



MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL

CONTRATTO DI SERVIZIO

PER LA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE

IN CONCESSIONE A

FERROVIENORD S.p.A.

TRA

REGIONE LOMBARDIA

E

FERROVIENORD S.p.A.

Approvato con DGR n. 4824 del 15 febbraio 2016, sottoscritto il 16 marzo 2016 ed inserito nella Raccolta Convenzioni e Contratti di regione Lombardia al n. 19145/RCC

Modifiche e integrazioni approvate con DGR n. xxxxxx del xx/xx/2021

PREMESSO che:

- La Legge regionale n. 6/2012 all'articolo 37 dispone che "la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale è affidata dalla Giunta regionale al gestore dell'infrastruttura ferroviaria mediante rilascio di concessione";
- FERROVIENORD è concessionaria della rete ferroviaria regionale della Lombardia in base all'"Atto di concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale" ("Concessione") approvato con dgr n. 4823 del 15 febbraio 2016;
- la Legge regionale n. 6/2012, all'articolo 37 stabilisce che "I rapporti tra la Regione ed il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sono disciplinati da un contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il contratto di servizio di cui al comma 8 ha durata non inferiore a tre anni e non superiore a dieci e disciplina, in particolare, gli impegni reciproci e gli standard minimi di servizio che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a garantire riguardo alla circolazione dei treni, alla gestione delle stazioni ed all'erogazione delle informazioni e degli altri servizi ai viaggiatori ed alle imprese ferroviarie";
- in data 18/03/2016 è stato sottoscritto il "Contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a FERROVIENORD S.p.A." ("Contratto") valido fino al 31/12/2022 e successivamente integrato da apposita Postilla sottoscritta il 01/03/2018;
- il quadro normativo in cui opera FERROVIENORD risulta interessato da un processo di riorganizzazione, conseguente all'emanazione del D.Lgs 112/2015, all'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e alla progressiva attesa estensione delle competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA);
- l'ART ha disciplinato, con propria **delibera n. 96 del 18 novembre 2015**, recante "*Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*" la metodologia di determinazione dei canoni e dei corrispettivi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- tale metodologia è stata ulteriormente dettagliata da ART in relazione alla Proposta tariffaria di FERROVIENORD, con la **delibera n. 139 dell'8 novembre 2019**, recante "*Prospetto informativo della Rete 2021 presentato da Ferrovienord S.p.A. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della Rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*";

DATO ATTO che

- con la citata delibera **n. 139/2019** l'ART ha richiesto a FERROVIENORD di trasmettere con riferimento alla rete interconnessa (Ramo Milano):

- a) la proposta tariffaria relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti per il periodo a partire dall'anno 2021, elaborata a seguito di adeguata consultazione dei soggetti interessati e tenuto conto di quanto precisato nell'allegato A della medesima Delibera;
 - b) la documentazione relativa all'avvenuta consultazione;
 - c) la pertinente documentazione, afferente alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi;
- con note del 19 giugno 2020 e del 30 settembre 2020 FERROVIENORD ha trasmesso ad ART:
 - a) la proposta tariffaria relativa agli orari di servizio 2020-2021 e 2021-2022, in ottemperanza a quanto previsto dalla citata delibera n. 139/2019, allegando a supporto la documentazione metodologica e la contabilità regolatoria (prot. ART 14131/2020);
 - b) la bozza finale del PIR 2022, con annesso riepilogo delle osservazioni formulate dagli *stakeholders* nel corso della consultazione effettuata sulla prima bozza e delle relative valutazioni del gestore prot. ART 14137/2020;
- la metodologia adottata per lo sviluppo della proposta tariffaria poggia sui criteri indicati nel Titolo II, Capi III e IV, della Delibera ART n. 96/2015, in linea con quanto disposto dall'art. 17 del D.Lgs. 112/2015 e tenuto conto del settore di mercato dell'impresa ferroviaria e delle peculiarità della rete FERROVIENORD;
- ART con la **Delibera n. 193/2020** del 3 dicembre 2020, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da FERROVIENORD S.p.A., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi"* ha formulato le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 del D.Lgs. 112/2015 e dell'art. 37 del DL 201/2011;
- con nota del 28 gennaio 2021 FERROVIENORD ha provveduto alla trasmissione ad ART del Prospetto di contabilità regolatoria 2018 e della Proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi, in ottemperanza a quanto disposto al punto 6.3 dell'Allegato alla Delibera n. 193/2020 del 3 dicembre 2020;
- ART con la **Delibera n. 31/2021** dell'11 marzo 2021 recante *"Proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi dell'infrastruttura ferroviaria gestita da Ferrovienord S.p.A. - Conformità ai criteri di cui alla delibera n. 139/2019 ed alle prescrizioni di cui alla delibera n. 193/2020"* ha deliberato che la proposta tariffaria per l'orario di servizio 2021-2022 presentata da Ferrovienord S.p.A. è conforme ai criteri emanati con la delibera n. 139/2019 dell'8 novembre 2019, e può, pertanto, costituire oggetto di pubblicazione nell'ambito dell'aggiornamento straordinario del PIR 2022;

CONSIDERATO che

- a decorrere dall'entrata in vigore del PIR 2022 (dicembre 2021) è fatto obbligo al Gestore dell'Infrastruttura di applicare all'Impresa Ferroviaria, titolare del Contratto di Servizio con Regione Lombardia i canoni di accesso all'infrastruttura e i corrispettivi per i servizi sulla **rete interconnessa ("Ramo Milano")** come determinati ai sensi delle sopracitate delibere dell'ART e come esposti nel PIR 2022;
- l'art. 39, comma 3, del Contratto prevede che *"I contenuti del Contratto sono altresì aggiornati per adeguarli a quanto stabilito dalle disposizioni attuative del D.Lgs. 112/2015 riguardanti le reti ferroviarie di competenza regionale che devono essere emanate dal Governo e dalla Regione, o ad altre norme di legge in materia di gestione delle infrastrutture ferroviarie"*;
- l'art. 39, comma 5, del predetto contratto prevede che *"In caso di introduzione di canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale per treni oggetto di Contratto di servizio, le parti ridefiniscono di conseguenza le condizioni economiche del presente Contratto, in modo da renderle coerenti con il maggiore introito per il Concessionario, dovuto a tali canoni"*;
- alla data del presente atto il **"Ramo Iseo"** è qualificato come **rete isolata** dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario nazionale e pertanto non è soggetto all'applicazione dei canoni di accesso e dei corrispettivi previsti dal PIR 2022;
- è necessario adeguare i contenuti del Contratto a quanto stabilito dal predetto quadro regolatorio;

SI STIPULA E CONVIENE QUANTO SEGUE

Riformulazione dei seguenti articoli:

Articolo 8 Catalogo dei servizi e delle prestazioni

1. Ai fini della definizione del corrispettivo di cui all'Articolo 9, le caratteristiche dei servizi e delle prestazioni offerte dal Concessionario sono individuate attraverso lo strumento del Catalogo, riportato nell'Allegato 4.
2. Il catalogo è articolato in modo da considerare il diverso regime regolatorio vigente per:
 - a. il **Ramo Milano ("Rete Interconnessa")**, soggetto, a decorrere dall'entrata in vigore del PIR 2022 (dicembre 2021), al pagamento del pedaggio al Gestore dell'Infrastruttura da parte dell'Impresa Ferroviaria, titolare del Contratto di Servizio con Regione Lombardia;

- b. il **Ramo Iseo ("Rete Isolata")**, non soggetto al pagamento del pedaggio al Gestore dell'Infrastruttura da parte dell'Impresa Ferroviaria, titolare del Contratto di Servizio con Regione Lombardia.

Il corrispettivo è determinato, per il **Ramo Milano ("Rete Interconnessa")**, tenendo conto del pagamento da parte delle imprese ferroviarie del canone del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) ai sensi del PIR vigente e in conformità alle indicazioni di ART.

I servizi remunerati all'interno del PMdA sono quelli di cui all'art. 13, comma 1, del D.lgs. n. 112/2015, necessari a garantire le attività di:

- a) Trattamento delle richieste di capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria in termini di tracce, ai fini della conclusione di Contratti di Utilizzo;
- b) Diritto di utilizzazione da parte dell'Impresa Ferroviaria della capacità ferroviaria;
- c) Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, compresi gli scambi ed i raccordi funzionali all'uso delle tracce;
- d) Controllo e regolazione in sicurezza del traffico ferroviario, segnalamento ed instradamento dei convogli, comunicazioni relative alla circolazione ferroviaria;
- e) Uso, ove disponibile, del sistema di alimentazione e trazione elettrica;
- f) Sistema di informazioni funzionali alla gestione operativa del servizio, per il quale è stata concessa la capacità;
- g) Sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione;
- h) Garanzia di accesso ai pertinenti sistemi informativi del GI alle Imprese Ferroviarie titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura;
- i) Occupazione binari di corsa;
- j) Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

Le Parti concordano che le tempistiche e le modalità del processo di perfezionamento del Programma di Esercizio (PdE) sulla rete in concessione sono quelle stabilite dal Prospetto Informativo Rete (PIR) vigente per l'orario di riferimento.

3. Il Catalogo articola le prestazioni del Concessionario in base ai seguenti ambiti:

- Servizi alle imprese ferroviarie:

A. Gestione operativa rete isolata

B. Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura

- Servizi ai cittadini:

C. Servizi di stazione e di accessibilità al sistema

G. Valorizzazione del patrimonio storico

- Servizi all'ente concedente:

D. Acquisto e gestione della flotta regionale

- Servizi interni:

- E. Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio
- F. Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria
- H. Funzioni generali e amministrative

4. Le prestazioni fornite dal Concessionario sono quantificate in base ai seguenti valori o grandezze fisiche:

A. Gestione operativa rete isolata:

- **volume della produzione, definito in termini di tracce totali annue (treni*km del servizio ferroviario regionale, limitatamente alle linee Brescia – Edolo e Rovato - Bornato)**

B. Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura:

- per la parte di manutenzione indipendente dall'usura prodotta dal traffico: estensione fisica della rete, misurata in km di binario, disponibile all'esercizio nell'anno
- per la parte di manutenzione che dipende dal traffico: volume della produzione, definita come tracce totali annue (treni*km del servizio ferroviario regionale)

C. Servizi di stazione e di accessibilità al sistema:

- numero di stazioni/fermate, eventualmente dotate di servizi di accessibilità, distinte per tipologia, a ciascuna delle quali corrisponde una diversa articolazione e complessità dei servizi offerti

D. Acquisto e gestione della flotta regionale:

- per l'organizzazione e gestione delle procedure per il finanziamento e l'acquisto di nuovi lotti di materiale rotabile: numero e valore economico delle commesse
- per l'amministrazione, monitoraggio e finanziamento della manutenzione programmata di secondo livello: numero e valore economico dei rotabili gestiti

E. Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio:

- valore fisso annuale nel corso del periodo di vigenza del Contratto

F. Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria:

- valore fisso annuale nel corso del periodo di vigenza del Contratto

G. Valorizzazione del patrimonio storico:

- valore massimo annuale da concordare tra le parti nei limiti del corrispettivo di cui all'Articolo 9 e in base al relativo piano di attività

H. Funzioni generali e amministrative:

- valore percentuale fisso annuale in funzione del valore economico delle altre prestazioni

I. Progetti di mobilità sostenibile:

- valore massimo annuale da concordare tra le parti nei limiti del corrispettivo di cui all'Articolo 9 e in base al relativo piano di attività annuale

Articolo 11 Accesso all'infrastruttura

1. Il Concessionario garantisce la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria sulle tratte e nelle stazioni di cui all'Allegato 1 erogando i servizi ivi previsti negli orari specificati e assicurando l'arco di servizio minimo per ciascuna linea precisato nell'Allegato 2. La disponibilità dell'infrastruttura sulle singole tratte è destinata ad aumentare secondo quanto sarà stabilito nel Programma pluriennale della capacità richiesta dal servizio ferroviario regionale.
2. L'accesso all'infrastruttura gestita dal Concessionario ed il rilascio dei relativi titoli autorizzatori è disciplinato dalla normativa vigente ed è ammesso per le imprese ferroviarie dotate di licenza e di certificato di sicurezza.
3. Nelle more della piena attuazione del D.Lgs. 112/2015, il Concessionario assicura un'istruttoria adeguata alle eventuali richieste di assegnazione, uniformata ai dettami di non discriminatorietà fra le varie tipologie di servizi di trasporto ferroviario, fermo restando il soddisfacimento delle necessità relative ai servizi regolati da Contratti di servizio riguardanti il trasporto pubblico locale, cui la rete del Concessionario è prioritariamente dedicata.
4. L'accesso alla rete del Concessionario è normato da un apposito contratto di accesso che il Concessionario è tenuto a stipulare con ogni impresa ferroviaria interessata, ivi comprese quelle esercenti servizi di trasporto pubblico locale. Il Concessionario trasmette ciascuna proposta di contratto di accesso alla Regione, in tempo utile per la verifica della coerenza con le necessità dei servizi riguardanti il trasporto pubblico locale. Il Concessionario trasmette alla Regione una copia di ciascun contratto di accesso sottoscritto.
5. Il Concessionario regola i propri rapporti con le imprese ferroviarie nel rispetto della normativa vigente, e in particolare del D.Lgs 112/2015 e delle Delibere emesse dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ed implementa un adeguato sistema di *performance regime*.
6. **A seguito del Decreto Ministeriale 5/8/2016 la rete in concessione a Ferrovienord, individuata dalle linee Milano-Saronno, Milano Bovisio-Erba-Asso, Saronno-Como, Saronno-Varese-Laveno, Saronno-Novara, Saronno-Seregno, Seveso-Camnago e Busto Arsizio/Vanzaghello-Malpensa Aeroporto (Terminal 2) è classificata come rete ferroviaria regionale interconnessa, rientra nel campo di applicazione del D.Lgs 112/2015 e di conseguenza prevede l'applicazione di un canone di accesso ("pedaggio") per i treni che vi circolano.**
7. **A seguito delle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART): n. 96/2015, n. 139/2019 e n. 193/2020 il Concessionario è tenuto ad applicare il canone di accesso a tutti i treni che viaggiano sulla propria rete interconnessa, ivi inclusi in particolare i servizi regionali effettuati dall'impresa ferroviaria Trenord, a decorrere dal cambio orario del 12 dicembre 2021, nei modi previsti dalla**

normativa ART sopra richiamata e recepiti all'interno del proprio Prospetto informativo della Rete.

- 8. Per il periodo dal 12 al 31 dicembre 2021, le parti condividono di gestire il conguaglio nell'ambito della Relazione di Chiusura dell'anno 2021, sottraendo al corrispettivo risultante dall'applicazione del Catalogo dell'anno 2021 un importo pari al canone di accesso corrisposto da Trenord per il medesimo periodo per ciascuna delle corse incluse nel relativo programma di esercizio.**
- 9. Per l'anno 2022, il Catalogo dei servizi e delle prestazioni contenuto nell'Allegato 4 è armonizzato con la contestuale applicazione dei canoni di accesso da parte del Concessionario.**

Articolo 15 Programmazione delle interruzioni

[comma da aggiungere alla fine]

8. Qualora l'esecuzione di lavori programmati alle infrastrutture comporti l'istituzione di rallentamenti di impatto rilevante, superiore alle aliquote di allungamenti già previste in orario, e protratti per un tempo almeno pari a due settimane e inferiore a un orario di servizio, Regione richiede al Concessionario di computare in modo analitico le quote di perditempo associate a ciascun servizio, in funzione dei rallentamenti incontrati, al netto dei margini di regolarità già previsti in orario. Nell'ambito del rilascio di autorizzazione di cui al comma 1 lettera b) del presente articolo, Regione può autorizzare il Concessionario, nel periodo concordato di esecuzione dei lavori, a sottrarre ai minuti di ritardo di ciascuna corsa i perditempi così calcolati, in modo da ottenere un indice di puntualità non influenzato dai rallentamenti stessi. In ogni caso il Concessionario calcola e comunica a Regione anche gli indici di puntualità calcolati senza alcuna sottrazione di minuti.