

**2.C. Gestione e trattamento rifiuti**

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi	% dei rifiuti separati/ totale rifiuti
Separazione dettagliata dei rifiuti non pericolosi al fine di una massimizzazione del riuso o riciclaggio	% dei rifiuti separati destinati al riuso o riciclaggio/totale rifiuti
Raccolta differenziata, compattazione, stoccaggio ed eventuali operazioni di recupero, riciclaggio o smaltimento in situ	Quantità rifiuti trattati/totale rifiuti

**2.D. Trattamento delle acque**

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Diminuzione significativa dei consumi idrici totali annui	Riduzione dei mc di acqua consumati rapportati al numero di passeggeri/mc di acqua totali consumati rapportati al numero passeggeri

**2.E. Suolo**

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Massimizzazione dell'uso di superfici permeabili o interrotte da vegetazione nelle aree di viabilità e parcheggio	% mq superfici permeabili/mq totali

**GRUPPO 3 – TRAGUARDI SECONDARI**

Sono inseriti in questo gruppo obiettivi che pur essendo rilevanti per il miglioramento ambientale, possono essere considerati complementari o secondari rispetto agli obiettivi previsti negli altri due gruppi.

**3.A. Addestramento del personale**

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Addestramento del personale il cui lavoro può avere effetti che gravano sull'ambiente	% di personale addestrato
Aggiornamento del personale addestrato	% di personale aggiornato

**3.B. Attività indirette con effetti ambientali**

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Inserimento nei contratti con appaltatori, subappaltatori e fornitori di clausole sulle prestazioni ambientali	Numero di contratti con specifiche clausole ambientali oltre le previsioni di legge/totale contratti

**3.C. Efficienza dei materiali**

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Uso di materiali di pavimentazione a ridotto assorbimento termico (cool roof system)	Mq di pavimentazione a ridotto assorbimento termico/ mq pavimenti

zione del dissenso per le quali è richiesto l'intervento dell'Autorità

Allegato A

## Consultazione sui modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

### Nota metodologica

#### Sommario

<b>1. Oggetto e natura della consultazione</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Articolazione e caratteri comuni dei modelli</b> .....	<b>1</b>
<b>3. Contenuti dei modelli</b> .....	<b>2</b>
<b>Quadro sinottico dei modelli regolatori</b> .....	<b>4</b>

#### 1. Oggetto e natura della consultazione

I modelli tariffari aeroportuali messi in consultazione sono dettagliatamente descritti negli allegati B1, B2 e B3 alla delibera del 7 maggio 2014 n. 31. Essi hanno ad oggetto, rispettivamente, gli aeroporti con volumi di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri per anno (allegato B1), gli aeroporti con volumi di traffico compresi tra i tre ed i cinque milioni di passeggeri per anno (allegato B2) e gli aeroporti con volumi di traffico annuo inferiore ad un milione di passeggeri per anno (allegato B3). Essi sono stati predisposti tenendo presenti gli orientamenti del governo presentati in vista della adozione del Piano nazionale degli aeroporti (pubblicati agli indirizzi internet <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3006> e <http://www.governo.it/backoffice/allegati/74447-9187.pdf>), nonché le rilevazioni quantitative elaborate dall'ENAC e disponibili all'indirizzo internet dell'Ente ([www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)). L'Autorità prefigura la applicazione dei modelli per un periodo transitorio di quattro anni riservandosi di rivalutarne l'impianto e la applicazione alla luce di apposite analisi del mercato degli aeroporti alle quali intende dare corso.

I modelli sono stati elaborati con l'obiettivo di fornire ai Gestori adeguati margini di flessibilità e, allo stesso tempo, garantire la trasparenza sui costi e sul processo di determinazione dei diritti aeroportuali. Tutto ciò, in linea con il quadro normativo delineato dalla Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, recepita in Italia dagli articoli da 71 a 81 del decreto legge 27 gennaio 2012, n. 1 come convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012 n. 27, nonché dall'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 come convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successivamente ulteriormente modificato, istitutivo della Autorità di regolazione dei trasporti.

Nel predisporre i modelli si è ritenuto che taluni principi ispiratori della Direttiva 2009/12/UE – ed, in particolare, la determinazione e revisione dei diritti aeroportuali nel contesto ed all'esito di una consultazione con gli Utenti e la possibilità di ricorrere alla Autorità di vigilanza indipendente in caso di mancato accordo tra Gestore e Utente – che sono obbligatori per gli aeroporti con volumi di traffico superiori a cinque milioni di passeggeri per anno, possano trovare utile applicazione anche per la determinazione dei diritti in aeroporti con volumi di traffico inferiori a tale soglia.

Conseguentemente, i modelli allegati si propongono di tenere conto delle esigenze dei Gestori ed Utenti di operare secondo uno schema concettuale di riferimento unitario, compatibile con le dinamiche di mercato e le strategie economico-industriali di crescita di aeroporti con volumi di traffico diversi. Nel redigerne i testi si è, altresì, tenuto conto della necessità di mantenere la continuità operativa con la situazione esistente e con la consultazione avviata dall'ENAC sulla materia.

#### 2. Articolazione e caratteri comuni dei modelli

Nei modelli posti in consultazione l'intensità della regolazione si riduce al ridursi dei volumi di traffico. Così, il modello contenuto nell'allegato B3 (aeroporti con livelli di traffico inferiori a tre milioni di

passaggeri per anno), è semplificato rispetto a quello contenuto nell'allegato B2 (aeroporti con traffico annuo di passeggeri compreso tra tre e cinque milioni), e quest'ultimo è, a sua volta, più snello del modello contenuto nell'allegato B1 (aeroporti con livelli di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri per anno). Tale modulazione riflette l'esigenza di assicurare maggiori garanzie agli Utenti degli aeroporti di più grandi dimensioni (il cui Gestore potrebbe disporre di significativo potere contrattuale), prevedere alcune semplificazioni procedurali a favore dei Gestori di aeroporti con volumi di traffico inferiori ed, in tutti i casi, ridurre progressivamente i costi connessi alla implementazione della regolamentazione.

Con riferimento, in particolare, al modello contenuto nell'allegato B3, l'Autorità ha ritenuto di ricondurre ad una medesima disciplina semplificata gli aeroporti con traffico inferiore ai tre milioni di passeggeri accomunati, fra l'altro, dalla considerevole (e a volte preponderante) presenza di vettori *low cost*, che – come evidenziato dai dati presentati nell'annesso – possono condizionarne la politica tariffaria. Per la loro dimensione e posizione sul mercato gli aeroporti compresi in questo fascia sono in forte concorrenza con aeroporti limitrofi e/o con sistemi di trasporto alternativi.

A fronte della richiamata articolazione secondo i diversi volumi di traffico, nel dare seguito alla impostazione unitaria sopra richiamata, i modelli contenuti nei tre allegati B1, B2 e B3 presentano caratteri comuni essendo in ugual modo orientati a:

- semplificare la determinazione dei diritti lasciando spazio alla negoziazione tra Gestori ed Utenti nell'ambito di una procedura di consultazione periodica;
- prevedere che tale negoziazione conduca alla determinazione di corrispettivi validi per un arco di tempo predefinito (periodo tariffario) a fronte di livelli di qualità del servizio e di adeguamento delle infrastrutture negoziati tra le parti;
- prevedere che l'avvio della procedura negoziale sia, in ogni caso, preceduto, secondo tempi e modalità predefinite, da una notifica all'Autorità di regolazione dei trasporti che, ai sensi dell'art. 37 comma 2 lett. h) del d.l. n. 201/11 citato, svolge le funzioni della Autorità di vigilanza indipendente di cui all'art. 11 della Direttiva 2009/12/UE;
- prevedere, nell'ambito della procedura di consultazione, la possibilità di adire l'Autorità di vigilanza in caso di mancato raggiungimento dell'accordo, o di mancato rispetto dell'accordo inizialmente raggiunto;
- determinare i criteri che dovranno essere seguiti dai Gestori per quantificare i diritti aeroportuali tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi;
- prevedere che detti criteri possano essere differenziati tenendo conto, sulla base della Direttiva 2009/12/UE, dei volumi di traffico, nonché, sulla base delle informazioni rese disponibili, della caratterizzazione degli aeroporti che potrebbe ispirare il Piano Nazionale degli Aeroporti;
- prevedere le modalità per la verifica da parte dell'Autorità della corretta applicazione di detti criteri di cui ai due punti precedenti.

Per quanto riguarda, poi, i *sistemi aeroportuali* esistenti nei quali sia presente un unico Gestore titolare della concessione, si è ritenuto che, a regime, tutti gli aeroporti appartenenti al sistema applichino il modello regolatorio di quello principale per volumi di traffico. In via transitoria, tuttavia, per un periodo non superiore quattro anni, e con l'obiettivo di favorire eventuali operazioni di aggregazione societaria, è prevista la possibilità che ciascun aeroporto appartenente al sistema utilizzi il modello regolatorio corrispondente al suo volume di traffico.

### 3. Contenuti dei modelli

Avuto riguardo agli aspetti procedurali, i modelli descrivono la **procedura obbligatoria di consultazione periodica** tra il Gestore e gli Utenti o i loro rappresentanti ed Associazioni in merito al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di tali diritti ed alla qualità dei servizi forniti. Al riguardo, essi prevedono che la consultazione prenda avvio sulla base di un "Documento di

Consultazione” il cui contenuto informativo farà, in linea di massima, riferimento agli elementi previsti dall’art. 7 della Direttiva 2009/12/CE.

All’esito della consultazione i modelli conterranno, altresì, le procedure di **intervento e di indagine della Autorità** avuto riguardo, fra l’altro, i) alla corretta applicazione di quanto previsto dal modello, ii) alla risoluzione delle controversie tra il Gestore e gli Utenti per mancato accordo sulla revisione dei diritti aeroportuali, iii) alle condizioni di accesso alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali, iv) alle procedure e modalità di monitoraggio sulla corretta applicazione dell’accordo e v) ai procedimenti sanzionatori in caso di violazione delle prescrizioni in materia di trasparenza ed adeguata informazione o di mancato rispetto dell’accordo raggiunto.

Sul piano sostanziale, i modelli descrivono i **criteri di calcolo** che il Gestore è tenuto ad applicare per l’aggiornamento del sistema dei diritti aeroportuali e del loro ammontare. Per un periodo massimo di quattro anni e con l’eccezione degli aeroporti con minori volumi di traffico, tale criterio si basa sulla formula del *price cap* riservandosi l’Autorità di precisare i criteri per l’individuazione e calcolo dell’obiettivo dell’incremento di produttività. Vengono, altresì, definiti i criteri sostanziali cui il Gestore dovrà attenersi per la redazione della contabilità. Al riguardo, per il periodo iniziale di quattro anni di applicazione dei modelli, si fa riferimento alle Linee Guida ENAC approvate di cui al decreto interministeriale del 17 novembre 2008 n. 231 (G.U. n 42 del 20/02/2009) ed allo schema di certificazione consultabile sul sito dell’ENAC all’indirizzo internet [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it).

Riguardo al **trattamento dei margini commerciali** e della eventuale misura in cui, nel fissare i diritti aeroportuali, si possa tener conto delle entrate risultanti dalle attività commerciali – disciplina che, per gli aeroporti di maggiori dimensioni la Direttiva 2009/12/UE rimette agli Stati membri – in presenza di orientamenti diversi della letteratura economica, l’Autorità ritiene che, a regime, essi debbano basarsi su un accertamento del grado di concorrenzialità e di efficiente gestione di ciascun aeroporto, che non risulta essere stato ancora effettuato con riferimento alle realtà aeroportuali nazionali. Pertanto, in sede di prima applicazione della regolazione proposta, è prevista l’applicazione di un regime tariffario di tipo *dual till* riservandosi, tuttavia, l’Autorità di applicare i correttivi ritenuti necessari a i) promuovere la concorrenza secondo condizioni di economicità e redditività, ii) governare l’accesso al mercato, e iii) incentivare l’efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi. In merito, l’Autorità ritiene di porre in consultazione la tematica delle modalità di trattamento del margine commerciale e degli eventuali limiti di applicazione e condizioni di un regime “correttivo” del *dual till*, ad esempio con riferimento all’opzione di vincolare - in tutto o in parte - il margine commerciale destinandolo a “decremento del livello dei diritti aeroportuali” oppure “ad alimentazione dell’autofinanziamento”.

Quanto all’**equo profitto**, esso sarà accordato in termini di ritorno sul capitale investito e definito sulla base del criterio standard di tipo WACC/CAPM, con possibilità da parte dell’Autorità di predeterminare i principali indici di riferimento (ERP, Equity Beta, gearing, tax rate, ecc). Riguardo agli oneri relativi a **nuovi investimenti** programmati nel periodo tariffario, essi dovranno essere illustrati dal Gestore nel corso della consultazione e riconosciuti in tariffa l’anno successivo a quello della loro effettiva maturazione. Al riguardo, l’Autorità potrà acquisire rendicontazioni periodiche sugli investimenti realizzati ed imporre recuperi sui ricavi percepiti e non dovuti gravati di un interesse passivo corrispondente al WACC maggiorato di un punto percentuale.

Si è ritenuto, inoltre, appropriato consentire al Gestore di proporre in consultazione agli Utenti eventuali **semplificazioni ed accorpamenti** (*basket*) dei *servizi aviation* soggetti a tariffazione, purché si tratti di servizi applicati alla generalità degli Utenti di riferimento (e cioè, non di servizi “a domanda” od “opzionali”) e riferiti ad una stessa (o comunque omogenea) categoria di Utenti, con salvaguardia in ogni caso dei principi di correlazione al costo, di proporzionalità e di pertinenza.

Riguardo all’**accordo** finale tra le parti, esso dovrà essere trasmesso dal Gestore all’Autorità secondo le modalità e le tempistiche definite nei modelli unitamente alla documentazione informativa di supporto, che costituirà la base per l’esercizio della attività di vigilanza. In caso di mancato raggiungimento dell’accordo o di mancato rispetto dello stesso in fase di esecuzione, i modelli prevedono, come detto, ipotesi e modalità di intervento dell’Autorità.

**Quadro sinottico dei modelli regolatori**

Fascia dimensionale degli aeroporti	< 3 mln pax	3 mln pax - 5 mln pax	> 5 mln pax
1. Notifica all'ART dell'avvio consultazione	Sì		
2. Negoziazione diretta tra le parti	Sì		
3. Durata del regime tariffario	Max 4 anni		
4. Regime tariffario	Semplificato	Price cap	Price cap
5. Metodo di calcolo dell'obiettivo annuo di recupero della produttività da efficientamento	Autodeterminato	Determinato da ART sulla base di elementi oggettivi che saranno forniti dai gestori in fase di consultazione	Determinato da ART sulla base di elementi oggettivi che saranno forniti dai gestori in fase di consultazione, di dati di contabilità regolatoria, e a fronte di eventuali benchmark internazionali
6. Inoltro all'ART della intesa raggiunta	Sì		
7. Ricorso all'ART in caso di mancato accordo	Sì		
8. Contabilità analitica certificata	Procedure semplificate di rendicontazione contabile e di certificazione (*)  (*) Per i Gestori di aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri la validazione dei dati contabili sarà effettuata dal revisore interno o dal responsabile della validazione dei dati	Presentazione annuale all'ART di dati di contabilità analitica certificati ( in accordo Linee Guida Enac)	
9. Contabilità regolatoria		Procedure di elaborazione contabilità regolatoria (mod ENAC)	
10. Trattamento dei Margini rinvenienti da Attività Commerciali	DUAL TILL  Il margine delle attività non regolamentate non viene considerato ai fini della determinazione del livello annuale dei diritti aeroportuali	DUAL TILL  Il margine delle attività non regolamentate non viene considerato ai fini della determinazione del livello annuale dei diritti aeroportuali.  ART si riserva di verificare , in esito alla Consultazione, l'applicazione di un regime "correttivo" del <i>dual till</i> , con riferimento, ad esempio, all'opzione di vincolare - in tutto o in parte - il margine commerciale destinandolo "ad alimentazione dell'autofinanziamento" oppure a "decremento del livello dei diritti aeroportuali" ( <i>extra margine commerciale portato per il 50% in abbattimento dei costi dei diritti ex l. 5 maggio 1976 n. 324</i> )	
11. Ritorno sulla RAB da definire secondo modelli standard (WACC)	Riconoscimento di un Equo profitto	Ritorno sulla RAB secondo modelli standard (WACC).	

PAGINA BIANCA

Allegato A

**Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014**

## **Premessa**

Con la Delibera del 6 marzo 2014 n. 16, l’Autorità ha avviato un procedimento per l’adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori.

Le tre principali aree di intervento individuate nella delibera sono le seguenti:

- avuto riguardo alla infrastruttura, la verifica della adeguatezza delle clausole del P.I.R. con riferimento, tra l’altro:
  - o alla disciplina della gestione della circolazione perturbata;
  - o alle regole del c.d. *performance regime* a beneficio degli utilizzatori finali e nell’ottica dell’ottimizzazione del servizio;
  - o alle regole sullo sgombero delle infrastrutture;
  - o ai principi ed alle procedure applicate alla 'assegnazione della capacità, sia su rete tradizionale che ad alta velocità;
  - o alla definizione di soglie di capacità massima assegnabile con lo strumento dell’ accordo quadro, nonché delle quote massime assegnabili al singolo richiedente;
  - o alle procedure di coordinamento nella fase di assegnazione della capacità e di dichiarazione di saturazione, a quelle volte a definire i criteri di priorità e la risoluzione dei conflitti, sia su rete tradizionale che ad alta velocità;
  - o ai criteri di determinazione del canone in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità e/o delle tratte;
  - o a quanto previsto in materia di passeggeri a mobilità ridotta dall’art. 22 del Regolamento (CE) N. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
  - o ai principi ed alle procedure di calcolo del pedaggio ai fini dell’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi;
  - o agli elementi informativi che dettagliano l’offerta dei servizi di cui all’art. 20 del d. lgs. 188/2003 in termini di disponibilità, dislocazione geografica, condizioni tecniche e condizioni economiche.
- avuto riguardo ai servizi di manovra, la verifica delle vigenti condizioni di fornitura di tali servizi e della efficienza della struttura del relativo mercato;
- la definizione di criteri per l’assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi ed aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela.

Nell’ambito di tale procedimento è prevista una consultazione degli interessati nei termini di cui all’art. 5 del “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”.

A tale consultazione è stato dato avvio con successiva delibera dell’Autorità del 17 aprile 2014 n. 24, di cui il presente Documento costituisce parte integrante unitamente all’Allegato B, nel quale sono illustrate le modalità di svolgimento della consultazione.

**Gli ambiti regolatori (Schema 1)**

Nel quadro del procedimento di cui alla delibera n. 16/2014, le misure di interesse riguardano uno o più degli ambiti regolatori di cui allo schema seguente:

Misure oggetto della delibera n. 16/2014	Ambiti Regolatori			
	a. accesso e utilizzo dell'infrastruttura ed erogazione dei servizi connessi	b. accesso e utilizzo di stazioni passeggeri, strutture ed edifici annessi	c. fornitura dei servizi di manovra	d. diritti e obblighi dei passeggeri
<b>A) Verifica della adeguatezza delle clausole del P.I.R. con riferimento, tra l'altro, a:</b>				
1. Gestione della circolazione perturbata	X			
2. Performance regime	X			X
3. Sgombero delle infrastrutture	X			X
4. Assegnazione della capacità	X			X
5. Accordo quadro	X			
6. Procedure di coordinamento dichiarazione di saturazione, e prioritizzazione nella assegnazione delle tracce	X			X
7. Effetti della mancata contrattualizzazione e utilizzazione della capacità	X			
8. Passeggeri a mobilità ridotta (		X		X
9. Pedaggio ai fini dell'utilizzo dell'infrastruttura e corrispettivi dei servizi	X			
10. Condizioni di accesso ai servizi	X			
<b>B) verificare le condizioni di fornitura dei servizi di manovra ed efficienza della struttura del relativo mercato al fine di garantire un accesso equo e competitivo agli stessi</b>			X	
<b>C) definire criteri per l'assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi ed aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela</b>		X		X

X= area di interesse prevalente; X = area di interesse correlata

Nell'affrontare i temi sopra indicati si porrà attenzione anche alle interrelazioni tra gli ambiti regolatori individuati.

**Sintesi delle questioni poste in consultazione (Schema 2)**

Tenuto conto di quanto precede, nel presente documento vengono sottoposti agli interessati quesiti di natura regolatoria attinenti ai temi indicati nella delibera n. 16/2014 articolati come di seguito:

Questioni	Rif.to allo Schema 1
1 Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto	A5
2 Assegnazione della capacità 2.1 Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione 2.2 Priorità in fase di assegnazione delle tracce	A6, A4
3 Gestione della circolazione perturbata	A1
4 Sgombero delle infrastrutture	A3
5 Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione della capacità e/o delle tracce	A7
6 Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura e corrispettivi dei servizi	A9
7 <i>Performance regime</i>	A2
8 Condizioni di accesso ai servizi	A10
9 Passeggeri a mobilità ridotta	A8
10 Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela	B
11 Servizi di manovra	C

**Legenda**

<b>Direttiva 2012/34:</b>	la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (detta anche "Direttiva recast" o "Direttiva rifusione").
<b>D.lgs. 188/2003:</b>	Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria
<b>GI</b>	Gestore della infrastruttura. in Italia la società RFI spa.
<b>IF</b>	Impresa/e Ferroviaria/e
<b>PIR</b>	Prospetto informativo della rete. Ove non altrimenti specificato si farà riferimento all'edizione di Dicembre 2013 a valere per il 2014 (anche denominato PIR 2014)
<b>URSF</b>	Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari. Organismo di regolazione ex art. 37 del d. lgs. 188/2003 che ha svolto le sue funzioni sino al 15 gennaio 2014, data di entrata in operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

## II. Questioni poste in consultazione

### 1. Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto

#### a) Situazione attuale

Il PIR prevede la fattispecie dell'accordo quadro da stipularsi tra il GI ed un richiedente (art. 17 della Direttiva 2001/14; artt. 3.1 e 23 del d. lgs 188/03). La Direttiva 2012/34 conferma la fattispecie (art. 42). Con l'accordo quadro l'IF si assicura la disponibilità di talune tracce e si impegna ad utilizzare la capacità concordata con il GI, compresi gli eventuali servizi connessi. Nel contesto del PIR, l'accordo quadro "non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del contratto di utilizzo". La capacità oggetto dell'accordo quadro previsto dal PIR è espressa con i seguenti parametri:

- I. Tipologia del servizio di trasporto
- II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate
- III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose
- IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento. Quest'ultima non rappresenta un vincolo per il GI nel caso si renda necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura.
- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'accordo espressi in tracce per chilometro.
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione e suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'accordo quadro).

#### b) Problematica

Nel corso del 2013, l'URSF ha affrontato il tema delle soglie massime di capacità che possono essere allocate con lo strumento dell'accordo quadro e delle quote massime assegnabili al singolo richiedente (Decisione del 22 luglio 2013n. 625/5). Successivamente l'URSF è tornato sull'argomento con il provvedimento del 10 dicembre 2013 n. 1076/3, con il quale ha formulato le proprie indicazioni e prescrizioni sulla Bozza di aggiornamento 2013 del PIR. In particolare l'Ufficio ha prescritto al GI "di modificare il paragrafo in argomento indicando che le limitazioni previste (relativamente alla quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno) sono riferite ed applicabili alle singole fasce orarie (considerando l'orario di arrivo/partenza dalla stazione di riferimento)" chiarendo che "con tale ulteriore specificazione l'URSF vuole consentire una equa e non discriminatoria assegnazione di tracce alle IF richiedenti, evitando in particolare che una singola IF possa riservarsi la capacità complessiva e operare "in esclusiva" su determinate tratte in specifici orari/fasce orarie". Conseguentemente il GI ha modificato il prospetto, pervenendo alla formulazione del par. 4.4.1. del vigente PIR, che prevede quanto segue:

#### 4.4.1 Limitazioni all'accordo quadro (aggiornamento dicembre 2013)

1. La capacità oggetto dell'insieme degli accordi-quadro non potrà complessivamente superare, in termini di tracce\*km, il 70 per cento della capacità complessiva della intera rete gestita, deducibile dai dati contenuti nel capitolo 3.

2. La capacità assegnata a ciascun richiedente con accordo quadro non potrà superare comunque l'85% di quella complessivamente disponibile in ciascuna tratta. Tale limitazione è da ritenersi riferita alle singole fasce orarie (con riferimento all'orario di arrivo/partenza dalla/alla stazione presa in considerazione). E' esclusa dal limite anzidetto la capacità destinata al trasporto pubblico locale nonché quella richiesta per volumi di traffico inferiori a 4 tracce/giorno che possono raggiungere anche il 100% di quella richiesta
3. Quanto riportato nel presente paragrafo potrà essere modificato/integrato a seguito dell'emanazione del Decreto Ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11, del d. lgs. 188/2003.

Il PIR prevede che per esigenze di capacità superiori a quella oggetto dell'accordo quadro ed alla soglia di variazione prevista, il richiedente presenti al GI una specifica richiesta; in caso di accoglimento, nel rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par.4.4.1, si procede alla stipula di un apposito atto modificativo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile.

Nel medesimo provvedimento n. 1076/3 l'URSF ha segnalato l'opportunità di una ulteriore riflessione in merito al fatto che "la formulazione del par. e dei limiti in esso stabiliti non consente al GI di assegnare la totalità della capacità disponibile su una tratta qualora sia presente una sola richiesta da parte di una IF richiedente. Al fine di ovviare a tale limitazione, e tenuto conto che è prioritario compito/interesse del GI allocare tutta la capacità disponibile, nel rispetto dei criteri di equità, trasparenza e non discriminazione, a valere sul prossimo PIR (aggiornamento edizione 2014) si potrebbe prevedere la possibilità per il GI di allocare tutta la capacità disponibile nel rispetto delle seguenti condizioni:

- non siano pervenute richieste di capacità sulla tratta interessata da parte di altra IF;
- l'assegnazione di tutta la capacità disponibile ad una unica IF deve avvenire esclusivamente prevedendo una espressa riserva nel contratto/accordo quadro decretante che - qualora pervenisse una successiva richiesta di capacità da parte di altra IF - tale capacità deve essere resa disponibile, fino alla quota riservata dal PIR vigente, a partire dal successivo cambio orario".

Alla luce di quanto sopra risulta opportuno verificare l'adeguatezza del par. 4.4.1. del PIR rispetto all'esigenza di preservare il soddisfacimento di eventuali richieste per accordi-quadro riferiti ad altri richiedenti e, al contempo, mantenere l'obiettivo della massimizzazione dell'uso dell'infrastruttura.

c) *Quesiti*

- 1.1 Si chiedono osservazioni motivate relativamente all'attuale formulazione del par. 4.4.1 del PIR in merito alla capacità oggetto dell'insieme degli accordi-quadro ed alla capacità assegnata a ciascun richiedente con accordo quadro.
- 1.2 Si chiedono osservazioni motivate sulla possibilità per il GI di allocare, nell'ambito di un determinato accordo quadro, tutta la capacità disponibile.
- 1.3 Quali eventuali altri criteri (contrattuali e/o tecnico/economici) potrebbero contribuire, nel contesto dell'accordo quadro
  - a) a rafforzarne il ruolo come strumento per ottimizzare il processo di pianificazione ed adeguamento della infrastruttura alle esigenze dei richiedenti? Per quali motivazioni?
  - b) a migliorare il grado di utilizzo dell'infrastruttura? Per quali motivazioni?

Nella risposta si chiede di precisare se il rispondente è titolare di un accordo quadro in essere, ed in caso positivo di indicarne i riferimenti.

## 2. Assegnazione della capacità

Il processo di assegnazione della capacità è descritto nel par. 4.2 del PIR 2014. Il tema è qui esaminato in relazione a due distinti aspetti di seguito trattati partitamente.

## 2.1 Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione

### a) Situazione attuale

Il par. 4.2 del PIR 2014, al punto 8, indica che

*Il GI, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione delle tracce orarie applicando, ove necessario, i principi che disciplinano la procedura di coordinamento indicati nel par. 4.4.2, e i criteri di priorità indicati nel par. 4.4.3.2, comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.*

Il PIR prevede che il GI comunichi alle IF richiedenti la propria decisione di accoglimento o rigetto delle relative istanze di assegnazione della capacità entro due mesi dall'avvio del procedimento di allocazione (p. 4.3.2 comma 3). Il GI è tenuto ad elaborare il progetto orario ricorrendo a margini di flessibilità nella misura massima di 15 minuti e tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi (p. 4.4.2). Nel caso di richieste confliggenti che rendano impossibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto proposto dal GI, il GI si adopera per coordinarle ed individuare, previa consultazione delle parti e (in caso di tracce orarie ricomprese in contratti di servizio pubblico) le amministrazioni interessate, soluzioni alternative da proporre alle IF (art. 29, commi 4 e 5 del d. lgs. 188/2003). Se all'esito della procedura di coordinamento non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità, il GI è tenuto a dichiarare la saturazione dell'elemento della infrastruttura in causa (art. 30 d. lgs. 188/2003). Al riguardo, il par. 4.4.3.1 del PIR 2014 prevede che:

*Se le tracce proposte in alternativa dal GI durante il processo di coordinamento differiscono dalle richieste delle IF di oltre  $\pm 30$  minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato.*

*Qualora la proposta del GI differisce, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore compreso tra  $\pm 15$  e  $\pm 30$  minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, la dichiarazione di saturazione è subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità di cui al par. 4.4.3.3 del PIR, il cui esito è comunicato dal GI all'URSF e alle imprese interessate.*

*Se le tracce proposte in alternativa dal GI durante il processo di coordinamento differiscono dalle richieste delle IF di oltre  $\pm 30$  minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato.*

Al riguardo, nel corso del 2013 l'URSF ha prescritto di inserire nella descrizione del processo di coordinamento le seguenti condizioni:

- durante la fase di armonizzazione delle tracce, ed in particolare utilizzando margini di flessibilità riservati a tale scopo (+/- 15 minuti), il GI deve tenere conto delle funzioni commerciali delle singole imprese ferroviarie quali il cadenzamento, le caratteristiche prestazionali delle tracce, il materiale rotabile, le possibili coincidenze;
- in caso di coordinamento di tracce ricomprese, anche parzialmente, in contratti di servizio pubblico stipulati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o con le regioni, il GI deve coinvolgere tali amministrazioni nella procedura e chiederne il necessario parere sul processo di coordinamento in atto.

### b) Problematica

Alla luce di quanto precede, sembrerebbe che, laddove il GI non disponesse, ai fini della redazione del progetto orario, di un margine di flessibilità temporale (il PIR prevede +/- 15 minuti), aumenterebbe il numero di casi in cui si dovrebbe ricorrere al processo di coordinamento. Ove risulti inevitabile attivare il processo di coordinamento, appare concreta l'ipotesi che alcune tracce alternative proposte dal GI possano

non essere ritenute soddisfacenti da una o più delle IF richiedenti. In tal caso il GI deve procedere alla dichiarazione di saturazione dell'elemento della infrastruttura in causa. La dichiarazione di saturazione, a sua volta, mette in moto un piano di potenziamento dell'infrastruttura che, per sua natura, comporta un ampliamento durevole della capacità e dovrebbe, pertanto, presupporre una valutazione di medio periodo sulla tenuta della domanda che ha generato la dichiarazione di saturazione. Risulta, quindi, opportuno verificare se l'attuale procedura presenti delle criticità e se siano ipotizzabili ottimizzazioni della medesima.

Un primo aspetto riguarda la procedura di consultazione delle parti interessate gestita dal GI. Nella prassi tale consultazione viene condotta tramite incontri bilaterali. Si ritiene utile approfondire se, nell'ottica della trasparenza e della garanzia della partecipazione ai procedimenti, sia possibile adottare una procedura che favorisca un maggior coinvolgimento dei soggetti interessati, prevedendo ad esempio una concertazione estesa a tutte le imprese ferroviarie, anche allo scopo di massimizzare le possibilità di negoziazione delle esigenze delle parti e velocizzare i tempi per la risoluzione dei problemi.

Un secondo aspetto riguarda una miglior definizione dei criteri che portano alla dichiarazione di saturazione ed ai conseguenti interventi organizzativi e di potenziamento infrastrutturale. E ciò, al fine di minimizzare la possibilità che una o più richieste dalle quali è dipesa tale dichiarazione non vengano reiterate per l'anno successivo, rendendo così non più giustificate le misure di adeguamento infrastrutturale nel frattempo adottate o poste in esecuzione.

c) *Quesiti*

**2.1.1** Relativamente alla redazione del progetto orario si chiedono osservazioni motivate in merito al mantenimento del margine di flessibilità previsto dal par. 4.4.2 del PIR che stabilisce che il " ... GI elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario, ai margini di flessibilità nella misura massima di 15 minuti, tenendo, comunque conto delle funzioni commerciali dei servizi...".

**2.1.2** Relativamente alla procedura di coordinamento si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibilità di una concertazione estesa a tutte le imprese ferroviarie, anche allo scopo di massimizzare le possibilità di negoziazione delle esigenze delle parti e velocizzare i tempi per la risoluzione dei problemi.

**2.1.3** Con riferimento alla procedura di coordinamento quali criteri si ritiene eventualmente utile proporre per ridurre il ricorso alla medesima ed ottimizzare l'uso della capacità salvaguardando le esigenze della domanda?

Relativamente alla procedura di coordinamento, si prega altresì di fornire un prospetto quantitativo che evidenzi, nell'ottica del rispondente, la frequenza del ricorso a tale procedura nel corso dell'anno 2013 e nel periodo gennaio-marzo 2014 ed ogni ulteriore dettaglio utile alla migliore comprensione degli aspetti sopra richiamati.

**2.2** **Priorità in fase di assegnazione delle tracce**

a) *Situazione attuale*

Le priorità da osservare in fase di assegnazione delle tracce sono disciplinate dall'art. 8 comma 3 del decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 ("Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura"), non abrogati dal d.lgs. 188/2003. Più specificamente, la norma prevede che, nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria il gestore dia priorità:

a) ai servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio imprese ferroviarie e lo Stato o le regioni. Tali servizi, in presenza di richiesta di capacità per altri servizi, non possono comunque assorbire l'intera capacità delle tratte e delle fasce orarie interessate;

b) ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate ed ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi. È fatto salvo il rispetto delle disposizioni dei trattati comunitari in materia di concorrenza ed imprese pubbliche.

b) *Problematica*

Appare rilevante verificare il rispetto di quanto previsto dalla norma sopra richiamata alla luce delle evoluzioni del mercato e delle esigenze dei passeggeri e del trasporto di merci via ferrovia.

c) *Quesito*

**2.2** Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai criteri di prioritarizzazione nella assegnazione delle tracce definiti dall'art. 8 comma 3 del DPR 146/99.

### **3. Gestione della circolazione perturbata**

a) *Situazione attuale (2014)*

In relazione alla tematica della circolazione perturbata il par. 2.4.5 del PIR stabilisce alcune regole operative generali:

*Il GI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con le IF. In presenza di cause perturbative, ossia di eventi idonei a incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, il GI sarà tenuto ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità. Nella gestione di possibili conflitti di circolazione GI, nel rispetto delle finalità sopra richiamate, adotta i provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati.*

Ulteriori disposizioni di dettaglio si applicano alle linee AV/AC.

a) *Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni [...] I treni effettuati con materiale rotabile AV saranno inoltrati sulle linee oggetto delle presenti Disposizioni (o mantenuti in essa) purché garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a:*

- 250 km/h sulla linea Torino – Milano;
- 250 km/h sulla linea Milano – Bologna;
- 250 km/h sulla linea Bologna – Firenze;
- 220 km/h sulla linea Firenze – Roma;
- 250 km/h sulla linea Roma – Napoli;
- 220 km/h sulla linea Napoli – Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio).

*Ai fini del contenimento del ritardo e della regolarità, il GI provvederà ad instradare e mantenere il treno con riduzione di velocità sulle linee sopra indicate se non determina ritardi superiori a 10' per ciascuno*

*degli altri treni in circolazione a seguito. Se il treno in questione determini ritardi superiori alla soglia sopra indicata, per ciascuno degli altri treni in circolazione a seguito GI provvederà in alternativa: ad instradare il treno con riduzione di velocità su linea convenzionale per l'intero percorso programmato o per parte di esso; a ritardarne la partenza su una traccia che ne garantisca le opportune condizioni operative [...]*

**b) Problematica**

È stato evidenziato che - sia in fase di programmazione delle tracce, sia in fase di gestione delle situazioni di circolazione perturbata - il PIR equipara i treni che hanno velocità massima di 250 km/h a quelli che hanno velocità massima di 300 km/h (v. par. 2.4.5). Mentre in fase di programmazione tale equiparazione risulterebbe finalizzata ad ottimizzare lo sfruttamento della capacità delle tratte, in situazioni di circolazione perturbata, che tipicamente conducono ad una riduzione degli intervalli temporali tra i treni, tale equiparazione porterebbe ad "incolonnamenti" dei treni che non tengono conto delle diverse loro velocità. È stato anche evidenziato che una diversa soluzione, che consenta di dare priorità ai treni che hanno velocità massima a 300 km/h, consentirebbe di mitigare i ritardi di detti treni.

Al riguardo, non aiuterebbe oggi la formulazione del *Performance Regime* che - andando a traguardare l'entità dei ritardi nella sola stazione di destinazione e non nelle stazioni intermedie - tende a "mascherare" i ritardi intermedi e non incentiva il GI ad adottare soluzioni di gestione della circolazione perturbata che diano priorità ai treni a più alta velocità e riducano i loro ritardi nelle tratte intermedie (v. anche infra, sez. 7). Al riguardo, il GI confiderebbe nella possibilità che i treni a più alta velocità - una volta superata la tratta perturbata - possano, grazie alle loro prestazioni ed alle flessibilità temporali previste nelle tratte seguenti, recuperare parte del ritardo accumulato, sino addirittura a rientrare nel limite ammesso dal *performance regime* da registrarsi nella sola stazione di destinazione finale. Risulta quindi opportuno verificare se l'attuale formulazione del par. 2.4.5 del PIR presenti delle criticità e se siano ipotizzabili ottimizzazioni della medesima.

**c) Quesiti**

**3.1** Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito alla proposta di dare priorità, in caso di circolazione perturbata sulle linee ad AV, ai treni a più alta velocità.

**3.2** Nel caso di adozione della proposta di cui al punto precedente, quali opportuni criteri si ritiene di poter proporre al fine di minimizzare il disagio complessivo per i passeggeri?

**4. Sgombero delle infrastrutture**

**a) Situazione attuale**

Al p. 2.4.7 "Sgombero dell'infrastruttura al di fuori dei binari di stazionamento", il PIR 2014 prevede che

*2. Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva secondo quanto di seguito specificato:*

*a) L'IF che svolge attività di trasporto passeggeri, utilizzando le linee AV/AC, deve disporre di almeno un convoglio di riserva, idoneo al trasbordo in sicurezza dei passeggeri e avente le stesse caratteristiche prestazionali del materiale utilizzato per l'attività commerciale, in ciascuno dei nodi di Milano, Firenze e Roma, nonché di almeno una locomotiva diesel in ciascuno degli impianti di Torino, Bologna, Roma e Napoli. L'IF che svolge attività di trasporto passeggeri utilizzando parzialmente le linee AV/AC, deve disporre di convogli di riserva e di locomotive diesel per le finalità e con le caratteristiche sopra indicate,*