

Allegato alla delibera n. 197/2020 del 3 dicembre 2020

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della Rete 2022
presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'infrastruttura ferroviaria
regionale umbra, nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita
a canoni e corrispettivi**

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità	4
1.2 Indicazioni	4
1.3 Prescrizioni.....	4
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Valutazioni dell’Autorità	5
2.2 Indicazioni	5
2.3 Prescrizioni.....	5
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	5
3.1 Valutazioni dell’Autorità	5
3.2 Indicazioni	5
3.3 Prescrizioni.....	5
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	5
4.1 Valutazioni dell’Autorità	5
4.2 Indicazioni	6
4.3 Prescrizioni.....	6
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	6
5.1 Valutazioni dell’Autorità	6
5.2 Indicazioni	6
5.3 Prescrizioni.....	6
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	6
6.1 Valutazioni dell’Autorità	6
6.2 Indicazioni	11
6.3 Prescrizioni.....	11

Premessa

Con nota del 2 ottobre 2020 (prot. ART 14263/2020), la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 per l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra, dichiarando al riguardo di non aver ricevuto alcuna osservazione nel corso della relativa consultazione degli *stakeholders*.

Successivamente, con nota del 17 novembre 2020 (prot. ART 18147/2020), RFI ha ritrasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022), nonché una relazione metodologica, illustrativa della proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'anno 2022 per la medesima infrastruttura ferroviaria.

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

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell'ordine, per ogni tematica presa in esame:

1. le pertinenti valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi del PIR 2022, trasmesso con la citata nota prot. ART 18147/2020);
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al gestore dell'infrastruttura.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato "**PIR 2022 – Edizione dicembre 2020**" e pubblicato entro il 12 dicembre 2020, in coincidenza con l'entrata in vigore dell'orario di servizio 2020-2021.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AQ:	Accordo Quadro;
CdP:	Contratto di programma;
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;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*”, si ritiene opportuno aggiungere il riferimento al regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l’accessibilità del sistema ferroviario dell’Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta.

Si ritiene, inoltre opportuno, integrare l’elenco dei riferimenti con il richiamo della delibera dell’Autorità n. 106/2018.

Con riferimento al processo di aggiornamento annuale del PIR si ritiene necessario che vengano dettagliate le tempistiche entro cui si articola il suddetto processo.

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 il paragrafo 1.3 riportando il riferimento alla delibera dell’Autorità n. 106/2018, recante “*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*”.

1.3 Prescrizioni

1.3.1 Si prescrive al GI, in relazione al processo di aggiornamento ordinario del PIR, di adottare e riportare all’interno del paragrafo 1.6.2 del PIR la descrizione delle seguenti fasi di predisposizione del PIR, specificandone adeguatamente le tempistiche in congruenza con le pertinenti previsioni normative e regolamentari:

a) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all’Autorità, entro il 30 giugno dell’anno Y-2;

b) termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;

c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;

d) entro il 30 settembre dell’anno Y-2, pubblicazione della bozza finale del PIR Y e delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all’Autorità: la bozza finale del PIR, copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull’accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;

e) pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all’orario Y-1/Y, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell’Autorità di cui all’articolo 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere “PIR Y”.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Nello schema di Accordo Quadro tipo per servizi connotati da obblighi di servizio pubblico di cui all'Appendice 3 al Capitolo 2, il GI dovrà prevedere, in apposita sezione, l'elencazione degli indicatori di qualità di cui alla Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018 che il GI si impegna a monitorare.

Con riferimento agli obblighi del GI in materia di informazioni all'utenza si ritiene necessario che venga specificato che i suddetti obblighi 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 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.3 Prescrizioni

2.3.1 Si prescrive al GI di inserire in apposita sezione dello schema di AQ tipo OSP, Appendice 3 al Capitolo 2, l'elencazione degli indicatori di qualità di cui alla Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018.

2.3.2 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.3.2.4, e con riferimento agli obblighi informativi di GI e IF nei confronti dei passeggeri, che i medesimi 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.

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

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Si segnala l'opportunità di rendere leggibili, prima della pubblicazione ufficiale del PIR, le scadenze temporali connesse alla stipula degli Accordi Quadro di cui al cronoprogramma presente al paragrafo 4.3.1.

4.2 Indicazioni

- 4.2.1** Si dà indicazione al GI di rendere leggibile, nell'edizione pubblicata del PIR, lo schema cronoprogramma presente al paragrafo 4.3.1.

4.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rende necessario inserire in opportuna sezione del capitolo 5 una descrizione del servizio di assistenza alle PMR ai sensi di quanto previsto dagli artt. 21 e 22 del regolamento (CE) 1371/2007, con particolare riguardo (almeno): alla loro descrizione, all'esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, ai diritti e obblighi del GI e dell'IF, comprese le azioni di responsabilità dell'IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati.

Si ritiene, altresì, necessario fornire un elenco delle località di servizio aperte al servizio viaggiatori, individuando per ognuna di esse la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PMR eventualmente applicabile [decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea].

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1** Si prescrive al GI di inserire in opportuna sezione del capitolo 5 una descrizione del servizio di assistenza alle PMR ai sensi di quanto previsto dagli artt. 21 e 22 del regolamento (CE) 1371/2007, con particolare riguardo (almeno): alla loro descrizione, all'esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, ai diritti e obblighi del GI e dell'IF, comprese le azioni di responsabilità dell'IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati.
- 5.3.2** Si prescrive al GI di introdurre un elenco delle località di servizio aperte al servizio viaggiatori, individuando per ognuna di esse la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PMR eventualmente applicabile [decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea].

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

6.1.1 Valutazioni sulla proposta tariffaria

RFI è subentrata nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra a partire dal 1° luglio 2019. Facendo seguito a detto subentro, RFI ha trasmesso all'Autorità, in data 20 dicembre 2019 (prot. ART 16538/2019), una bozza di PIR 2020 contenente, fra l'altro, una prima relazione metodologica sulla proposta di determinazione dei canoni d'accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale umbra.

In tale documento RFI:

1. pur facendo riferimento alle disposizioni del d.lgs. 112/2015, nonché ai criteri coerentemente declinati e adottati con la delibera n. 121/2018 a seguito di una applicazione proporzionale di quelli di cui alla delibera n. 96/2015, con riferimento alle misure di *costing* ha evidenziato:
 - a. l'integrale copertura dei costi di esercizio e di investimento a mezzo di contribuzione regionale prevista da Contratto di Programma (di seguito: CdP);
 - b. la mancata predisposizione del pedaggio per l'accesso alla rete ferroviaria regionale umbra da parte del precedente gestore (Umbria TPL e Mobilità);
 - c. la non utilizzabilità del livello di costi operativi sostenuti dal precedente gestore (Umbria TPL e Mobilità) per la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria come base di riferimento per la costruzione tariffaria, poiché la suddetta infrastruttura risultava chiusa o parzialmente chiusa dal settembre 2015 ed in ogni caso caratterizzata da livelli di servizio carenti (che hanno portato alla progressiva chiusura della linea) e non allineati agli standard tecnologici e di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
2. ha rappresentato inoltre la difficoltà di applicare le misure di *costing* ammissibile da assumere a riferimento per la determinazione del pedaggio nel periodo 2019-2021, facendo riferimento alla contabilità del gestore dell'anno base 2017 come specificato nel punto 5.1, lettera a), della delibera n. 121/2018, stante la mancanza di una contabilità regolatoria predisposta da Umbria TPL e Mobilità, che non consentirebbe di disporre di una ripartizione dei costi relativi all'anno 2017 (peraltro non significativi stante la parziale chiusura della linea) tra attività regolate e non regolate;
3. ha specificato che, in termini di *Efficient total cost*, il livello di contribuzione previsto dal CdP regionale dovrebbe essere in grado di coprire interamente i costi di gestione della rete nel periodo 2019-2021, confermando la possibilità di prevedere la prosecuzione della prassi di non applicazione alle imprese ferroviarie (di seguito: IF) del canone per l'utilizzo della rete;
4. ha proposto di estendere convenzionalmente all'infrastruttura in parola i medesimi livelli di canone attualmente in vigore su linee dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con analoghe caratteristiche e tipologia di traffico, perseguendo in tal modo l'obiettivo di definire un canone d'accesso da poter esporre nel PIR per il periodo considerato.

Conseguentemente, i livelli tariffari proposti per il Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito: PMdA) per gli anni 2019, 2020 e 2021 prevedono l'applicazione della componente A (costi diretti) e della componente B (connessa all'*ability to pay*), per detto periodo, limitatamente ai segmenti "*OSP – Regionali No nodo*" e "*OSP – Regionali No nodo Holy*", pur essendo quantificati anche per eventuali servizi afferenti ad altri segmenti di mercato.

Rispetto a tale proposta tariffaria, preso atto delle situazioni contingenti connesse al subentro di RFI nella gestione di una rete caratterizzata da elementi di criticità gestionale che non hanno consentito l'applicazione analitica dei principi e criteri di cui alla delibera n. 121/2018, si è riconosciuto lo sforzo compiuto dal gestore per prevedere – sebbene non strettamente necessaria alla luce del peculiare meccanismo di finanziamento regionale – l'applicazione di un canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e di tariffe per l'accesso ai servizi, desumendoli da quelli attualmente applicati a linee e servizi facenti parte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, a loro volta determinati nel rispetto dei principi del d.lgs. 112/2015 e della delibera n. 96/2015.

Si è pertanto ritenuto che la proposta formulata dal gestore potesse costituire una soluzione di *second best* rispetto a quella che si sarebbe potuta definire sulla base di condizioni pregresse diverse ed in un regime di continuità della gestione dell'infrastruttura. Stanti le evidenziate peculiarità del caso di specie, detta proposta è stata dunque ritenuta accettabile sul piano regolatorio, limitatamente ad un periodo transitorio circoscritto agli orari di servizio 2019-2020 e 2020-2021, in vista di una più specifica ed analitica determinazione del canone da effettuarsi successivamente, ossia a partire dall'orario di servizio 2021-2022.

Conseguentemente, con nota prot. 8631/2020 del 15 giugno 2020 gli Uffici dell'Autorità, hanno invitato RFI:

- a pubblicare sul proprio sito internet aziendale le versioni finali e distinte dei suddetti PIR 2020 e 2021, riportando nei due documenti gli elementi economici relativi ai rispettivi orari di esercizio, determinati secondo quanto esposto nella Relazione allegata alla citata nota prot. 16538/2019, al fine di fornire comunque al mercato le informazioni sulle condizioni di accesso alla rete ed ai servizi ad essa connessi;
- a pubblicare la prima bozza del PIR 2022 relativo alla rete ferroviaria regionale umbra entro la consueta scadenza di giugno 2020, ai fini dell'avvio della relativa consultazione, avendo cura di esporre gli elementi economici già definiti, come sopra detto, per l'orario di servizio 2020-21, e includendo una clausola in cui si precisasse che la esposizione del valore definitivo di canoni e corrispettivi a valere per l'orario 2021-22 sarebbe potuta avvenire solo

a seguito del completamento della verifica di conformità che l’Autorità avrebbe effettuato sulla proposta tariffaria, da formularsi secondo i principi e criteri di cui alla delibera n. 121/2018;

- a trasmettere all’Autorità detta proposta tariffaria entro il 15 settembre 2020, accompagnata dalla documentazione contabile di supporto prevista dall’Allegato A alla medesima delibera n. 121/2018;
- a riportare i valori economici corrispondenti a tale proposta tariffaria nella bozza finale del suddetto PIR 2022, da trasmettere all’Autorità entro il 30 settembre 2020, ai fini della consueta istruttoria propedeutica alla verifica dei suoi contenuti ed alla pubblicazione ufficiale, da effettuarsi, come da prassi invalsa, contestualmente all’avvio dell’orario di servizio dicembre 2020 – dicembre 2021.

A seguito delle citate interlocuzioni formali, con nota del 17 novembre 2020 (prot. ART 18147/2020), RFI ha trasmesso all’Autorità il documento metodologico di cui al punto 1, lettera c, della delibera ART n. 121/2018, che contiene la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall’anno 2021 per l’infrastruttura ferroviaria regionale umbra.

Tale invio fa seguito alla trasmissione della contabilità regolatoria riferibile all’esercizio 2019 ed afferente alla medesima infrastruttura, avvenuta da parte della stessa RFI in data 29 maggio 2020 (prot. ART 7839/2020).

Dall’esame della predetta documentazione, emerge quanto segue.

1. Contabilità regolatoria e costing

Il prospetto di contabilità regolatoria allegato alla nota prot. 7839/2020 afferisce esclusivamente al PMdA, non sussistendo, per quanto attiene alla gestione della rete ferroviaria umbra, alcuna delle altre attività contemplate al punto 2.1 dell’Allegato A alla delibera n. 121/2018, ivi compresi servizi extra-PMdA offerti alle IF. Inoltre, i saldi rappresentati nel prospetto afferiscono al solo periodo fra il 1° luglio 2019 (data di subentro di RFI nella gestione dell’infrastruttura) e il 31 dicembre 2019, e dunque non coprono una intera annualità di esercizio.

Dall’analisi del citato prospetto e del documento metodologico allegato alla citata nota prot. 18147/2020, emerge che:

- la contribuzione prevista dal CdP intercorrente fra RFI e la Regione Umbria copre integralmente i costi di esercizio e d’investimento dell’infrastruttura;
- la gestione dell’infrastruttura da parte di RFI si colloca in una fase di *start-up*, in ragione del recente subentro e della riapertura all’esercizio, dopo i lavori di completo rinnovo; al riguardo RFI afferma che *“il livello dei costi di esercizio effettivamente necessario per la gestione potrà essere consolidato al termine di un periodo di osservazione più lungo”*;
- RFI ha comunque proceduto ad applicare la dinamica tariffaria prevista dalle delibere nn. 96/2015 e 121/2018, assumendo tuttavia, quale riferimento, *“la proiezione dei costi operativi relativi al corrente anno 2020”* (anziché i saldi rappresentati nel prospetto di contabilità regolatoria, relativi al solo secondo semestre 2019) in quanto *“riferibili ad un periodo di gestione maggiormente indicativo”*; tale importo è stato forfettariamente quantificato in un ammontare *“prossimo ai 5 milioni di euro”*, senza ulteriori informazioni circa le valutazioni alla base di tale quantificazione;
- detto importo di 5 milioni di euro, afferente ai costi operativi 2020, è stato successivamente ripartito in una quota fissa ed una quota variabile secondo i criteri di cui alla Misura 10 approvata con delibera n. 96/2015, assumendo la medesima ponderazione adottata per l’infrastruttura ferroviaria nazionale; a ciascuna quota è stata poi applicata la correlata dinamica evolutiva per il 2021 e il 2022, sempre sulla base dei criteri di cui alla citata Misura 10 e facendo riferimento a volumi di traffico stimati pari a 378.940 treni*km (2020) e 430.007 treni*km (2021, 2022);
- quanto ai costi di capitale, sono state assunte: (i) un’immobilizzazione immateriale pari a 943.929 euro (asseritamente riferibile al *“diritto di concessione acquisito per la gestione della rete umbra”*); (ii) immobilizzazioni immateriali per 48.450 euro (che si dichiarano relative a terreni/fabbricati); (iii) capitale circolante, asseritamente per 1.027.860 euro; (iv) fondi di accantonamento, a dedurre, per asseriti 324.967 euro;
- al conseguente capitale investito netto 2020, che ammonta a 1.695.572 euro, è stata applicata una dinamica che non ha previsto variazioni per il 2021 e il 2022, fatta eccezione per l’erosione conseguente all’ammortamento delle immobilizzazioni, nell’ambito del quale è stato adottato un criterio differente fra quelle immateriali (per le quali l’ammortamento è calcolato a partire da una vita utile pari alla durata della concessione ventennale) e quelle materiali (il cui ammortamento segue il criterio generale di cui alla delibera n. 96/2015, che prevede, nel rispetto delle norme vigenti e dei principi contabili IAS adottati da RFI, l’applicazione del meccanismo delle quote variabili in base ai volumi di produzione della rete nazionale);

- la remunerazione del capitale ha seguito il criterio adottato da RFI per l'infrastruttura ferroviaria nazionale in base ai contenuti della Misura 20 approvata con delibera n. 96/2015, con l'applicazione del WACC già utilizzato per la rete nazionale, pari a 4,52%.

Va evidenziato che il costo totale scaturente dall'applicazione puntuale della citata metodologia è risultato sostanzialmente coincidente con il corrispettivo regionale pattuito nel CdP, pari a 5.000.000 euro per il 2020 e a 5.520.000 sia per il 2021 che per il 2022.

Ne consegue che, così come già rappresentato da RFI nella nota prot. 16538/2019 con riferimento al 2020, anche per il 2021 e il 2022 si determina l'impossibilità di stabilire una base economica da porre a riferimento per la determinazione di un canone di accesso all'infrastruttura.

Pertanto, analogamente a quanto proposto nella citata nota prot. 16538/2019, RFI prospetta anche per il 2021 e il 2022 l'applicazione del medesimo canone già previsto per l'infrastruttura ferroviaria nazionale per servizi ferroviari aventi le caratteristiche di quelli svolti sulla rete umbra, determinato applicando alle tariffe 2021 il tasso di inflazione programmata pari a 0,50%, come previsto dalla Misura 4 approvata con delibera n. 96/2015.

RFI afferma al riguardo che “[t]ale soluzione consentirebbe altresì di evitare situazioni di discontinuità tariffaria tra linee ferroviarie/servizi ferroviari dalle caratteristiche analoghe, tendendo ad applicare invece un sistema di pedaggio coerente ed omogeneo anche con riferimento alla tipologia di traffico circolante sulle stesse”.

2. Costruzione tariffaria per il PMdA – componente A

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

- A. Per quanto riguarda la sub-componente A1, la totalità del traffico considerato ricade nella prima classe di massa complessiva del convoglio (0-500 t). Tuttavia, è stata pubblicata anche la tariffa relativa alla seconda classe (500-1000 t).
- B. Quanto alla sub-componente A2, è stata considerata la sola classe di materiale rotabile con velocità compresa nell'intervallo 0-100 km/h;
- C. La sub-componente A3 è stata posta pari a 0, non essendo l'infrastruttura ferroviaria di cui trattasi dotata di linea di alimentazione per la trazione elettrica.

Detti criteri di *pricing* appaiono ragionevoli e proporzionati, anche nell'ipotesi che si concretizzi una eventuale nuova domanda di capacità, per l'effettuazione di ulteriori servizi di trasporto ferroviario.

3. Costruzione tariffaria per il PMdA – componente B

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

- A. La sub-componente B1 prevede la diretta applicazione a due sole diverse tipologie di servizi di trasporto, cui afferisce la totalità dei volumi di traffico stimati: “OSP Regionali – No nodo” e “OSP Regionali – No nodo – Holy”. Sono tuttavia state definite e pubblicate anche le tariffe unitarie di accesso per le altre categorie di servizi OSP – Regionali contemplate sulla rete nazionale, per il segmento di mercato *Open access – Basic*, nonché per i servizi *Tecnici*;
- B. Analogamente a quanto determinato per la rete nazionale, non sono state valorizzate le sub-componenti B2 e B3.

Anche in questo caso i criteri di *pricing* appaiono ragionevoli e proporzionati, nonché adeguati all'ipotesi che si concretizzi una eventuale nuova domanda di capacità, per l'effettuazione di ulteriori servizi.

4. Costruzione tariffaria per i servizi diversi dal PMdA

In merito alla metodologia per la costruzione tariffaria afferente ai servizi diversi dal PMdA, si rileva che sono state pubblicate tariffe di accesso/fornitura analoghe a quelle definite per alcuni servizi complementari ed ausiliari disponibili nell'infrastruttura ferroviaria nazionale, pur ammettendo che, alla luce delle tipologie di traffico la cui presenza è stimata sulla rete, in ambito temporale sia attuale che prospettico, non appare al momento configurabile una domanda per tali servizi.

Sono state quindi previste tariffe di accesso/fornitura esclusivamente per i seguenti servizi:

- assistenza alla circolazione di treni speciali;

- fornitura informazioni complementari;
- accesso alla rete GSM-R di RFI.

Anche con riferimento a dette tariffe, i criteri di *pricing* appaiono ragionevoli e proporzionati, nonché adeguati all'ipotesi che si concretizzi una eventuale nuova domanda di capacità.

5. Livello complessivo dei canoni

L'applicazione del sistema tariffario, come sopra definito, comporta ricavi da pedaggio pari a 807.219 euro per il 2020 e a 811.255 euro per il 2021, che derivano totalmente dall'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale afferenti al vigente contratto di servizio, perfezionato dalla Regione Umbria.

Per tale ragione, RFI afferma che i ricavi da traffico "saranno portati in deduzione del livello di contribuzione del Contratto di Programma con la Regione Umbria secondo le previsioni dell'articolo 8 del medesimo contratto".¹

La soluzione prospettata appare compatibile con la progressiva evoluzione della *governance* delle infrastrutture ferroviarie regionali prefigurata dal quadro normativo e regolatorio vigente, mediante la quale si intende perseguire la separazione fra le attività di gestione dell'infrastruttura e quelle di esercizio dei servizi ferroviari, con conseguente evoluzione dei rapporti contrattuali tra gestore dell'infrastruttura ed Ente concedente.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra evidenziato, si ritiene che la proposta formulata dal gestore con nota prot. 18147/2020, sostanzialmente analoga a quella prospettata nel 2019, continui a costituire una soluzione di *second best* rispetto a quella che si sarebbe potuta definire in un regime di continuità della gestione dell'infrastruttura, non risultando pienamente correlata ai relativi costi di gestione, che per stessa ammissione del gestore non si presentano ancora sufficientemente consolidati per poter costituire una solida base ai fini della costruzione tariffaria.

Tuttavia, ritenendo che il subentro del nuovo gestore da poco più di un anno, unito ai recenti lavori di rinnovo della rete che ne hanno determinato l'interruzione dell'esercizio, sia stato causa di difficoltà nel consolidamento del quadro complessivo dei costi di gestione, si è valutato che i livelli tariffari scaturenti dalla proposta trasmessa da RFI con nota prot. 18147/2020 possano essere ritenuti adeguati alle previsioni della delibera n. 121/2018, anche per la circostanza che, in detta proposta, risultano essere correttamente applicati i criteri di cui alla delibera n. 96/2015, come proporzionalmente adeguati alle specificità dell'infrastruttura

In ogni caso, al fine di assicurare – una volta giunta a termine la citata attuale fase di *start-up* gestionale dell'infrastruttura ferroviaria di cui trattasi – una maggiore correlazione fra i ricavi da traffico e gli effettivi costi di gestione dell'infrastruttura, tenuto conto del corrispettivo regionale stabilito nel CdP con l'Ente concedente, appare in ogni caso necessario fin d'ora:

1. definire con maggiore chiarezza la natura di alcune delle partite economiche e patrimoniali rappresentate da RFI nei prospetti di contabilità regolatoria e nel documento metodologico sopra descritti, che si ritengono non sufficientemente approfondite nella documentazione trasmessa dal gestore, ed in particolare:
 - dettaglio analitico relativo alla quantificazione, per l'anno 2019, di entrate non rimborsabili di fonte pubblica o privata per un importo pari a 1.669.789 euro;
 - dettaglio analitico relativo alla determinazione, per l'anno 2020, di costi operativi per un ammontare complessivo pari a 5.000.000 euro;
 - dettaglio analitico delle spese effettivamente sostenute dal gestore a fronte dell'immobilizzazione immateriale pari a 943.929 euro per il 2020, asseritamente riferibile al "diritto di concessione acquisito per la gestione della rete umbra";

¹ Il CdP stipulato in data 6 dicembre 2018 fra la Regione Umbria e la società Umbria TPL e Mobilità S.p.A. (cui RFI è subentrata a partire dal 1° luglio 2019) in attuazione dell'Atto di Concessione ventennale afferente alla Infrastruttura ferroviaria regionale umbra (siglato in pari data), presenta una durata di 10 anni rinnovabile per ulteriori 10 anni e individua gli obiettivi e le modalità di finanziamento in relazione a: (i) gestione dell'infrastruttura; (ii) manutenzione straordinaria; (iii) realizzazione di interventi di ammodernamento, potenziamento e sviluppo; (iv) altri obblighi di servizio o oneri, discendenti da evoluzioni normative o regolatorie; (v) parametri di monitoraggio, impegni delle parti, livelli di servizio e correlate penali.

In particolare, l'articolo 8 del CdP stabilisce che "la quota di corrispettivo rispettivamente destinata a ciascuna delle attività ivi indicate potrà essere soggetta a modifiche/integrazioni in relazione alla revisione ed applicazione dei principi di determinazione del canone determinati dall'ART e/o all'eventuale adozione di altre misure regolatorie".

- dettaglio analitico dei criteri di allocazione del capitale circolante netto e dei fondi di accantonamento, che determinano complessivamente un incremento del capitale investito netto pari a 702.892 euro per il 2020.

Appare al riguardo necessario prescrivere al gestore la trasmissione all’Autorità, entro il prossimo 31 gennaio 2021, di una esaustiva e analitica informativa, completa di dettagliati elementi quantitativi, in riferimento a tali partite economiche e patrimoniali.

2. Prescrivere a RFI, non appena si renderà disponibile la Contabilità Regulatoria relativa all’annualità 2020², verosimilmente rappresentativa di un quadro complessivo dei costi maggiormente consolidato, di predisporre una nuova proposta tariffaria, volta ad assicurare la piena correlazione fra i ricavi da traffico e gli effettivi costi di gestione dell’infrastruttura, tenuto conto del corrispettivo regionale stabilito nel CdP con l’Ente concedente. Detta proposta, da sottoporre alle valutazioni dell’Autorità entro il 30 giugno 2021, è finalizzata alla pubblicazione nel PIR 2023, per la sua applicazione ai servizi in esercizio sulla rete ferroviaria in questione nel periodo di validità dell’orario di servizio 2022-2023.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro il 31 gennaio 2021, una esaustiva e analitica informativa, completa di dettagliati elementi quantitativi, in riferimento alle seguenti partite economiche e patrimoniali afferenti all’infrastruttura ferroviaria regionale umbra, desumibili dalla Contabilità Regulatoria 2019 (trasmessa con nota assunta al prot. ART 7839/2020 del 29 maggio 2020) e dal documento metodologico di costruzione tariffaria (prot. ART 18147/2020):
 - a) quantificazione, per l’anno 2019, di entrate non rimborsabili di fonte pubblica o privata per un importo pari a 1.669.789 euro;
 - b) determinazione, per l’anno 2020, di costi operativi per un ammontare complessivo pari a 5.000.000 euro;
 - c) spese effettivamente sostenute dal gestore a fronte dell’immobilizzazione immateriale pari a 943.929 euro per il 2020, asseritamente riferibile al “*diritto di concessione acquisito per la gestione della rete umbra*”;
 - d) criteri di allocazione del capitale circolante netto e dei fondi di accantonamento, che determinano complessivamente un incremento del capitale investito netto pari a 702.892 euro per il 2020.
- 6.3.2 Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro il 30 giugno 2021, la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall’orario di servizio 2022-2023, elaborata sulla base delle disposizioni di cui alla delibera ART n. 121/2018, e completa della documentazione ivi indicata, identificando a tal fine come anno base (T_{-1}) il 2020 ed anni ponte ($T_0 - T_0'$) il 2021 e il 2022.

² Secondo la disciplina di cui alla delibera n. 121/2018, il gestore è tenuto a trasmettere all’Autorità lo schema di contabilità regulatoria relativo all’annualità 2020 entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio afferente alla medesima annualità.