

Allegato A alla delibera n. 198/2020 del 3 dicembre 2020

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022
presentato da Società Ferrovie Udine-Cividale 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.....	5
2.1 Valutazioni dell’Autorità	5
2.2 Indicazioni	6
2.3 Prescrizioni.....	6
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	7
3.1 Valutazioni dell’Autorità	7
3.2 Indicazioni	7
3.3 Prescrizioni.....	7
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	7
4.1 Valutazioni dell’Autorità	7
4.2 Indicazioni	8
4.3 Prescrizioni.....	8
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	8
5.1 Valutazioni dell’Autorità	8
5.2 Indicazioni	8
5.3 Prescrizioni.....	8
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	8
6.1 Valutazioni dell’Autorità	8
6.2 Indicazioni	10
6.3 Prescrizioni.....	10

Premessa

Con nota prot. n. 780 del 30 settembre 2020, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 14166/2020, la Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. (di seguito: FUC) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022), rappresentando che dai soggetti interessati non sono pervenute osservazioni entro il termine della fase di consultazione.

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

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

1. le pertinenti valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi del PIR 2022;
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.

Si ritiene inoltre necessario evidenziare che, come descritto nel capitolo 1 del presente Allegato A, risulta attualmente in atto un processo relativo al subentro di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nella gestione della linea ferroviaria Udine-Cividale (rientrante nell’ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015) nel rispetto delle previsioni dell’articolo 7, comma 4, del d.lgs. 50/2017, come da delibera della Giunta della Regione Friuli - Venezia Giulia n. 1140 del 24 luglio 2020; in considerazione di tale processo, si ritiene opportuno non fornire indicazioni e/o prescrizioni sulle attività di competenza dell’organismo di allocazione della capacità non ancora individuato da FUC e al quale, ai sensi dell’articolo 11, comma 11 del d.lgs. 112/2015, devono essere affidate le funzioni essenziali ove il GI espleti anche servizio di trasporto sulla propria rete.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
ANSFISA:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (già ANSF);
AQ:	Accordo Quadro;
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> ;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
STI PMR:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità per Persone a Mobilità Ridotta.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Nel testo dell’introduzione (paragrafo 1.1) del PIR non è fatta alcuna menzione del processo relativo al subentro di RFI nella gestione della linea ferroviaria Udine-Cividale (rientrante nell’ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015) nel rispetto delle previsioni dell’articolo 7, comma 4, del d.lgs. 50/2017, come da delibera della Giunta della Regione Friuli - Venezia Giulia n. 1140 del 24 luglio 2020.

È inoltre da rilevarsi come il periodo «individuando le linee ferroviarie regionali come al D.L. 50/2017, ed al D.M. del 16 aprile 2018, recante *“Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”*» faccia riferimento ad atti normativi non pertinenti e sia quindi da stralciare.

Si ritiene inoltre opportuno che il GI inserisca tra le delibere dell’Autorità nel paragrafo 1.3 *“Quadro giuridico”* il riferimento alla delibera n. 156/2020 recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della *“Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”*».

Per quanto riguarda la fase di esercizio dell’orario di servizio 2021-2022, è inoltre necessario che il GI corregga la data di inizio e termine validità del PIR 2022, riportata al paragrafo 1.6. *“Validità, modalità di aggiornamento e pubblicazione”*, erroneamente poste al 9 dicembre 2021, anziché all’ 11 dicembre 2021, ed al 10 dicembre 2022, anziché al 9 dicembre 2022.

Per quanto riguarda il processo di consultazione, si evidenzia che l’articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015 prevede che: *“Il gestore dell’infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete (...)”*; al paragrafo 1.6 citato, il GI pare invece limitare la consultazione alle IF e ai richiedenti che hanno espresso interesse a sottoscrivere Accordi Quadro (di seguito: AQ). Tale formulazione non è congruente con il comma 1 dell’articolo 14 citato e quindi si ritiene necessario che il GI provveda a modificarla di conseguenza.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI, nel paragrafo 1.1 del PIR, di fare opportuna menzione, indicando lo stato di avanzamento, del processo di subentro di RFI nella gestione della linea ferroviaria Udine-Cividale come da delibera della Giunta della Regione Friuli - Venezia Giulia n. 1140 del 24 luglio 2020.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI, di inserire, tra le delibere dell’Autorità nel paragrafo 1.3 *“Quadro giuridico”* del PIR, il riferimento alla delibera n. 156/2020 recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della *“Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”*».

1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di eliminare, dal paragrafo 1.2, il periodo *«individuando le linee ferroviarie regionali come al D.L. 50/2017, ed al D.M. del 16 aprile 2018, recante “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”*».
- 1.3.2 Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.6 del PIR, di correggere la data di inizio e termine di validità del PIR 2022 da porre in coincidenza con l’avvio dell’orario di servizio 2021/2022 (11 dicembre 2021) e con il termine del medesimo orario (9 dicembre 2022).
- 1.3.3 Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.6 del PIR, di modificare il seguente periodo *“Il PIR viene aggiornato a cura di GI FUC previa consultazione delle le imprese ferroviarie titolari di licenza e dei Richiedenti che hanno manifestato interesse a sottoscrivere Accordo Quadro.”* rendendolo congruente con le previsioni dell’articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento allo schema di AQ pubblicato come Appendice 1 e richiamato al paragrafo 2.2.1 "Accordo Quadro" del PIR, si ritiene necessario integrare gli indicatori descritti all'articolo 9 con gli ulteriori indicatori previsti dalla Misura 15 della delibera dell'Autorità n. 16/2018, da specificare con il coinvolgimento dell'ente affidante nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale oggetto di obblighi di servizio pubblico.

Al paragrafo 2.3.2 "Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC", il GI ha introdotto, a seguito della prescrizione 2.3.10 dell'Allegato A della delibera n. 141/2019, la descrizione dell'indicatore %OS₍₀₋₅₎ ed il valore obiettivo (96 %) come definito dal Contratto di Servizio vigente. Al riguardo si osserva che l'indicatore %OS₍₀₋₅₎, per come definito dall'Allegato A alla Misura 7 della delibera n. 16/2018, tiene conto dei ritardi nelle stazioni intermedie rilevanti, mentre l'indicatore previsto dal CdS vigente, da quanto risulta a questa Autorità, si riferisce ai soli ritardi nella stazione di destinazione dei treni. Appare pertanto non corretto assimilare i due indicatori.

Rilevato, d'altra parte, che pare non attualmente disponibile la valorizzazione dell'indicatore %OS₍₀₋₅₎, non previsto all'interno del CdS attualmente vigente cui FUC fa riferimento, e tenendo conto che il servizio deve garantire le *performance* minime stabilite nel suddetto CdS, si ritiene opportuno riformulare la prescrizione precisando che il GI è tenuto a pubblicare sul proprio sito web aziendale, entro il 31 marzo di ogni anno, i valori target ed a consuntivo dell'indice utilizzato per misurare la puntualità attualmente previsto nell'ambito del CdS. Inoltre, si prescrive al GI di descrivere, e valorizzare, un indicatore della propria *performance* in termini di puntualità, quale ad esempio il rapporto tra, al numeratore, la somma dei treni giunti a destino con ritardo entro i 5 minuti e dei treni giunti con ritardo superiore ma per cause non riconducibili al GI, e, al denominatore, il numero di treni effettivamente circolati.

Si ritiene inoltre necessario, al fine di garantire adeguata trasparenza nei confronti delle imprese ferroviarie, che il GI introduca una nuova appendice al PIR contenente i codici di ritardo e le regole utilizzate per assegnare le responsabilità dei ritardi dei treni nonché le modalità di conduzione del relativo eventuale contraddittorio con le IF in caso di contestazione - anche con riferimento al cruscotto FUC (*"sistema informatico a supporto della comunicazione a IF, del relativo contraddittorio GI-IF e quindi dell'amministrazione del Performance Regime"*) di cui all'Appendice 9 "Performance Regime - metodo di calcolo delle penali" del PIR. Dovrà essere conseguentemente corretta la frase, presente nel paragrafo 2.3.2. "Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC", di seguito riportata: *"I codici di ritardo sono riportati in tabella della procedura operativa direzionale 269 di RFI."* Dovrà essere inoltre eliminato, nella definizione del parametro T_{rit,i}, l'inciso *"come individuate al punto 21"*, che fa evidentemente riferimento al punto 21 della Misura 7 della delibera n 16/2018.

Per quanto riguarda le previsioni di cui al paragrafo 2.4.2. "Informazioni date da GI FUC alle IF prima e durante la circolazione", si ritiene necessario che il GI, compatibilmente con la propria organizzazione e in considerazione delle ridotte dimensioni della rete ferroviaria gestita, adegui le tempistiche e i contenuti di informazione sulle restrizioni di capacità programmate, a quanto indicato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, *"che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico"*.

Con riferimento al paragrafo 2.2.2.4 "Garanzia" del PIR, si rileva che l'importo richiesto dal GI (pari al 40% del valore economico complessivo stimato del contratto di utilizzo dell'infrastruttura) risulta superiore ai limiti previsti dal regolamento (UE) 2015/10¹ ove si prescrive, in particolare, che: *"Il livello delle garanzie finanziarie relative a un richiedente non supera l'importo stimato delle spese sostenute durante due mesi di operazioni ferroviarie richieste"* (articolo 4, paragrafo 1).

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"*

¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione, del 6 gennaio 2015, *relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014.*

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;". La circolabilità del materiale rotabile è rilasciata dal GI, secondo quanto previsto dal paragrafo 2.8 "Processo di accettazione del materiale rotabile" e dalla corrispondente Appendice 5, ove non si fa alcun riferimento a quanto previsto dal citato articolo 23 del d.lgs. 57/2019. Si ritiene necessario che il GI aggiorni opportunamente le previsioni contenute nelle citate parti del PIR dando almeno evidenza del fatto che la procedura adottata non tiene in considerazione il vigente dettato normativo esplicitandone le motivazioni; 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

Non è prevista alcuna indicazione.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1** Si prescrive al GI di integrare l'art. 9 dello schema di AQ (Appendice 1 del PIR) con gli ulteriori 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 ART n. 16/2018, che il GI si impegna a monitorare, nonché con la velocità commerciale ce il GI si impegna a garantire per i servizi OSP.
- 2.3.2** Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.3.2 "*Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC*":
- di descrivere l'indicatore di puntualità previsto dal CdS vigente; entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021), dovrà essere pubblicato sul sito internet aziendale del GI, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR ed eventualmente in apposito allegato, il livello obiettivo previsto per l'orario che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all'ultimo orario di servizio concluso;
 - di introdurre apposita sezione riportante la descrizione di un indicatore significativo della propria *performance* di puntualità, da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato; entro il 31 marzo di ogni anno (in prima applicazione, entro il 30 giugno 2021) dovrà essere pubblicato sul sito internet aziendale del GI, nella stessa sezione in cui è pubblicato il PIR, 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.
- 2.3.3** Si prescrive al GI di introdurre una nuova appendice al PIR contenente i codici di ritardo e le regole utilizzate per assegnare le responsabilità dei ritardi dei treni nonché le modalità di conduzione del relativo eventuale contraddittorio con le IF in caso di contestazione, facendo riferimento al "*cruscotto FUC*" di cui all'Appendice 9 "*Performance Regime - metodo di calcolo delle penali*" del PIR. Il GI provvederà inoltre a correggere conseguentemente quanto riportato nel paragrafo 2.3.2. del PIR.
- 2.3.4** Si prescrive al GI di modificare, nel paragrafo 2.4.2 del PIR, prevedendo nel caso sia necessario un'edizione straordinaria del PIR da pubblicarsi entro il 31 marzo 2021, le tempistiche e i contenuti informativi sulle restrizioni di capacità programmate adeguandole, compatibilmente con la propria organizzazione e in considerazione delle ridotte dimensioni della rete ferroviaria gestita, a quanto indicato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, "*che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico*".
- 2.3.5** Si prescrive al GI di aggiornare il contenuto del paragrafo 2.2.2.4 del PIR, sulle garanzie da prestare ai fini della sottoscrizione di un contratto di accesso all'infrastruttura, in coerenza con quanto previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione, del 6 gennaio 2015, "*relativo ai criteri per i*

richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014".

- 2.3.6** Si prescrive al GI, di modificare il paragrafo 2.8 e l'Appendice 5 del PIR, evidenziando che la procedura sull'accettazione del materiale rotabile in uso è differente rispetto a quella prevista all'articolo 23 del d.lgs. 57/2019 nonché indicandone le motivazioni; all'interno dello stesso paragrafo 2.8 dovrà essere riportato anche l'eventuale listino dei corrispettivi che il GI eventualmente prevede di richiedere alle IF per le proprie attività di verifica.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 3.6. *"Stazioni passeggeri e impianti merci"*, si ritiene necessario, secondo quanto comunicato ad ANSF con nota prot. ART 5882/2020 del 23 aprile 2020, che il GI individui, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori, la Specifica Tecnica d'Interoperabilità relativa alle persone a mobilità ridotta eventualmente applicabile tra quelle rispettivamente stabilite dalla decisione della Commissione Europea 2008/164/CE e dal regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione europea (di seguito rispettivamente: STI PMR 2008 e STI PMR 2014), al fine di individuare successivamente i correlati obblighi del GI e delle IF nei confronti dei viaggiatori PMR. A tal fine il GI dovrà: (i) individuare, per ogni stazione e fermata aperta al servizio viaggiatori, l'eventuale appartenenza all'ambito di applicazione di una delle due suddette STI PMR, aggiornando opportunamente l'*"Allegato 3 – Caratteristiche LdS"*; (ii) definire un cronoprogramma per l'adozione di verbali di coordinamento tra GI e IF per l'assistenza alle PMR come previsto nelle citate STI PMR, ove applicabili.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

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

- l'*"Allegato 3 – Caratteristiche LdS"*, aggiornato inserendo, per ogni impianto aperto al servizio viaggiatori gestito da FUC, un'apposita colonna dove sia riportata l'eventuale appartenenza all'ambito di applicazione della STI PMR 2008 o, in alternativa, della STI PMR 2014 o, se del caso, la non appartenenza all'ambito di applicazione delle citate STI PMR;
- per le località rientranti nell'ambito di applicazione delle citate STI PMR, un cronoprogramma relativo alla definizione degli accordi tra GI e IF, prevedendone la conclusione entro l'avvio dell'orario di servizio 2021-2022.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Si ritiene necessario che il GI, nel paragrafo 4.2.2. *"Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore"*, corregga la data di avvio dell'orario di servizio 2021-2022, riportata nel corrispondente grafico, ponendola all'11 dicembre 2021.

Si ritiene necessario, inoltre 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.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1** Si prescrive al GI di correggere la data di avvio dell'orario di servizio 2021-2022 ponendola all'11 dicembre 2021.
- 4.3.2** Si prescrive al GI di inserire un nuovo sottoparagrafo, nel paragrafo 4.2 del PIR, nel quale 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

5.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rileva che al paragrafo 5.1.5. *“Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito”* viene fatto riferimento all'allegato 3 relativo alle località di servizio al fine di reperire le informazioni su *“La fruibilità degli impianti e le adeguate richieste economiche da parte del GI per le stazioni e le caratteristiche da esse fornite”*; non risultando, da verifiche effettuate sul sito aziendale di FUC, disponibili, nell'allegato citato, le indicate *“adeguate richieste economiche”*, si ritiene necessario che il GI apporti le necessarie correzioni al citato paragrafo anche in considerazione dell'evidenza che le citate tariffe sono da riportarsi nel pertinente capitolo 6 del PIR.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1** Si prescrive che il GI elimini dal paragrafo 5.1.5 del PIR quanto di seguito riportato: *“le adeguate richieste economiche da parte del GI”*.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

In ottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 6.4 dell'Allegato A alla delibera n. 141/2019, con nota del 22 giugno 2020 (prot. ART 9009/2020), FUC ha trasmesso, tra l'altro, lo schema di contabilità regolatoria anno 2018 e la proposta tariffaria riferita all'orario di esercizio 2020-2021 (capitolo 6 del PIR 2021).

Successivamente, facendo seguito alla nota prot. ART 11064/2020 del 28 luglio 2020, con cui gli Uffici dell'Autorità formulavano alcuni rilievi in merito alla citata proposta, con nota del 30 settembre 2020 (prot. ART 14166/2020) FUC ha trasmesso la bozza finale del PIR 2022, che contiene per orario di esercizio 2021-2022 gli stessi livelli tariffari di canoni e corrispettivi presentati con la citata nota prot. 9009/2020.

Le osservazioni contenute nella nota degli Uffici prot. 11064/2020, con riguardo ai contenuti di merito della proposta tariffaria trasmessa da FUC con la citata nota prot. 9009/2020, afferivano ai seguenti profili:

1. dalla relazione trasmessa non risultava possibile rilevare la relativa correlazione ai costi, per l'insufficienza delle informazioni contenute sia nel prospetto di contabilità regolatoria, sia nel documento metodologico a supporto della determinazione dei livelli tariffari unitari;
2. il livello dei canoni relativi al Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito: PMdA) si presentava particolarmente elevato, nel confronto con quello praticato da RFI per servizi analoghi svolti sulla rete nazionale, pur tenendo conto della limitata estensione dell'infrastruttura e della conseguente assenza di economie di scala.

Nella nota, indirizzata anche alla Regione Friuli - Venezia Giulia, si segnalava inoltre la necessità che, ai fini del proseguimento dei propri compiti istituzionali relativi alla regolazione dell'accesso alle reti regionali interconnesse, l'Autorità potesse fare riferimento ad un quadro dei ruoli svolti dai vari soggetti coinvolti nella gestione dell'infrastruttura e nelle attività connesse sufficientemente chiaro e definito, 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.

Nella medesima nota, con cui è stata comunicata al GI la disponibilità degli Uffici dell'Autorità a valutare una eventuale riformulazione della proposta tariffaria, da far pervenire entro oltre il 30 settembre (che, come sopra evidenziato, non è stata colta dal GI), fornendo al contempo alcune raccomandazioni sulla sua predisposizione da parte del soggetto terzo eventualmente individuato per l'affidamento dei compiti di svolgimento delle funzioni essenziali, si è dato comunque atto:

- del processo evolutivo della *governance* generale precedentemente richiamato (che peraltro coinvolge soggetti esogeni al GI, quali la Regione Friuli-Venezia Giulia e RFI);
- delle problematiche, citate dal GI nella propria relazione, afferenti alle autorizzazioni di sicurezza;
- della limitata estensione dell'infrastruttura in esame (pari a soli 15 km);
- della circostanza che l'applicazione di un canone unitario elevato risulta effettivamente esigibile soltanto nei confronti dell'operatore pubblico i cui treni circolano sulla rete, rappresentato, al momento, dalla stessa società di gestione nella sua veste di impresa ferroviaria titolare del CdS per il TPL regionale.

In particolare, appare evidente come l'evoluzione della *governance*, che prevede il subentro di RFI nella gestione dell'infrastruttura in tempi relativamente brevi, determini l'avvio di un periodo transitorio di assestamento dell'organizzazione aziendale, a cui consegue un periodo di relativa instabilità del quadro economico e patrimoniale, tale da non consentire una rappresentazione sufficientemente consolidata per poter costituire una solida base ai fini della costruzione tariffaria. Peraltro, l'Autorità ha avuto modo di verificare tale circostanza nella valutazione delle proposte tariffarie relative ad altre reti ferroviarie regionali interconnesse, che stanno attraversando la medesima fase evolutiva della *governance*.

In tal senso, va considerato che l'Autorità, nel rispetto di canoni di ragionevolezza, proporzionalità e compatibilità con le caratteristiche specifiche delle singole reti regionali interessate, sta assicurando un percorso di progressivo allineamento dei contenuti minimi dei PIR che i gestori delle infrastrutture regionali interconnesse devono predisporre in conformità a quanto previsto dalle disposizioni normative vigenti, anche alla luce delle specificazioni che l'Autorità stessa ha individuato, tra l'altro, in esito all'esame dei PIR del GI ferroviaria nazionale.

Ciò premesso, per quanto attiene alla fase transitoria attualmente in corso, che verosimilmente si concluderà con l'effettivo subentro del nuovo gestore ed il consolidamento dei conti aziendali, e fermi restando i seguiti di eventuali ulteriori attività di vigilanza che l'Autorità si riserva di avviare, si ritiene che il soggetto chiamato a farsi carico dell'elaborazione della proposta tariffaria per l'orario di esercizio 2021-2022 (sia esso il GI o l'AB da questi eventualmente designato) debba essere sollecitato a fornire adeguati chiarimenti ed eventualmente a produrre adeguati emendamenti a detta proposta - rispetto a quella di cui al prot. 14166/2020 - al fine di pervenire, in un aggiornamento del PIR da prevedersi nel corso del 2021, alla pubblicazione di livelli tariffari per l'orario di esercizio 2021-2022 maggiormente correlati ai costi, maggiormente allineati a quelli praticati su infrastrutture paragonabili alla rete ferroviaria in oggetto, nonché basati sulla contabilità regolatoria relativa all'esercizio 2019.

Alla luce di quanto evidenziato, con riferimento al sistema tariffario da ultimo proposto da parte di FUC, si ritiene necessario individuare le prescrizioni di cui al paragrafo 6.3.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

- 6.3.1** Si prescrive al GI, o all'AB eventualmente da questi designato, la verifica e l'eventuale rimodulazione delle tariffe afferenti al PMdA e a ciascuno dei servizi oggetto di distinta tariffazione, contenute nel PIR 2022 trasmesso con nota del 30 settembre 2020 (prot. ART 14166/2020), al fine di assicurare la piena coerenza con i relativi costi sottostanti, come scaturenti dal prospetto di contabilità regolatoria relativo all'esercizio 2019, compilato dal GI sulla base del *format* allegato alla delibera n. 141/2019, da cui sia desumibile l'effettiva allocazione dei costi correlati al PMdA e a ciascuno dei servizi oggetto di distinta tariffazione, nonché la complessiva riconciliazione con le risultanze di bilancio.
- 6.3.2** Si prescrive al GI, o all'AB eventualmente da questi designato, di trasmettere all'Autorità, entro il 1° febbraio 2021, la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2021-2022 per l'infrastruttura ferroviaria interconnessa gestita da FUC, emendata in riferimento alle prescrizioni di cui al punto 6.3.1.
- 6.3.3** In esito alle verifiche che saranno effettuate dall'Autorità, il GI procederà quindi, entro il 31 marzo 2021, alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2022, contenente gli elementi economici scaturenti dalla riformulazione della proposta tariffaria di cui al punto 6.3.2.
- 6.3.4** Si prescrive al GI di esporre, nel PIR 2022 pubblicato entro il 12 dicembre 2020, i contenuti della proposta tariffaria pervenuta all'Autorità con nota del 30 settembre 2020 (prot. ART 14166/2020), con l'aggiunta di una clausola che ne preannuncia il relativo adeguamento, da attuarsi nel corso del 2021 in relazione ad eventuali ulteriori valutazioni dell'Autorità, tramite pubblicazione di un aggiornamento straordinario dello stesso PIR 2022.