

Allegato A alla delibera n. 194/2020 del 3 dicembre 2020

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022
presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, 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.....	6
3.1 Valutazioni dell’Autorità	6
3.2 Indicazioni	6
3.3 Prescrizioni.....	6
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	6
4.1 Valutazioni dell’Autorità	6
4.2 Indicazioni	7
4.3 Prescrizioni.....	7
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	7
5.1 Valutazioni dell’Autorità	7
5.2 Indicazioni	8
5.3 Prescrizioni.....	8
6. Tariffe e <i>Performance regime</i> – Capitolo 6 del PIR.....	8
6.1 Valutazioni dell’Autorità	8
6.2 Indicazioni	9
6.3 Prescrizioni riferite alle attività di formulazione della proposta tariffaria per l’orario di servizio 2021-2022	9
6.4 Prescrizioni relative alla definizione delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, della puntualità e del <i>Performance Regime</i>	11
annesso - schema di contabilità regolatoria	12

Premessa

Con nota del 30 settembre 2020, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 14155/2020, la società Gruppo Trasporto Torinese S.p.A. (di seguito: GTT) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2022 (di seguito: PIR 2022), nonché il documento contenente le osservazioni formulate dagli *stakeholders* nel corso della fase di consultazione sulla prima bozza del medesimo documento e le proprie relative controdeduzioni.

Con nota del 2 ottobre 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. ART 14322/2020, GTT ha altresì comunicato all’Autorità l’avvenuto perfezionamento dell’accordo con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e con la Regione Piemonte, finalizzato all’affidamento a RFI delle funzioni essenziali ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015, facendo seguito a quanto già comunicato con la nota del 16 marzo 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 4434/2020.

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

Per ciascuno di tali capitoli, ove necessario, si riportano, nell’ordine:

1. le valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della bozza di PIR 2022 inviata dal gestore dell’infrastruttura il 30 settembre (prot. 14155/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato “**PIR 2022 - Edizione dicembre 2020**” e pubblicato entro il 12 dicembre 2020, data di 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;
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.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al Memorandum di intesa sottoscritto in data 16 marzo 2020 tra la Regione Piemonte, GTT e RFI *“finalizzato ad affidare a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. lo svolgimento delle funzioni essenziali di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112, relativamente alla ferrovia Canavesana in concessione a Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.”*, si ritiene opportuno allegare al PIR detto documento.

Con riferimento al paragrafo 1.3 *“Struttura Legale”*, si ritiene opportuno che tra le fonti comunitarie sia inserito 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. Si ritiene inoltre opportuno inserire il riferimento alla delibera dell’Autorità 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”*.

1.2 Indicazioni

1.2.1 Si dà indicazione al GI di allegare al Prospetto Informativo Rete, alla fine del capitolo 1, il Memorandum di intesa sottoscritto in data 16/03/2020 tra la Regione Piemonte, GTT e RFI *“finalizzato ad affidare a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. lo svolgimento delle funzioni essenziali di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112, relativamente alla ferrovia Canavesana in concessione a Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.”*.

1.2.2 Si dà indicazione al GI di inserire al paragrafo 1.3 *“Struttura Legale”*, tra le fonti comunitarie, 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 PMR nonché, tra le delibere dell’Autorità, la 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”»*.

1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

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

2.1 Valutazioni dell’Autorità

Come assunto dal GI in fase di controdeduzione alla richiesta formulata da un’impresa ferroviaria, e come previsto nella bozza finale del PIR, il GI medesimo ha la facoltà di non prevedere, ai fini della prenotazione pluriennale della capacità, il ricorso allo strumento dell’Accordo Quadro. Al riguardo, si richiede di specificare nel capitolo 2 PIR che il GI, al momento, non sottoscrive AQ.

Con riferimento al paragrafo 2.3.1.1, *“Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GTT Infrastruttura e IF”*, appare opportuno uniformare le scadenze per l’invio della documentazione necessaria allo svolgimento del servizio a quelle previste dal GI nazionale, e quindi:

- a) di almeno 45 giorni lavorativi per contratti relativi ad un orario di servizio;
- b) di almeno 15 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

Con riferimento ai contenuti del paragrafo 2.4.1 *“Obblighi comuni”*, appare opportuno introdurre uno specifico riferimento agli obblighi informativi di GI e IF nei confronti dei passeggeri; tali obblighi devono essere conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.

Parimenti, ai paragrafi 2.4.2 *“Obblighi di GTT Infrastruttura”* e 2.5.4 *“Gestione della circolazione perturbata”*, si ritiene opportuno che il GI specifichi che gli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.

Sempre al paragrafo 2.4.2, il GI ha introdotto la descrizione di tre indicatori di puntualità da esso monitorati (rispettivamente: puntualità reale o senza esclusioni, puntualità GI e puntualità IF). Non risulta oggetto di monitoraggio da parte di GTT, invece, l’indicatore %OS₍₀₋₅₎ definito alla Misura 7 dell’Allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018, benché anche per tale indicatore la prescrizione 2.3.6 dell’Allegato A alla delibera n. 120/2020 richiedesse la valorizzazione e la individuazione del target.

Rilevato che pare non attualmente disponibile la valorizzazione dell’indicatore %OS₍₀₋₅₎, non previsto all’interno del Contratto di Servizio attualmente vigente, e tenendo conto che il servizio deve garantire le *performance* minime stabilite nel suddetto CdS, si ritiene opportuno riformulare la prescrizione citata, precisando che il GI è tenuto a pubblicare i valori *target* e quelli a consuntivo, oltre che dell’indicatore della propria *performance* in termini di puntualità, dell’indicatore utilizzato per misurare la puntualità reale attualmente previsto nell’ambito del CdS.

Con riferimento al paragrafo 2.4.6, *“Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI”*, appare opportuno uniformare le penali a quelle previste dal Gestore nazionale, e quindi:

- a) al 30% del canone dell’intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale;
- b) al 60% del canone dell’intera traccia o di parte di essa qualora la soppressione delle tracce, totale o parziale, sia effettuata dai 4 giorni antecedenti fino all’ora di partenza del treno.

2.2 Indicazioni

2.2.1 Si dà indicazione al GI, con riferimento al paragrafo 2.3.1.1 del PIR *“Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GTT Infrastruttura e IF”*, di uniformare le scadenze per l’invio della documentazione necessaria allo svolgimento del servizio a quelle previste dal Gestore nazionale, e quindi:

- a) di almeno 45 giorni lavorativi per contratti relativi ad un orario di servizio;
- b) di almeno 15 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

2.2.2 Si dà indicazione al GI di specificare, ai paragrafi 2.4.2, *“Obblighi di GTT-Infrastruttura”* e 2.5.4, *“Gestione della circolazione perturbata”* del PIR, che gli obblighi del GI nei confronti dei passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.

2.2.3 Si dà indicazione al GI/organismo di allocazione della capacità, con riferimento al paragrafo 2.4.6 del PIR, *“Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI”*, di uniformare le penali a carico del GI per soppressione di tracce a quelle previste dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, e quindi:

- a) al 30% del canone dell’intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale;
- b) al 60% del canone dell’intera traccia o di parte di essa qualora la soppressione delle tracce, totale o parziale, sia effettuata da 4 giorni antecedenti fino all’ora di partenza del treno.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1** Si prescrive al GI di inserire nel PIR, dopo il paragrafo 2.2.1, un paragrafo in cui si specifica che il GI al momento non sottoscrive AQ per l'allocazione della capacità pluriennale.
- 2.3.2** Con riferimento all'indicatore di puntualità previsto nell'ambito del CdS attualmente vigente [*"puntualità reale (senza esclusioni)"*] e all'indicatore *"puntualità GI"*, descritti al paragrafo 2.4.2 del PIR, si prescrive al GI di pubblicare, entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), sul proprio sito *web* aziendale, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR, il livello obiettivo previsto o 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; l'indicatore *"puntualità GI"* dovrà essere calcolato con cadenza mensile e per segmento di mercato.

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

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"*.

In quest'ottica, anche alla luce di quanto statuito nell'accordo sottoscritto tra le parti per l'affidamento delle funzioni essenziali a RFI, appare necessario assicurare che le informazioni riportate nel PIR e relative allo svolgimento delle suddette funzioni siano concordate tra il GI e l'AB, che dovrà provvedere a sottoscriverne la definizione, congiuntamente al GI, come previsto all'Articolo 6 del suddetto accordo.

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 della direttiva 2012/34/UE, come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075, sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB.

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

Si ritiene, inoltre, necessario evidenziare che il contenuto del paragrafo 4.3.6, relativo all'obbligo di notifica di un nuovo servizio passeggeri, va inserito alla fine del paragrafo 4.2.

Si ritiene, infine, opportuno che il processo di allocazione annuale, le richieste tardive e il processo di adeguamento intermedio dell'orario siano dotati di schema grafico che illustri con chiarezza le scadenze temporali, sul modello di quelli già presenti nel PIR di RFI.

4.2 Indicazioni

- 4.2.1 Si dà indicazione al GI che con riferimento al processo di allocazione annuale, alla trattazione delle richieste tardive ed al processo di adeguamento intermedio dell'orario siano introdotti schemi grafici che illustrino con chiarezza le scadenze temporali, sul modello di quelli già presenti nel PIR di RFI.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Nel paragrafo 4.3.3 *“Richieste in programmazione oraria”*, ovunque ricorra il caso, si prescrive al GI di sostituire, come destinatario delle comunicazioni relative alle richieste di variazione rispetto alle tracce programmate, l'AB al GI medesimo.
- 4.3.2 Si prescrive al GI di specificare che i programmi delle restrizioni di capacità programmate sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB ognuno nell'esercizio delle proprie funzioni, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII della direttiva 2012/34/UE, come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075.
- 4.3.3 Si prescrive al GI di spostare il paragrafo 4.3.6 relativo all'obbligo di notifica di un nuovo servizio passeggeri alla fine del paragrafo 4.2.
- 4.3.4 Con riferimento alla sezione *“Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica”* del paragrafo 4.2 del PIR, si prescrive al GI di aggiungere l'AB come destinatario della notifica da parte dei proponenti i nuovi servizi.
- 4.3.5 Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 4.6 *“Regole per la mancata designazione/contrattualizzazione/utilizzazione della capacità”*, quanto di seguito riportato *“È compito esclusivo dell'AB definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità ed il GI, per la mancata designazione della IF che effettuerà la trazione e la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; le penali, negli importi così quantificati, sono poi riscosse o trasferite dalle/alle parti a cui spettano.”*.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell'Autorità

Si ritiene opportuno che, al paragrafo 5.5.1, *“Assistenza a persone a mobilità ridotta (PMR) di cui al Regolamento (CE) N.1371/2007”*, il GI rimandi al relativo capitolo della Carta dei Servizi, in relazione alle modalità di indennizzo per le PMR ai sensi della Misura 5.2 della delibera n. 106/2018.

5.2 Indicazioni

5.2.1 Si dà indicazione al GI di introdurre al paragrafo 5.5.1 *“Assistenza a persone a mobilità ridotta (PMR) di cui al Regolamento (CE) N.1371/2007”* un rimando al relativo capitolo della Carta dei Servizi, in relazione alle modalità di indennizzo per le PMR, ai sensi della Misura 5.2 della delibera n. 106/2018.

5.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

6. Tariffe e Performance regime – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell’Autorità

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

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

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

Resta altresì fermo che l’AB dovrà tenere conto di quanto stabilito all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 112/2015 (secondo il quale *“Il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario”*) e che, in generale, si dovrà prevedere l’imposizione dei rispettivi livelli di canoni di accesso, e corrispettivi per i servizi diversi dal pacchetto minimo di accesso, distintamente per i servizi di trasporto ferroviario effettuati nell’ambito del sistema di TPL regionale, e per quelli a mercato che dovessero eventualmente utilizzare capacità dell’infrastruttura.

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

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

6.1.2 Valutazioni sul Performance regime

Si rende necessario che il GI, mediante un aggiornamento straordinario da effettuarsi entro il 30 giugno 2021, previa trasmissione all’Autorità entro il 31 marzo 2021, integri il PIR 2022 della documentazione contenente la descrizione della metodologia per l’attribuzione delle cause di ritardo, la definizione della puntualità e del sistema di controllo delle prestazioni (*Performance regime*), in esito alla relativa consultazione pubblica avviata sul documento relativo alla

metodologia per la determinazione delle cause di ritardo, trasmesso con nota assunta al prot. ART 13255/2020 del 18 settembre 2020.

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

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

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

Obblighi di separazione contabile e contabilità regolatoria

- 6.3.1** Si prescrive al GI, al fine di garantire la separazione contabile delle attività afferenti alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, di distinguere in particolare le seguenti attività:
- a) PMdA - Pacchetto Minimo di Accesso¹ (nel suo complesso);
 - b) servizi alle imprese ferroviarie 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, si prescrive al GI di adottare i criteri di cui al Titolo IV delle Misure approvate con delibera ART n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura.
- 6.3.3** Si prescrive al GI di predisporre annualmente lo schema di contabilità regolatoria sulla base del *fac-simile* specificato nell'Annesso alle presenti disposizioni, e di trasmetterlo all'Autorità, con il documento di "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 all'AB 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 IF diversi dal PMdA, si prescrive all'AB di attenersi ai principi ed ai criteri di cui alle Misure da 43 a 46 approvate con delibera ART n. 96/2015,

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.

adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, fermo restando quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.

6.3.6 Nella determinazione dei canoni e dei corrispettivi:

- a) il tasso di efficientamento annuo - di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 96/2015 - è fissato pari a 0;
- b) le quote di ammortamento - di cui alla Misura n. 17 approvata con delibera ART n. 96/2015 - sono determinate dal gestore in base ad aliquote economico-tecniche, stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal Codice civile, tenuto conto della vita utile degli asset e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.

Criteri di pricing

6.3.7 Nella modulazione tariffaria dei canoni per il PMdA, si prescrive all'AB di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 21 a 34 approvate con delibera ART 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 ss.mm., e conseguentemente (i) le macro-componenti C1, C2, C3, C4 e D di cui alla Misura n. 22 e (ii) i criteri di calcolo di cui alla Misura n. 30, approvate con la medesima delibera;
- b) ai fini della riclassificazione della rete ferroviaria di cui alla Misura n. 25 approvata con delibera ART n. 96/2015, l'intera infrastruttura ricade nella classe n. 4;
- c) non si applicano: (i) le disposizioni sui modelli di simulazione di cui alla Misura n. 32 approvata con la delibera ART n. 96/2015, nonché (ii) le disposizioni sul profit sharing di cui alla Misura n. 33 approvata con la medesima delibera.

6.3.8 Nella modulazione tariffaria dei corrispettivi per i servizi alle imprese ferroviarie diversi dal 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 all'Autorità 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 imprese ferroviarie, 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. 14155/2020 del 30 settembre 2020, specificando in apposita clausola che i suddetti valori

saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, a seguito degli esiti della valutazione che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria da formularsi e trasmettersi secondo le tempistiche indicate nel presente documento.

- 6.3.11 Entro il 30 giugno 2021, il GI pubblica un aggiornamento straordinario del PIR 2022, contenente i valori economici di cui alla proposta tariffaria formulata ai sensi delle prescrizioni di cui al presente capitolo, all'esito positivo della verifica di conformità effettuata dall'Autorità.

Riscossione di canoni, corrispettivi e penali

- 6.3.12 Si prescrive al GI di concordare con l'AB l'eventuale riscossione diretta da parte del GI medesimo dei canoni, dei corrispettivi dovuti dalle IF per l'utilizzo della capacità e l'accesso ai servizi, e delle penali per mancata designazione della IF che effettuerà la trazione o per la mancata contrattualizzazione/utilizzazione della capacità, quantificati e fatturati secondo le regole definite dall'AB. Il soggetto così individuato per la riscossione provvede anche a corrispondere ai richiedenti le penali per mancata contrattualizzazione/messa a disposizione della capacità per cause attribuibili al GI, quantificate secondo le regole definite dall'AB.

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

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

annesso - schema di contabilità regolatoria

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

Prospetto di conto economico

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

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

Prospetto di stato patrimoniale

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

Composizione del capitale investito netto regolatorio

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

Remunerazione del capitale investito netto regolatorio

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