

Allegato A alla delibera n. 195/2020 del 3 dicembre 2020

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

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità	4
1.2 Indicazioni	4
1.3 Prescrizioni.....	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
4.3 Valutazioni dell’Autorità	6
4.4 Indicazioni	7
4.5 Prescrizioni.....	7
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	7
5.3 Valutazioni dell’Autorità	7
5.4 Indicazioni	7
5.5 Prescrizioni.....	7
6. Tariffe e <i>Performance</i> regime – Capitolo 6 del PIR.....	7
6.1 Valutazioni dell’Autorità	7
6.2 Indicazioni	8
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>	10
annesso - schema di contabilità regolatoria	12

Premessa

Con nota del 20 ottobre 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 15945/2020, Infrastrutture Venete S.r.l. (di seguito: IV), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2022 (di seguito: PIR 2022), a seguito della fase di consultazione sulla prima bozza del documento conclusasi il 31 luglio 2020, per la quale non è pervenuta alcuna osservazione da parte degli *stakeholders*.

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

Per ciascuno di tali capitoli, 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 (di seguito: GI) il 20 ottobre u.s. (prot. 15945/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al GI.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato “**PIR 2022. (Edizione dicembre 2020)**” e dovrà essere 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;
ANSFISA:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (già ANSF);
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>

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*”, tra le fonti comunitarie, è opportuno inserire 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).

Si ritiene inoltre opportuno inserire tra le fonti nazionali 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*”).

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 inserire al paragrafo 1.3 “*Quadro Giuridico*”:

- a) 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;
- b) tra le fonti nazionali, la delibera dell’Autorità 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 1.4.3., le informazioni di contatto con l’Autorità, riportando il recapito telefonico: +39 011.19212.500 e, come indirizzo di posta elettronica, esclusivamente l’indirizzo PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it, eliminando l’indicazione dell’indirizzo di e-mail della segreteria.

1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

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

2.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.2.1, la capacità annuale può essere richiesta anche da un richiedente non IF, come previsto dal d.lgs. 112/2015. Lo stesso richiedente dovrà indicare l’impresa ferroviaria che svolgerà il trasporto come già previsto con prescrizione 2.3.2 lettera b) della delibera dell’Autorità n. 121/2020 del 16 luglio 2020 recante “*Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Mestre-Adria presentato da Infrastrutture Venete S.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*”.

Tra gli allegati al PIR manca uno schema di Accordo Quadro e un modello di Contratto di Utilizzo Infrastruttura. Considerato che IV svolge anche le funzioni di ente affidante i Contratti di Servizio si ritiene necessario che, nelle vesti di GI integri il PIR almeno con uno schema tipo del Contratto di Utilizzo Infrastruttura.

Con specifico riferimento al paragrafo 2.3.2.4 “*Obblighi del GI*” si suggerisce di richiamare, in ottica di trasparenza, gli obblighi del GI riferiti alle comunicazioni da effettuare alle imprese ferroviarie.

Al punto 2.3.8, lettera d) dell’Allegato A alla delibera n. 121/2020, l’Autorità ha prescritto al GI di introdurre nel PIR la descrizione, e successivamente la valorizzazione, dell’indicatore %OS₍₀₋₅₎ come definito dalla Misura 7 dell’allegato A alla

delibera dell’Autorità n. 16/2018, e di un indicatore della propria *performance* di puntualità, che misuri cioè la capacità del GI di ridurre i ritardi riconducibili a propria responsabilità.

A seguito dell’adozione della delibera n. 121/2020, il paragrafo 2.3.2.2 del PIR, che riporta gli obblighi del GI, è stato integrato, in particolare, con il seguente obbligo: *“valorizzare e quantificare a cadenza predeterminata gli indicatori di regolarità e puntualità relativi ai servizi di trasporto ferroviario oggetto di Contratto di Servizio (l’Allegato 06 sarà implementato nel corso del 2021 in base ai valori degli indicatori registrati a consuntivo dell’anno 2020)”*. L’Allegato 06, per quanto riguarda la puntualità, riporta la descrizione dell’indicatore della *performance* del GI (“Puntualità GI”), ma non dell’indicatore %OS₍₀₋₅₎.

Rilevato che pare non attualmente disponibile la valorizzazione dell’indicatore %OS₍₀₋₅₎ come definito dalla Misura 7 dell’allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018, e tenendo conto che il servizio deve garantire le performance minime stabilite nel Contratto di Servizio, si ritiene opportuno riformulare la prescrizione citata precisando che il GI è tenuto a pubblicare i valori target ed a consuntivo, oltre che dell’indicatore della propria *performance* in termini di puntualità, anche dell’indicatore di puntualità attualmente utilizzato nell’ambito del CdS vigente.

Con riferimento ai contenuti del paragrafo 2.3.2.9 *“Informazione e cooperazione con IV-GI”*, è necessario che venga introdotto uno specifico riferimento agli obblighi informativi di GI e IF nei confronti dei passeggeri, i quali 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.

Con l’articolo 23 del d.lgs. 57/2019 recante *“Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea (rifusione)”* è stato sancito, tra l’altro, al comma 1, che: *“Prima che un’impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell’area d’uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato, essa verifica che: (...) b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell’infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il gestore dell’infrastruttura deve fornire gratuitamente entro quindici giorni, salvo che il gestore dell’infrastruttura e l’impresa ferroviaria concordino un diverso termine, comunque non superiore a trenta giorni”*. Il GI, secondo quanto previsto dal paragrafo 2.7, rilascia ancora in via transitoria la circolabilità del materiale rotabile. In considerazione dell’evidente transitorietà di tale regime, l’Autorità ritiene opportuno che il GI specifichi nel PIR sia tale caratteristica, sia le apposite disposizioni dell’Agenzia Nazionale di Sicurezza (ANSF ora ANSFISA) che hanno consentito il mantenimento di tale regime transitorio; si ritiene inoltre necessario che nello stesso paragrafo vengano riportati gli eventuali importi, previsti dal GI a carico delle IF, per l’effettuazione delle attività istruttorie del GI ai fini delle verifiche di circolabilità dei rotabili.

2.2 Indicazioni

2.2.1 Si dà indicazione al GI, di inserire, nel paragrafo 2.3.2.4 *“Obblighi del GI”*, dei punti elenco nei quali è evidenziato che il GI

- a) fornisce alle IF tutte le informazioni sufficienti a soddisfare gli obblighi di informazione previsti dal regolamento (CE) 1371/2007 e dalla delibera dell’Autorità n. 106/2018;
- b) mette a disposizione in modo non discriminatorio alle IF delle 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 ferroviario]¹.

¹ Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 22 novembre 2012: *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.*

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI di modificare la lettera b) del paragrafo 2.2.1 del PIR *“Chi può richiedere l’accesso”*, prevedendo che la capacità annuale possa essere richiesta anche da un richiedente non IF, come previsto dal d.lgs. 112/2015. Lo stesso richiedente dovrà indicare l’IF che svolgerà il trasporto come già previsto con prescrizione 2.3.2 lettera b) della delibera 121/2020.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di prevedere, come allegato al PIR, uno schema tipo del Contratto di Utilizzo Infrastruttura.
- 2.3.3 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.3.2.4 del PIR *“Obblighi del GI”*:
- di prevedere, con riferimento all’indicatore significativo della propria *performance* di puntualità, da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato, che, entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021) sia pubblicato un aggiornamento dell’Allegato 6 riportante 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;
 - di introdurre la descrizione dell’indicatore di puntualità (riferito alla IF) attualmente previsto nell’ambito del vigente CdS prevedendo che, entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), sia pubblicato, sul sito web aziendale del GI, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR, 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.
- 2.3.4 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.3.2.9 *“Informazione e cooperazione con IV-GI”* del PIR, di introdurre uno specifico riferimento agli obblighi informativi di GI e IF nei confronti dei passeggeri, i quali 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.
- 2.3.5 Si prescrive al GI, con riferimento alle previsioni di utilizzo - in luogo di quanto previsto dall’articolo 23 del d.lgs. 57/2019 - di una procedura transitoria di verifica di circolabilità, di cui al paragrafo 2.7 *“COMPATIBILITÀ TRENO-TRATTA PER L’UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI”* del PIR, di specificare all’interno dello stesso paragrafo 2.7, le disposizioni ANSF che hanno consentito il mantenimento di tale procedura transitoria nonché l’eventuale listino dei corrispettivi che il GI richiede alle IF per tali attività istruttorie.

3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell’Autorità

Non sono formulate osservazioni.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.3 Valutazioni dell’Autorità

Alla luce di una maggiore chiarezza delle informazioni sul processo di allocazione della capacità si ritiene opportuno che i processi relativi alle richieste tardive e all’adeguamento intermedio dell’orario siano dotati di schema grafico che illustri

con chiarezza le scadenze temporali, sul modello di quanto già fatto per il processo di allocazione della capacità quadro e della capacità annuale.

Si ritiene, infine, necessario, che il GI espliciti nel PIR che, nel caso di previsione di nuovi servizi passeggeri, sussiste a carico del richiedente (articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015 e regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795), l'obbligo di notifica al GI e all'Autorità, da effettuarsi almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

4.4 Indicazioni

4.4.1 Si dà indicazione al GI che, con riferimento ai processi relativi alle richieste tardive e all'adeguamento intermedio dell'orario, si introduca uno schema grafico che illustri con chiarezza le scadenze temporali, sul modello di quanto già fatto per il processo di allocazione della capacità quadro e della capacità annuale.

4.5 Prescrizioni

4.5.1 Si prescrive al GI di inserire nel paragrafo 4.2 "*Tempistiche per le richieste e processi di allocazione della capacità*" del PIR un nuovo apposito sottoparagrafo, dove sia esplicitato l'obbligo, per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato, di informare il GI e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità, pluriennale o riconducibile ad un solo orario di servizio, si riferisce, come previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.3 Valutazioni dell'Autorità

Non sono formulate osservazioni.

5.4 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.5 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 il GI dovrà fare riferimento per la formulazione della proposta tariffaria relativa ai canoni di accesso alla rete ed ai corrispettivi per l'accesso ai servizi ad essa connessi, da applicarsi a partire dall'orario di servizio 2021-2022, previa pubblicazione di aggiornamento straordinario del PIR 2022 da effettuarsi entro il 30 giugno 2021.

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

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

Del pari, il GI dovrà tenere conto, tra le componenti di costo da considerare a 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 del GI, eventualmente di concerto con l'Amministrazione regionale di riferimento, prevedere la quantificazione e la relativa modulazione delle componenti diverse da quella correlata ai soli costi diretti (a copertura dei costi totali efficienti sostenuti dal GI) - ai fini, a titolo esemplificativo, di ottimizzare l'utilizzo della capacità (differenziando i canoni per i differenti segmenti di mercato) o incentivare l'offerta di servizio in fasce orarie diverse da quelle "pendolari" - tenendo conto del finanziamento regionale garantito al GI per lo svolgimento delle sue attività e traguardando l'obiettivo del perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario del GI medesimo.

6.1.2 Valutazioni sul performance regime

Con riferimento al PR, vista la misura 6.3.3 della delibera n. 121/2020, con cui si prescriveva al GI *"di avviare entro il 18 settembre 2020, un confronto con le imprese ferroviarie interessate e i richiedenti capacità, al fine di pervenire alla definizione di uno schema di sistema di controllo delle prestazioni, come disposto dall'articolo 21 del d.lgs. 112/2015, e di un'apposita procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo dei treni; il processo di confronto dovrà concludersi in tempo utile al Allegato A alla delibera n. 121/2020 del 16 luglio 2020 13 / 13 fine dell'inserimento di tali sistema e procedura in apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicarsi entro il 5 marzo 2021"*, considerato quanto esposto dal GI con la nota assunta al prot. ART 19033/2020, del 30 novembre 2020, con cui il GI medesimo ha rappresentato di prevedere lo svolgimento, nel corso del 2021, di lavori di implementazione di sistemi tecnologici e di monitoraggio informatizzato della circolazione treni, si evidenzia quanto segue.

In considerazione di quanto rappresentato dal GI in merito alla previsione di poter pervenire alla definizione di una procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo e di uno schema di controllo delle prestazioni, adeguato alle suddette implementazioni tecnologiche, solo successivamente a quanto previsto dalla citata misura 6.3.3, seppur nel corso del 2021 e con entrata in servizio del nuovo sistema per l'orario di servizio 2021-2022, si ritiene necessario che il gestore renda noti nel PIR gli obiettivi dei citati processi di adeguamento e provveda a trasmettere all'Autorità, entro le tempistiche indicate nell'apposita prescrizione di cui al seguente paragrafo 6.4, una illustrazione delle suddette procedure e schema di controllo delle prestazioni, provvedendo altresì: (i) alla loro implementazione nel corso dell'anno 2021, a seguito del completamento degli interventi di adeguamento tecnologico e comunque non oltre il termine per la presentazione della bozza finale del PIR 2023, (ii) ad una contestuale emanazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2022, in cui detti sistemi vengano dettagliatamente illustrati.

Si ritiene inoltre necessario che l'implementazione del 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 obbligo 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 servizi oggetto e non oggetto 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 IF 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 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 indicazioni e prescrizioni, e di trasmetterlo all'Autorità, con il documento di "*Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria*" contenente gli aspetti di cui alle Misure 49 e 55 approvate con delibera ART n. 96/2015:
- a) in riferimento all'esercizio 2019, entro il termine previsto per la trasmissione della proposta tariffaria;
 - b) in riferimento ai successivi esercizi, entro 30 giorni dalla data di approvazione del proprio bilancio di esercizio.

Criteri di costing

- 6.3.4** Nella determinazione dei costi correlati ai canoni per il PMdA, si prescrive al GI di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 6 a 20 approvate con delibera n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, fatto salvo quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.
- 6.3.5** Nella determinazione dei costi correlati ai corrispettivi per i servizi alle IF diversi dal PMdA, si prescrive al GI di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 43 a 46 approvate con delibera n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, fatto salvo quanto specificato con la prescrizione 6.3.6.
- 6.3.6** Nella determinazione dei canoni e dei corrispettivi:
- a) il tasso di efficientamento annuo – di cui alla Misura 10 approvata con delibera ART n. 96/2015 – è fissato pari a 0;
 - b) le quote di ammortamento – di cui alla Misura n. 17 approvata con delibera ART n. 96/2015 – sono determinate dal GI in base ad aliquote economico-tecniche, stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal Codice civile, tenuto conto della vita utile degli *asset* e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.

Criteri di pricing

- 6.3.7** Nella modulazione tariffaria dei canoni per il PdMA, si prescrive al GI di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure da 21 a 34 approvate con delibera n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, fatto salvo quanto segue:
- a) non sono prese in considerazione le componenti di costo di cui alle lettere c) e d) del secondo comma della Misura n. 21 approvata con delibera ART n. 96/2015, e conseguentemente (i) le macro-

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.

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, approvati con la medesima delibera;

- b) ai fini della riclassificazione della rete ferroviaria di cui alla Misura n. 25 approvata con delibera ART n. 96/2015, l'intera infrastruttura ricade nella classe n. 4;
- c) non si applicano: (i) le disposizioni sui modelli di simulazione di cui alla Misura n. 32 approvata con la delibera ART n. 96/2015, nonché (ii) le disposizioni sul *profit sharing* di cui alla Misura n. 33 approvata con la medesima delibera.

6.3.8 Nella modulazione tariffaria dei corrispettivi per i servizi alle IF diversi dal PMdA, si prescrive al GI di applicare i principi e i criteri di cui alle Misure 47 e 48 approvate con delibera n. 96/2015, adeguandoli proporzionalmente alle specificità dell'infrastruttura, assumendo a tal fine che gli impianti o servizi del GI appartengano alla TIPOLOGIA A, così come definita alla Misura n. 38 approvata con la medesima delibera.

Documentazione

6.3.9 Con riferimento alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, entro termini compatibili con quello previsto per la trasmissione della proposta tariffaria, si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità, fatte salve adeguate semplificazioni, proporzionali 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. 15945/2020 del 20 ottobre 2020, specificando in apposita clausola che i suddetti valori saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, a seguito degli esiti delle verifiche che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria da formularsi e trasmettersi secondo le tempistiche indicate nel presente documento.

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

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 dare informativa, nel PIR 2022, dei previsti processi di implementazione dei sistemi tecnologici e di monitoraggio informatizzato della circolazione, di cui alla nota prot. ART 19033/2020.

6.4.2 Si prescrive al GI, con riferimento alle modalità di attribuzione delle cause di ritardo e di determinazione della puntualità, al sistema di monitoraggio della circolazione, nonché al sistema di *Performance Regime*, di trasmettere all'Autorità, entro il 30 giugno 2021, e previa effettuazione di una specifica consultazione del mercato sull'articolazione dei suddetti sistemi, una relazione illustrativa dell'articolazione prevista, a regime, dei suddetti sistemi, riportante anche gli esiti della suddetta consultazione.

6.4.3 Si prescrive al GI di prevedere entro il 30 settembre 2021, a seguito degli esiti della valutazioni che l'Autorità effettuerà sui contenuti della relazione di cui al precedente punto 6.4.2, l'implementazione - ad un livello compatibile con il grado di avanzamento degli interventi di potenziamento tecnologico previsti -

dei suddetti sistemi, la cui articolazione dovrà essere adeguatamente illustrata nell'ambito di un aggiornamento straordinario del PIR 2022, da pubblicarsi entro la medesima data del 30 settembre.

6.4.4 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 CdS.

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						