

ALLEGATO A**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE****CONCERNENTE LA ATTUAZIONE DELLA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004, RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS**

Il Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito "Reg. UE n. 181/2011"), definisce i diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus. Il campo di applicazione del Reg. UE n. 181/2011, è definito nell'articolo 2, paragrafi 1 (con riferimento a servizi regolari la cui distanza prevista è pari o superiore a 250 km) e 2 (con riferimento a servizi regolari la cui distanza prevista è inferiore a 250 km).

Con decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (di seguito "d. lgs. n. 169/2014") è stata definita la disciplinata sanzionatoria applicabile alle violazioni delle disposizioni di cui al Reg. UE n. 181/2011 ed è stato individuato come organismo responsabile l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "Autorità"), alla quale è stato attribuito anche il potere di acquisire dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni o da qualsiasi altro soggetto interessato informazioni e documentazione, nonché il potere di effettuare verifiche e ispezioni presso i vettori e gli enti di gestione delle stazioni.

In particolare, l'articolo 4, comma 1 del d. lgs. n. 169/2014 (rubricato 'Procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni'), nel dare attuazione all'articolo 31 del Reg. UE n. 181/2011 (rubricato "Sanzioni") citato prevede, che entro sessanta giorni dalla sua pubblicazione, l'Autorità adotti:

- ai sensi dell'articolo 3, comma 5 la disciplina contenente le modalità tecniche per la presentazione del reclamo da parte del passeggero;
- ai sensi dell'articolo 4, comma 1, un regolamento che disciplini i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni di cui al Reg. CE n. 181/2011 e al d. lgs. 169/2014.

Il predetto d. lgs. 169/2014 attribuisce, inoltre, come già segnalato all'Autorità compiti di vigilanza e monitoraggio e il potere di effettuare verifiche e ispezioni.

Nel dare esecuzione a tali disposizioni, l'Autorità ritiene utile acquisire le osservazioni dei soggetti interessati. Conseguentemente, con delibera del 4 dicembre 2014, n.79, ha disposto l'avvio di una consultazione sui quesiti contenuti nel presente Documento ed aventi ad oggetto sia la disciplina dei procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni che le modalità tecniche di presentazione del reclamo.

Una volta conclusa la consultazione, l'Autorità darà attuazione al d.lgs. 169/2014 per mezzo di un Regolamento. Quest'ultimo conterrà gli opportuni rinvii alle disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 nonché al "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori" adottato con delibera dell'Autorità n. 15/2014.

Quesione 4: Con riferimento al disposto di cui all'art. 3, comma 6 del d. lgs. n. 169/2014, si chiedono osservazioni motivate in merito al coordinamento tra le azioni attese dal vettore che, in ogni caso, è destinatario del reclamo in prima istanza e l'avvio, in seconda istanza, dell'accertamento della infrazione da parte dell'Autorità.

5. Le fasi del procedimento: archiviazione o avvio del procedimento

L'Autorità provvede all'archiviazione delle istanze nelle ipotesi di irricevibilità, inammissibilità, improcedibilità e di manifesta infondatezza dei reclami presentati. In tutti gli altri casi avvia il procedimento sanzionatorio mediante la predisposizione del relativo atto di contestazione.

L'avvio del procedimento può riguardare un singolo caso o più casi suscettibili di essere verificati congiuntamente allo scopo di farne una trattazione unitaria.

Quesione 5: Si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibilità che l'Autorità tratti congiuntamente più casi ai fini di una trattazione unitaria

6. L'atto di contestazione

L'atto di avvio del procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni è notificato all'impresa destinataria secondo le procedure previste dalla legge 24 novembre 1981 n. 689. L'atto deve contenere: una sommaria esposizione dei fatti; l'indicazione della/e violazione/i accertate; il nominativo del Responsabile del procedimento, nonché l'indicazione dell'Ufficio competente ove è possibile presentare memorie difensive ed esperire l'accesso agli atti; l'indicazione del termine entro cui gli interessati possono esercitare la facoltà del pagamento in misura ridotta; l'indicazione del termine di conclusione del procedimento sanzionatorio, decorrenti dalla notifica del medesimo atto. Qualora la violazione accertata sia ancora in corso, l'atto di contestazione reca anche l'intimazione a porre fine all'infrazione entro il termine massimo di un mese. In tal caso i termini per l'adozione del provvedimento finale sono prorogati di quaranta giorni.

Quesione 6: Si chiedono osservazioni motivate in merito ad eventuali ulteriori contenuti dell'atto di avvio del procedimento che potrebbero essere inseriti, al fine di salvaguardare le garanzie procedurali e il contradditorio.

7. Garanzie procedurali e adozione del provvedimento finale

L'impresa destinataria dell'atto di avvio del procedimento ha l'onere di inviare le proprie deduzioni scritte e i documenti entro 30 giorni dalla data di notifica dell'avvio del procedimento, prorogabili di 15 giorni qualora la richiesta sia adeguatamente motivata. L'impresa destinataria può presentare, con apposita istanza, richiesta di accesso agli atti del procedimento sanzionatorio. L'impresa può anche richiedere, con apposita istanza, l'audizione personale presso l'Ufficio competente. Dell'audizione viene redatto apposito verbale. A conclusione dell'istruttoria, il Responsabile dell'Ufficio trasmette al Consiglio una proposta di provvedimento sanzionatorio e una relazione di accompagnamento. Il Collegio, esaminata la documentazione ricevuta, adotta il provvedimento sanzionatorio o dispone l'archiviazione del procedimento. Il Collegio, qualora ritenga opportuni ulteriori approfondimenti istruttori, delibera l'adozione di nuovi accertamenti da parte dell'Ufficio competente. Il provvedimento sanzionatorio deve essere adeguatamente motivato e deve contenere l'espressa indicazione del termine per proporre ricorso dinanzi all'autorità giurisdizionale competente. Il Responsabile dell'Ufficio competente trasmette, con cadenza trimestrale, al Collegio una relazione concernente i provvedimenti avviati o archiviati nella fase pre-istruttoria, contenente, altresì, in modo sintetico le ragioni alla base dei provvedimenti anche al fine di consentire al Collegio una valutazione di merito. '

obbligatori tali impegni, chiudendo così il procedimento senza accettare la relativa infrazione.

Questione 11: Si chiedono osservazioni motivate in merito all'applicazione della procedura di assunzione di impegni da parte dell'impresa, nelle procedure concernenti la tutela dei diritti dei passeggeri.

12. Indagini conoscitive

La disciplina contenuta nel d.lgs. 169/2014 prevede che l'Autorità vigili sulla corretta applicazione del Regolamento (UE) n. 181/2011 e che a tal fine possa effettuare monitoraggi e indagini conoscitive sui servizi di cui al predetto Regolamento. A tal fine l'Autorità può acquisire dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni o da qualsiasi altro soggetto interessato informazioni e documentazione idonea a consentire le attività di monitoraggio e le indagini conoscitive.

Questione 12: Si chiedono osservazioni motivate in merito altre misure per monitorare l'attuazione del Regolamento (UE) 181/2011.

Questione 13: Si chiedono osservazioni motivate in ordine a ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto.

Allegato B

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino

DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI
NEL TRASPORTO CON AUTOBUS AI SENSI DEL REG. (UE) n. 181/2011
MODULO DI RECLAMO

Il presente modulo deve essere utilizzato per inoltrare all'Autorità un reclamo ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 di attuazione del Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito "Reg. UE n. 181/2011").

A pena di irricevibilità del reclamo, i campi contrassegnati con asterisco devono essere compilati in tutte le loro parti.

Il presente modulo deve essere corredata dalla copia di un documento di identità, in corso di validità, del passeggero e di chi per esso presenta il reclamo e deve essere presentato a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento, via posta elettronica certificata (pec) o, quando sarà operativo, mediante l'apposito sistema telematico per l'invio e la gestione dei reclami (SiTe).

Ha già presentato reclamo al vettore? (*)

NO SI' (A pena di irricevibilità, allegare al presente modulo la ricevuta della avvenuta presentazione del reclamo al vettore e la documentazione acclusa al reclamo)

Ha ricevuto risposta? (*)

NO SI' Allegare copia della risposta/e

Commenti

Dati di chi presenta il reclamo (*):

Nome:	Cognome:	
Denominazione (se non persona fisica):		
Indirizzo:		
Codice fiscale (per chi ne è titolare):		
Documento d'identità (se persona fisica):		
Cap:	Città:	Paese:
E-mail:		
Telefono	Nr 1:	Nr 2:

Allegato C**MODALITÀ PER LA PARTECIPAZIONE ALLA CONSULTAZIONE CONCERNENTE LA ATTUAZIONE DELLA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011, RELATIVO AI DIRITTI E AGLI OBBLIGHI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS**

L'Autorità intende acquisire, tramite consultazione, le osservazioni dei soggetti interessati sul "Documento di consultazione concernente la attuazione della disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus" e sul Modulo da utilizzare per la presentazione del reclamo.

Le relative comunicazioni, recanti la dicitura "Documento di consultazione concernente la attuazione della disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus", nonché l'indicazione della denominazione del mittente, potranno essere inviate, in formato editabile, entro il termine tassativo di quindici giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'Autorità del Documento di consultazione e del Modulo di reclamo esclusivamente tramite PEC (posta elettronica certificata) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it.

Le osservazioni saranno elaborate maniera puntuale e sintetica e nel rispetto dell'ordine espositivo proposto.

Ove contenenti dati commerciali sensibili, le osservazioni saranno fornite sia in versione "riservata" che in versione "pubblica". La versione "pubblica" delle osservazioni pervenute potrà essere pubblicata sul sito web dell'Autorità, all'indirizzo www.autorita-trasporti.it.

I soggetti che partecipano alla consultazione possono chiedere di illustrare le osservazioni da essi inviate all'Autorità con le modalità di cui sopra nel corso dell'audizione che si terrà il 14 gennaio 2015 alle ore 14.30 presso la sede dell'Autorità nella città di Torino.



DELIBERA n. 86/2014

Definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) - "Call for Inputs"

L'AUTORITÀ, nella sua riunione del 18 dicembre 2014;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei Trasporti (di seguito: Autorità);

VISTO in particolare, l'art. 37, commi 2 e 3, del citato decreto-legge n. 201/2011 e, più specificamente:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali (...)*»;
- la lett. b) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*»;
- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «*a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e*»;

a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura»;

- VISTI** i Regolamenti del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69, (CEE) n. 1107/70 e (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, al quale è conseguito nell'ordinamento interno il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante *“Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”*;
- VISTE** le Direttive del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001: 2001/12/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; 2001/13/CE, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie; 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza; 2012/34/UE, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- VISTO** il decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, recante *“Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”*;
- VISTI** i decreti ministeriali, emanati dal Ministro dei trasporti, 21 marzo 2000, n. 43/T, 11 aprile 2003, n. 12T, 18 agosto 2006, 10 settembre 2013 e le fonti ivi citate;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 13/2013 del 19 dicembre 2013, di entrata in operatività della stessa;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 5/2014 del 16 gennaio 2014, recante il *“Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 16/2014 del 6 marzo 2014, recante *“Avvio del procedimento regolatorio sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie”*, il cui termine di conclusione è stato prorogato con delibera n. 63/2014, dell'11 settembre 2014;
- VISTA** la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata il 5 novembre 2014, con cui, all'art. 1 comma 1, sono state approvate misure di regolazione

dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, in materia di:

- 1) accordi quadro;
- 2) assegnazione della capacità;
- 3) gestione della circolazione perturbata;
- 4) sgombero delle infrastrutture;
- 5) effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce;
- 6) pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- 7) *performance regime*;
- 8) condizioni di accesso ai servizi;
- 9) persone a mobilità ridotta;
- 10) assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela;
- 11) servizi di manovra;

VISTA la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 pubblicata il 5 novembre 2014, con cui, all'art. 2 comma 1, si è previsto, fra l'altro, di avviare uno specifico e nuovo procedimento, da concludersi entro il 30 settembre 2015, finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, *inter alia*, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione;

CONSIDERATO che al gestore dell'infrastruttura ed agli operatori degli impianti di servizio devono essere corrisposti, rispettivamente, i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio, e che la definizione del regime di determinazione di detti canoni dovrà essere effettuata in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti per i servizi offerti;

CONSIDERATO che il procedimento di cui all'art. 2, comma 1 della Delibera n. 70/2014 prevede, secondo quanto specificato nell'Allegato alla suddetta Delibera n. 70/2014, il riferimento alle principali tematiche (quali i criteri e le metodologie di *pricing*, quelli di *costing*, quelli di contabilità regolatoria e di separazione contabile, l'*asset register*, la durata temporale del modello regolatorio, i criteri di efficientamento, etc.) afferenti:

- al canone di accesso all'infrastruttura ed all'insieme dei servizi costituenti il c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" - PMdA;

- alle tariffe per la fruizione degli ulteriori servizi, diversi da quelli PMdA, che il Gestore dell'Infrastruttura deve/può offrire ai sensi della normativa vigente;
- e che la revisione del modello di pedaggio per l'accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviaria dovrà basarsi su approfondimenti riguardanti numerosi ed interrelati aspetti, relativamente sia ai criteri di costo sia ai criteri di articolazione del pedaggio;

CONSIDERATO che stante la complessità e la numerosità delle tematiche, l'Autorità sottoporrà a Consultazione Pubblica lo Schema di provvedimento, all'esito dei seguenti atti:

- avvio - preliminare alla redazione dello Schema di Provvedimento ed alla relativa consultazione pubblica - di una *"Call for Inputs"*, da effettuarsi attraverso il sito web dell'Autorità medesima al fine di acquisire preliminarmente utili informazioni, osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati;
- analisi delle risposte fornite dai diversi *stakeholders* alla *"Call for Inputs"*;
- possibili ulteriori consultazioni con i soggetti richiedenti;
- raccolta di alcuni dati economici/quantitativi necessari al popolamento del Data Model in corso di predisposizione, al fine di effettuare simulazioni degli impatti derivanti da possibili alternative di regolamentazione sugli operatori del settore (Gestore dell'Infrastruttura, gestori di impianti di servizio, Imprese Ferroviarie, *wagon keepers*, etc.);

CONSIDERATO che sono attesi e che incideranno sui contenuti dello schema di provvedimento:

- il recepimento della Direttiva 2012/34/UE da parte dello Stato italiano;
- la pubblicazione, da parte della Commissione Europea, degli *Implementing Acts* riguardanti i principi di imposizione dei canoni di cui all'art. 31 della suddetta Direttiva, tra i quali si annoverano quelli relativi ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ed all'accesso ai servizi;

VISTO l'articolo 5 del citato *"Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse"*;

CONSIDERATO che l'utilizzo, da parte delle Autorità indipendenti, della *"Call for Inputs"* come forma di consultazione degli *stakeholders* allo scopo di consentire ai regolatori di acquisire elementi utili per orientare la propria azione, costituisce prassi consolidata in ambito internazionale;

VISTA

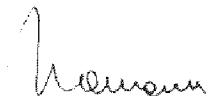
la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

1. E' approvato il documento denominato **"Definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) - Call for Inputs"**, allegato alla presente Delibera di cui costituisce parte integrante e sostanziale.
2. Il suddetto documento sarà pubblicato sul sito internet dell'Autorità ai fini della ricezione di informazioni, considerazioni ed osservazioni da parte dei soggetti interessati.
3. La procedura, durante la quale sarà possibile far pervenire contributi sui temi di cui alla Call for Inputs, si concluderà entro un termine di 60 giorni a partire dalla data di pubblicazione di tale documento sul sito internet dell'Autorità.
4. Il Responsabile del procedimento è l'Ing. Roberto Piazza, Responsabile dell'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità.

Torino, 18 dicembre 2014



Il Presidente
Andrea Camanzi

Allegato alla Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014

**Definizione di criteri
per la determinazione del pedaggio
per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie**

Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014

Call for Inputs

PAGINA BIANCA

1. Riferimenti normativi**Ambito europeo:**

Direttiva 2012/34/UE

Ambito nazionale :

D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 e ss.mm.ii.

Autorità di Regolazione dei Trasporti: Delibera n. 70/2014, art. 1 (Misure di regolazione) ed art. 2 (Avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie).

2. Premessa e Quadro di contesto

Con la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata il 5 novembre 2014, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Autorità) ha approvato misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ed ha avviato un procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie, il cui termine di conclusione è stato fissato al 30 settembre 2015.

Come indicato nella Delibera, l'Autorità ha infatti rilevato *"che la definizione dei criteri concernenti i costi di gestione delle infrastrutture ferroviarie richiede una istruttoria dedicata in considerazione: della complessità tecnica e regolamentare della materia; della evoluzione del quadro normativo in atto; della necessità di dare piena esecuzione alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, sez. I, del 3 ottobre 2013, causa 369/11; di quanto rappresentato nell'esposto della società Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., pervenuto il 22 maggio 2014, e ricondotto al procedimento di cui alla delibera n. 16/2014 con nota del 27 giugno 2014, prot. 2014/808; nonché della necessità di applicare strumenti e modelli di simulazione appositamente approntati"*.

L'Autorità ha pertanto ritenuto di dover *"avviare uno specifico e nuovo procedimento con consultazione pubblica finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, inter alia, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione"*.

Nel dettaglio, come specificato nell'Allegato alla Delibera n. 70/2014, l'Autorità si propone di pervenire alla definizione di un "framework regolatorio" tale da *"assicurare, in prospettiva, un quadro proporzionato e prevedibile di regole e criteri di determinazione del pedaggio su rete convenzionale ed AV, in linea con l'evoluzione della normativa europea"*, ed a tal fine ha individuato la necessità di *"ulteriori approfondimenti riguardanti numerosi ed interrelati aspetti"* concernenti, in via esemplificativa e non esaustiva:

- la *"definizione di quali siano i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e come essi debbano essere calcolati, come evoluzione di quanto indicato all'art. 15 del D.Lgs 188/2003 in coerenza con quanto previsto dal citato art. 31 comma 3 della Direttiva 2012/34/UE «Recast» ed anche alla luce delle future Linee Guida da emanarsi dalla Commissione"*;
- la *"definizione del trattamento dei costi, relativamente, in via preliminare e non esaustiva, a: perimetro dei cespiti riferibili ai singoli servizi, criteri di ammortamento da utilizzarsi, valore residuo dei cespiti a fine concessione, capitale circolante strumentale allo svolgimento dei servizi, struttura del capitale utilizzato e relativo costo, costi operativi di circolazione riferibili ai singoli servizi."*

3. Oggetto

L'Autorità intende procedere alla definizione di criteri per la determinazione del canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie su rete convenzionale ed AV/AC (servizi del Pacchetto minimo di accesso – PmdA), nonché delle tariffe dei servizi non ricompresi in detto canone.

A tale riguardo ritiene di acquisire, preliminarmente, informazioni, considerazioni ed osservazioni da parte dei soggetti interessati in ordine alle metodologie di determinazione di tale canone e tariffe mediante una *"Call for inputs"* e secondo le modalità enunciate nell'Annesso C.

4. I Servizi considerati

In Annesso A è riportata la lista dei servizi che sono stati inseriti dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (G.I.) nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), come esposti e classificati nel capitolo 5 del PIR 2015.

In Annesso B è riportata inoltre la lista dei servizi prevista dalla Direttiva 2012/34/UE "Recast" come classificati nell'ALLEGATO II, con riferimento a quanto previsto dall'art. 13, anche in relazione alla figura dell'*"Operatore di Impianto"*.

In merito ai servizi sopra richiamati, i soggetti interessati sono chiamati a fornire le proprie osservazioni/proposte sulle tematiche qui di seguito indicate.

5. Livello di concorrenza dei servizi

Ai sensi della normativa vigente (D.Lgs. 188/2003, artt. 17 e 20), per i servizi di cui alla Sezione 4 si applicano obblighi di fornitura e condizioni economiche che risultano differenziati a seconda della tipologia di servizi. In via generale si rileva che, per quanto riguarda il PMdA, il combinato disposto dell'art. 20.1 e dell'art. 17 prevede che i relativi servizi siano ricompresi nel *"canone di accesso"*, il quale deve essere determinato su base costi; invece per i servizi compresi nei Servizi Obbligatori, Complementari ed Ausiliari, l'art. 20.7 del citato D.Lgs. specifica che se detti servizi sono offerti da un unico fornitore, o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, essi devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo (*orientamento al costo*), se – per contro – sono offerti in regime di concorrenza, essi devono essere forniti a *prezzi di mercato*.

Pertanto, per ciascuno dei servizi non inclusi nel PMdA, risulta rilevante verificare preliminarmente se l'offerta operi o meno in regime di concorrenza.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Livello di concorrenza (anche prospettica) sul mercato.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Singoli servizi classificati come obbligatori. ▪ Singoli servizi diversamente classificati.

Call for Input_1: si chiedono considerazioni motivate in merito al livello di concorrenza (anche prospettica) con il quale sono offerti i singoli servizi di cui agli elenchi negli Annessi A e B, non ricompresi nel PMdA.

6. Pricing dei Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso

Allo stato attuale il canone di accesso che le II.FF. devono corrispondere al G.I. per l'utilizzo del PMdA risulta differenziato per tipologia di infrastruttura di rete (Rete Convenzionale vs. Rete AV/AC). In particolare risultano differenziati sia gli algoritmi di calcolo del canone (l'articolazione per componenti è sostanzialmente diversa), sia i livelli economici.

Risulta rilevante acquisire considerazioni in merito a possibili evoluzioni del canone di accesso; tali evoluzioni possono riguardare i seguenti due aspetti diversi (anche se complementari):

- la possibile differenziazione dell'articolazione e dei livelli del canone in funzione sia di differenti tipologie di infrastruttura di rete (p.es. Rete Convenzionale vs. Rete AV/AC) sia di differenti *"segmenti di trasporto"* (p.es. Passeggeri/Merci, Passeggeri Nazionale/Passeggeri Regionale e Servizio Universale, etc.);

- l'articolazione del canone in specifiche componenti (p.es. quote fisse vs quote variabili; coefficienti di modulazione delle quote fisse o variabili in funzione di specifici criteri, etc.).

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Differenziazione del canone di accesso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Differenziazione del canone per tipologia di infrastruttura di rete (p.es. Rete Convenzionale vs Rete AV/AC). ▪ Differenziazione del canone per segmento di trasporto, ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> - servizi passeggeri/servizi merci; - treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci; - servizi nazionali/servizi internazionali; - trasporto combinato/treni diretti; - servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani; - treni blocco/treni a vagoni singoli; - servizi ferroviari regolari/servizi ferroviari straordinari.
2. Articolazione del canone di accesso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Componenti fisse vs. componenti variabili. ▪ Coefficienti di modulazione: p.es. fasce orarie, peso, usura, livello di congestione, livello di rumorosità, velocità, sistemi tecnologici di bordo, etc.. ▪ Altri criteri di differenziazione.

Call for Input_2: si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastruttura di rete e/o per "segmenti di trasporto" ed in merito all'articolazione del canone in specifiche componenti e/o secondo criteri di modulazione.

7. *Pricing* degli altri servizi (non compresi nel PMdA) qualora non siano offerti in regime di concorrenza

Risulta rilevante acquisire considerazioni in merito a possibili evoluzioni dei criteri di *pricing* in relazione a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) di cui alla Sezione 4 (diversi da quelli del PMdA) qualora essi risultino offerti in regime non concorrenziale.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Criteri di <i>pricing</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Singoli servizi classificati come obbligatori. ▪ Singoli servizi diversamente classificati.
2. Correlazione tra <i>pricing</i> e livelli di servizio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definizione di SLA (Service Level Agreements) e correlazione tra i livelli di SLA e livelli di tariffa.
3. Articolazione del <i>pricing</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Componenti fisse vs. componenti variabili. ▪ Coefficienti di modulazione. ▪ Altri criteri di differenziazione.

Call for Input_3: si chiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di *pricing* ed alla relativa articolazione da applicare a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) non compresi nel PMdA, qualora non offerti in regime di concorrenza.

8. Metodologie di *pricing*: dal costo al prezzo

Relativamente ai servizi per i quali il *pricing* va determinato su base "orientamento al costo", risulta rilevante definire ex ante le metodologie di "costing" in base alle quali determinare il montante di costi che deve essere recuperato tramite l'applicazione del prezzo unitario alla domanda di servizi proveniente dalle I.I.F.F..

La Tabella seguente espone i principali aspetti riguardanti tale area.

TEMATICA	ASPECTI SPECIFICI
1. Metodologie di determinazione del costo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimetro dei costi pertinenti (operativi e di capitale). ▪ Criteri di <i>costing</i> (FDC, Costi Diretti, Costi Marginali, etc.). ▪ Possibili <i>Mark up</i>. ▪ Base temporale di riferimento ai fini del <i>pricing</i> (p.es. costi annuali vs. costi pluriennali). ▪ Criteri di efficienza (a livello produttivo ed economico/finanziario).
2. Capitale Investito da remunerare e Registro dei Beni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimetro degli <i>assets</i> da remunerare con il canone/prezzo. Criteri metodologici su perimetro e su modalità di definizione del Registro dei Beni (<i>Asset Register</i>). ▪ Metodi di determinazione dell'ammortamento annuo.
3. Remunerazione del capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Metodologie di calcolo ai fini della remunerazione del capitale investito.
4. Altri aspetti	

Call for Input_4: si chiedono osservazioni motivate in merito alle tematiche relative alla valutazione dei costi di cui alla tabella precedente, in quanto rilevanti ai fini della determinazione dei prezzi regolati.

9. Contabilità Regolatoria

La determinazione dei costi attinenti ad uno specifico servizio o ad un gruppo di servizi implica l'applicazione di specifici criteri di allocazione e ripartizione dei costi (criteri di Contabilità Regolatoria), che devono essere definiti ex-ante ed applicati in maniera sistematica al fine di assicurare adeguata trasparenza, non discriminazione ed assenza di sussidi incrociati.

A tale ultimo riguardo appare rilevante definire il livello di separazione contabile (prospetti di conto economico e patrimoniale) che deve essere perseguito, al fine di assicurare il corretto recupero dei soli costi pertinenti ad un determinato servizio o ad un gruppo di servizi.

La Tabella seguente espone i principali aspetti riguardanti la tematica della Contabilità Regolatoria.