

Allegato A alla delibera n. 196/2020 del 3 dicembre 2020

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022
presentato da La Ferroviaria Italiana 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..... | 5 |
| 3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR..... | 6 |
| 3.1 Valutazioni dell'Autorità | 6 |
| 3.2 Indicazioni..... | 6 |
| 3.3 Prescrizioni..... | 7 |
| 4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR | 7 |
| 4.1 Valutazioni dell'Autorità | 7 |
| 4.2 Indicazioni..... | 7 |
| 4.3 Prescrizioni..... | 8 |
| 5. Servizi – Capitolo 5 del PIR..... | 8 |
| 5.1 Valutazioni dell'Autorità | 8 |
| 5.2 Indicazioni..... | 8 |
| 5.3 Prescrizioni..... | 9 |
| 6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR..... | 9 |
| 6.1 Valutazioni dell'Autorità | 9 |
| 6.2 Indicazioni..... | 10 |
| 6.3 Prescrizioni riferite alle attività di formulazione della proposta tariffaria per l'orario di servizio 2021-2022 ... | 10 |
| 6.4 Prescrizioni relative alla definizione delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, della puntualità e del <i>Performance regime</i> | 12 |
| annesso - schema di contabilità regolatoria | 13 |

Premessa

Con nota del 28 settembre 2020, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 13924/2020, La Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: LFI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2022 (di seguito: PIR 2022), ed ha contestualmente comunicato che non sono pervenute, durante la fase di consultazione sulla prima bozza del documento, osservazioni da parte degli *stakeholders*.

Si precisa che, pur essendo l'impresa ferroviaria (T.F.T. S.p.A.) che effettua il servizio prevalente sulla rete, nell'ambito del Contratto di Servizio stipulato con la Regione Toscana, interamente partecipata da LFI (gruppo al quale appartiene), il gestore non ha ancora provveduto all'individuazione del soggetto terzo a cui affidare i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali, ai sensi dell'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112.

Nel presente documento l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del d.lgs. n. 112/2015 e dell'articolo 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 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 28 settembre (prot. 13924/2020);
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); |
| 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*”, si rende opportuno integrare l’elenco dei riferimenti richiamando il 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 (di seguito: PMR).

Sempre con riferimento al citato paragrafo 1.3 si rende opportuno integrare l’elenco delle delibere dell’Autorità, citando la delibera n. 118/2020, recante: “*Prospetto informativo della rete 2021 presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*” nonché la delibera 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 altresì opportuno aggiornare le informazioni relative alle modalità di contatto con l’Autorità.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di integrare il paragrafo 1.3 riportando 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 PMR.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di integrare l’elenco delle delibere dell’Autorità con il richiamo alla delibera n. 118/2020 recante “*Prospetto informativo della rete 2021 presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*” e alla delibera 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*”.
- 1.2.3 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 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

Analogamente a quanto già previsto dalla prescrizione 2.3.2 della delibera dell’Autorità n. 118/2020, è necessario che il GI integri il paragrafo 2.2.1 con l’elenco degli AQ sottoscritti e in vigore. L’elenco dovrà essere corredata dalle seguenti informazioni: Titolare dell’accordo quadro, Segmento di mercato, Data di prima sottoscrizione, Durata originaria, Data di eventuale rinnovo/proroga e di nuova scadenza, Presenza clausole di retrocessione (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole di retrocessione, Presenza clausole penali (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole penali. L’eventuale assenza di AQ attualmente sottoscritti, dovrà comunque essere indicata.

Al paragrafo 2.3.2 del PIR (“*Obblighi di LFI*”), il GI ha introdotto la descrizione ed il target dell’indicatore significativo delle propria *performance* di puntualità, da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato, come richiesto dalla prescrizione 2.3.6, lettera b), dell’Allegato A alla delibera dell’Autorità n. 118/2020. Nella stessa prescrizione era richiesto al GI di descrivere e successivamente valorizzare l’indicatore %OS₍₀₋₅₎ definito alla Misura 7 dell’Allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018. 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 ed a consuntivo, oltre che dell'indicatore della propria *performance* in termini di puntualità, dell'indice utilizzato per misurare la puntualità attualmente prevista nell'ambito del CdS.

Ai sensi dell'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015, il GI è tenuto a procedere all'individuazione del soggetto indipendente a cui affidare i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali (*Allocation Body*). L'Autorità ritiene indispensabile rimarcare la necessità che il GI provveda, eventualmente di concerto con l'Amministrazione regionale, a porre in atto tutte le iniziative affinché tale individuazione avvenga in tempi compatibili con l'avvio delle attività finalizzate all'allocazione della capacità per l'orario di servizio a cui il PIR 2022 si riferisce.

Per garantire maggiore aderenza alla delibera n. 16/2018 dell'Autorità, si ritiene necessario che il GI preveda, per gli AQ riferiti a prenotazione di capacità per servizi connotati da obblighi di servizio pubblico, apposita sezione contenente l'elenco degli indicatori di qualità riportati nella misura 15 dell'Allegato A alla citata delibera, per i quali il GI si impegna a garantire prefissati livelli obiettivo ed a monitorare quelli conseguiti.

Inoltre, è necessario che nelle parti del PIR che fanno riferimento alle informazioni fornite alle IF sulle restrizioni temporanee di capacità, si indichi che tali restrizioni, come le relative informazioni da rendere alle IF, sono (o saranno) concordate con l'AB.

Anche con riferimento alle penali per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzare, di cui al paragrafo 2.6.1, è necessario che il GI specifichi che la quantificazione delle suddette penali sarà effettuata dall'AB, all'atto della sua individuazione.

Nel paragrafo 2.3.2.5 "*Obblighi di IF*" si ritiene opportuno inserire un riferimento all'obbligo delle IF a rispettare le disposizioni dell'Autorità.

Nel paragrafo 2.4.3 "*Informazioni date da LFI prima e durante la circolazione*" si ritiene opportuno che sia esplicitato l'obbligo del GI di mettere a disposizione in maniera non discriminatoria alle IF le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 [rif. punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e rif. Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 22 novembre 2012 nella causa C-136/11].

In analogia a quanto previsto con la misura 2.3.8 della delibera dell'Autorità n. 118/2020 si rende necessaria l'introduzione, nell'appendice 3 del PIR, della specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

2.2 Indicazioni

- 2.2.1 Si dà indicazione al GI di integrare il contenuto del paragrafo 2.3.2.5 riportando, tra gli obblighi delle IF, quello di rispettare le disposizioni dell'Autorità.
- 2.2.2 Si dà indicazione al GI di integrare il paragrafo 2.4.3 esplicitando l'obbligo del GI di mettere a disposizione in maniera non discriminatoria alle IF le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 [rif. punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario]¹.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.2.1 con l'elenco degli AQ sottoscritti e in vigore. L'elenco dovrà essere corredata dalle seguenti informazioni: Titolare dell'accordo quadro, Segmento di mercato, Data di

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*

prima sottoscrizione, Durata originaria, Data di eventuale rinnovo/proroga e di nuova scadenza, Presenza clausole di retrocessione (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole di retrocessione, Presenza clausole penali (SI/NO), Contenuto delle eventuali clausole penali. L'eventuale assenza di AQ attualmente sottoscritti, dovrà comunque essere indicata.

2.3.2 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.3.2. del PIR “*Obblighi di LFI*”:

- di prevedere, con riferimento all’indicatore significativo della propria *performance* di puntualità, da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato, che sia pubblicato, entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), sul sito internet aziendale del GI, nella medesima sezione in cui è pubblicato il PIR, il livello obiettivo, prefissato dal GI, per l’orario di esercizio che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all’ultimo orario di servizio concluso;
- di introdurre la descrizione dell’indicatore di puntualità (riferito alla IF) attualmente previsto nell’ambito del vigente CdS; entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), di pubblicare, sul sito internet aziendale del GI, nella medesima 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.

2.3.3 Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 2.4.3, la previsione che i programmi delle restrizioni di capacità, nel rispetto delle previsioni di cui all’Allegato VII del d.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi dal GI e dall’AB nel rispetto delle specifiche funzioni.

2.3.4 Si prescrive al GI di riportare, nel paragrafo 2.6.1.1, la previsione che la quantificazione delle penali per mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate è valida nelle more della relativa determinazione che dovrà essere effettuata, all’atto della sua individuazione, dall’AB.

2.3.5 Si prescrive al GI di integrare lo schema di Accordo Quadro (Appendice 1 del PIR), prevedendo che, nel caso tale schema di AQ sia riferito alla prenotazione di capacità per servizi OSP, in apposita sezione sia riportata l’esplicita elencazione dei fattori di qualità (Informazione all’utenza, Pulizia, Accessibilità toilette, Funzionamento impianti di riscaldamento/condizionamento, Accessibilità, Sicurezza), di cui alla Misura 15 dell’allegato A alla delibera dell’Autorità n. 16/2018, che il GI si impegna a monitorare.

2.3.6 Si prescrive al GI di introdurre nell’appendice 3 del PIR la specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all’effettuazione degli annunci all’utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell’Autorità n. 106/2018.

3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell’Autorità

Sempre con riferimento agli obblighi richiamati in relazione alle attività di cui al precedente capitolo 2, si rende necessario che il GI specifichi la previsione che le informazioni riferite ai programmi di potenziamento della capacità ed al grado di utilizzo della capacità di rete saranno definite a cura o di concerto con l’AB, all’atto della sua individuazione.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

fornire alle imprese ferroviarie, in tempo reale, tutte le informazioni relative alla circolazione dei treni e, in particolare, agli eventuali ritardi dei treni in coincidenza. Causa C-136/11.

3.3 Prescrizioni

3.3.1 Si prescrive al GI di indicare, con riferimento alle informazioni relative ai temi di cui ai paragrafi 3.8 e 3.9, relative ai programmi di potenziamento della capacità ed al grado di impegno della capacità disponibile e contenute nel relativo allegato, che tali informazioni saranno fornite di concerto con l'AB, all'atto della sua individuazione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

L'allocazione della capacità compresa la gestione, nel corso dell'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, rientra tra le funzioni essenziali di competenza dell'AB.

Infatti, 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"*.

L'Autorità ribadisce la necessità che, nelle more di eventuali successive variazioni delle modalità di gestione dell'infrastruttura, che sarebbero in fase di valutazione da parte della Regione Toscana, l'individuazione di detto organismo avvenga in tempi compatibili con l'avvio delle attività finalizzate all'allocazione della capacità per l'orario di servizio a cui il PIR 2022 si riferisce.

In tale prospettiva, l'Autorità ritiene necessario adottare una serie di prescrizioni che facciano riferimento allo svolgimento di una serie di compiti da parte del succitato organismo, osservando, particolare, per quanto in questa sede di interesse, che:

- a) è compito esclusivo dell'AB provvedere all'allocazione della capacità alle IF sia in fase di definizione delle regole (comprese le modalità di svolgimento del processo di coordinamento, le regole di priorità, le regole alla base della dichiarazione di saturazione) nel PIR, sia in fase di programmazione dell'orario (allocazione annuale, aggiustamento orario intermedio, variazioni in corso d'orario), sia in fase di gestione operativa; in particolare è compito dell'AB provvedere alla definizione della dichiarazione di saturazione sulle base delle regole definite in PIR; nel caso in cui l'allocazione delle tracce in gestione operativa venga effettuata dal GI, la stessa avverrà sempre sotto la diretta responsabilità e supervisione dell'AB;
- b) è compito del GI provvedere ad assegnare le cause di ritardo e le cause di soppressione;
- c) è compito esclusivo dell'AB definire: (i) le regole da prevedersi nel PIR per l'individuazione e la quantificazione delle penali dovute dalle diverse parti contrattuali per la mancata designazione dell'IF che effettua la trazione e per la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; (ii) i canoni ed i corrispettivi che le IF devono corrispondere al GI;
- d) i programmi delle restrizioni di capacità programmate, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII del d.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB nel rispetto delle specifiche funzioni.

4.2 Indicazioni

4.2.1 Si dà indicazione al GI di porre in atto tutte le iniziative finalizzate alla definizione, da parte AB, delle regole connesse alla allocazione della capacità, comprensive delle modalità di comunicazione tra richiedente IF o non IF e il suddetto AB, nonché alla relativa sottoscrizione da parte dei quest'ultimo dei suddetti contenuti.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel capitolo 4 “*Allocazione di capacità*”, che i relativi contenuti sono (o saranno) formulati, per le parti di relativa competenza, dell’AB.
- 4.3.2 Si prescrive al GI di aggiungere, nei paragrafi 4.3.1 e 4.3.2, come ulteriore soggetto destinatario delle comunicazioni relative alle richieste di capacità per l’utilizzo dell’infrastruttura e l’accesso ai servizi, l’AB, specificando in maniera dettagliata i recapiti del suddetto AB, presso cui devono essere fatte pervenire le richieste, nonché le modalità della relativa formalizzazione, sostituendo inoltre il riferimento al GI con il riferimento all’AB in tutte la parti che si riferiscono al trattamento delle richieste.
- 4.3.3 Con riferimento agli obblighi di notifica a carico dei soggetti che intendono svolgere nuovi servizi passeggeri, di cui ai paragrafi 4.3.1 e 4.3.2, si prescrive al GI di aggiungere l’AB come destinatario della notifica da parte dei proponenti i nuovi servizi.
- 4.3.4 Si prescrive di aggiungere al GI medesimo, nei paragrafi 4.3.3 e 4.3.4, ovunque ricorra il caso, l’AB come destinatario delle comunicazioni relative alle richieste di variazione rispetto alle tracce programmate, specificando in maniera dettagliata i recapiti dell’AB presso cui devono essere fatte pervenire le suddette richieste, nonché le modalità della relativa formalizzazione, sostituendo inoltre il riferimento al GI con il riferimento all’AB in tutte la parti che si riferiscono al trattamento delle richieste.
- 4.3.5 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 4.4, che la definizione delle tracce a catalogo avviene a cura dell’AB.
- 4.3.6 Si prescrive al GI di sostituire il riferimento al GI medesimo con quello all’AB per lo svolgimento delle attività di sua competenza, nei paragrafi 4.4.2, 4.4.3, 4.4.4 e 4.4.5.
- 4.3.7 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 4.5, come già richiamato nella prescrizione 2.3.2, la previsione che i programmi delle restrizioni di capacità, nel rispetto delle previsioni di cui all’Allegato VII del d.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi dal GI e dall’AB, nel rispetto delle specifiche funzioni.
- 4.3.8 Si prescrive al GI di specificare, in premessa ai paragrafi 4.7.2 e 4.7.3, 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

Con riferimento al servizio di assistenza ai viaggiatori PRM o con disabilità, in analogia a quanto già previsto dalla prescrizione 5.3.2 della delibera n. 118/2020, nel paragrafo 5.6.1 sezione “*Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n.1371/2007*”, dovranno essere specificate le modalità di indennizzo degli utenti in caso di mancata fornitura del servizio prenotato, come da Carta dei Servizi.

In analogia a quanto già indicato con la prescrizione 5.3.4 della delibera n. 118/2020, si rende necessario che il GI integri il capitolo 5 con apposita sezione relativa ai servizi informativi, con la specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente agli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri (ad esempio, nel caso di ritardi dovuti a circolazione perturbata), 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.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive al GI di integrare il contenuto del paragrafo 5.6.1 sezione “*Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n.1371/2007*”, con la specificazione delle modalità di indennizzo degli utenti in caso di mancata fornitura del servizio prenotato, come da Carta dei Servizi.
- 5.3.2 Si prescrive al GI di integrare il capitolo 5 con apposita sezione dedicata ai servizi informativi, in cui sia specificato che le misure adottate dal GI medesimo, relativamente agli 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.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell’Autorità

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

Occorre innanzi tutto precisare che, stante l’organizzazione societaria che vede un completo controllo del GI sull’IF che svolge il servizio principale sulla rete, ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015, si ritiene ricorrano le condizioni perché il GI sia tenuto ad individuare un soggetto terzo indipendente (AB) a cui affidare i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali. Tale circostanza è stata rappresentata anche alla Regione Toscana con nota prot. 11496/2020 del 5 agosto 2020, con la quale, in forza delle informazioni precedentemente trasmesse dal GI medesimo, si è richiesto all’Amministrazione regionale di voler fornire informazioni sulle determinazioni che la medesima prevede di assumere con riferimento all’ipotizzato subentro di R.F.I. S.p.A. nel ruolo di GI, nonché, in ogni caso, sulle iniziative assunte o che si intendono assumere per assicurare, entro tempi certi, l’adeguamento al disposto normativo di cui sopra, riferito all’individuazione del soggetto terzo.

Con nota dell’8 settembre 2020 (prot. ART 12658/2020), la Regione Toscana ha rappresentato che, “*con riferimento al contratto di servizio per la gestione dei beni, degli impianti e dell’infrastruttura ferroviaria funzionali all’esercizio dei servizi di tpl sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, sottoscritto con R.F.T. SpA (ora L.F.I. SpA a seguito atto di fusione per incorporazione di R.F.T. in L.F.I.) per il periodo 2009-2014 e rinnovato per ulteriori sei anni (2015-2020), ai sensi dell’art.4 dello stesso contratto, intende avvalersi, per analogia, della facoltà di proroga prevista, per i contratti per i servizi di trasporto pubblico locale, dall’articolo 92 comma 4-ter del D.L. 18/2020 conv. L. 27/2020*”. Nella stessa nota l’Amministrazione ha inoltre precisato che “*Tale periodo di tempo sarà anche utilizzato per portare a conclusione le valutazioni attualmente in corso riguardo alle varie opzioni possibili per l’affidamento della gestione dell’infrastruttura ferroviaria in questione, compreso quella di affidamento al gestore nazionale ai sensi della vigente normativa*”.

Al riguardo, si segnala la necessità che, in tempi compatibili con l’avvio delle attività finalizzate all’allocazione della capacità per l’orario di servizio a cui il PIR 2022 si riferisce, ovverosia nei primi mesi del 2021, sia possibile fare riferimento ad un quadro consolidato dei ruoli svolti dai vari soggetti coinvolti nella gestione dell’infrastruttura e nelle attività connesse, nonché conforme a quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, con particolare riferimento all’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015 in materia di affidamento ad un soggetto terzo (AB) delle funzioni essenziali, il cui termine di ottemperanza è già scaduto da tempo senza che il GI abbia operato la designazione di tale soggetto, pur ricorrendovi le condizioni per la sua individuazione.

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

6.1.2 Valutazioni sul *Performance regime*

Con riferimento al PR si ritiene necessario che lo stesso venga implementato prevedendo che il sistema di monitoraggio della circolazione treni consenta la determinazione della regolarità e della puntualità, anche ai sensi della delibera dell'Autorità n. 16/2018, per i servizi gravati da OSP. L'accesso a tale sistema dovrà essere garantito non solo alle 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 disposizioni, e di trasmetterlo all'Autorità, con il documento di

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.

“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 applicare i 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, 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 GI in base ad aliquote economico-tecniche, stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal Codice civile, tenuto conto della vita utile degli asset e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.

Criteri di pricing

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

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

Documentazione

6.3.9 Si prescrive al GI di fornire all'AB, entro termini da concordare con l'AB e compatibili con quello previsto per la trasmissione 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, 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;
- 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. 13924/2020 del 28 settembre 2020, specificando in apposita clausola che i suddetti valori saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, a seguito degli esiti che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria da formularsi e trasmettersi secondo le tempistiche indicate nel presente documento.

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

Riscossione di canoni, corrispettivi e penali

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

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

6.4.1 Si prescrive al GI di emanare, entro il 30 giugno 2021, un aggiornamento straordinario del PIR 2022 che comprenda la descrizione: (i) delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, (ii) delle modalità di determinazione della puntualità, (iii) di un sistema di monitoraggio della circolazione, nonché (iv) di un sistema di *Performance Regime*, ai sensi dell'articolo 21 del d.lgs. 112/2015, previa trasmissione all'Autorità, da effettuarsi entro il 31 marzo 2021, della relativa documentazione illustrativa, comprensiva di una esposizione degli esiti di specifica preventiva consultazione del mercato sulla proposta di articolazione dei suddetti sistemi e modalità. Nella implementazione del sistema di monitoraggio della circolazione il GI dovrà tener conto:

- della possibilità di valorizzare gli indicatori di puntualità e di regolarità di cui alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, per i servizi regolati da CdS, oltre che di eventuali altri indicatori di puntualità definiti dal GI medesimo;
- della possibilità di consentire l'accesso al sistema oltre che da parte delle IF, da parte degli Enti affidanti Contratti di Servizio.

annesso - schema di contabilità regolatoria

| Rif. C.C. | codice | Componente economico-patrimoniale | formula di calcolo | PMdA | 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 | Totali 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 | Rettifica 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 conti | | | | | | | |
| 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 | | | | | | |