costo manutenzione unitario, uguale per tutte le stazioni; (iii) costo locazione unitario, uguale per tutte le stazioni.
- B. La determinazione della tariffa unitaria relativa all'energia di trazione risulta asseritamente correlata ai relativi costi e modulata sulla base dei volumi di traffico, espressi (i) in treni*km per i treni passeggeri, (ii) in tonn*km per i treni merci. Tuttavia, non viene esplicitamente fornita evidenza di tale correlazione. Secondo le ricostruzioni effettuate

dagli Uffici, esiste un'effettiva corrispondenza tra la tariffa unitaria per i treni passeggeri, i costi dichiaratamente correlati ed i pertinenti volumi di traffico misurati al 2018; per i treni merci, invece, detta ricostruzione non risulta possibile, essendo mancante sia il dato relativo alle tonn*km circolate sulla rete nell'anno di riferimento, sia quello relativo alla specifica quota di costi da coprire con la componente tariffaria in questione.

- C. Quanto alle tariffe per l'accesso ai servizi di assistenza alle persone a ridotta mobilità, si registra come le stesse siano basate sulle tempistiche di intervento e sui costi unitari del personale dedicato, che può essere interno alla struttura organizzativa del gestore oppure afferente a società esterne. La proposta appare, al riguardo, ragionevole e proporzionata.
- D. Per quanto attiene ai restanti servizi, si registra come le relative tariffe siano generalmente correlate all'impiego del personale (interno ed esterno al gestore), dei materiali e dei mezzi necessari per la fruizione da parte degli utenti. Anche per essi, pertanto, la proposta appare ragionevole e proporzionata.

5. Livello complessivo dei canoni

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

- A. Si conferma, come già osservato nella nota prot. 11062/2020, che i livelli tariffari determinati dal gestore per il PMdA (variabili fra 2,621 e 3,236 €/tr*km, in funzione della tipologia di servizio) appaiono di poco superiori a quelli stabiliti da RFI per la rete ferroviaria nazionale, in riferimento alle medesime tipologie di servizio.

Si registra tuttavia, al riguardo, che FN giustifica tale leggero disallineamento con la diversa struttura della rete e del tipo di servizio, che, sul Ramo Milano di FN è prevalentemente di carattere metropolitano e suburbano.

- B. Con riguardo ai servizi diversi dal PMdA, alla luce della correlazione ai pertinenti costi operata da FN, si conferma, come già osservato nella nota prot. 11062/2020, che il livello tariffario relativo ai servizi di stazione, così come quello relativo all'assistenza PRM e all'assistenza alla circolazione delle merci pericolose, si presenta sistematicamente più elevato di quello stabilito da RFI per la rete ferroviaria nazionale relativamente ai medesimi servizi.

Si registra tuttavia, al riguardo, che FN:

- a. afferma che il maggiore costo di accesso alle stazioni è riconducibile alle specificità della rete e alle caratteristiche dei servizi resi, con particolare riferimento all'accessibilità degli impianti e agli elevati livelli di servizio richiesta dalla Regione Lombardia nell'ambito del contratto di servizio vigente;
- b. giustifica analiticamente il costo relativo all'assistenza alla circolazione delle merci pericolose, peraltro effettuabile soltanto su una limitata porzione della rete.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, con riferimento al sistema tariffario da ultimo proposto da parte di FN, si ritiene che la conformità ai criteri di cui alla delibera n. 139/2019 debba essere condizionata al recepimento di specifiche prescrizioni correttive, riportate al paragrafo 6.3.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Si prescrive al GI la redazione e la trasmissione all'Autorità, entro il 1° febbraio 2021, del prospetto di contabilità regolatoria 2018 compilato sulla base del *format* allegato alla delibera n. 139/2019, da cui sia desumibile l'effettiva allocazione dei costi correlati al PMdA e a ciascuno dei servizi oggetto di distinta tariffazione, nonché la complessiva riconciliazione con le risultanze di bilancio.
- 6.3.2 Si prescrive al GI la verifica e l'eventuale rimodulazione delle tariffe afferenti ai singoli servizi, al fine di assicurare la piena coerenza con i relativi costi sottostanti, come scaturenti dal prospetto di contabilità regolatoria.
- 6.3.3 Con riguardo alla componente A della tariffa relativa al Pacchetto Minimo di Accesso, si prescrive al GI la modulazione delle sub-componenti A1 e A2 secondo criteri di classificazione del materiale rotabile che

consentano un'effettiva gradualità della tariffa di accesso in relazione al livello di usura dell'infrastruttura generata.

- 6.3.4 Si prescrive al GI di trasmettere, entro il 29 gennaio 2021, la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2020-2021, emendata in riferimento alle prescrizioni di cui ai punti 6.3.2 e 6.3.3.
- 6.3.5 In esito alle verifiche che saranno effettuate dall'Autorità, il GI procede, entro il 31 marzo 2021, alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2022, contenente gli elementi economici scaturenti dalla riformulazione della proposta tariffaria di cui al punto 6.3.4.
- 6.3.6 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. 14137/2020 del 30 settembre 2020, specificando in apposita clausola che i suddetti valori saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, a seguito degli esiti delle valutazioni che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria da formularsi e trasmettersi secondo le tempistiche indicate al punto 6.3.4.