

Delibera n. 76/2014

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.**

L'Autorità, nella sua riunione del 27 novembre

- VISTO** il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante *"Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria"*;
- VISTO** in particolare l'art. 13, comma 1, del citato d.lgs. 188/2003, che stabilisce che *"Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione"*;
- 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);
- VISTI** in particolare i commi 2 e 3 del citato art. 37, 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. 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»*;
- VISTO** il Prospetto Informativo della Rete - edizione dicembre 2013 ("PIR 2014"), pubblicato sul sito web della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) all'indirizzo internet [www.rfi.it](http://www.rfi.it);
- VISTA** la nota RFI-DCE/A0011/P/2014/002105 del 30 settembre 2014, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 1874/2014 del 2 ottobre 2014, con cui Rete

Ferroviaria Italiana (RFI) ha trasmesso, in esito alla consultazione tenuta ai sensi dell'art. 13, comma 1, del citato d.lgs. 188/2003, la bozza del Prospetto informativo della rete 2015, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni;

- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie";
- RITENUTO** di impartire a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi del d.lgs. 188/2003 e del d.l. 201/2011 indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015

#### **DELIBERA**

di approvare, per le motivazioni illustrate in premessa, le indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015 presentato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI, di cui all'Allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

Torino, 27 novembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

*Allegato alla Delibera n° 76 del 27 novembre 2014*

**Procedura di aggiornamento  
del Prospetto Informativo della Rete  
ferroviaria nazionale gestita da R.F.I. S.p.A.  
- edizione 2015 -**

**Indicazioni e prescrizioni dell'Autorità**

ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del D.Lgs. 8 luglio 2003 n. 188 e ss.mm.ii., e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214

---

**Indice**

---

<b>Nota di lettura .....</b>	<b>4</b>
Principali abbreviazioni utilizzate nel documento: .....	4
<b>1. CAPITOLO 1 – Informazioni generali .....</b>	<b>5</b>
1.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	5
1.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....	6
<b>2. CAPITOLO 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura .....</b>	<b>7</b>
2.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	7
2.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....	8
<b>3. CAPITOLO 3 – Caratteristiche dell'Infrastruttura .....</b>	<b>10</b>
3.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	10
3.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....	11
<b>4. CAPITOLO 4 – Allocazione della capacità .....</b>	<b>13</b>
4.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	13
4.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....	14
<b>5. CAPITOLO 5 – Servizi .....</b>	<b>17</b>
5.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	17
5.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....	17
<b>6. CAPITOLO 6 – Tariffe .....</b>	<b>20</b>
6.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	20
6.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....	20

## Nota di lettura

Con nota RFI-DCE\A0011\P\2014\002105 del 30 settembre 2014, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 1874/2014 del 02 ottobre 2014, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso la seconda bozza del Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2015, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 13, comma 1 del D.Lgs. 8 luglio 2003 n. 188, e ss.mm.ii. e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214.

**Riguardo alle misure in materia di accesso equo e non discriminatorio alla infrastruttura ferroviaria, già adottate dall'Autorità con l'allegato alla Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014 (di seguito, "misure di cui alla delibera ART n. 70/2014") si precisa che, per comodità di lettura, le stesse sono riportate integralmente nel presente documento, contrassegnate con un asterisco (\*), e dovranno essere adottate ed applicate con le modalità e nei termini temporali indicati nella predetta delibera.**

Il presente documento riflette la strutturazione in sei capitoli del PIR, e per ciascun capitolo riporta, nell'ordine:

1. le pertinenti valutazioni e le indicazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2015 inviata all'Autorità da RFI lo scorso 30 settembre;
2. le prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale emesse con Delibera ART n.70/2014, (opportunamente evidenziate come specificato sopra) e, a seguire, le ulteriori prescrizioni emesse in esito all'analisi della bozza di PIR 2015.

### Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PMR:	Personne a mobilità ridotta;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
SLA:	Service Level Agreement (Accordo sui livelli di qualità del servizio);
STI:	Standard tecnici di interoperabilità;
URSF:	Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari, art. 4, comma 1, lett. c) del D.P.R. 3/12/2008, n.211.



## 1. CAPITOLO 1 – Informazioni generali

### 1.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

#### Sezione 1.6 - Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento Straordinario

Conformemente a quanto in uso presso i Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria in altri Stati membri dell'Unione, sarebbe raccomandabile che le procedure e le regole da adottare in forma immediata, per l'orario di servizio in corso (anno X), fossero separate da quelle deputate a governare l'assegnazione delle tracce e la loro gestione per il futuro orario di servizio (anno X+1), riponendole rispettivamente nei Prospetti informativi relativi al dato anno X (anche tramite eventuali note di aggiornamento) ed al successivo anno X+1<sup>1</sup>.

Nella bozza del PIR 2015 (§ 1.6.1) sono infatti indicate diverse date di validità delle regole riportate, a seconda della materia trattata: per le regole che disciplinano la richiesta e l'assegnazione di capacità, la validità è fissata a partire dal 13 aprile 2015; sempre all'orario di servizio 2015-2016 fanno riferimento le regole che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e dei soggetti contraenti atti negoziali (Accordi quadro e Contratto di utilizzo); talune informazioni relative alle caratteristiche di operatività di impianti e linee trovano, invece, applicazione a partire dall'orario di servizio 2014-2015.

Ferma restando l'autonomia del Gestore nel scegliere le modalità di comunicazione al mercato delle regole applicabili per l'accesso alla infrastruttura ferroviaria, si sottolinea l'importanza di fornire una informazione completa e trasparente. Eventuali modifiche in ragione di cambiamenti del quadro normativo e/o di atti regolamentari o anche, in via eccezionale, su iniziativa del GI purché adeguatamente motivati, successive alla prima pubblicazione del Prospetto Informativo della Rete, dovranno essere comunicate all'Autorità entro la data di pubblicazione sul sito del GI e rese esecutive dopo 30 giorni dalla loro pubblicazione, ove non diversamente previsto da atto regolamentare o norma nazionale/comunitaria. In ogni caso, tutte le modifiche dovranno essere menzionate (data di adozione e paragrafo modificato del PIR) in una tabella da inserire tra le prime pagine dello stesso Prospetto Informativo della Rete.

La data di entrata in vigore del PIR 2015, relativamente alle regole che governano i nuovi rapporti contrattuali con il GI a partire dall'anno di servizio 2015-2016, sarà il 14 marzo 2015<sup>2</sup>, data da riportare espressamente al § 1.6.1.

Negli anni a seguire, il processo annuale di aggiornamento del PIR dovrà seguire la tempistica sotto indicata:

- 1) entro il 30 giugno dell'anno X il GI predispone la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2 (nel seguito PIR X+2) e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che preveda il termine ultimo del 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
- 2) entro il 30 settembre dell'anno X il GI invia all'Autorità la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo aggiunte/modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente a:
  - 2a) copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI;
  - 2b) un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR X+2, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- 3) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X viene pubblicato il PIR X+2, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2);
- 4) il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1. La denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2".

#### Sezione 1.9 - Rail Freight Corridor

<sup>1</sup> Si vedano i casi tedesco, austriaco, belga e francese, i cui PIR sono accessibili al link : [http://www.rne.eu/members\\_ns.html](http://www.rne.eu/members_ns.html)

<sup>2</sup> Posto che la scadenza per la presentazione delle richieste di tracce è il secondo venerdì di aprile, l'entrata in vigore il PIR è stata fissata al secondo venerdì di marzo (che potrebbe anche costituire il termine iniziale per la presentazione di richieste di tracce).

Nella sezione 1.9 *Rail Freight Corridor* (RFC), con riferimento a reclami inerenti le procedure di assegnazione per le tracce riguardanti il RFC6 “Mediterraneo”, è detto che i soggetti interessati potranno rivolgersi all’Autorità presentando reclami in lingua inglese, tradotti anche in lingua italiana. Si ritiene opportuno che, in alternativa alla lingua inglese, venga anche ammessa la presentazione di documenti in lingua francese, ferma restando la necessità della traduzione in lingua italiana, per l’eventuale inoltro ad altri soggetti nazionali coinvolti nel procedimento pertinente.

#### Sezione 1.10 - Rail Net Europe-Cooperazione internazionale tra gestori delle infrastrutture

Nella sezione 1.10 *Rail Net Europe-Cooperazione internazionale tra gestori delle infrastrutture*, occorrerebbe fornire informazioni dettagliate sulle modalità di partecipazione di RFI alla suddetta Associazione.

#### Sezione 1.11 - Glossario dei Termini

Nella sezione 1.11 *Glossario dei Termini*, devono essere aggiunti i seguenti termini: “Programma di stazione”, citato al pag. 98 della bozza, menzionando anche le modalità di accesso al suo contenuto; “quadri orario” e “tabelloni arrivi e partenze”, a pag. 99.

Occorrerebbe adottare per questo capitolo, ma anche per tutti i capitoli a seguire, una comune notazione, in modo da consentire una facile individuazione, da parte del Lettore, di:

- (i) capitolo (x);
- (ii) sezione (y);
- (iii) sottosezione (z);
- (iv) paragrafi della sottosezione (h).

Tale notazione si dovrà presentare come : x.y.z.h..

## **1.2 Prescrizioni al Gestore dell’Infrastruttura**

- 1.2.1** Si prescrive al Gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale RFI di inserire nella sezione 1.3 *Quadro Giuridico*, tra le fonti nazionali di regolazione, la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.70 del 31 ottobre 2014.
- 1.2.2** Fermo restando quanto precisato nel riquadro della nota di lettura, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di riformulare il testo delle sezioni 1.4 *Status Giuridico* e 1.6 *Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento Straordinario*, tenuto conto dei seguenti principi e criteri:
- a) la validità del PIR 2015, per le regole concernenti i rapporti contrattuali tra GI e IF/richtendenti capacità di accesso per l’orario di esercizio 15 dicembre 2015 – 14 dicembre 2016, decorre dal 14 marzo 2015. Tale data deve essere menzionata nel § 1.6.1 del Prospetto Informativo della Rete 2015;
  - b) eventuali modifiche che riguardano l’esercizio dell’attività dei soggetti interessati nell’orario 15 dicembre 2015 – 14 dicembre 2016 devono essere incorporate nel PIR 2015, con opportuni aggiornamenti. Le modifiche intervenute successivamente alla prima pubblicazione, devono essere riassunte nelle pagine iniziali del PIR, in una tabella riepilogativa delle modifiche, in cui sia riportata la data della modifica, la data di validità, l’indicazione del capitolo/sezione/sottosezione/paragrafo modificato, nonché il tema oggetto di modifica;
  - c) ogni modifica deve essere comunicata all’Autorità entro la data di pubblicazione della stessa sul sito del Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria ed entrerà in vigore, se effettuata su iniziativa del Gestore, dopo 30 giorni dalla sua pubblicazione.
- 1.2.3** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nella sezione 1.9 *Rail Freight Corridor*, che la lingua straniera in cui far pervenire reclami all’Autorità può essere una tra le seguenti: inglese e francese, pur rimanendo in ogni caso necessario l’invio dei reclami e della relativa documentazione anche in lingua italiana, per agevolare l’eventuale coinvolgimento di altri soggetti nazionali.



## 2. CAPITOLO 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura

### 2.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

#### Paragrafo 2.3.2.2 e capitolo 2, parte speciale, paragrafi B.3 e C.2 – garanzie sul contratto di utilizzo dell'infrastruttura

In data 11/8/2014 la Commissione europea ha adottato il Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014 che, in esecuzione di quanto previsto dall'art. 41 comma 3 della Direttiva 2012/34/CE, stabilisce i *"requisiti delle garanzie finanziarie che i gestori delle infrastrutture possono richiedere per garantire che le proprie legittime aspettative in merito alle entrate future siano soddisfatte (...)"*.

L'art. 6 del suddetto Regolamento di esecuzione prevede che *"i gestori dell'infrastruttura adeguano i propri prospetti informativi della rete alle disposizioni del presente regolamento per il primo periodo di calendario successivo all'entrata in vigore del presente regolamento"*. Poiché il regolamento è entrato in vigore il 1° settembre 2014, occorre che il Gestore adegui il PIR 2015 alle disposizioni del Regolamento.

Il Gestore, nella seconda bozza del PIR 2015 inviata all'Autorità in data 30 settembre 2014, ha effettivamente modificato in alcune parti la disciplina delle garanzie finanziarie che devono essere presentate dall'IF al momento della stipula del contratto di utilizzo (§ 2.3.2.2 per la rete tradizionale; cap. 2 parte speciale § C.2 per la rete AV) o della richiesta di assegnazione di capacità (cap. 2 parte speciale § B.3 per la rete AV).

In particolare, il Gestore ha previsto che l'importo della garanzia sarà *"commisurato al livello di rischio dell'IF circa la capacità di effettuare con regolarità i pagamenti oggetto del contratto di utilizzo"* e che la garanzia può essere richiesta da GI *"esclusivamente nel caso in cui il rating di credito dell'IF sia inferiore alle soglie"* che saranno pubblicate sul sito del Gestore entro il 15 giugno 2015. Tali previsioni appaiono coerenti con l'art. 3 comma 2 del Regolamento di esecuzione. Si osserva tuttavia che, al fine di migliorare l'intellegibilità del testo da parte dei richiedenti, appare opportuno indicare che, in conformità a quanto previsto dal Regolamento, la valutazione del rischio sarà fornita da una agenzia di rating del credito.

Riguardo alla decorrenza della garanzia, il Gestore ha mantenuto la previsione, presente nelle precedenti edizioni del PIR, che essa deve essere consegnata dall'IF *"entro 15 giorni lavorativi dalla stipula del Contratto"* (§ 2.3.2.2 e cap. 2 parte speciale § B.3) o *"entro 15 giorni lavorativi dalla richiesta"* (cap. 2 parte speciale § B.3). Occorre, tuttavia, dare attuazione a quanto previsto dal comma 3 dell'art. 4 del Regolamento citato dove si precisa che: *"Il gestore dell'infrastruttura non può chiedere che una garanzia finanziaria prenda effetto con un anticipo superiore a dieci giorni rispetto al primo giorno del mese in cui l'impresa ferroviaria avvia le operazioni ferroviarie il cui pagamento dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria deve essere coperto dalla suddetta garanzia finanziaria"*.

Si invita altresì il Gestore a rivedere le disposizioni in materia di garanzia contenute nel PIR per assicurare maggiore organicità e chiarezza. In particolare, si evidenzia che nel § B.3 non viene indicato il termine per la restituzione della garanzia. Inoltre nell' *"Accordo quadro tipo per infrastruttura ferroviaria AV/AC"* (appendice 2 al cap. 2 parte speciale) occorre chiarire il contenuto del secondo capoverso dell'art. 5.

#### Paragrafo 2.4.7.3 - Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura

A seguito di prescrizioni fornite dall'URSF con provvedimento prot. n. 348 dell'11/5/2011, il GI ha inserito nel PIR 2015 una articolata procedura che può condurre, nel caso in cui l'IF non ottemperi ripetutamente agli obblighi previsti ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, alla risoluzione del contratto di utilizzo. La procedura prevede il coinvolgimento dell'Organismo di Regolazione nell'accertare la gravità degli inadempimenti. L'Autorità, subentrata all'URSF nell'esercizio delle funzioni di Organismo di Regolazione ai sensi del D.L. n. 201/2011, non condivide interamente il contenuto delle prescrizioni fornite dall'URSF con la nota sopra citata. L'Autorità è consapevole che la previsione nel contratto di utilizzo di una clausola risolutiva espressa in caso di violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura (presente anche alla lett. f) del § 2.3.2.5 del PIR 2014) potrebbe determinare l'esclusione dell'IF inadempiente dalla rete, con un possibile coinvolgimento dell'Organismo di Regolazione nel suo ruolo di soggetto deputato a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura. Si ritiene tuttavia sufficiente, al fine di garantire la proporzionalità della sanzione, l'espressa previsione contenuta nel § 2.4.7.3 che per condurre alla

risoluzione del contratto la violazione deve essere grave e reiterata, unitamente all'obbligo per il GI di relazionare all'Organismo di Regolazione in merito ai gravi inadempimenti riscontrati. Resta ferma naturalmente la possibilità per l'IF di adire l'Autorità ai sensi del comma 3 dell'art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003. Si osserva infine che la lett. f) del § 2.3.2.5 del PIR 2014 deve essere modificata, in coerenza con quanto indicato al § 2.4.7.3, specificando che la risoluzione del contratto scaturisce da violazione grave e reiterata dell'obbligo in questione.

#### Paragrafo 2.5.1.2 - Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate

Nell'ambito della consultazione effettuata dal Gestore sulla 1<sup>a</sup> bozza del PIR 2015, un'Associazione di IF ha chiesto che, in caso di richieste in "gestione operativa" (cioè nei quattro giorni solari antecedenti quello di utilizzazione) di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate, il GI fornisca una risposta con una tempistica compatibile con le esigenze operative delle IF. RFI, nel predisporre la 2<sup>a</sup> bozza del PIR 2015 inviata all'Autorità in data 30/9/2014, ha recepito tale richiesta modificando il § 4.3.4 (Tempistica per richieste in corso d'orario) prevedendo dei tempi di risposta che tengono maggiormente in considerazione le esigenze delle IF. Non è tuttavia chiaro se le disposizioni contenute nel § 4.3.4 si riferiscono solo alle richieste di nuove tracce o anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate, argomento specificamente trattato nel § 2.5.1.2. L'Autorità ritiene pertanto necessario chiarire che la nuova tempistica si riferisce anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate.

Si ritiene inoltre opportuno precisare che, a fronte delle varie tipologie di richiesta, l'eventuale rigetto da parte del GI debba sempre essere motivato.

## 2.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

### 2.2.1 \* Misura 1.6.3 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, all'interno degli Accordi quadro, su richiesta esplicita dell'Impresa ferroviaria esercente servizi di AV, anche l'individuazione dei binari di ricevimento dedicati per ogni stazione ove sono offerti i servizi ferroviari passeggeri oggetto di accordo.

### 2.2.2 \* Misura 1.6.4 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di adottare, sentite Regioni, Province Autonome e altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, uno schema-tipo di Accordo quadro da destinare all'utilizzo da parte di tali enti per la prenotazione della capacità funzionale all'esercizio dei servizi di Trasporto pubblico locale, che soddisfi i seguenti principi:

- a) durata commisurata a quella del contratto di servizio stipulato con le Imprese ferroviarie affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale, già consentita in base a quanto previsto all'art. 23 co. 5 del D.Lgs. n. 188/2003;
- b) definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamenti e coincidenze ai nodi della rete, in una logica di integrazione con le altre modalità di trasporto;
- c) possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti;
- d) priorità nell'allocazione annuale della capacità;
- e) localizzazione di impianti e servizi, con informazioni precise circa la loro disponibilità per eventuali soggetti nuovi entranti a seguito delle procedure di affidamento;
- f) condizioni di contenimento delle penali per mancata contrattualizzazione o utilizzo di tracce;
- g) indici di qualità del servizio reso dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria (es. velocità commerciale garantita per traccia/tratta).

Il nuovo schema di Accordo quadro, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera.



**2.2.3** \* Misura 4.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, nuove procedure di sgombero dell'infrastruttura, da inserire nel Prospetto informativo della rete, in conformità ai seguenti principi e criteri:

- a) efficace ed efficiente dislocazione del materiale rotabile di riserva (esclusi i mezzi di soccorso attrezzati), costituita con priorità da convogli commerciali costituenti la c.d. riserva "calda" delle Imprese Ferroviarie. Tale dislocazione, sotto la regia del Gestore della Infrastruttura, potrà essere posta in capo alle Imprese ferroviarie, eventualmente in forma consorziata;
- b) efficace e tempestivo intervento sulle linee con materiale rotabile, su indicazione del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, indipendentemente dall'Impresa ferroviaria proprietaria;
- c) esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altri mezzi idonei) in capo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, che dovrà dotarsi dei mezzi e assicurare la loro ottimale allocazione entro il 31 dicembre 2015. L'esercizio dell'attività di sgombero potrà essere effettuato anche da soggetto terzo, ove il suo affidamento avvenga a seguito di procedure concorsuali, da concludersi entro il 30 giugno 2016;
- d) fissazione di tariffe per gli interventi di sgombero più tipici, in caso di utilizzo di materiale di altra Impresa ferroviaria, su linea tradizionale e linea AV, sulla base del principio di orientamento ai costi, più un utile ragionevole;
- e) introduzione dell'obbligo per le Imprese ferroviarie, fino a quando la gestione dell'attività di sgombero non sia effettuata dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, di rendere disponibili i mezzi di soccorso attrezzati in loro possesso, al fine di consentire, su richiesta dello stesso Gestore, lo svolgimento di un servizio efficace e non discriminatorio. L'eventuale rifiuto di una Impresa ferroviaria all'uso dei propri mezzi deve essere giustificato per iscritto da oggettive e dimostrabili difficoltà di carattere tecnico.

Le nuove procedure di sgombero, parte del Prospetto informativo della rete, dovranno essere pubblicate sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e rese operative, laddove applicabili, entro i 30 giorni successivi la loro pubblicazione.

- 2.2.4** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare le disposizioni del PIR 2015 riguardanti le garanzie finanziarie, con quanto previsto dal comma 3 dell'art. 4 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014, relativamente alla decorrenza dell'efficacia delle garanzie stesse.
- 2.2.5** Con riferimento al § 2.4.7.3 *Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di espungere la previsione di un intervento preventivo dell'organismo di regolazione volto a valutare la gravità dell'inadempimento, facendo salvo il principio che per condurre alla risoluzione del contratto l'inadempimento deve essere grave e reiterato, e mantenendo l'obbligo in capo al Gestore di relazionare all'Organismo di Regolazione in ordine ai casi di grave inadempimento riscontrati.
- 2.2.6** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di modificare il § 2.3.2.6, lett. f), del PIR 2015, specificando che la risoluzione del contratto scaturisce da violazione grave e reiterata degli obblighi ivi richiamati.
- 2.2.7** Con riferimento al § 2.5.1.2 *Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di chiarire che i tempi di risposta alle richieste di tracce in gestione operativa, opportunamente rimodulati per tener conto delle esigenze delle IF, si riferiscono anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate.
- 2.2.8** Con riferimento al § 2.5.1.2 *Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere che l'eventuale rigetto da parte del Gestore stesso, a fronte delle varie tipologie di richiesta, presentata nei termini dall'Impresa ferroviaria, debba sempre essere motivato.

### 3. CAPITOLO 3 – Caratteristiche dell'Infrastruttura

#### 3.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Le informazioni sulle caratteristiche dell'infrastruttura riportate in questo capitolo costituiscono il patrimonio di conoscenza minima di cui ciascun operatore (Impresa ferroviaria, Regione, Provincia autonoma o ente/agenzia titolare di contratto di servizio) dovrebbe disporre per poter pianificare i propri servizi in funzione dell'accesso alla rete. Ai fini di un accesso equo e non discriminatorio, tali informazioni dovrebbero essere caratterizzate da completezza, esaustività, chiarezza e semplicità di consultazione.

Sotto questo profilo, è apprezzabile da parte di RFI la predisposizione di una piattaforma GIS (il sistema PIR-WEB) adeguata ad ospitare le informazioni relative a tutte le componenti dell'infrastruttura, organizzate in forma di geodatabase<sup>3</sup>. L'Autorità raccomanda la progressiva implementazione di tale sistema con l'aggiunta di tutte le informazioni oggi mancanti, in particolare su impianti e servizi, in maniera da farne una fonte attendibile ed aggiornata di tutti i dati necessari agli *stakeholders* per programmare la loro attività.

Nella fase transitoria di progressiva implementazione della piattaforma GIS-WEB, tuttavia, andrebbe posta attenzione a garantire la completezza e la chiarezza dell'informazione oggi fornita attraverso gli allegati tecnici al PIR, ed in particolare quelli informativi sulle linee (allegati 1, 3, 4, 5, 5bis) e sugli impianti (allegati 2, 6, 6bis, 7, 8, 13). Su questo tema l'Autorità rileva alcuni profili di incompletezza che si ritiene debbano essere da subito affrontati:

- si ritiene opportuno l'inserimento in modo esplicito, nei relativi allegati al PIR, dell'orario di apertura e chiusura delle linee e degli impianti citati nella sezione 3.5, informazione che riveste carattere fondamentale per i richiedenti al fine di verificare la disponibilità dell'infrastruttura rispetto alle loro esigenze;
- si ritiene necessaria una maggiore specificazione di quanto affermato nella sezione 3.5 a proposito di sospensione del servizio commerciale su alcune linee, precisandone per ragioni di trasparenza informativa la motivazione e, a beneficio degli eventuali richiedenti, le conseguenze di tale riclassificazione in termini di allocazione della capacità;
- si ritiene necessaria una maggiore specificazione, per quanto riguarda gli impianti di stazione, relativamente alla loro classificazione per tipologia commerciale (*Platinum, Gold, Silver, Bronze*), al fine di garantire maggiore trasparenza alle indicazioni tariffarie riportate dal § 6.3.3;
- per completezza dell'informazione, si ritiene necessario che nella sezione 3.4 sia inserito un esplicito riferimento di rimando alla documentazione tecnico-normativa interna di RFI (Fascicoli Circolazione Linee, Prefazione Generale Orario di Servizio, etc.) per tutti i casi particolari (come, ad esempio, la limitazione alla circolazione per mezzi diesel presso l'impianto di Torino Porta Susa) che non possono essere direttamente citati nel testo del PIR;
- per coerenza informativa, si ritiene necessario l'inserimento nei relativi allegati al PIR dell'informazione sulla presenza, nelle stazioni, degli impianti di rifornimento carburante, citata alla sezione 3.7, ma assente negli allegati;
- per coerenza informativa con quanto disposto per le stazioni di collegamento con le reti estere al § 3.2.2, si ritiene necessario precisare nel PIR o nei suoi allegati, con riferimento al § 3.2.3, la presenza di stazioni di collegamento con le reti regionali interconnesse alla rete RFI, segnalando i rispettivi GI referenti. Sotto questo profilo l'Autorità, in relazione al suo ruolo di vigilanza sull'efficienza della gestione, rileva inoltre necessario acquisire la documentazione riguardante accordi e convenzioni sottese all'interconnessione delle reti fra RFI ed i GI regionali.

Di peculiare rilevanza è la previsione, alla sezione 3.8 del PIR, di un tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura, su base annuale, convocato d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti come sede di confronto con tutte le IF operanti in Italia. L'Autorità ritiene questo confronto utile e necessario, alla luce delle diverse esigenze in merito alle caratteristiche della infrastruttura che le IF hanno manifestato nel corso della consultazione di cui alla Delibera ART n. 24/2014 e che possono trovare puntuale risposta in adeguati interventi di potenziamento, eventualmente da inserire in contratto di programma. Ritiene pertanto opportuno essere chiamata a parteciparvi come osservatore.

<sup>3</sup> Le rappresentazioni geocartografiche estendono le già consistenti possibilità dell'elaborazione dei dati ottenuta tramite database o fogli elettronici e possono essere adottate per migliorare analisi, valutazioni e, più in generale, "conoscenza" in numerosi processi decisionali e settori di ricerca che richiedono di tener conto dell'informazione geografica e localizzativa.

### 3.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

#### 3.2.1 \* Misura 1.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di rendere pubbliche annualmente, nel Prospetto Informativo della Rete, le seguenti informazioni, distinte per tratta e fascia oraria:

- a) valore di riferimento della capacità dell'infrastruttura (con esplicazione in nota della relativa modalità di calcolo) e della soglia di capacità assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro;
- b) quota di capacità già assegnata con gli Accordi quadro in essere;
- c) quantitativo di capacità dell'infrastruttura impegnato dall'insieme delle Imprese ferroviarie nell'orario di servizio in corso.

#### 3.2.2 \* Misura 3.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, nel Prospetto informativo della rete, il cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti a ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra AV/AC e traffico convenzionale. La pubblicazione dovrà essere corredata da ogni informazione necessaria al fine di individuare l'ordine di priorità degli investimenti programmati ed i criteri utilizzati per determinarne il rispettivo ordine di priorità.

#### 3.2.3 \* Misura 8.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete di pubblicare nel Prospetto informativo della rete, con aggiornamento annuale, un unico documento che contenga, in forma analitica, le informazioni circa l'attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria, comprensivo, tra l'altro, dei seguenti elementi:

- a) localizzazione degli impianti;
- b) loro caratteristiche e dotazioni esistenti, e relativi piani di sviluppo;
- c) soggetto responsabile della loro gestione;
- d) canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

#### 3.2.4 \* Misura 9.6.3 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di fornire le seguenti informazioni, con cadenza annuale, da rendere accessibili nel Prospetto Informativo della Rete pubblicato sul sito web dello stesso Gestore e nella sezione del proprio sito web dedicata alle persone con mobilità ridotta:

- a) attuale distribuzione sul territorio delle stazioni aperte al pubblico prive dei servizi di assistenza alle PMR, con precisa identificazione delle caratteristiche di accessibilità;
- b) programma di investimenti nei prossimi cinque anni per l'adeguamento alle STI-PMR-2007 delle stazioni aperte al pubblico lungo la rete ferroviaria del Gestore della infrastruttura.

3.2.5 Con riferimento alla sezione 3.4 del PIR ed ai relativi sottoparagrafi, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere un esplicito riferimento di rimando alla documentazione tecnico-normativa interna dello stesso Gestore (Fascicoli Circolazione Linee, Prefazione Generale Orario di Servizio, etc.) per tutti i casi particolari che non possono essere direttamente citati nel testo del PIR.

3.2.6 Con riferimento alla sezione 3.5 del PIR ed agli allegati 1, 2, 7 e 8, relativi alle linee ed agli impianti, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, per ciascun elemento in elenco, il riferimento all'orario di apertura e chiusura.

3.2.7 Con riferimento alla sezione 3.5 del PIR ed all'allegato 5bis, relativo alle linee per le quali è sospeso il servizio commerciale, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire per ciascun elemento in elenco il riferimento esplicito:

- alle motivazioni sottese alla soppressione del servizio;
- alle conseguenze della sospensione in materia di allocazione della capacità dell'infrastruttura.

- 3.2.8 Con riferimento alla sezione 3.6 del PIR ed all'allegato 2, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria l'inserimento dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni (*Platinum, Gold, Silver, Bronze*).
- 3.2.9 Con riferimento alla sezione 3.7 del PIR ed all'allegato 2, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria l'inserimento dell'informazione sulla presenza, nelle stazioni, degli impianti di rifornimento carburante.
- 3.2.10 Con riferimento al § 3.2.3 del PIR, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elencare le stazioni di collegamento con le reti regionali interconnesse alla rete RFI, segnalando i rispettivi Gestori referenti.
- 3.2.11 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di trasmettere all'Autorità la documentazione riguardante accordi e convenzioni, presenti e futuri, sottese all'interconnessione delle reti fra RFI ed i Gestori regionali.
- 3.2.12 Con riferimento alla sezione 3.8 del PIR, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere la partecipazione dell'Organismo di regolazione in occasione delle prossime convocazioni del tavolo tecnico annuale di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura.

#### 4. CAPITOLO 4 – Allocazione della capacità

#### 4.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da REI

## Sezione 4.2 – Descrizione del processo

In riferimento alla sezione 4.2, punto 10, nel quale la contrattualizzazione dei servizi passeggeri oggetto di procedimento valutativo di cui all'art.59 della L.99/2009 viene subordinata alla relativa decisione dell'Autorità, si rileva che tale approccio può indurre, in alcuni casi, a non contrattualizzare servizi pienamente legittimati ad essere effettuati (si pensi ad esempio al caso di un servizio di trasporto internazionale passeggeri esistente, su cui si "innesti" una successiva richiesta di cabotaggio). Si ritiene pertanto opportuno disporre che la suddetta contrattualizzazione non possa essere subordinata all'esito del procedimento valutativo, e quindi di prescrivere l'eliminazione del predetto punto 10 dal testo del PIR.

### Sezione 4.3 - Tempistica per le Richieste

Nella sezione 4.3 *Tempistica per le Richieste*, al fine di consentire una comprensione più agevole del testo, invece di utilizzare la titolazione "Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore" riportare la seguente dizione : "Tempistica per richiedere tracce per l'orario 15 dicembre 2015 - 14 dicembre 2016". Inoltre alla fine del testo, prima dell'inizio della sottosezione 4.3.3, riportare lo schema illustrativo già presente sul sito di RFI all'indirizzo: <http://www.rfi.it/cms-file/allegati/rfi/pir/PAGINA tt orario 2014 2015 IT.pdf> (opportunamente aggiornato nella cronologia).

Ugualmente, per una maggiore intellegibilità del testo, si suggerisce di tenere separate in specifica sottosezione le disposizioni che regolano le richieste di tracce in gestione operativa, riprese a pag. 90, che al momento invece sono ricomprese in 4.3.4 *Tempistica per richieste in corso d'orario*.

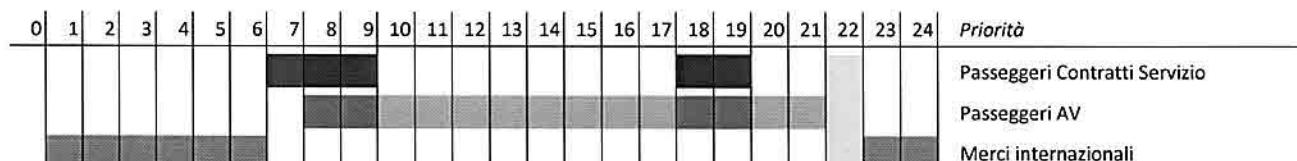
## Sezione 4.4 - Processo di Allocazione

Nella sezione 4.4 *Processo di Allocazione*, vengono illustrati i criteri e i principi adottati dal GI nell'assegnazione di capacità con accordo quadro (§ 4.4.1), nel processo di armonizzazione (§ 4.4.2), nel processo di coordinamento (§ 4.4.3).

Nel § 4.4.4.2 *Criteri di priorità*, in riferimento alle linee sature, vengono esplicitati diversi criteri di priorità per le varie fasce orarie della giornata, articolati nel seguente modo:

- *“i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini [...] Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 17.00 alle 19.00”;*
  - *“i servizi di trasporto ad Alta Velocità [...] nella fascia oraria dalle ore 7 alle 21, con l’eccezione delle fasce orarie di cui al punto precedente”;*
  - *“i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate [...] nella fascia oraria dalle ore 22 alle ore 6”.*

Si osservi che, disponendo in un semplice grafico quanto sopra riportato, si ottiene lo schema seguente, in cui si evidenziano sovrapposizioni (dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19) fra servizi, e una fascia oraria scoperta (dalle 21 alle 22) per la quale non è previsto alcun criterio di priorità:



Nel § 4.4.4.2 sono poi individuati altri criteri volti a dirimere i conflitti fra servizi a pari priorità, che prevedono in via residuale l'ordine cronologico della presentazione delle richieste. In questo ambito un'utile indicazione su criteri aggiuntivi, sebbene riferita al trasporto merci, potrebbe desumersi dall'analisi delle *Guidelines for Corridor OSS*, del

RailNetEurope, versione 4, pubblicata a settembre 2014. In tale documento, la priorità è computata in base ad un punteggio funzione del prodotto dei livelli di impegno spaziale e temporale della rete relativi ai richiedenti in conflitto<sup>4</sup>.

#### Paragrafo 4.4.4.1 – Dichiarazione di saturazione

In materia di "dichiarazione di saturazione" (§ 4.4.3.1 nelle precedenti versioni del PIR, § 4.4.4.1 nella bozza di PIR 2015) il PIR edizione dicembre 2012 prevedeva che *"Se durante il processo di coordinamento la traccia proposta in alternativa da GI differisca dalle richieste delle IF di oltre  $\pm 15$  minuti, e qualora le tracce configgano per più di 50 giorni l'anno, GI dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato (...)"*.

In fase di elaborazione del PIR 2014, il Gestore dell'infrastruttura ha sottoposto all'URSF una modifica consistente nell'incremento di ulteriori 15 minuti (da  $\pm 15$  a  $\pm 30$  minuti) dello scostamento possibile per una traccia richiesta dall'Impresa ferroviaria senza che questo comporti la dichiarazione di infrastruttura satura da parte del Gestore dell'infrastruttura. L'URSF, nel provvedimento prot. 1076/3/URSF del 10/12/2013, aveva ritenuto tale modifica non accettabile per carenza di istruttoria e di adeguate motivazioni a supporto, evidenziando che *"eventuali modifiche relative a tale tematica - stante la notevole complessità – debbono essere analizzate in modo approfondito e valutate da tutti i soggetti interessati (incluse altre competenti Direzioni di questo Ministero) al fine di individuare eventualmente un nuovo valore massimo di scostamento possibile (per tracce configgenti) che possa permettere sia al Gestore di operare con la necessaria flessibilità sia alle IF di essere garantite e tutelate nello svolgimento delle loro attività"*.

Il PIR 2014 su tale materia stabilisce 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 paragrafo 4.4.3.3 del PIR, il cui esito è comunicato dal GI all'URSF e alle Imprese interessate."*

Al riguardo, si osserva che il piano di potenziamento è uno strumento di gestione della rete infrastrutturale, previsto dall'art. 34 del d.lgs. 188/2003 per rimediare a situazioni di saturazione dell'infrastruttura, e pertanto, nel quadro normativo attuale, la sua redazione è successiva alla dichiarazione di saturazione prevista all'art. 30 dello stesso decreto.

Sarebbe opportuno che il Gestore dell'infrastruttura avvisasse una riflessione con i soggetti interessati, come peraltro già auspicato dall'URSF, per strutturare in maniera più efficace e trasparente le procedure connesse a questa delicata fase del processo di allocazione della capacità.

#### Sezione 4.5 - Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura

Con riferimento alla sezione 4.5 *Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura*, compare un riferimento alla *"indicazione delle finestre temporali per la manutenzione delle singole linee, nonché l'indicazione sul periodo, notturno o diurno"*. Tali informazioni, secondo quanto ivi riportato, sarebbero reperibili al capitolo 3 del PIR. E' opportuno che tale informazione sia effettivamente resa disponibile.

#### **4.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura**

##### **4.2.1 \* Misura 1.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, modificando opportunamente il Prospetto informativo della rete, di provvedere alla:

<sup>4</sup> Annex 2: Calculating the priority value, pag. 32 e segg., in *Guidelines for Corridor OSS*, cit.

- a) eliminazione del riferimento alla soglia del 70% della capacità complessiva dell'intera rete nel contesto del processo di allocazione e con riguardo alla definizione delle soglie di capacità allocabili con Accordi quadro;
- b) individuazione, come nuova soglia di capacità complessiva assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro, l'85% di quella complessivamente disponibile per ciascuna tratta e ciascuna fascia oraria;
- c) introduzione della possibilità per il singolo titolare di Accordo quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- d) introduzione nello schema-tipo di Accordo quadro di clausole di salvaguardia che facciano salvo il diritto di accesso, in termini di capacità, all'infrastruttura ferroviaria da parte di soggetti nuovi entranti.

**4.2.2 \* Misura 2.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire all'Autorità, entro il 31 dicembre di ogni anno, un documento informativo, in formato digitale elaborabile, che contenga:

- a) per ciascuna traccia richiesta nell'ambito della programmazione annuale del servizio: categoria, origine, destinazione, ora partenza, ora arrivo, fermate intermedie, istradamento, periodicità, materiale rotabile, richieste dalle Imprese ferroviarie ed assegnate dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria;
- b) segnalazione delle tracce rielaborate nel processo di armonizzazione, con le variazioni apportate;
- c) segnalazione delle tracce oggetto di procedura di coordinamento e loro esiti.

**4.2.3 \* Misura 2.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, nell'ambito del processo di armonizzazione, di ridurre la fascia di tolleranza a  $\pm 10'$  nelle fasce orarie di punta.

**4.2.4 \* Misura 2.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire nel Prospetto informativo della rete la previsione esplicita del coinvolgimento, prima della conclusione del processo di armonizzazione, delle Imprese ferroviarie direttamente interessate da variazioni alle tracce richieste.

**4.2.5 \* Misura 2.6.4 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare i seguenti criteri operativi nell'ambito del processo di allocazione della capacità:

- a) estensione della fascia oraria caratterizzata da priorità per i servizi quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio, al fine di renderla più coerente con la reale distribuzione del traffico dei passeggeri pendolari;
- b) assegnazione di priorità nell'allocazione annuale della capacità ai titolari di Accordi quadro;
- c) incentivazione del trasporto merci, anche di natura nazionale e su linea non specializzata, nella fascia oraria notturna, con assegnazione di priorità alle Imprese ferroviarie titolari di contratti commerciali sottoscritti, sottesi alla richiesta di tracce, per il trasporto di merci pericolose ed per il trasporto combinato/integrato.

**4.2.6 \* Misura 2.6.5 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere, nel Prospetto informativo della rete, l'inserimento delle informazioni da inviare ai soggetti coinvolti in procedure di coordinamento. Il contenuto minimo di tali informazioni dovrà comprendere:

- a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- c) tracce ferroviarie alternative proposte sugli itinerari pertinenti;
- d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

Dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

**4.2.7 \* Misura 2.6.6 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nel Prospetto informativo della rete, che le Imprese ferroviarie interessate possono portare all'attenzione dell'Autorità eventuali

comportamenti discriminatori nella procedura di armonizzazione e/o di coordinamento nell'assegnazione delle tracce.

**4.2.8 \* Misura 5.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elaborare, sentite le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, una rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, sulla base dei seguenti principi e criteri:

- a) non eccessiva onerosità per le Imprese ferroviarie;
- b) neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone;
- c) rispetto della specificità dei servizi, mantenendo la differenziazione delle franchigie fra servizi viaggiatori e servizi merci e specificando esplicitamente la non cumulabilità delle due franchigie;
- d) introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui al punto b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;
- e) allineamento delle penali per mancata contrattualizzazione e mancata utilizzazione di tracce per i servizi AV a quelle previste per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;
- f) mantenimento di una penale, sebbene in misura ridotta rispetto a quella ordinaria, anche in caso di riassegnazione delle tracce.

Il nuovo sistema di penali-franchigie, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo, entro i 30 giorni successivi la sua pubblicazione. Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione dei suddetti principi e criteri, la nuova rimodulazione del sistema penali-franchigie dovrà essere comunicata all'Autorità entro la data della sua pubblicazione, corredata da una simulazione di calcolo al fine di evidenziarne l'impatto sulle Imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.

**4.2.9** Il Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria non può subordinare la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria all'esito dell'eventuale procedimento valutativo di cui all'art. 59 della L. 99/2009 da parte dell'Organismo di Regolazione. Pertanto, si prescrive l'eliminazione della previsione di cui alla sezione 4.2, punto 10.

**4.2.10** Con riferimento al paragrafo 4.4.4.2 *Criteri di priorità*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di estendere fino alle ore 22.00 la fascia oraria diurna di priorità riservata ai servizi passeggeri AV.

**4.2.11** Con riferimento alla sezione 4.5 *Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura*, si prescrive al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria di integrare le informazioni contenute nell'allegato 1 al PIR con il dato relativo alla fascia di manutenzione delle singola tratta.

## 5. CAPITOLO 5 – Servizi

### 5.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

#### Paragrafo 5.2 - Classificazione dei Servizi

Nella sottosezione 5.2.5 *Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso* viene fatto riferimento agli standard di qualità fissati nella Carta dei Servizi di RFI ai quali i servizi in stazione devono essere offerti. Pare pertanto utile includere tra gli allegati del PIR, per fini di trasparenza, la menzionata Carta dei Servizi. Laddove poi si fa riferimento all'obbligo in capo al GI di "fornire al pubblico informazioni tramite: quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze", si prescrive che entrambe le modalità siano predisposte dal GI laddove esistono almeno due IF concorrenti. L'informazione completa sui servizi offerti da tutte le IF presenti al consumatore al momento della scelta rappresenta una condizione fondamentale per garantire un corretto confronto concorrenziale.

In vari paragrafi nelle sottosezioni 5.2.6 *Descrizione servizi obbligatori* e 5.2.7 *Descrizione dei servizi complementari*, è ripetuta la frase: "La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà contenuta nel decreto ministeriale di cui all'art. 17, co. 11, del D.Lgs. n. 188/2003 ovvero nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 7 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214)." <sup>5</sup>. Si chiede al Gestore di espungerla dal testo perché quanto in essa è contenuto discende da disposizioni di legge già menzionate tra le fonti normative e la prospettazione nel testo potrebbe suggerire al Lettore ulteriori interventi a breve termine. Viceversa, pare opportuno preannunciare all'inizio del capitolo 5 che verranno apportate, a breve termine, modifiche alle disposizioni contenute nel PIR con riferimento a tutti i servizi offerti dal Gestore della infrastruttura e dagli altri Gestori di impianti, in ragione dell'implementazione da parte del Gestore del contenuto della Misura 8.6.1 della Delibera ART n.70/2014.

Nella sottosezione 5.2.6 *Descrizione servizi obbligatori, Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi*, a pagg. 100 e 101 sono riportati gli impegni assunti da RFI Spa nei confronti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'ambito del procedimento A443. Lì è necessario introdurre i principi e criteri adottati in materia da questa Autorità con le Misure 10.6.1-3 della Delibera ART n.70/2014. Resta nel perimetro decisionale del Gestore la valutazione sull'opportunità di presentare all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato una revisione degli impegni a fronte del nuovo quadro regolamentare.

In 5.2.7 *Descrizione dei servizi complementari*, si illustrano le disposizioni in materia di *Servizi di manovra*. E' necessario inserire in rilievo all'inizio della trattazione le Misure 11.6.1-4 della Delibera ART n.70/2014, adattando il testo seguente di conseguenza. Nella stessa sottosezione sono descritti i servizi di *Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM)* di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007. Occorre incorporare nel testo, provvedendo ad allegare opportuno documento, quanto contenuto nella Misura 9.6.3 della Delibera ART n.70/2014, che chiede al GI di fornire puntuale informazione circa le caratteristiche di accessibilità delle stazioni aperte al pubblico non appartenenti al circuito di assistenza Sale Blu e il programma di investimenti per l'adeguamento alle STI-PMR 2007.

#### 5.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

##### 5.2.1 \* Misura 10.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Ad ogni Impresa Ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla basi di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le Imprese ferroviarie presenti in stazione pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori.

##### 5.2.2 \* Misura 10.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Ogni Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri ha diritto alla promozione dei propri servizi e all'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie rispetto alle Imprese Ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.

<sup>5</sup> Ad esempio, ciò è ripreso a pagg.100-101-102-103-105-108 e 109, del capitolo 5, ma anche a pagg. 111-112-113 e 120 del capitolo 6.

**5.2.3 \* Misura 10.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Ogni contratto siglato tra Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri e Gestore della stazione deve rispettare i seguenti criteri:

- a) individuazione, in accordo con la Impresa ferroviaria, di SLA che garantiscano qualità dei servizi resi, con la loro puntuale identificazione. Tra questi servizi dovrà essere compreso quello informativo all'utenza, per assicurare la rapida e puntuale/corretta informazione ai passeggeri circa i treni in partenza/arrivo della Impresa ferroviaria (orario, ritardo, binario, collocazione delle vette sul binario, ove prevista);
- b) canoni orientati ai costi, più un utile ragionevole;
- c) durata anche pluriennale, compatibilmente al diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla stazione e ai suoi servizi delle altre Imprese ferroviarie aventi diritto.

**5.2.4 \* Misura 11.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultati i Gestori unici, le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto per il servizio di manovra tra Gestore Unico e Impresa ferroviaria richiedente, sulla base dei seguenti principi e criteri:

- a) inserimento nello schema di contratto di procedure di accesso eque e non discriminatorie a tutte le Imprese ferroviarie richiedenti (comprese eventuali nuove entrate), caratterizzate da tempi certi di evasione delle richieste;
- b) predisposizione di un elenco dei principali servizi offerti (terminalizzazione treno con o senza composizione/scomposizione, aggancio/sgancio locomotore, aggiunta/scarto carri, traino/pilotaggio locomotori, etc.);
- c) inserimento nello schema di contratto di un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati alle Imprese ferroviarie (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) e conseguente adozione di un adeguato sistema sanzionatorio qualora i livelli di qualità erogata fossero inferiori allo standard concordato.

Il nuovo schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo dagli attuali Gestori unici, che dovranno adottare tariffe, per i servizi di cui all'elenco al punto 11.6.1 b), nei propri impianti orientate ai costi più un utile ragionevole, entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

**5.2.5 \* Misura 11.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Per gli impianti sottoposti al regime di Gestore Unico, si prescrive al Gestore della Infrastruttura di avviare, entro il 30 giugno 2015, procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di manovra, sulla base dello schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, secondo i seguenti principi e criteri:

- a) affidamento del contratto sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in cui fra i parametri di valutazione siano inseriti tra l'altro: (i) il prezzo per i principali servizi offerti, (ii) il livello di qualità dei servizi, con particolare riferimento alle tempistiche di evasione delle richieste delle Imprese ferroviarie;
- b) durata massima degli affidamenti non superiore a 3 anni;
- c) divieto di subappalto;
- d) soddisfacimento, per la partecipazione alla gara, del requisito dell'indipendenza del Gestore unico da Imprese ferroviarie con significativo potere di mercato.

**5.2.6 \* Misura 11.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di predisporre e pubblicare, nel Prospetto Informativo della Rete, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto di noleggio per l'assegnazione dei locomotori resi disponibili per l'autoproduzione dal Gestore della Infrastruttura nei singoli impianti, sulla base dei seguenti principi: adozione di tutte le misure necessarie affinché sia resa possibile ed effettiva l'erogazione dei servizi di manovra anche alle Imprese ferroviarie sprovviste di mezzi, a condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda le tariffe e le tempistiche, attraverso (i) l'impegno diretto dell'Impresa ferroviaria titolare o (ii) la messa a disposizione alle altre Imprese ferroviarie dei veicoli assegnati, compatibilmente con la normativa di sicurezza.

Il nuovo schema-tipo di contratto tra Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria e Impresa ferroviaria destinataria dell'assegnazione del locomotore, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

- 5.2.7** In ogni stazione dove sono presenti almeno due IF indipendenti, si prescrive l'obbligo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire informazioni attraverso tabelloni arrivi e partenze e, in luoghi prossimi alle biglietterie, quadri orario, questi ultimi con le informazioni secondo quanto previsto dall'orario di servizio vigente dalle ore 0:00 alle 24:00, con indicazione delle stazioni intermedie, finali, orari di arrivo, binario e ogni altra informazione utile indicata dalla Impresa ferroviaria interessata.

## 6. CAPITOLO 6 – Tariffe

### 6.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Il tema dei pedaggi per l'accesso all'infrastruttura, come previsto dalla Delibera ART n.70/2014, sarà oggetto di uno specifico procedimento da parte dell'Autorità, che si dispiegherà nel corso del 2015. Altre misure, sempre all'interno della Delibera ART n.70/2014, prescrivono al GI l'avvio di attività propedeutiche a variazioni del sistema tariffario per l'accesso ai servizi e del sistema di *Performance Regime*. Dell'avvio di tali attività andrà data adeguata evidenza all'interno del PIR, nei paragrafi corrispondenti, citando integralmente i principi dettati dalle misure contenute nella Delibera ART n.70/2014 per quanto riguarda:

- Servizi di manovra;
- *Performance Regime*;
- Servizi di sgombero dell'infrastruttura.

In aggiunta a tali prescrizioni, per garantire maggiore trasparenza e chiarezza alle informazioni, l'Autorità rileva necessario che:

- con riferimento alla sezione 6.4, il GI preveda, fra le fonti di cambiamento al sistema di pedaggio, anche le Delibere dell'Autorità;
- con riferimento all'Appendice, parte A, relativamente all'interconnessione delle reti fra RFI ed i GI degli Stati confinanti (Francia, Svizzera, Austria, Slovenia), il GI provveda alla pubblicazione in allegato al PIR dei principali contenuti degli accordi internazionali sottesi alla determinazione dei pedaggi per le tratte di confine.

#### Sezione 6.3 - Tariffe per tutti gli altri Servizi non inclusi in pedaggio

Al punto *Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM)*, vengono precisate le tariffe applicate ai servizi resi alle IF che chiedono l'intervento di assistenza, distinguendo a seconda che essi siano prestati in Stazioni Master o altre stazioni del circuito Sale Blu, con carrello elevatore o senza, e a seconda dell'orario, con montanti che vanno da un minimo di 40 euro ad un massimo di 86 euro (tabella 2).

Qui, si prescrive al GI di rivedere tali corrispettivi alla luce delle Misure 9.6.1-2 della Delibera ART n.70/2014 che prevedono una equa ripartizione degli oneri dell'intervento tra IF e GI alla luce delle disposizioni previste dal Regolamento (CE) 1371/2007, come argomentato nel capitolo 9, Persone a Mobilità Ridotta (PMR), della Delibera ART n.70/2014, con un orientamento ai costi marginali sostenuti dal GI per la sola componente relativa alla salita/discesa dal treno della PMR.

Nel PIR 2015 sono prospettati ulteriori servizi per le PMR, offerti dal GI alle IF, riguardanti : "1. *presenziamento impianti per eventi di particolare rilevanza in una fascia oraria stabilita per assistenza PRM anche senza preavviso*; 2. *servizi ad hoc in impianti non inseriti nel circuito*; 3. *trasferimento carrelli elevatori tra impianti compresi o meno nel circuito*; 4. *servizi straordinari notturni, durante la fascia di chiusura delle Sale Blu, negli impianti del circuito specificamente indicati in allegato 10, con utilizzo del carrello elevatore eventualmente svolto da un solo operatore*". Le relative tariffe sono declinate nella seguente tabella 4.

L'Autorità apprezza l'iniziativa del GI di aumentare l'offerta di servizi di assistenza rivolti alle PMR, che testimoniano anche capacità del Gestore a rendere disponibili servizi più flessibili e più in linea con le esigenze delle IF e della loro clientela. Tuttavia, le rispettive tariffe dovranno essere riviste alla luce dei principi e criteri illustrati nella Delibera ART n. 70/2014. Per quei servizi che non rientrano nel perimetro delineato dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, come i servizi forniti presso stazioni prive di personale del Gestore, oppure quando gli impianti sono chiusi, l'Autorità prescrive che le relative tariffe siano orientate a criteri di equità, non discriminazione e trasparenza, riservandosi ulteriori valutazioni alla luce delle scelte maturate dal GI.

#### Paragrafo 6.6 – *Performance Regime*

In relazione a quanto previsto dalla Delibera ART n.70/2014 alla Misura 7.6.1 in materia di *Performance Regime*, si ritiene indispensabile che il GI provveda ad effettuare le necessarie simulazioni per verificare l'impatto del

nuovo sistema. Tali simulazioni dovranno essere comunicate all'Autorità entro la data di pubblicazione del nuovo sistema, ai fini di vigilanza.

## 6.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

### 6.2.1 \* Misura 6.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al GI di modificare la modalità applicativa per il calcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto di materiale rotabile relativo ai soli servizi AV, assorbendo l'invio nella traccia commerciale immediatamente precedente/seguinte, eliminandone in tal modo la componente di diritto fisso tratta/nodo;

### 6.2.2 \* Misura 6.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità prescrive al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura, adeguatamente rimodulato, esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:

- la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;
- la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.

### 6.2.3 \* Misura 6.6.4 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al GI di adottare con decorrenza immediata il nuovo pedaggio AV/AC, calcolato dallo stesso GI secondo i criteri di cui al punto 6.6.2.

### 6.2.4 \* Misura 7.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive l'adozione, da parte del Gestore della infrastruttura della rete, di un nuovo *Performance Regime*, sentiti le Imprese Ferroviarie, le loro Associazioni, gli enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e le Associazioni dei consumatori, orientato ai seguenti principi e criteri:

- rilevazione dei ritardi anche nelle stazioni commerciali intermedie o in altri punti intermedi della rete;
- eliminazione della soglia di tolleranza dei ritardi;
- aumento della penalità unitaria per minuto di ritardo, eventualmente differenziata a seconda della tipologia di traffico (passeggeri vs merci);
- ulteriore aumento della penale unitaria al raggiungimento dei 60 minuti di ritardo, incrementandola ancora al raggiungimento dei 120 minuti di ritardo;
- introduzione di criteri orientati alla trasparenza (accesso ai dati del traffico via web; comunicazione puntuale degli eventi che hanno originato l'attribuzione di penalità - data, treno interessato, traccia, causa del ritardo, ritardo totale -; casistica dei ritardi e modalità di attribuzione della responsabilità del ritardo; identificazione di una procedura per risolvere eventuali conflitti in merito all'implementazione del sistema di incentivazione);
- attribuzione di un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno soppresso.

Il nuovo schema di *Performance Regime*, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

### 6.2.5 \* Misura 9.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della stazione di fornire il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta consistente nell'accompagnamento al/dal binario del treno con costo totalmente a proprio carico nelle 264 stazioni già individuate dal Gestore della Infrastruttura e dove è presente con proprio personale.

**6.2.6 \* Misura 9.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di determinare una tariffa, da pubblicare sul Prospetto Informativo della Rete, per il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta offerto dove il Gestore della stazione è presente con proprio personale, che preveda un importo per l'Impresa ferroviaria pari ai costi marginali per la fornitura del servizio.

**6.2.7** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, in allegato al Prospetto Informativo della Rete, la documentazione riguardante i principali contenuti di accordi e convenzioni sottesi all'interconnessione delle reti fra RFI ed i Gestori delle infrastrutture ferroviarie degli Stati confinanti (Francia, Svizzera, Austria, Slovenia), nonché al calcolo del pedaggio per le tratte di confine.

**6.2.8** Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione del nuovo sistema di *Performance Regime* previsto dalla misura 7.6.1 della Delibera ART n.70/2014, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria che entro la data della sua pubblicazione venga comunicata all'Autorità anche la simulazione di calcolo per evidenziarne l'impatto sulle Imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.



