

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

I.	Premessa	1
	Gli ambiti regolatori (Schema 1)	3
	Sintesi delle questioni poste in consultazione (Schema 2)	4
II.	Questioni poste in consultazione	5
1.	Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto	5
2.	Assegnazione della capacità	6
2.1	Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione	7
2.2	Priorità in fase di assegnazione delle tracce	8
3.	Gestione della circolazione perturbata	9
4.	Sgombero delle infrastrutture	10
5.	Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle capacità e delle tracce	12
6.	Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi	12
7.	<i>Performance regime</i>	13
8.	Condizioni di accesso ai servizi	14
9.	Passeggeri a mobilità ridotta	15
10.	Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi e servizi automatizzati alla clientela	15
11.	Servizi di manovra	16
12.	Altri temi	18



Premessa

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

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

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

Nell'ambito di tale procedimento è prevista una consultazione degli interessati nei termini di cui all'art. 5 del "Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse".

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

Gli ambiti regolatori (Schema 1)

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

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

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

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

Sintesi delle questioni poste in consultazione (Schema 2)

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

Questioni	Rif.to allo Schema 1
1 Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto	A5
2 Assegnazione della capacità <ul style="list-style-type: none"> 2.1 Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione 2.2 Priorità in fase di assegnazione delle tracce 	A6, A4
3 Gestione della circolazione perturbata	A1
4 Sgombero delle infrastrutture	A3
5 Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione della capacità e/o delle tracce	A7
6 Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura e corrispettivi dei servizi	A9
7 <i>Performance regime</i>	A2
8 Condizioni di accesso ai servizi	A10
9 Passeggeri a mobilità ridotta	A8
10 Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela	B
11 Servizi di manovra	C

Legenda

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

II. Questioni poste in consultazione

1. Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto

a) Situazione attuale

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

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

b) Problematica

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

4.4.1 Limitazioni all'accordo quadro (aggiornamento dicembre 2013)

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

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

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

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

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

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

c) *Quesiti*

- | |
|--|
| <p>1.1 Si chiedono osservazioni motivate relativamente all'attuale formulazione del par. 4.4.1 del PIR in merito alla capacità oggetto dell'insieme degli accordi-quadro ed alla capacità assegnata a ciascun richiedente con accordo quadro.</p> <p>1.2 Si chiedono osservazioni motivate sulla possibilità per il GI di allocare, nell'ambito di un determinato accordo quadro, tutta la capacità disponibile.</p> <p>1.3 Quali eventuali altri criteri (contrattuali e/o tecnico/economici) potrebbero contribuire, nel contesto dell'accordo quadro</p> <ol style="list-style-type: none">a) a rafforzarne il ruolo come strumento per ottimizzare il processo di pianificazione ed adeguamento della infrastruttura alle esigenze dei richiedenti? Per quali motivazioni?b) a migliorare il grado di utilizzo dell'infrastruttura? Per quali motivazioni? |
|--|

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

2. Assegnazione della capacità

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

2.1 Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione

a) Situazione attuale

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

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

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

Se le tracce proposte in alternativa dal GI durante il processo di coordinamento differiscono dalle richieste delle IF di oltre ± 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 ±15 e ±30 minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, la dichiarazione di saturazione è subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità di cui al par. 4.4.3.3 del PIR, il cui esito è comunicato dal GI al l'URSF e alle imprese interessate.

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

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

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

b) Problematica

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

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

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

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

c) *Quesiti*

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

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

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

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

2.2 Priorità in fase di assegnazione delle tracce

a) *Situazione attuale*

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

- a) ai servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio imprese ferroviarie e lo Stato o le regioni. Tali servizi, in presenza di richiesta di capacità per altri servizi, non possono comunque assorbire l'intera capacità delle tratte e delle fasce orarie interessate;
- b) ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate ed ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi. È fatto salvo il rispetto delle disposizioni dei trattati comunitari in materia di concorrenza ed imprese pubbliche.

b) *Problematica*

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

c) *Quesito*

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

3. Gestione della circolazione perturbata

a) *Situazione attuale (2014)*

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

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

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

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

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

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

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

b) *Problematica*

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

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

c) *Quesiti*

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

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

4. **Sgombero delle infrastrutture**

a) *Situazione attuale*

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

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

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

da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

b) l'IF che svolge attività di trasporto merci e/o passeggeri, utilizzando l'infrastruttura convenzionale, deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettrica, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

c) Il numero di locomotive di riserva richieste dal GI alle IF con riferimento al precedente punto b) dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato. La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località sopra indicate, ovvero in quelle definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale. La disponibilità di locomotive/convogli di riserva potrà essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF.

La tematica era stata oggetto di un approfondimento del corso del procedimento di "aggiornamento straordinario del PIR 2011", conclusosi con la Decisione URSF prot. 348/3 dell'11 maggio 2011. In tale contesto il GI aveva, tra l'altro i) rappresentato che le riserve "calde" eventualmente presenti nelle stazioni terminali e programmate per l'utilizzo per servizio commerciale sono utili e computabili al fine di garantire la disponibilità di locomotive/convogli di riserva richieste dal GI, ii) preso atto della reintroduzione del principio in base al quale il numero delle locomotive di riserva non può costituire un onere innaturalmente elevato rispetto alle dimensioni del servizio effettuato e iii) valutato positivamente la previsione secondo la quale, nel caso di utilizzo parziale delle linee AV/AV, il GI individuava gli impianti dove dislocare i convogli/mezzi di riserva in ragione del programma di esercizio. In questo contesto, l'Ufficio prescriveva al gestore di indicare esplicitamente la possibilità per tutte le IF di disporre delle locomotive di riserva anche in forma "consorziata".

b) Problematica

In relazione a quanto precede, è stato evidenziato che, in situazioni che vedano coinvolti convogli su linee AV, le attuali regole del PIR (obbligo di tenere 4 motrici diesel negli impianti di Torino, Bologna, Roma e Napoli, presidiate da 2 macchinisti dalle ore 5,30 alle 23) comportano costi elevati a fronte di un utilizzo che, secondo una stima, risulterebbe quantificato nell'ordine dello 0,2 % del tempo, su base annua. Tali costi potrebbero essere ridotti ricorrendo a due soluzioni: una da per seguirsi a breve termine e l'altra a regime. La prima soluzione consisterebbe nell'effettuare un accordo tra IF per costituire un pool condiviso di motrici. La seconda soluzione prevede che il soccorso sia effettuato direttamente da convogli commerciali (es. dal convoglio a seguire) e non da motrici di riserva. Ne conseguirebbe, altresì, un beneficio sui tempi di intervento, tenuto conto che le motrici di riserva dovrebbero essere movimentate da ubicazioni non necessariamente vicine al luogo ove è il treno in panne.

Al riguardo si rileva che, nella sede del foro comunitario di raccordo tra organismi di regolazione nel settore ferroviario (Questionario ENRRB – European Network of Rail Regulatory Bodies - marzo 2014), l'URSF ha segnalato di aver *"ritenuto che debba essere oggetto di approfondimento la proposta di modifica del paragrafo formulata da una IF. In particolare il GI, anche con il supporto dell'Organismo di Regolazione, dovrebbe promuovere accordi tra le IF operanti sulla rete nazionale finalizzati alla fornitura in forma "consorziata" tra le stesse IF di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI, coinvolgendo gli uffici competenti per quanto concerne la fattibilità tecnica della proposta. L'URSF ritiene che le suddette misure, qualora applicabili, potrebbero infatti ottimizzare la dislocazione delle locomotive diesel e ridurre i costi sostenuti sia dal GI che dalle IF nella gestione e nell'effettuazione delle operazioni di*

soccorso, garantendo al contempo una maggiore efficienza e sinergia delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.”

c) *Quesiti*

- 4.1 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito alla possibilità di accordi tra le IF finalizzati alla fornitura in forma consorziata tra le stesse di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI.
- 4.2 Nel contesto di tali accordi, quali criteri di massima si ritiene dovrebbero essere tenuti in conto ai fini della distribuzione dell'impegno economico-finanziario tra le IF partecipanti all'accordo?
- 4.3 Quali aspetti tecnici dovrebbero essere affrontati e risolti al fine di rendere effettiva una soluzione di questo tipo?
- 4.4 Si ritiene opportuno che il GI si faccia promotore di tali accordi? Con quali modalità?
- 4.5 Quali altre opzioni di medio-lungo termine si ritiene siano altresì da approfondire? Si prega di fornire considerazioni al riguardo, anche con riferimento agli aspetti tecnici e di sicurezza.

5. Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle capacità e delle tracce

a) *Situazione attuale*

Il PIR 2014 disciplina le conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di capacità sull'infrastruttura tradizionale, rispettivamente, ai paragrafi 4.6.1 e 4.6.2. Per la infrastruttura AV/AC, il tema è trattato al p. 2.3. Al riguardo risulta che l'URSF nella Decisione del 10 dicembre 2013 n. 1076/3 abbia chiesto al GI di valutare l'opportunità di prevedere una franchigia (applicabile sia al GI stesso che alle IF) commisurata alla tipologia di servizio effettuato (passeggeri AV) ed eventualmente applicabile in particolari circostanze, in analogia con quanto stabilito per la rete ferroviaria nazionale.

b) *Problematica*

Un regime delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità da parte di una IF risulta, da un lato, necessario al fine di preservare un utilizzo ottimale dell'infrastruttura da parte del GI e responsabilizzare la medesima IF anche nei confronti di altre IF; d'altro lato, esso deve consentire di contemperare le predette finalità con l'esigenza di non imporre alle IF oneri sproporzionati e tali da scoraggiare l'accesso alle infrastrutture. Occorre pertanto avviare una riflessione circa la congruità degli importi attualmente previsti dal PIR ai paragrafi sopra indicati tenendo conto, fra l'altro, della tipologia e del grado di utilizzazione della rete e della possibilità (o meno) che il GI riassegni le tracce di rete non contrattualizzate o non utilizzate.

c) *Quesiti*

- 5.1 Si richiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura tradizionale.
- 5.2 Si richiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura AV/AC.

6. Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi

a) Situazione attuale

I corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie per usufruire dei servizi offerti dal GI nell'ambito del pacchetto minimo di accesso, dei servizi obbligatori, complementari ed ausiliari eventualmente richiesti sono oggetto del cap. 6 del PIR. In particolare, per la determinazione del pedaggio il par. 6.2.2.2 fa riferimento alle seguenti fonti normative: D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 (e successive modifiche e integrazioni); D.M. 18 agosto 2006, come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006); D.M. 10 settembre 2013 (G.U. 19 settembre 2013). Nel medesimo paragrafo viene poi indicato che le modalità, le regole e convenzioni per l'applicazione dell'algoritmo di calcolo del pedaggio sono riportate nell'appendice del capitolo 6 – Parte A e che esse trovano applicazione, in attesa dell'attuazione dell'art. 17 comma 1 del d. lgs. 188/03.

b) Problematica

In relazione alla determinazione dei corrispettivi dovuti dalle IF sono state evidenziate criticità in ordine agli "invii a vuoto" di materiale rotabile, al "pedaggio dei Nodi" ed alle "tracce doppie". Inoltre, e più in generale, è stata sollecitata l'opportunità di valutare una ridefinizione dei criteri e principi di cui al DM 43T/2000 in modo da semplificarli e renderli più coerenti con l'assetto attuale e previsto del mercato ferroviario anche nella prospettiva del recepimento e della attuazione della Direttiva 2012/34. In tale contesto appaiono di particolare rilievo le evoluzioni della competizione intermodale, le esigenze del trasporto regionale e le sue caratteristiche in termini di domanda, la tematica del Servizio Universale e le caratteristiche di mercato dei servizi ad AV/AC.

c) Quesiti

- 6.1** Si chiedono considerazioni motivate riguardo alle attuali modalità di applicazione del pedaggio relativamente a "invii a vuoto" di materiale rotabile, "pedaggio dei Nodi", e pedaggio per le tracce "doppie".
- 6.2** Si chiedono considerazioni motivate in merito al modello di pedaggio definito dal DM 43T/2000 e dai successivi atti in materia.
- 6.3** Si chiedono considerazioni motivate in merito a possibili evoluzioni a breve/medio termine dei criteri per la definizione dei corrispettivi relativi ai servizi non inclusi in pedaggio.
- 6.4** Si chiedono considerazioni motivate in merito all'evoluzione prospettica dei criteri di cui ai quesiti precedenti alla luce degli indirizzi previsti dalla Direttiva 2012/34.

7. Performance regime

a) Situazione attuale

Il par. 6.6 del PIR 2014 prevede quanto segue:

In ottemperanza a quanto prescritto dal d. lgs. 188/2003 (art. 21) e in coerenza con l'Atto di Concessione (D.M. n.138T del 31 ottobre 2000, art. 3.1, lettera f), con il termine della fase sperimentale, è attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato Performance Regime, basato sui ritardi registrati a termine corsa da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale GI o IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno, anche appartenente ad altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità,

con applicazione di penali calcolate come descritto in dettaglio nell'Appendice C del capitolo 6. Fermo quanto sopra, in caso di ritardo riconducibile alla responsabilità di IF:

- *Gl non risponde di eventuali ritardi derivanti ad altri treni di IF responsabile o di Imprese da questa controllate;*
- *Gl risponde di eventuali ritardi derivanti a treni di altra IF fermo restando il diritto di rivalersi integralmente a carico di IF responsabile di tutte le somme corrisposte.*

Per la determinazione delle penali, il valore di ciascun minuto di ritardo –al netto delle soglie definite nell'Appendice C-, è fissato in 2,00 (due) Euro/minuto, e viene adeguato annualmente con le medesime modalità utilizzate per l'aggiornamento del canone di utilizzo. L'ammontare della penale dovuta ad ogni treno che subisce ritardo, da parte del Gl o, attraverso il Gl, da parte di altra IF non può superare il 20% del canone di utilizzo dell'infrastruttura del treno stesso, al netto della quota per consumo energetico. Analoga limitazione si applica alle penali dovute dall'IF proprietaria del treno che causa il ritardo al Gl. Con cadenza mensile il Gl rende noto l'ammontare delle penali dovute da o spettanti a ciascuna impresa ed al Gl. Alla chiusura della contabilità annuale il Gl calcola per ciascuna IF l'ammontare delle penali dovute/spettanti alla IF stessa o al Gl e la contabilizza nella misura massima dell'1,5% del valore del pedaggio consuntivato a ciascuna IF. I flussi economici per il pregresso, già rendicontati e comunicati alle IF, saranno attivati non appena conclusa la fase di verifica in atto con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

b) *Problematica*

Si è già accennato ad alcune criticità dell'attuale Performance regime laddove si è trattato della circolazione perturbata (sezione 3). Tali criticità inciderebbero, fra l'altro, sulla possibilità di applicare alle offerte indici qualitativi di puntualità. Al riguardo è stato suggerito di aggiornare i criteri vigenti – ispirati ad un modello applicato, su base europea, ai treni merci, per i quali rilevava il ritardo “a destino” – prevedendo di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie, o almeno, in una fase iniziale, in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti dal possibile ritardo. Una seconda problematica, più generale, riguarda l'adeguatezza dell'attuale Performance Regime rispetto alle caratteristiche correnti e prospettiche del mercato, ed in particolare ai modelli di esercizio che caratterizzano i diversi segmenti del trasporto ferroviario.

c) *Quesiti*

- | |
|---|
| <p>7.1 Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale impostazione del performance regime, basato sui ritardi registrati a termine corsa.</p> |
| <p>7.2 Si chiedono osservazioni motivate riguardo alla proposta di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie, od almeno – in una fase iniziale – in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti dal possibile ritardo.</p> |
| <p>7.3 Si chiedono osservazioni in merito ai costi diretti e “di sistema” conseguenti alla proposta di cui al quesito 7.2.</p> |

8. Condizioni di accesso ai servizi

Si ritiene utile avviare un approfondimento sul tema degli elementi informativi che dettagliano l'offerta dei servizi di cui all'art. 20 del d. lgs. 188/2003 in termini di disponibilità, dislocazione geografica, condizioni tecniche ed economiche, anche alla luce di quanto previsto sulla tematica dei Servizi dalla Direttiva 2012/34.

Al riguardo si osserva che, rispetto a quanto previsto dal d. lgs. 188/2003, la Direttiva 2012/34 introduce, accanto alla figura del Gl, quella nuova dell'“operatore di impianti di servizio”, definito come *un'entità*

pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle IF. L'“impianto di servizio” è, a sua volta, definito come l’impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi ferroviari. Il punto 2 dell’Allegato II della Direttiva 2012/34 stabilisce che l’accesso agli impianti di servizio ivi specificati ed ai servizi prestati in tale ambito è offerto se detti impianti sono esistenti. Risulterà quindi necessario appurare con precisione quali sono gli impianti in cui il GI o l’Operatore dell’impianto di servizio offre i servizi di cui all’Allegato in parola. In considerazione di quanto precede si ritiene utile acquisire considerazioni preliminari ed elementi informativi sulla tematica.

Quesito

- 8.** Si chiedono osservazioni motivate in merito alla evoluzione prospettica del quadro delle condizioni di accesso ai servizi, come prefigurato dalla Direttiva 2012/34/UE.

9. Passeggeri a mobilità ridotta

a) Situazione attuale

Il par. 5.2.7 del PIR 2014 prevede quanto segue:

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007. Il servizio si concretizza, negli impianti di cui all’allegato 10, nell’accoglienza ed assistenza in stazione, accompagnamento al treno nella stazione di partenza ed incarrozziamento, operazioni di discesa nella stazione di arrivo, accompagnamento all’uscita nella stazione di arrivo o accompagnamento ad altro treno. La salita e discesa per i passeggeri non deambulanti su sedia a rotelle ovvero, su richiesta, per persone con oggettive difficoltà motorie, avverrà con l’ausilio del carrello elevatore. Il servizio di assistenza deve essere prenotato dalla PRM all’IF, con un tempo di anticipo minimo definito dalle procedure operative, comunque coerenti rispetto a quanto stabilito dal Reg. CE 1371/2007, consultabili sul sito di GI all’indirizzo: [www.rfi.it>Stazioni>Accessibilità stazioni](http://www.rfi.it/Stazioni>Accessibilità stazioni). L’IF deve prenotare il servizio a GI attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da GI seguendo le indicazioni delle procedure operative. GI fornirà la conferma del servizio o l’eventuale diniego, circostanziando le motivazioni.

Il par. 6.3.2 del PIR prevede poi i relativi corrispettivi economici a carico delle IF richiedente il servizio.

b) Problematica

È stato rilevato che l’attuale formulazione del par. 6.3.2 del PIR potrebbe porsi in contrasto con le previsioni del Regolamento CE 1371/2007 art. 22, laddove esso stabilisce *“il gestore della stazione fornisce gratuitamente l’assistenza necessaria all’interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo per cui ha acquistato un biglietto”*.

c) Quesito

- 9.** Si chiedono osservazioni motivate in merito alla attuale formulazione dei par. 5.2.7 e 6.3.2 del PIR, anche in relazione a quanto stabilito dall’art. 22 del Regolamento CE 1371/2007.

10. Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi e servizi automatizzati alla clientela

a) *Situazione attuale*

Il par. 2.3.3.2 del PIR2014 indica che

E' obbligo di GI: ... dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione.

Il tema della assegnazione e dell'ottenimento di spazi pubblicitari, di spazi per desk informativi e di aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela finale è stata oggetto nel corso del 2013 di alcuni interventi dell'URSF. Inoltre, nell'ambito del procedimento A443 avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza ed del Mercato risulta che il GI abbia presentato (unitamente alle società FSI, Trenitalia, Grandi Stazioni e Centostazioni) specifici impegni (accettati dall'AGCM) consistenti nella definizione di una procedura per l'assegnazione di spazi di Stazione avente ad oggetto i desk informativi e le biglietterie self service ("BSS") (<http://www.agcm.it/stampa/comunicati/6826-a443-trasporto-ferroviario-accettati-impegni-del-gruppo-fs-piu-informazioni-per-chi-viaggia-sui-treni-dei-concorrenti-cheavranno-un-accesso-piu-semplice-alle-tracce-orarie-avviate-due-nuove-istruttorie-nei-confronti-del-gruppo-per-ritardi-e-disagi.html>).

b) *Problematica*

Il tema appare di rilievo non solo nel contesto di mercato attuale, ma anche nella prospettiva di una sua progressiva apertura alla concorrenza tenuto conto del fatto che nelle scelte di viaggio e del vettore ferroviario gli utenti possono essere influenzati dalla qualità della c.d. *"whole journey experience"* che comprende anche i servizi di stazione. Alla luce di quanto esposto si ritiene necessario appurare la adeguatezza dei principi e delle procedure in base ai quali vengono ripartite tra IF le risorse per i servizi di stazione.

c) *Quesito*

- 10** Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale formulazione del PIR, con particolare riferimento ai principi in base ai quali le risorse per i servizi di stazione vengono ripartite fra le imprese ferroviarie nonché ai criteri e procedure per l'assegnazione e l'ottenimento di spazi pubblicitari, di spazi per desk informativi e di aree per la fornitura di servizi automatizzati e non alla clientela finale.

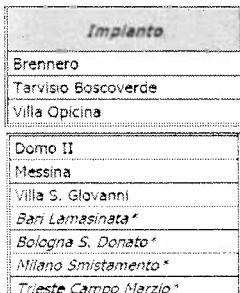
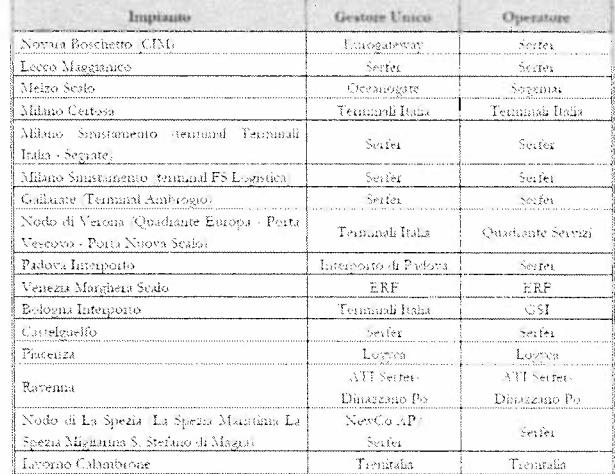
11. Servizi di manovra

a) *Situazione attuale*

Il par 5.2.7 del PIR prevede che *"La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto dei servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione da parte delle IF, sarà contenuta nel decreto ministeriale di cui all'art. 17, comma 11, del d. lgs. 188/2003. In attesa dell'emanazione del decreto ministeriale sopra citato, a partire dall'orario di servizio 15 dicembre 2013 – 13 dicembre 2014, il servizio manovra sarà fornito: da RFI/Gestore del Servizio (GS) negli impianti riportati nella tabella 2a; da un Gestore Unico (GU) direttamente o tramite un Operatore negli impianti riportati nella tabella 2b; mediante Autoproduzione di Molteplicità di Imprese Ferroviarie (AMIF) negli impianti riportati nella tabella 2c. Negli impianti ove, al cambio orario dicembre 2015 – dicembre 2016, non si fossero realizzate le condizioni idonee a consentire lo svolgimento dei servizi di*

manovra in autoproduzione da parte della singola impresa ferroviaria, il GI provvederà ad affidare il servizio di manovra secondo le regole e le procedure previste dalla normativa vigente.

Sulla base di quanto riportato nelle Tabelle 2a, 2b e 2c del PIR 2014 citate si presenta quindi la situazione riassunta nel prospetto seguente (che riporta anche le note esplicative presenti nel p. 5.2.7 del PIR):

Servizio fornito da RFI	Servizio fornito da un gestore unico	Servizio fornito mediante AMIF																																																																											
Tabella 2a  <ul style="list-style-type: none"> Implanto Brennero Tarvisio Boscoverde Villa Opicina Domo II Messina Villa S. Giovanni <i>Bari Lamasinata*</i> <i>Bologna S. Donato*</i> <i>Milano Smistamento*</i> <i>Trieste Campo Marzio*</i> 	Tabella 2b  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Impianto</th> <th>Gestore Unico</th> <th>Operatori</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nova Boschetto (CM)</td> <td>Unogateway</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Lecco Maggiorasca</td> <td>Sefer</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Melegnano</td> <td>Uscalogarsi</td> <td>Seprana</td> </tr> <tr> <td>Milano Centosa</td> <td>Terminali Italia</td> <td>Terminali Italia</td> </tr> <tr> <td>Milano S. Giuliano - Terminali Italia - Segrate</td> <td>Sefer</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Milano S. Giuliano - Terminali FS Logistic</td> <td>Sefer</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Gallarate - Terminali Anticogno</td> <td>Sefer</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Nodo di Verona - Quadrante Europa - Porta Vercoio - Porta Nuova Scalo</td> <td>Terminali Italia</td> <td>Quadrante Servizi</td> </tr> <tr> <td>Padova Interporto</td> <td>Interporto di Padova</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Venezia Marghera Scalo</td> <td>ERF</td> <td>ERF</td> </tr> <tr> <td>Bologna Interporto</td> <td>Terminali Italia</td> <td>GSI</td> </tr> <tr> <td>Catelfiorito</td> <td>Sefer</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Piacenza</td> <td>Locva</td> <td>Locva</td> </tr> <tr> <td>Ravenna</td> <td>ATL Sefer - Dimazzano Po</td> <td>ATL Sefer - Dimazzano Po</td> </tr> <tr> <td>Nodo di La Spezia - La Spezia Marina - La Spezia Marina S. Stefano di Magra</td> <td>NexGo AP - Sefer</td> <td>Sefer</td> </tr> <tr> <td>Lavorao Calabritto</td> <td>Terminalia</td> <td>Terminalia</td> </tr> </tbody> </table>	Impianto	Gestore Unico	Operatori	Nova Boschetto (CM)	Unogateway	Sefer	Lecco Maggiorasca	Sefer	Sefer	Melegnano	Uscalogarsi	Seprana	Milano Centosa	Terminali Italia	Terminali Italia	Milano S. Giuliano - Terminali Italia - Segrate	Sefer	Sefer	Milano S. Giuliano - Terminali FS Logistic	Sefer	Sefer	Gallarate - Terminali Anticogno	Sefer	Sefer	Nodo di Verona - Quadrante Europa - Porta Vercoio - Porta Nuova Scalo	Terminali Italia	Quadrante Servizi	Padova Interporto	Interporto di Padova	Sefer	Venezia Marghera Scalo	ERF	ERF	Bologna Interporto	Terminali Italia	GSI	Catelfiorito	Sefer	Sefer	Piacenza	Locva	Locva	Ravenna	ATL Sefer - Dimazzano Po	ATL Sefer - Dimazzano Po	Nodo di La Spezia - La Spezia Marina - La Spezia Marina S. Stefano di Magra	NexGo AP - Sefer	Sefer	Lavorao Calabritto	Terminalia	Terminalia	Tabella 2c  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Impianto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Torino Orbassano</td> </tr> <tr> <td>Nova Boschetto (Terminali autostrada viaggiante)</td> </tr> <tr> <td>Brescia Scalo</td> </tr> <tr> <td>Domo II (area carico e scarico)</td> </tr> <tr> <td>Rho</td> </tr> <tr> <td>S. Zeno Felziano</td> </tr> <tr> <td>Trento Roncadou</td> </tr> <tr> <td>Cervignano smistamento</td> </tr> <tr> <td>Modena</td> </tr> <tr> <td>Genova Sestri Ponente</td> </tr> <tr> <td>Massa Zona Industriale</td> </tr> <tr> <td>Pisa S. Rossore</td> </tr> <tr> <td>Civitavecchia</td> </tr> <tr> <td>Pomezia S. Pilombia</td> </tr> <tr> <td>Roma Smistamento</td> </tr> <tr> <td>Maddaloni Marcanise</td> </tr> <tr> <td>S. Ferdinando</td> </tr> <tr> <td>Bicocca</td> </tr> <tr> <td>Palermo Baulicaccio</td> </tr> <tr> <td>Falconara Marina</td> </tr> <tr> <td>Pescara</td> </tr> <tr> <td>Terni</td> </tr> <tr> <td>Brindisi</td> </tr> </tbody> </table>	Impianto	Torino Orbassano	Nova Boschetto (Terminali autostrada viaggiante)	Brescia Scalo	Domo II (area carico e scarico)	Rho	S. Zeno Felziano	Trento Roncadou	Cervignano smistamento	Modena	Genova Sestri Ponente	Massa Zona Industriale	Pisa S. Rossore	Civitavecchia	Pomezia S. Pilombia	Roma Smistamento	Maddaloni Marcanise	S. Ferdinando	Bicocca	Palermo Baulicaccio	Falconara Marina	Pescara	Terni	Brindisi
Impianto	Gestore Unico	Operatori																																																																											
Nova Boschetto (CM)	Unogateway	Sefer																																																																											
Lecco Maggiorasca	Sefer	Sefer																																																																											
Melegnano	Uscalogarsi	Seprana																																																																											
Milano Centosa	Terminali Italia	Terminali Italia																																																																											
Milano S. Giuliano - Terminali Italia - Segrate	Sefer	Sefer																																																																											
Milano S. Giuliano - Terminali FS Logistic	Sefer	Sefer																																																																											
Gallarate - Terminali Anticogno	Sefer	Sefer																																																																											
Nodo di Verona - Quadrante Europa - Porta Vercoio - Porta Nuova Scalo	Terminali Italia	Quadrante Servizi																																																																											
Padova Interporto	Interporto di Padova	Sefer																																																																											
Venezia Marghera Scalo	ERF	ERF																																																																											
Bologna Interporto	Terminali Italia	GSI																																																																											
Catelfiorito	Sefer	Sefer																																																																											
Piacenza	Locva	Locva																																																																											
Ravenna	ATL Sefer - Dimazzano Po	ATL Sefer - Dimazzano Po																																																																											
Nodo di La Spezia - La Spezia Marina - La Spezia Marina S. Stefano di Magra	NexGo AP - Sefer	Sefer																																																																											
Lavorao Calabritto	Terminalia	Terminalia																																																																											
Impianto																																																																													
Torino Orbassano																																																																													
Nova Boschetto (Terminali autostrada viaggiante)																																																																													
Brescia Scalo																																																																													
Domo II (area carico e scarico)																																																																													
Rho																																																																													
S. Zeno Felziano																																																																													
Trento Roncadou																																																																													
Cervignano smistamento																																																																													
Modena																																																																													
Genova Sestri Ponente																																																																													
Massa Zona Industriale																																																																													
Pisa S. Rossore																																																																													
Civitavecchia																																																																													
Pomezia S. Pilombia																																																																													
Roma Smistamento																																																																													
Maddaloni Marcanise																																																																													
S. Ferdinando																																																																													
Bicocca																																																																													
Palermo Baulicaccio																																																																													
Falconara Marina																																																																													
Pescara																																																																													
Terni																																																																													
Brindisi																																																																													

*Impianti nei quali RFI fornirà servizi di manovra solo fino a quando si determineranno le condizioni per la effettuazione della manovra in altre modalità.

I soggetti individuati quali GU dovranno fornire a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie:

- l'accesso all'impianto ed ai servizi di manovra a tutte le IF/operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti);
- servizi qualitativamente equivalenti a quelli precedentemente forniti da GI;
- prezzi non superiori, inizialmente, a quelli adottati da GI nel medesimo impianto nel periodo 2012/2013. I prezzi, inoltre, dovranno essere comunicati annualmente al GI e all'URSF al fine di poter attivare la consultazione con i soggetti interessati in analogia alla procedura di aggiornamento del PIR.

Negli impianti ove la manovra è erogata in regime di AMIF, le IF che operano con locomotive assegnate da RFI (che dovranno essere in buono stato di funzionamento e atte a garantire la prosecuzione dei servizi di manovra ai medesimi standard qualitativi precedentemente praticati da RFI), dovranno fornire i servizi di manovra nei limiti della loro capacità residua e applicando tariffe commisurate ai costi di fornitura del servizio a tutte le IF/operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti) e potranno in qualsiasi momento proporre -mediante richiesta congiunta- il passaggio alla modalità di GU. Negli impianti ove non è avvenuta l'assegnazione di locomotive da parte di RFI, le IF nuove entranti potranno chiedere l'effettuazione dei servizi di manovra alle IF già presenti mediante stipula di specifici accordi.

b) Problematica

Sono state manifestate perplessità sulle modalità con cui alcuni GU sono stati individuati dal GI ed è stato evidenziato che, a seguito delle prescrizioni emanate dall'URSF a fine 2013, deve essere prevista entro due anni (fine 2015) una gara per l'assegnazione del servizio. Inoltre, è stato segnalato che nei contratti definiti da detti GU non sono previste clausole di tipo SLA a garanzia della qualità del servizio prestato e che in molti casi il prezzo proposto dai GU per i servizi prestati è identico o addirittura maggiore rispetto a quello praticato in passato da RFI. Le IF segnalanti ritengono che, considerata l'importanza del servizio in questione nel traffico merci, sarebbero necessarie procedure pubbliche per l'assegnazione dei servizi, costanti controlli sui costi ed un monitoraggio sulle regole previste.

c) *Quesiti*

- 11.1** Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità che si ritiene siano attualmente presenti nelle aree ove i servizi di manovra vengono forniti da un gestore unico.
- 11.2** Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità, che si ritiene siano riconducibili al PIR, nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.
- 11.3** Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai livelli dei corrispettivi richiesti dal gestore unico nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.
- 11.4** Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai *Service Level Agreements* del gestore unico.

Si prega di qualificare l'interesse del rispondente alla tematica in questione, nonché le aree della tabella precedente alle quali risulta maggiormente interessato.

12. Altri temi

I soggetti interessati possono proporre osservazioni anche in merito ad ulteriori punti non espressamente indicati nel presente documento, purché attinenti alla procedura ed alla fattispecie in oggetto.

Quesito

- 12** Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto.