

Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2019”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2018”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2020”

TESTO CONSOLIDATO REDATTO DAGLI UFFICI

APPROVAZIONE: delibera n. 140/2017 del 30 novembre 2017

MODIFICHE: delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019

Indice

Nota di lettura	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1. Valutazioni dell’Autorità	4
1.2. Indicazioni.....	5
1.3. Prescrizioni.....	5
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR	6
2.1. Valutazioni dell’Autorità	6
2.2. Indicazioni.....	10
2.3. Prescrizioni.....	11
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	13
3.1. Valutazioni dell’Autorità	13
3.2. Indicazioni.....	17
3.3. Prescrizioni.....	17
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	19
4.1. Valutazioni dell’Autorità	19
4.2. Indicazioni.....	23
4.3. Prescrizioni.....	23
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR	24
5.1. Valutazioni dell’Autorità	24
5.2. Indicazioni.....	25
5.3. Prescrizioni.....	25
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR	26
6.1. Valutazioni dell’Autorità	26
6.2. Indicazioni	29
6.3. Prescrizioni	29
7. Aggiornamento straordinario del PIR 2018.....	30
7.1. Modifiche al PIR 2018 su iniziativa di RFI: valutazioni dell’Autorità	30
7.2. Modifiche al PIR 2018 su iniziativa dell’Autorità	31
7.3. Prescrizioni.....	31

Nota di lettura

Con PEC del 29 settembre 2017, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 6975/2017, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2019 (di seguito: PIR 2019), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell'art. 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di detto PIR 2019.

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell'ordine:

1. le pertinenti valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2019 inviata da RFI lo scorso 29 settembre;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

Le indicazioni e prescrizioni in colore blu sono quelle che, come previsto dal punto 2 della delibera, si applicano già a decorrere dall'orario di servizio 2017/2018. In tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2019, e deve intendersi riferita alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2018 che, pur eventualmente presentando numerazione differente, afferiscono agli stessi temi.

Le indicazioni 2.2.4 e 2.2.7, nonché le prescrizioni 4.3.5 e 6.3.4, si riferiscono alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2020, che si svolgerà nel corso del 2018.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
ANSF:	Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie
AQ:	Accordo Quadro
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
CID:	<i>Corridor Information Document</i>
FCL:	Fascicolo Circolazione Linea
GI:	gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
IRG-Rail:	<i>Independent Regulators' Group – Rail</i>
OSS:	<i>One Stop Shop;</i>
PCS:	<i>Path Coordination System;</i>
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PGOS:	Prefazione Generale all'Orario di Servizio;
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RFC:	<i>Rail Freight Corridor;</i>
RNE:	<i>Rail Net Europe.</i>

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1. Valutazioni dell'Autorità

Introduzione (sezione 1.1)

Da una disamina della parte introduttiva risulta evidente come la descrizione dello stato societario del GI non sia completamente aderente a quanto riportato negli schemi contrattuali posti in appendice al capitolo 2 della proposta bozza di PIR 2019.

Rail Freight Corridor (RFC) (sezione 1.9)

Si evidenzia l'opportunità che, ai fini del miglioramento della completezza delle informazioni, alla sezione 1.9 e all'interno del PIR WEB, le informazioni relative ai *Rail Freight Corridor* (di seguito: RFC) siano integrate e migliorate, attraverso:

- la correzione del riferimento all'organismo di regolazione di riferimento per il corridoio "Reno-Alpi" (RFC1), indicando le informazioni relative a denominazione completa e sito web: *Bundesnetzagentur*, www.bundesnetzagentur.de;
- l'aggiunta, in calce, di due nuovi capoversi, inserendo analoghe informazioni per gli organismi di regolazione dei corridoi Baltico-Adriatico (RFC5) e Scandinavo-Mediterraneo (RFC3), come individuabili in base ai rispettivi "*Cooperation Agreements*" pubblicati nei siti web di tali due corridoi

One Stop Shop (sottosezione 1.10.1)

Il *One Stop Shop* (Sportello Unico, OSS) è un canale di vendita e di informazione creato una decina d'anni fa dai GI europei aderenti all'associazione *Rail Net Europe* (RNE), al fine di facilitare la richiesta di tracce internazionali (passeggeri e merci), offrendo ai richiedenti un unico interlocutore presente in ogni paese aderente. Detto OSS, previsto anche dall'articolo 44, comma 4, della direttiva 2012/34/UE e recepito dall'articolo 24, comma 3, del d.lgs. 112/2015, oltre a fornire informazioni sulle condizioni commerciali e di accesso per la propria rete, si prendeva a carico l'onere di ricevere un'eventuale richiesta di traccia (tramite modelli standard in file word, disponibili sul sito di RNE) e di veicolarla alla rete di OSS dei paesi interessati dalla medesima richiesta. Tuttavia, quasi parallelamente, ha preso avvio, sempre in seno a RNE, lo sviluppo di una piattaforma informatica per la prenotazione di tracce internazionali, nella quale un richiedente capacità potesse coinvolgere ed interloquire direttamente, all'interno del suo dossier di richiesta capacità, con gli altri *partner* internazionali e con tutti i GI coinvolti. All'inizio il nuovo sistema di prenotazione è stato denominato *Pathfinder*, in seguito, dopo varie implementazioni e miglioramenti, è stato ribattezzato *Path Coordination System* (PCS). Appare quindi evidente come PCS, a seguito della sua piena operatività (rafforzata dall'utilizzo esclusivo del sistema per la prenotazione di capacità presso i Corridoi Ferroviari Merci) vada a soddisfare una parte delle esigenze, come la gestione delle richieste di capacità internazionali, per le quali erano stati istituiti gli OSS.

Si ritiene dunque opportuno che il GI, così come a partire dal PIR 2017 ha reso esclusivo l'utilizzo di Astro IF per le richieste di capacità nazionali, identifichi PCS come l'unico strumento per la richiesta di capacità internazionale (con l'eccezione dell'uso di Astro IF per richieste internazionali che, però, vengono frammentate in singoli dossier nazionali presentati ai vari GI di competenza) riqualificando il ruolo del *One Stop Shop*, in sportello, a cui i richiedenti stranieri possono rivolgersi per ricevere informazioni sulle condizioni commerciali e di accesso alla rete italiana, ed i richiedenti nazionali possono essere reindirizzati alla rete Europea dei OSS per le stesse necessità, ma con valenza internazionale. Inoltre, in ambo i casi, il OSS può indirizzare i richiedenti all'utilizzo dell'applicativo informatico PCS, fornendo tutti i chiarimenti necessari per facilitarne l'utilizzo. L'obiettivo comune è individuare esclusivamente sistemi informatici per la richiesta di capacità, al fine di garantire la massima trasparenza, tracciabilità ed equità alle procedure di accesso alla rete ferroviaria.

La completa informatizzazione delle procedure di allocazione della capacità consente, peraltro, all'organismo di regolazione di esercitare in maniera efficiente le proprie prerogative in materia di vigilanza e controllo sul tema in oggetto (argomento di valenza strategica nel settore ferroviario) così come previsto dall'articolo 56, comma 1, lettera c), della direttiva 2012/34/UE e come dimostrano i sempre più numerosi casi d'intervento degli organismi di regolazione

europei, illustrati come prassi da condividere nell'ambito delle attività svolte da IRG-Rail e dal Network dei regolatori europei (*European Network of Rail Regulatory Bodies*, di cui all'articolo 57, comma 1, della direttiva 2012/34/UE - di seguito ENRRB) nel corso del 2017.

Glossario (sezione 1.11)

A seguito dell'osservazione di un'IF, si rileva infine che, alla sezione 1.11, risulta ancora presente la dicitura "*comprensivo del diritto di prenotazione*" nella definizione di canone di utilizzo, benché il sistema di pedaggio introdotto dal GI, in applicazione dei principi e dei criteri di cui alla delibera ART n. 96/2015, non contempi più tale fattispecie.

1.2. Indicazioni

- 1.2.1.** Si ritiene opportuno che il GI provveda a specificare, alla sezione 1.1 del PIR, la propria configurazione societaria, in analogia con quanto riportato negli schemi contrattuali allegati in appendice al capitolo 2 dello stesso PIR, inserendo quanto segue: "*Società con Socio Unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del d.lgs. 112/2015*".
- 1.2.2.** Si ritiene opportuno che, alla sezione 1.9 del PIR, il GI provveda a correggere il riferimento all'organismo di regolazione di riferimento per il corridoio "Reno-Alpi" (RFC1),:
 - a) indicando le informazioni relative a denominazione completa e sito web: *Bundesnetzagentur, www.bundesnetzagentur.de*;
 - b) provvedendo altresì, tramite aggiunta in calce di due nuovi capoversi, ad inserire analoghe informazioni per gli organismi di regolazione dei corridoi Baltico-Adriatico (RFC5) e Scandinavo-Mediterraneo (RFC3), come individuabili in base ai rispettivi "*Cooperation Agreements*" pubblicati nei siti web di tali due corridoi.

1.3. Prescrizioni

- 1.3.1.** Si prescrive che il GI, nella sottosezione 1.10.1, nella sezione 1.11, nonché nell'Appendice 1 al Capitolo 2 del PIR, provveda ad eliminare qualsiasi riferimento relativo alla possibilità di utilizzo del *One Stop Shop* nazionale come canale di vendita di capacità per itinerari internazionali.
- 1.3.2.** Si prescrive che il GI, alla sezione 1.11, elimini la dicitura "*comprensivo del diritto di prenotazione*" nella definizione di canone di utilizzo.

2. Condizioni di accesso all'infrastruttura – Capitolo 2 del PIR

2.1. Valutazioni dell'Autorità

Introduzione (sezione 2.1)

L'Autorità garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per utenti, imprese e consumatori; a tal fine l'Autorità può richiedere informazioni al gestore, ai richiedenti e a qualunque parte interessata, nonché esprimere segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica sulle delibere di amministrazioni e enti strumentali – competenti in materia di sicurezza e standard tecnici – che impattano sulla concorrenza tra operatori, sulle tariffe e sull'accesso alle infrastrutture. L'Autorità, peraltro, rileva che con ordinanza del Consiglio di Stato n. 1855/2017 del 20 aprile 2017 e precedente ordinanza del TAR Piemonte n. 178/2017 del 4 febbraio 2017, si è evidenziato l'assoggettamento di RFI, in qualità di concessionario esclusivo per l'esercizio di un'infrastruttura pubblica, ad obblighi generali di trasparenza amministrativa.

Per i sopra menzionati motivi, si ritiene necessario disporre che il GI garantisca all'Autorità l'accesso diretto e completo, in modalità consultiva, a tutti i propri sistemi informativi e banche dati che siano utili per lo svolgimento delle attività di competenza dell'Autorità stessa.

Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura (paragrafo 2.2.2.2)

Al quarto capoverso del paragrafo, con riferimento all'acquisizione da parte dell'IF del certificato di sicurezza finalizzato alla richiesta di tracce (sia per l'orario successivo a quello in vigore che in corso d'orario) che insistono su linee/impianti la cui attivazione, coerentemente con quanto indicato nel PIR WEB, è prevista nel corso dell'orario successivo a quello in vigore, è previsto che l'IF sia tenuta a produrre il certificato di sicurezza entro 5 giorni lavorativi dall'avvio del servizio. Nel capoverso successivo è inoltre specificato che, *"Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche indicate, il GI fornirà alle IF tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento del certificato di sicurezza"*, senza specificare le relative tempistiche di fornitura della suddetta documentazione.

Un'IF ha obiettato che, in relazione a tale impegno, sarebbe opportuno disciplinare più esplicitamente gli obblighi del GI in relazione alle attività di fornitura alle IF della documentazione propedeutica all'ottenimento del suddetto certificato di sicurezza.

Nel corso dell'audizione, convocata con nota prot. 8222/2017 del 2 novembre 2017 e svoltasi in due sedute, la prima in data 7 novembre 2017 e la seconda in data 10 novembre 2017, il GI ha giustificato la mancata indicazione di un termine specifico ultimo per l'invio della documentazione alle imprese ferroviarie adducendo la motivazione che tale tempo dipenderebbe anche dalle esigenze istruttorie a carico dell'ANSF e non sarebbe, quindi, stimabile.

Al riguardo, l'Autorità è del parere che l'esigenza di dettagliare più chiare specificazioni sulle tempistiche della procedura sia ragionevole, essendo la documentazione di cui trattasi sostanzialmente coincidente con quella rilasciata a seguito delle attività istruttorie di mera competenza del GI e propedeutica all'avvio delle successive, ulteriori attività dell'ANSF, finalizzate all'estensione del certificato di sicurezza.

Presentazione del Certificato di Sicurezza o dell'estensione dello stesso per linee su cui è stata richiesta capacità (paragrafo 2.2.2.2)

Il GI prevede che, nel caso in cui una IF, all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, non sia ancora in possesso del certificato di sicurezza o della sua estensione, relativo alle linee oggetto di richiesta, la stessa sia tenuta a produrre detto certificato fino a 5 giorni prima della data di trasmissione del progetto orario nel mese di luglio, secondo la tempistica della sottosezione 4.3.2. Nel caso in cui questo non avvenga, la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI.

Questa tematica è stata oggetto di discussione con RFI nel corso dell'audizione del 7/10 novembre, poiché l'Autorità ha rilevato che la tempistica attualmente definita nel PIR, nei confronti delle IF che richiedono capacità annuale, è differente rispetto a quella prevista nel corrispondente processo relativo ai richiedenti non IF; infatti questi ultimi sono tenuti a nominare l'IF che effettuerà il traffico, con conseguente dimostrazione del possesso del certificato di sicurezza per le linee interessate trenta giorni prima dell'inizio del trasporto.

Questa differenza di trattamento tra richiedenti non IF ed IF, nel processo di richiesta della capacità, potrebbe configurare elementi discriminatori quali quelli menzionati nell'articolo 56, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2012/34/UE (recepito in Italia dall'articolo 37, comma 2, lettera c), del d.lgs. 112/2015) per i quali è stato recentemente sottolineato lo sforzo dei regolatori europei nello svolgere il loro ruolo di vigilanza, applicando principi comuni concordati nell'ambito delle attività di cooperazione internazionale, quali quelle svolte in ottemperanza all'articolo 57 della stessa direttiva ed in sede IRG-Rail.

Inoltre, il tempo che intercorre tra la richiesta di tracce (ad aprile) e l'obbligo di presentazione del certificato/estensione (a fine giugno/inizio luglio) non sembra sufficiente per le IF per espletare le relative procedure, soprattutto per ottenere un'eventuale estensione del certificato, richiesta che riguarda la maggioranza dei casi. Il GI, a questo riguardo, ha replicato nel corso della predetta audizione, sottolineando come uno slittamento della presentazione del certificato/estensione fino a 30 giorni prima dell'inizio del trasporto potrebbe vanificare tutto il lavoro di RFI nella progettazione dell'orario di servizio.

L'Autorità, valutando la posizione di RFI, ritiene che il termine in questione, per le IF, possa essere posticipato di un mese, facendolo coincidere con la scadenza, programmata ad inizio agosto, prevista per le osservazioni delle stesse IF sulla bozza del progetto orario. Si ritiene che tale soluzione non comprometta il processo di progettazione dell'orario di RFI, poiché nel periodo dedicato alle osservazioni sono i richiedenti che svolgono un ruolo attivo nel processo, mentre il GI attende le osservazioni di questi ultimi. L'unico aggravio di attività per il GI sarebbe, in tal caso, rappresentato dalla eventualità di avviare eventuali procedure di coordinamento che interessano IF in attesa del certificato/estensione ad inizio agosto anziché ad inizio luglio. Va anche evidenziato che tale casistica riguarda una percentuale minima del totale delle richieste presentate ad aprile, e quindi può ritenersi del tutto sostenibile. Va peraltro evidenziato che lo slittamento di un mese consentirebbe, soprattutto alle IF richiedenti un'estensione del certificato, di avere molte più probabilità di ottenerlo, stante il fatto che il processo pertinente prevede tempistiche normalmente estese a 4 mesi.

Accordo Quadro (sottosezione 2.3.1)

Nella sottosezione 2.3.1 si rilevano elementi apparentemente contradditori, con riferimento alla regola che disciplina la tempistica relativa all'indicazione dell'IF da parte di un richiedente non IF, titolare di un Accordo Quadro (AQ). Appare quindi opportuno che RFI provveda a rivedere i punti elenco 4, 5 e 7 della sottosezione 2.3.1, al fine di renderli chiari e coerenti tra di loro, esplicitando una regola unica per la nomina dell'IF negli AQ, oppure definendo due alternative entrambe percorribili.

Obblighi del GI e delle IF in fase di esecuzione del contratto (sottosezione 2.3.3)

Con riferimento ai contenuti dei paragrafi 2.3.3.2 e 2.3.3.3, afferenti rispettivamente agli "Obblighi di GI" e agli "Obblighi di IF", si rilevano differenze che non si reputa possano risalire ai differenti ruoli di IF e GI (come ad esempio l'obbligo per la sola IF di dotarsi di un Sistema di Gestione della Sicurezza o di rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite dall'ANSF), in quanto riferite a obblighi che vedono i due ruoli in perfetta simmetria, fin dal passaggio delle competenze di organismo normatore sulla sicurezza della circolazione ad ANSF. Inoltre, per entrambe le figure, non è menzionato l'obbligo del rispetto di quanto disposto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (in qualità di organismo di regolazione ai sensi dell'articolo 37 del d.lgs. 112/2015), oltre che di quanto disposto da ANSF (in qualità di organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano, di cui all'articolo 4 del d.lgs. 162/2007). Appare necessario un adeguamento del testo in tal senso.

Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione (paragrafo 2.3.3.4)

Si rileva che, al paragrafo 2.3.3.4, tra le informazioni che le IF sono tenute a fornire al GI prima della circolazione del treno, non è indicato l'orientamento del materiale rotabile normalmente utilizzato per l'alimentazione dei sistemi di informazione alla clientela, utilizzati per ridurre i tempi di incarrozramento. RFI, durante l'audizione del 7/10 novembre,

ha evidenziato l'esistenza di una procedura operativa vigente condivisa con le IF e ha dato la propria disponibilità a introdurre formalmente tale obbligo anche nel pertinente paragrafo del PIR.

Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione (paragrafo 2.3.3.5)

Il 4 dicembre 2017 entra in vigore la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, contenente lo schema della procedura di assegnazione della capacità, cui il GI si deve attenere, ai sensi dell'articolo 43 della direttiva stessa (recepito dall'articolo 26, comma 3, del d.lgs. 112/2015). La decisione, alla cui fase di consultazione hanno partecipato attivamente gli organismi di regolazione europei, a seguito dell'analisi svolta in ambito IRG-Rail delle regole di gestione delle "Temporary Capacity Restrictions" (TCRs) utilizzate dai gestori nazionali, detta regole dettagliate anche in materia di programmazione e comunicazione da parte del GI delle restrizioni di capacità (punti da 8 a 17), tema che non era invece trattato nella versione originaria dell'allegato VII citato.

Detta decisione, che non richiede il recepimento da parte degli Stati membri in quanto direttamente applicabile, indica al considerando (8) la necessità che i GI adattino i prospetti informativi della rete, oltreché le procedure di definizione degli orari, al fine di garantire la tempestiva conformità alle nuove regole introdotte. Inoltre, al considerando (11), chiarisce che alcune prescrizioni contenute nel nuovo allegato VII avranno un'attuazione graduale, e che in particolare le prescrizioni di cui ai punti da 8 a 11 diventeranno per la prima volta vincolanti, in parte, con riferimento all'orario di servizio 2019-2020 e, in modo integrale, all'orario di servizio successivo.

Nel corso dell'audizione del 7/10 novembre, RFI ha dichiarato di avere già implementato, nel paragrafo 2.3.3.5 dello schema di PIR 2019, il contenuto del nuovo allegato VII. Tuttavia si deve osservare che le prescrizioni contenute in tale allegato, anche escludendo quelle che saranno vincolanti solo con riferimento a orari di servizio successivi rispetto a quello oggetto del PIR 2019, non risultano integralmente sovrapponibili con le disposizioni contenute nel paragrafo 2.3.3.5 citato. Si ritiene dunque necessario che venga chiarito, all'inizio del suddetto paragrafo, che in ogni caso RFI è tenuta a rispettare le prescrizioni previste dall'allegato VII della Direttiva 2012/34/UE, per come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, ad eccezione eventualmente dei punti da 8 a 11, cui potrà essere data attuazione per i successivi orari di servizio.

Inoltre, visto che alcuni riferimenti al testo della decisione 2017/2075 sono stati già inseriti nel PIR 2019, si ritiene necessario, al terzo punto elenco del punto 2, fare riferimento alle indisponibilità di stazione che impattano su più del 30% del traffico per più di 7 giorni consecutivi, in linea con quanto previsto nella suddetta decisione.

Con riferimento alle modifiche introdotte da RFI al paragrafo in questione successivamente alla consultazione, si deve rilevare che alcune di esse hanno contenuto potenzialmente peggiorativo per i richiedenti. Si tratta in particolare delle modifiche apportate: al quarto punto elenco del punto 2, in materia di interruzioni sistematiche notturne di linea; alle lettere a) e b) del punto 8; al punto 10. Si ritiene che tali modifiche avrebbero dovuto essere sottoposte preventivamente a consultazione, prima di essere rese effettive, e si ritiene necessario che RFI ripristini il testo originario.

Si rileva inoltre come il perimetro di applicazione delle sottoregole introdotte al punto 7 non sia chiaramente definito, così come i conseguenti effetti. Ad esempio risulterebbe che, per lavori che determinino incrementi dei tempi di viaggio fino a 30 minuti (lettera d, del punto 7), il programma di esercizio possa essere comunicato alle IF con un anticipo inferiore rispetto a quello previsto nel caso di lavori che determinano un allungamento dei tempi di percorrenza fino a 15 minuti (lettera c, del punto 7). Si ritiene pertanto opportuno che il GI provveda a riformulare il testo degli obblighi previsti al punto 7), evitando sovrapposizioni fra le sottoregole ivi formulate e assicurando la coerenza con i conseguenti provvedimenti d'orario previsti al punto 8.

Al fine di assicurare il rispetto del principio di trasparenza con riferimento all'insieme di regole cui RFI è soggetta, nonché alle condizioni di derogabilità o di modifica delle stesse, si ritiene infine opportuno che, nell'aggiornamento annuale del PIR che si svolgerà nel corso del 2018, il paragrafo 2.3.3.5 venga integralmente riformulato, assicurando una maggiore chiarezza espositiva, in modo da recepire integralmente il nuovo processo di consultazione e pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali, descritto nella revisione dell'allegato VII sopra citata, tenuto conto delle tempistiche di attuazione ivi previste, facendo salvi eventuali regole, già adottate dal GI e più favorevoli ai richiedenti, come peraltro contemplato al punto 13 dell'allegato stesso, nonché evidenziando eventuali deroghe previste ai sensi del successivo punto 14.

Regole di esercizio (sezione 2.4)

Regole di Esercizio Corridoi Ferroviari Merci (RFC) (sottosezione 2.4.2)

I RFC prevedono esplicitamente, nella sezione 5.2 del Capitolo 4, dei rispettivi CID, la descrizione delle regole di priorità che riguardano la gestione della circolazione dei “treni corridoio”, intesi come prodotti del processo di allocazione gestito dai RFC medesimi. Tutti i RFC che interessano la rete italiana richiamano un principio comune, ispirato ai dettami del Regolamento (UE) 913/2010, per il quale i treni corridoio puntuali dovrebbero essere gestiti cercando di preservare al massimo la loro puntualità. Successivamente, ogni RFC può prevedere delle specifiche regole di gestione peculiari per le sue linee.

In ambito IRG-Rail, nell’ottica di una regolazione basata su principi comuni, come previsto dall’articolo 57 della direttiva 2012/34/UE, gli organismi di regolazione europei hanno deciso di impegnarsi affinché quanto deciso in ambito RFC trovi sempre espressa menzione e conseguente applicazione all’interno dei prospetti informativi nazionali. Dunque, appare opportuno, così come già avviene per il processo di allocazione della capacità, menzionare nel PIR l’esistenza di regole di esercizio specifiche per i treni “corridoio”, riportando il riferimento di ogni CID o prevedendo un apposito *link* di collegamento.

Regole di gestione della circolazione (sottosezione 2.4.2)

Gli uffici dell’Autorità hanno appreso, nel mese di ottobre, l’emanazione da parte di RFI di linee guida ad uso interno sulla gestione della circolazione dei treni, il cui contenuto potrebbe risultare non congruente con quanto previsto dal PIR su tale materia. Sono inoltre pervenute, da parte di alcune associazioni di utenti del servizio di trasporto ferroviario, delle segnalazioni secondo cui le suddette linee guida penalizzerebbero i treni del trasporto regionale rispetto ai treni AV.

RFI, interpellata a tale riguardo, ha fornito copia di una nota operativa interna del 26 settembre 2017, avente ad oggetto “Indirizzi per la gestione della circolazione del servizio Mercato entro 5 minuti a destinazione”. Nel corso dell’audizione del 7/10 novembre, RFI ha sostenuto che il contenuto della circolare è pienamente compatibile con quanto previsto dalla sottosezione 2.4.2 del PIR. Inoltre, ha evidenziato che, benché tale nota sia stata emanata principalmente al fine di migliorare gli indici di puntualità dei treni “a libero mercato” (*open access*), l’applicazione della stessa avrebbe determinato, nel contesto nazionale, un incremento della puntualità sia per i treni a mercato che per i servizi regionali.

Considerato che le regole di gestione della circolazione descritte nel PIR 2019 non sono state modificate rispetto a quelle del PIR attualmente in vigore, e che nell’ambito della consultazione non sono state presentate osservazioni su tale materia, non si rileva l’esigenza di fornire a RFI indicazioni o prescrizioni riguardanti il contenuto del PIR. L’Autorità si riserva in ogni caso di verificare la coerenza con il PIR della nota operativa sopra citata, e di verificarne l’impatto attraverso l’analisi dei dati che è stato richiesto a RFI stessa di fornire.

Gestione della circolazione perturbata (sottosezione 2.4.3)

Con riferimento alla circolazione perturbata, il GI, nella bozza di PIR 2019, ha modificato la formulazione dell’ultimo capoverso, relativo alle regole di gestione aggiuntive da applicare ad una serie di linee; tuttavia l’individuazione di tali linee appare diversa da quella sottoposta alla consultazione degli *stakeholders* ed è rimandata al contenuto del relativo allegato presente nel PIR WEB.

Per assicurare la massima trasparenza su quali linee si debbano considerare oggetto dell’applicazione delle regole di gestione in questione, evitando fraintendimenti dovuti alle differenti classificazioni provenienti da altre fonti, si ritiene necessario che il GI sostituisca l’ultimo capoverso della sottosezione 2.4.3, prima del punto a), con l’elenco completo delle linee per le quali valgono le disposizioni di dettaglio di cui ai successivi punti a) e b).

Sgombero dell’infrastruttura (sottosezione 2.4.4)

Il GI, con la bozza di PIR 2019, propone di estendere l’applicazione delle regole afferenti allo sgombero all’intera Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, ivi compresi i binari di stazione, invece che, come ad oggi, alla sola linea. Tale estensione comporterebbe, a giudizio dell’Autorità, la possibilità, illimitata per il GI, di disporre lo sgombero di un qualunque binario di stazione da parte di qualunque materiale rotabile guasto, senza alcuna indicazione in PIR dei criteri

posti alla base della possibile attivazione della procedura di sgombero; tale mancanza equivarrebbe a un difetto di trasparenza che l'Autorità non ritiene possibile avallare.

L'Autorità reputa necessario che il GI individui esattamente le stazioni "critiche", e per ognuna di esse gli ulteriori binari (oltre a quelli di corsa, ossia ai binari necessari per garantire la libertà della linea) per le quali la procedura di sgombero deve essere attivata. RFI, sentita al riguardo nel corso dell'audizione del 7/10 novembre, ha affermato che la preventiva individuazione delle stazioni "critiche" è di difficile implementazione, a causa della combinazione tra le varie configurazioni infrastrutturali e l'evento che rende necessario lo sgombero; ha dato, congruentemente con i rilievi dell'Autorità, la propria disponibilità a valutare, a tutela della capacità dell'infrastruttura, informazioni aggiuntive da inserire nel PIR, con particolare riferimento alle stazioni maggiormente significative rispetto a tale aspetto.

In merito al soccorso di treni *Open Access Premium* a composizione multipla, l'Autorità ritiene necessario che il GI valuti complessivamente le eventuali integrazioni al sistema di soccorso già esistente; tale necessità è stata approfondita nel procedimento regolatorio avviato dall'Autorità con la delibera 77/2017, ponendo in consultazione, con la delibera n. 127/2017, uno schema di apposita disposizione regolatoria; viene quindi fatto riferimento a tale procedimento per le decisioni dell'Autorità in merito.

Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio (sottosezione 2.4.6)

A seguito delle attività istruttorie svolte dall'Autorità, con particolare riguardo ad alcuni approfondimenti su anomalie interessanti treni del segmento *Open Access Premium*, verificatesi nei mesi di giugno e luglio 2017, si rileva l'opportunità di ribadire, anche all'interno del PIR, l'obbligo dei vari operatori ferroviari di collaborare con l'Autorità stessa, mettendo a disposizione la documentazione che quest'ultima ritiene necessaria al fine di effettuare proprie valutazioni.

Accordi quadro e contratti di utilizzo (Appendici 1, 2 e 3 al capitolo 2)

Relativamente ai contenuti dei contratti di utilizzo afferenti ai servizi di TPL, si rileva l'opportunità di integrare il KPI relativo alla velocità media di riferimento dell'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio del corrispondente AQ, con ulteriori KPI da concordare con gli Enti locali richiedenti, anche in esito al procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato con delibera ART n. 54/2015, le cui misure di regolazione sono state oggetto di consultazione con delibera ART n. 88/2017. Si rileva, peraltro, che RFI, nel partecipare alla citata consultazione, aveva già espresso la propria condivisione circa l'inserimento di detti KPI nel contratto di utilizzo e nell'accordo quadro, impegnandosi all'effettivo inserimento all'atto della conclusione del procedimento ART, con la condizione che tali indicatori debbano comunque costituire oggetto di negoziazione nell'ambito dei richiamati atti negoziali.

Con riferimento all'articolo 6 dell'Accordo Quadro Tipo, nonché all'articolo 5 dell'Accordo quadro tipo per servizi TPL (Informazione e Riservatezza dei dati), il GI dichiara che le informazioni relative alla puntualità e alle soppressioni dei treni oggetto del Contratto di utilizzo sono forniti esclusivamente alle IF, anche se nulla pare ostare a che tali informazioni siano trasferite anche al richiedente l'AQ per le tracce dell'AQ medesimo (compresa le tracce di invio materiali), sulla base di accordi tra questi e l'IF che stipula il Contratto di utilizzo. L'Autorità ritiene fondamentale, ai fini di una maggiore trasparenza, che le suddette informazioni, comprensive delle rendicontazioni dei pedaggi e del Performance Regime, relative al grado di efficienza nello svolgimento del servizio da parte dell'IF nell'ambito dell'AQ, siano rese direttamente accessibili anche al titolare dell'AQ medesimo, attraverso l'attivazione di un accesso diretto ai pertinenti sistemi informativi del GI.

2.2. Indicazioni

- 2.2.1.** Si dà indicazione al GI di riportare nel PIR, al quarto capoverso del paragrafo 2.2.2.2, in sostituzione del periodo aggiunto in fase di elaborazione della bozza finale, il seguente periodo: "*Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche indicate, il GI fornirà alle IF, anche in formato provvisorio, tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento del certificato di sicurezza almeno quattro mesi prima dell'avvio del servizio*".
- 2.2.2.** Si ritiene opportuno che il GI, nella sottosezione 2.3.1, alla lettera b), riformuli i punti 4, 5, 7 che, all'interno degli AQ siglati tra GI e richiedente non IF, trattano le modalità di indicazione dell'IF che effettuerà il servizio,

definendo in modo chiaro e coerente le tempistiche per tale adempimento. Si indica inoltre di riportare il medesimo testo nei modelli contrattuali di AQ in appendice.

- 2.2.3.** **Si ritiene opportuno che il GI preveda, al paragrafo 2.3.3.4, l'inserimento, per la composizione dei treni viaggiatori, anche dell'informazione relativa all'orientamento.**
- 2.2.4.** Si ritiene opportuno che, nella redazione della prima bozza di PIR 2020, il paragrafo 2.3.3.5 venga riformulato, assicurando una maggiore chiarezza espositiva, in modo da recepire integralmente il nuovo processo di consultazione e pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali, descritto nella revisione dell'allegato VII sopra citata, tenuto conto delle tempistiche di attuazione ivi previste, facendo salvi eventuali regole, già adottate dal GI e più favorevoli ai richiedenti, come peraltro contemplato al punto 13 dell'allegato stesso, nonché evidenziando eventuali deroghe previste ai sensi del successivo punto 14.
- 2.2.5.** Si dà indicazione al GI di inserire, nella sottosezione 2.4.2, le regole di priorità, in ambito esercizio, previste in ciascun CID dei corridoi RFC che interessano la rete di RFI, o in alternativa, di segnalare un link diretto al relativo paragrafo di riferimento.
- 2.2.6.** Si dà indicazione al GI di correggere il refuso presente nella sottosezione 2.4.3, ultimo capoverso, sostituendo il rimando attualmente presente all'appendice 3 al capitolo 2, con quello all'appendice 4 del capitolo 2.
- 2.2.7.** Si dà indicazione al GI, in occasione della redazione della prima bozza di PIR 2020, di tenere conto degli eventuali riflessi contenutistici che dovessero emergere in esito al procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato con delibera ART n. 54/2015.

2.3. Prescrizioni

- 2.3.1.** **Si prescrive che il GI:**
- integri la sezione 2.1 del PIR nel seguente modo: *"ART garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie secondo metodologie che incentivano la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per utenti, imprese e consumatori; a tal fine ART può richiedere informazioni al GI (anche tramite accesso completo e diretto, in modalità consultiva, ai sistemi informativi e alle banche dati del GI stesso), ai richiedenti e a qualunque parte interessata."*;
 - trasmetta all'Autorità, entro il 26 gennaio 2018, l'elenco di tutti i propri sistemi informativi e banche dati documentali (a titolo esemplificativo e non esaustivo: Astro-IF, banche dati documentali standard tecnici o di progettazione, regolamentari in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, banche dati sull'organizzazione aziendale e relativi incarichi, avvio e monitoraggio investimenti, gestione e controllo della circolazione, gestione e controllo della manutenzione, gestione degli asset strumentali e non strumentali per l'esercizio ferroviario, etc.), corredati di idonea descrizione;
 - assicuri, entro 15 giorni dalla eventuale richiesta dell'Autorità, il rilascio delle rispettive credenziali di accesso per i sistemi informativi e le banche dati documentali ritenuti da quest'ultima utili allo svolgimento delle proprie attività.
- 2.3.2.** **Si prescrive al GI che, al paragrafo 2.2.2.2, punto 1, sia precisato che l'IF la quale, all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, non sia ancora in possesso del Certificato di Sicurezza o della sua estensione, relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato**

entro la scadenza per la presentazione delle osservazioni al progetto orario, secondo la tempistica riportata alla sottosezione 4.3.2.

- 2.3.3. Si prescrive al GI che, al paragrafo 2.3.3.2, siano esplicitati i seguenti ulteriori obblighi: “- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dall'ANSF e dall'ART; - disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.”.
- 2.3.4. Si prescrive al GI che, al paragrafo 2.3.3.3, il primo obbligo sia riformulato nel seguente modo: “- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dall'ANSF, dall'ART e dal GI.”.
- 2.3.5. Con riferimento al paragrafo 2.3.3.5, si prescrive al GI:
- all'inizio del paragrafo, di precisare che esso è tenuto a rispettare le prescrizioni previste dall'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, per come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, ad eccezione eventualmente dei punti da 8 a 11 cui potrà essere data attuazione per i successivi orari di servizio;
 - al terzo punto elenco del punto 2, di fare riferimento alle indisponibilità di stazione che impattano su più del 30% del traffico per più di 7 giorni consecutivi, in linea con quanto previsto nella suddetta decisione;
 - di riformulare il testo degli obblighi previsti al punto 7), evitando sovrapposizioni fra le sottoregole ivi formulate e assicurando la coerenza con i conseguenti provvedimenti d'orario previsti al punto 8.
 - al quarto punto elenco del punto 2, alle lettere a) e b) del punto 8 e al punto 10, di ripristinare il testo della bozza di PIR 2019 posta in consultazione.
- 2.3.6. Si prescrive al GI di sostituire l'ultimo periodo della sottosezione 2.4.3, prima della lettera a), con il periodo: “*In aggiunta alle regole sopra richiamate, per le linee: (elenco linee), compreso il prolungamento all'interno dei nodi, valgono le seguenti disposizioni di dettaglio:*”.
- 2.3.7. Con riferimento ai contenuti della sottosezione 2.4.4, si prescrive al GI di individuare e rendere pubbliche sul PIR WEB, entro la data di pubblicazione della prima bozza di PIR 2020, le stazioni “critiche” per le quali è prevedibile, ai fini della tutela della capacità dell’infrastruttura, l’applicazione delle regole per lo sgombero, anche con riferimento al PIR 2019. Per ogni stazione “critica”, il GI individuerà i binari di circolazione, oltre ai binari di corsa, per i quali sono potenzialmente applicabili le regole per lo sgombero dell’infrastruttura. Il GI trasmetterà all’Autorità, entro il 30 marzo 2018, apposita relazione contenente le proprie valutazioni e osservazioni a supporto di tale attività.
- 2.3.8. Con riferimento ai contenuti della sottosezione 2.4.6, si prescrive al GI di esplicitare l’obbligo, sia per le IF che per il GI stesso, di mettere a disposizione dell’Autorità tutta la documentazione disponibile in occasione di eventi anomali sui quali quest’ultima avviene degli approfondimenti, anche in collaborazione con ANSF per quanto di competenza.
- 2.3.9. Si prescrive al GI di riformulare le clausole previste all’articolo 6 dell’Accordo Quadro Tipo, nonché all’articolo 5 dell’Accordo quadro tipo per servizi TPL (Appendici 2 e 3 al capitolo 2), sostituendo l’indicazione della fornitura dei dati relativi a ritardi e soppressioni esclusivamente all’IF, con la previsione di una accessibilità a tali informazioni, comprensive anche delle rendicontazioni dei pedaggi e del Performance Regime, da parte delle IF e del titolare di AQ (non IF), attraverso l’attivazione di un accesso diretto ai pertinenti sistemi informativi del GI anche per quest’ultimo soggetto.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1. Valutazioni dell'Autorità

Introduzione (sezione 3.1)

Come evidenziato al primo capoverso della sezione 3.1, il capitolo 3 del PIR “descrive le principali caratteristiche dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari affinché le stesse siano in grado di pianificare la loro offerta e richiedere le relative tracce orarie e i servizi connessi”. In tale ottica il GI, per tutti i contenuti del PIR medesimo, è tenuto ad assicurare la massima trasparenza, nonché un equo e non discriminatorio accesso alle suddette informazioni.

A partire dal PIR 2015 (Edizione dicembre 2014) il GI ha ritenuto di organizzare il dettaglio delle informazioni sulle caratteristiche dell’infrastruttura ferroviaria nazionale all’interno di un’applicazione interattiva, consultabile via internet, denominata PIR WEB.

Con il PIR 2017 (edizione dicembre 2015), facendo seguito alla prescrizione 1.2.1 allegata alla delibera ART n. 104/2015, il GI ha poi definito le modalità di aggiornamento delle informazioni contenute nell’applicazione, dichiarando che: (i) nel mese di dicembre dell’anno X, sono forniti gli scenari infrastrutturali relativi al dicembre dell’anno X e dell’anno X+1; (ii) nel mese di giugno dell’anno X+1, sono forniti lo scenario infrastrutturale a quella data ed un aggiornamento dello scenario infrastrutturale del mese di dicembre X+1. Con la stessa edizione, il GI ha inoltre dichiarato che l’applicazione PIR WEB costituisce integrazione del PIR.

Come descritto dal GI, il PIR WEB “si basa su mappe georeferenziate (GIS) e grafica tematica interattiva caratterizzata da finestre descrittive di dettaglio. L’applicativo consente, mediante la scelta di opzioni e l’adozione di strumenti disponibili, di selezionare mappe con basi diverse (satellite, topografia, urbana e altre), scegliere il tematismo da rappresentare (es. sistema di esercizio, tipo di codifica per traffico combinato – PC, sistema di controllo marcia treno e altro), selezionare dati aggregati geograficamente (linea commerciale, bacino di traffico) oppure manualmente (punti, linee e aree geometriche) e visualizzare/esportare i dati di dettaglio in formato tabellare, visualizzare le rappresentazioni delle planimetrie di sintesi e delle altre informazioni tecniche.”

A partire dal 2014, il GI ha progressivamente trasferito sulla piattaforma PIR WEB le informazioni precedentemente contenute negli allegati testuali del PIR, attraverso un processo graduale di implementazione che, benché guidato da razionalità e buon senso, anche per via dell’elevata elasticità offerta dallo strumento informatico, ha generato una certa complessità di utilizzo (si pensi ad esempio al fatto che alcune informazioni sulle linee sono immediatamente leggibili in formato geografico, mediante tematizzazioni specifiche – come ad esempio il sistema di trazione o la codifica per traffico combinato – mentre altre, pur tematizzabili, sono trattate in documenti .pdf allegati – come il grado di utilizzo dell’infrastruttura e l’infrastruttura a capacità limitata). Inoltre, la progressiva apertura alla trasparenza conseguente, tra l’altro, alle prescrizioni dell’Autorità, ha portato il GI ad arricchire lo strumento di ulteriori funzionalità (si veda ad esempio l’inserimento dei “book di stazione”, delle fasce di manutenzione, delle riduzioni di capacità, ecc.) non sempre di agevole fruizione da parte degli interessati.

Si ritiene pertanto necessario che il GI provveda, nel corso del 2018, ad una sostanziale riorganizzazione della struttura e dell’interfaccia utente dell’applicazione informatica PIR WEB, finalizzata a rendere maggiormente fruibile all’utenza la cospicua e articolata quantità di informazioni che essa contiene. Si ritiene inoltre che la proposta di tale riorganizzazione, al fine di valutarne la rispondenza al principio di trasparenza, debba essere preventivamente sottoposta all’approvazione dell’Autorità.

Nel corso della consultazione relativa al PIR 2019, alcuni *stakeholder*, con riferimento alle date di aggiornamento dell’applicazione PIR WEB, hanno manifestato l’esigenza di una definizione più puntuale di quanto specificato alla sezione 3.1 con riferimento agli “scenari infrastrutturali”, a causa dei potenziali impatti sulle IF di alcune delle informazioni in esso contenute (come ad esempio la classificazione di “linea a capacità limitata”).

E’ stato inoltre osservato che, al fine consentire alle IF una programmazione di medio-lungo periodo, nonché la definizione dei propri piani di investimento, sarebbe necessario prevedere nel PIR specifici obblighi per il GI circa la condivisione con le IF dei piani di sviluppo dell’infrastruttura, con particolare riferimento agli *upgrade* prestazionali e tecnologici e agli obiettivi sottesi, in termini ad esempio di regolarità del servizio, capacità dell’infrastruttura, riduzione dei tempi di percorrenza. E’ emersa peraltro l’esigenza che, al fine di garantire alle IF il costante monitoraggio dello

stato di avanzamento dei progetti di potenziamento della capacità, sia attivato un avviso automatico agli utenti debitamente profilati circa la presenza di aggiornamenti, soprattutto con riguardo a quanto sopra, nella sezione dedicata di PIR WEB.

La tematica sollevata in consultazione appare ricollegabile al meccanismo di aggiornamento delle informazioni contenute nell'applicazione PIR WEB, che avvenendo formalmente solo a cadenza semestrale (come indicato nel PIR), oltre a non sfruttare pienamente le possibilità offerte dallo strumento informatico, non consente, ad avviso dell'Autorità, una tempestiva diffusione delle stesse informazioni al mercato.

Si ritiene pertanto che il GI, con attuazione immediata:

- provveda ad implementare un sistema orientato ad una maggiore dinamicità, definendo ed applicando modalità di aggiornamento sistematico di PIR WEB basate sul tempestivo caricamento delle informazioni ogni volta che se ne verifichi la necessità, anche con riferimento ai previsti obblighi circa le modalità innovative di esercizio del trasporto ferroviario, ivi inclusi gli aspetti relativi all'erogazione dei servizi, nonché ad avanzamenti tecnologici e miglioramenti dei sottosistemi ferroviari di cui si compone la rete di pertinenza;
- tramite il proprio sito *web* e mediante ogni altro strumento informatico ritenuto idoneo (come ad esempio *mailing list*, *social network*, messaggistica), fornisca un servizio di notifica al mercato, nonché all'Autorità, circa ogni variazione apportata alla struttura o ai dati contenuti nell'applicazione, in maniera che il processo di progressivo e dinamico aggiornamento delle informazioni risulti pienamente tracciabile, perseguiendo l'obiettivo della massima trasparenza.

Le stesse osservazioni sollevano un ulteriore spunto di riflessione. Emerge infatti la necessità che, nel corso della consultazione che annualmente il GI pone in essere nel processo di ordinario aggiornamento del PIR, sia possibile per gli *stakeholder* esprimere le proprie osservazioni anche sui contenuti del PIR WEB, analogamente a quanto avveniva in passato con riguardo agli allegati cartacei che, come accennato, la piattaforma informatica ha progressivamente sostituito. Per assicurare l'uniformità delle informazioni su cui basare la consultazione, nell'ambito del citato processo di dinamico aggiornamento di PIR WEB, si ritiene opportuno prescrivere al GI che, nel periodo in cui la medesima consultazione è aperta, siano sospese le variazioni alla struttura e ai dati.

Nella descrizione delle strutture atte a servizi, RFI nel capitolo 5 del PIR richiama in molti casi l'applicazione PIR WEB. Appare necessario che gli impianti in cui tali servizi sono offerti siano evidenziati in appositi *layer* per tipologie di servizio, piuttosto che in separati allegati testuali, comprendendo fra detti servizi anche il soccorso in linea (con l'indicazione della dislocazione dei relativi mezzi e della tempistica di messa a disposizione). Inoltre, con riferimento alle aree destinate alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e merci, occorre che il GI renda maggiormente fruibile in PIR WEB l'informazione su impianti e binari in cui il servizio è disponibile, come peraltro già previsto dall'indicazione n. 5.2.2 della delibera ART n. 140/2016. In riferimento all'attivazione del nuovo servizio *Fast-Track*, si ritiene necessario che il GI integri in PIR WEB indicazioni sulle stazioni passeggeri attrezzate con varchi per l'accesso ai binari, nonché sull'eventuale attivazione, in tale ambito, del citato servizio *Fast-Track*. In merito a dette tematiche, lo stesso GI, nell'audizione del 7/10 novembre, ha affermato la propria disponibilità in tal senso.

Con riguardo ai servizi di trasporto ferroviario regionale, ed in particolare in riferimento ai contenuti dell'Atto di segnalazione congiunto AGCM, ART e ANAC a Regioni, Conferenza Unificata Stato Regioni, MIT e MEF sulle procedure per l'affidamento diretto di tali servizi¹, assumono rilevanza le informazioni che gli enti affidanti sono tenuti a rendere accessibili da parte dei soggetti terzi nell'ambito della procedura di confronto competitivo e, fra queste, i dati relativi alla configurazione del servizio e ai beni strumentali per la sua effettuazione.

In tale contesto, si ritiene che PIR WEB costituisca, per la rete ferroviaria nazionale, lo strumento privilegiato per l'accesso a dette informazioni. Pertanto, alla luce delle necessità degli enti affidanti di cui sopra, i suoi contenuti dovrebbero essere integrati almeno con i seguenti:

- i dati relativi alla frequentazione delle stazioni in cui si effettua servizio passeggeri;
- per ciascuna linea, con riferimento al periodo di apertura, le esatte fasce orarie di sospensione del servizio, come desumibili dalla sezione 21 dei fascicoli circolazione linee (FCL);
- ai sensi di quanto previsto all'art. 14, comma 2, del d.lgs. 112/2015 – e in ottemperanza agli obblighi contenuti nel Regolamento di esecuzione della Commissione Europea sull'accesso ai servizi diversi dal PMdA – informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete ferroviaria nazionale e di fornitura dei relativi servizi, indicando, nel caso, il sito *web* in cui l'operatore di impianto diverso da RFI rende disponibili tali informazioni.

¹ consultabile all'indirizzo web: https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2015/06/S2762_segnal.-art.-22.pdf

Appare infine opportuno che, in quanto parte integrante del PIR, il PIR WEB sia sottoposto agli stessi requisiti di accesso, rendendo pertanto la sua consultazione aperta a qualunque soggetto interessato, previa una semplice ed immediata procedura di identificazione (che si ritiene debba essere più rapida di quella, complessa, necessaria per l'attuale accesso al Portale Applicazioni di RFI), in analogia, ad esempio, di quanto proposto da *Rail Net Europe* nella *Customer Information Platform* (CIP)².

Estensione (sottosezione 3.2.1).

Al secondo capoverso della sottosezione si fa riferimento alla classificazione della infrastruttura in nodi, rete fondamentale e rete complementare (a sua volta suddivisa in linee della rete secondaria, linee della rete a scarso traffico, linee a spola), in relazione al calcolo del pedaggio. Come noto, la differenziazione del pedaggio, secondo i criteri individuati nella delibera ART n. 96/2015, non dipende da tale classificazione, ma solo dalla tipologia di servizio esercito. Si dà quindi indicazione di correggere il capoverso citato, indicando che la suddetta classificazione è utilizzata ai soli fini delle regole di gestione.

Reti ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale (sottosezione 3.2.2)

L'Autorità rileva che, con il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 Agosto 2016, recante “*Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione*”, sono state individuate le reti ferroviarie che rientrano nel campo di applicazione del d.lgs. 112/2015, imponendo sia obblighi di adeguamento della struttura societaria e organizzativa, sia l'avvio di un processo di allineamento tecnologico di tali reti all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tuttavia, nel paragrafo in esame, alla tabella 3.1 il cui titolo recita: “*Località di servizio di collegamento reti con le linee ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale*”, sono riportate sia stazioni di collegamento tra le ferrovie regionali indicate nel citato decreto e l'infrastruttura ferroviaria nazionale, sia stazioni di collegamento tra linee ferroviarie regionali non ricadenti nel citato decreto e l'infrastruttura ferroviaria nazionale; inoltre in alcuni casi le stazioni di collegamento indicate non presentano condizioni infrastrutturali e tecnologiche idonee all'effettuazione di servizi di trasporto tra reti diverse, contrariamente a quanto da prassi inteso con il termine di “ferrovie interconnesse”.

In riferimento ai contenuti del citato Atto di segnalazione congiunto AGCM, ART e ANAC a Regioni, Conferenza Unificata Stato Regioni, MIT e MEF sulle procedure per l'affidamento diretto di tali servizi, anche nella prospettiva di agevolare l'accesso alle informazioni per i soggetti potenzialmente interessati a partecipare alle procedure di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale, al fine di effettuare anche servizi interconnessi tra reti, l'Autorità ritiene che il GI debba precisare nella citata tabella 3.1, le seguenti ulteriori informazioni: (i) il ricadere dei Gestori interessati nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 ai sensi del citato decreto del MIT del 5 agosto 2016, (ii) l'effettiva sussistenza delle condizioni tecnico-regolamentari per l'effettuazione di servizi interconnessi (compreso il semplice attestamento dei treni da/per le ferrovie regionali sui binari del GI RFI). Nel caso di effettiva sussistenza delle condizioni necessarie per l'effettuazione di servizi interconnessi, il GI dovrà dare evidenza sul PIR WEB delle convenzioni esistenti che regolano i rapporti con i Gestori delle ferrovie regionali interconnesse, e delle regole di cooperazione per l'allocazione della capacità tra i due Gestori.

Stazioni di collegamento con reti estere (sottosezione 3.2.2)

Nell'elenco delle stazioni di collegamento con le reti estere non è menzionata la stazione di Domo II, nonostante questa sia esplicitamente citata nell'Allegato A della convenzione SBB-RFI, firmata da quest'ultima il 3 febbraio 2015. L'impianto di Domo II svolge il ruolo di collegamento con la rete svizzera, sia in termini di gestione di capacità che gestione della circolazione per una parte rilevante del traffico merci presente su codesta linea, in maniera indipendente dalla stazione di Domodossola. Sembra quindi opportuno menzionare specificamente la stazione di Domo II.

Sempre nelle relazioni di traffico tra Italia e Svizzera, approssimativamente con il cambio orario di dicembre 2017, dovrebbe essere aperta al servizio commerciale la nuova linea ferroviaria Arcisate-Stabio. Si ritiene quindi opportuno

² consultabile all'indirizzo web: <https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:24:17480155294205>

che venga menzionata la stazione di collegamento con la rete estera della suddetta linea, o, in mancanza di codesta, l'intera linea.

Nelle stazioni di collegamento tra Francia ed Italia, non viene correttamente menzionata la stazione di Limone Piemonte, poiché la stessa non è citata nella convenzione di riferimento e non svolge una vera funzione di stazione di collegamento con rete estera. Tuttavia, appare opportuno inserire l'accordo di riferimento per la gestione della linea Cuneo-Ventimiglia tra gli allegati del PIR WEB, al fine di fornire ai richiedenti interessati tutte le informazioni necessarie sulla linea in oggetto.

Caratteristiche della linea (sezione 3.3)

Durante la consultazione relativa alla bozza di PIR 2019, un potenziale richiedente ha avanzato al GI la richiesta di individuare le linee ferroviarie sulle quali il GI possa consentire regolarmente il passaggio di treni con caratteristiche eccedenti quelle individuate dall'art. 60 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS), quali ad esempio treni con massa rimorchiata superiore a 1600 tonnellate. Durante l'audizione del 7/10 novembre, il GI ha affermato di avere in corso uno studio finalizzato a individuare le linee dove sia possibile consentire la circolazione dei treni con massa rimorchiata compresa tra 1600 e 2000 tonnellate e che, in corrispondenza dell'emissione dei necessari provvedimenti, sarà predisposto un aggiornamento del PIR WEB.

L'Autorità ritiene che tale studio del GI ricada nel novero delle attività di sperimentazione volte a modificare le condizioni di esercizio della rete e che, conseguentemente, essa ricada nell'ambito delle disposizioni regolatorie in corso di emissione da parte dell'Autorità con la chiusura del procedimento regolatorio avviato con delibera n. 77/2017.

Sviluppo dell'infrastruttura (sezione 3.7)

Il GI, nonostante il parere contrario espresso da alcuni potenziali richiedenti capacità nel corso della consultazione sul PIR 2019, ha unilateralmente previsto l'abolizione del tavolo tecnico annuale di confronto con le IF, stante il dettato normativo (art. 15, comma 6 del d.lgs. 112/2015) che prevede una consultazione del Piano Commerciale preliminare rispetto alla sua approvazione a cura del GI.

L'Autorità, al riguardo, osserva innanzi tutto che, con riferimento al Piano Commerciale, il GI non ha fino ad oggi ancora provveduto ad avviare la procedura di consultazione sopra indicata. In ogni caso, si ritiene che il permanere di uno strumento di confronto periodico annuale tra GI e *stakeholder*, come originariamente istituito su disposizione di URSF, e mai abrogato da successive prescrizioni dell'Autorità, sia fondamentale per la corretta individuazione delle priorità di investimento sull'infrastruttura, quanto meno al fine di assicurare adeguata espressione delle necessità che emergono dagli operatori e dalle parti interessate nel mercato del trasporto. Al fine di assicurare l'effettività della misura, si ritiene inoltre che detto tavolo tecnico debba prevedere tempistiche maggiormente precise, ossia che esso si svolga fra il 30 aprile e il 31 maggio di ogni anno.

L'Autorità ritiene al contrario corretta la menzione, all'interno del PIR 2019, dell'adozione del Piano Commerciale da parte del GI (previsto all'art. 15, comma 5, del d.lgs. 112/2015), ed allo svolgimento del relativo processo di consultazione (previsto all'art. 15, comma 6 del d.lgs. 112/2015) prima della sua approvazione da parte del GI, ma ritiene anche che tale documento possa trovare adeguata ispirazione dalle risultanze del sopra descritto tavolo tecnico.

Utilizzazione delle linee AV/AC (sezione 3.9)

Il GI propone di depennare, nella sezione 3.9, la puntuale indicazione delle caratteristiche infrastrutturali della rete AV/AC in Italia (alimentazione a 25 kV, ERTMS, velocità max 300 km/h). Nell'audizione del 7/10 novembre, il GI ha affermato che il paragrafo evidenzia il limite minimo di ammissibilità, in termini di velocità, dei treni che hanno accesso a determinate linee dell'infrastruttura qualificabile AV ai sensi della pertinente direttiva; ha inoltre proposto di esprimere tale ammissibilità in riferimento alle linee AV che presentano determinate specifiche tecniche quali quelle precedentemente elencate nel PIR e sopra citate in grassetto. L'Autorità ritiene che la descrizione di tali caratteristiche tecniche, che caratterizzano la rete AV/AC in Italia, anche rispetto alla normativa europea, debba essere mantenuta all'interno del PIR, al fine di garantire il principio di trasparenza, rappresentando così riferimento dei requisiti tecnici richiesti per il materiale rotabile delle IF interessate ad accedere a tali linee.

3.2. Indicazioni

- 3.2.1. Si dà indicazione al GI di rettificare l'inizio del secondo capoverso della sottosezione 3.2.1, sostituendo il periodo *"Ai soli fini del calcolo del pedaggio"* con *"Ai soli fini delle esigenze connesse alle regole di gestione"*.
- 3.2.2. Si dà indicazione al GI di inserire, quale allegato del PIR WEB, l'accordo di riferimento per la gestione della linea Cuneo-Ventimiglia.
- 3.2.3. Si dà indicazione al GI di inserire, all'interno della sottosezione 3.2.2, nel paragrafo dedicato alle stazioni di collegamento con le reti estere, l'impianto di DOMO II e la stazione di collegamento della linea Arcisate-Stabio (o, in mancanza, il riferimento alla suddetta linea).

3.3. Prescrizioni

- 3.3.1. Con riferimento all'applicazione informatica PIR WEB, si prescrive al GI:
 - a) di procedere, a partire dal 1° gennaio 2018, al sistematico aggiornamento di PIR WEB attraverso il tempestivo caricamento di ogni variazione relativa ai dati contenuti nell'applicazione, anche con riferimento ai previsti obblighi circa le modalità innovative di esercizio del trasporto ferroviario, ivi inclusi gli aspetti relativi all'erogazione dei servizi, nonché ad avanzamenti tecnologici e miglioramenti dei sottosistemi ferroviari di cui si compone la rete di pertinenza;
 - b) di fornire, sempre a partire dal 1° gennaio 2018, tramite il proprio sito web e mediante ogni altro strumento informatico ritenuto idoneo, un servizio di notifica al mercato, nonché all'Autorità, circa ogni variazione apportata ai dati contenuti nell'applicazione, di cui al punto a), in maniera da assicurarne la tracciabilità;
 - c) di provvedere, entro il 1° gennaio 2018, affinché PIR WEB, in quanto parte integrante del PIR, sia sottoposto agli stessi requisiti di accesso di quest'ultimo, rendendo pertanto la sua consultazione aperta a qualunque soggetto interessato, previa una semplice ed immediata procedura di identificazione;
 - d) di assicurare la possibilità per gli stakeholder, nel corso della consultazione che annualmente il GI pone in essere nel processo di ordinario aggiornamento del PIR, di estendere l'ambito delle proprie osservazioni ai contenuti di PIR WEB, anche attraverso la sospensione delle variazioni ai dati contenuti nell'applicazione, di cui al punto a), nel periodo in cui la medesima consultazione è aperta;
 - e) di integrare nel PIR WEB, entro il termine di pubblicazione della prima bozza di PIR 2020, nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale, informazioni utili per gli enti affidanti e i potenziali soggetti interessati, tra le quali almeno:
 - i dati relativi alla frequentazione delle stazioni in cui si effettua servizio passeggeri;
 - per ciascuna linea, con riferimento al periodo di apertura delle stesse, le esatte fasce orarie di sospensione del servizio, come desumibili dalla sezione 21 dei FCL;
 - ai sensi di quanto previsto all'art. 14, comma 2, del d.lgs. 112/2015, informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete ferroviaria nazionale e di fornitura dei relativi servizi, indicando, nel caso, il sito web in cui l'operatore di impianto diverso da RFI rende disponibili tali informazioni;
 - le convenzioni o altri atti contrattuali volti a gestire i rapporti tra RFI stessa e i Gestori delle ferrovie regionali con le quali sono tecnicamente possibili servizi di trasporto interconnessi.
 - f) di integrare nel PIR WEB, entro il termine di pubblicazione della prima bozza di PIR 2020, ulteriori informazioni utili per i richiedenti, tra le quali almeno:
 - gli impianti in cui i sono offerti i servizi diversi dal PMdA, evidenziati in appositi *layer* per tipologie di servizio, ivi compreso il servizio di soccorso in linea;
 - con riferimento alle aree destinate alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e merci, l'informazione su impianti e binari in cui il servizio è disponibile;
 - indicazioni sulle stazioni passeggeri attrezzate con varchi per l'accesso ai binari, nonché sull'eventuale attivazione, in tale ambito, del servizio *Fast-Track*;
 - identificazione, in un apposito *layer*, degli RFC;
 - g) di prevedere, entro il 9 dicembre 2018, la pubblicazione di una versione sostanzialmente riorganizzata della struttura e dell'interfaccia utente, finalizzata a rendere maggiormente fruibili le informazioni in essa

contenute. Il progetto di tale riorganizzazione, comprensivo di una relazione e di una versione dimostrativa della nuova versione dell'applicazione, deve essere sottoposto dal GI all'Autorità entro il 31 maggio 2018, ai fini della sua approvazione nei 40 giorni successivi;

- 3.3.2. Si prescrive che, nella sottosezione 3.2.2 del PIR, il GI evidensi per ogni stazione di collegamento con altre reti, oltre alle informazioni già presenti, anche: (i) l'eventuale ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 per la ferrovia regionale collegata alla stazione di collegamento, (ii) la presenza delle caratteristiche tecnologiche e infrastrutturali in genere per l'effettuazione di servizi di trasporto interconnessi tra la rete di RFI e la ferrovia regionale.
- 3.3.3. Si prescrive che la previsione del tavolo tecnico di confronto, di cui alla sezione 3.7, venga mantenuta secondo la vigente formulazione, introducendo inoltre, al termine della sezione stessa, quanto di seguito: "*Il GI garantisce l'avvio del tavolo tecnico entro il 30 aprile e la rispettiva chiusura entro il 31 maggio di ogni anno*".
- 3.3.4. Si prescrive che la formulazione della sezione 3.9, relativa all'utilizzazione delle linee AV/AC, rimanga invariata rispetto al testo vigente.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1. Valutazioni dell'Autorità

ASTRO-IF (sezione 4.2)

All'interno delle osservazioni alla bozza finale del PIR 2019, una IF chiedeva espressamente di legittimare nel PIR la possibilità di esonerare le IF dall'utilizzo del sistema ASTRO-IF, rendendolo subordinato *"alla disponibilità di utilizzo di protocolli d'interfaccia System to System in funzionalità di colloquio"*. Questa Autorità non rinviene ragioni sottese alla modifica della disciplina in vigore, e prende atto della risposta di RFI in cui il GI evidenzia come suddetti protocolli siano già a disposizione delle IF all'interno di ASTRO-IF, dall'entrata in esercizio del sistema e, quindi, *"non si ritiene necessario esonerare le IF dall'obbligo di utilizzo della piattaforma Astro IF, perché tutte le azioni volte al suo utilizzo sono state prese in considerazione"*.

Processo di allocazione dei servizi (sez. 4.2, 4.3 e 4.4)

L'articolo 13, comma 9, della direttiva 2012/34/UE, prevede che la Commissione possa adottare un regolamento di esecuzione che stabilisca nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punti da 2 a 4, della direttiva stessa. Il testo di tale documento è stato definitivamente approvato, in ambito SERAC, nel corso della votazione svoltasi il 27 settembre 2017, dopo un ampio processo di consultazione promosso tra tutti gli *stakeholder* europei del settore ferroviario, e nel quale gli organismi di regolazione hanno svolto un ruolo importante, con ART in prima linea, discutendo dei contenuti nel sotto-gruppo di lavoro dedicato all'*"Access to Services Facilities"* in ambito IRG-Rail, partecipando ai *workshop* organizzati dalla Commissione europea con gli *stakeholder* e presentando le proprie osservazioni nell'ambito della consultazione lanciata dai servizi della stessa Commissione nel corso dell'estate 2017.

Nelle sezioni 4.2 (descrizione del processo di allocazione), 4.3 (tempistica per le richieste) e 4.4 (processo di allocazione) del PIR, RFI ha apportato alcune modifiche, rispetto al testo del PIR 2018 attualmente vigente, finalizzate a esplicitare meglio la procedura e i criteri per l'accesso ai suddetti servizi. In linea generale, le modifiche introdotte da RFI sembrano tenere conto dello schema di regolamento ed anticiparne alcuni contenuti.

Si deve tuttavia rilevare che non sempre appaiono descritte in modo chiaro, nella bozza del PIR 2019 pubblicata da RFI a seguito della consultazione, le modalità operative per la richiesta dei suddetti servizi. Si ritiene pertanto che RFI debba specificare meglio tali modalità, all'interno della sezione 4.2, esplicitando in particolare se le richieste debbano necessariamente essere presentate mediante il sistema informativo ASTRO-IF messo a disposizione dal GI e già strumento esclusivo per la richiesta di capacità nazionale. Inoltre per i servizi legati a tracce internazionali richieste sul sistema *Path Coordination System* (PCS), si ritiene necessario che RFI chiarisca nel PIR se quest'ultima piattaforma informatica possa essere utilizzata anche per la richiesta dei servizi, oppure se gli stessi vadano richiesti tramite il sistema ASTRO-IF.

Analogamente, si ritiene che all'interno della sezione 4.3 debbano essere chiarite le tempistiche per le richieste relative ai servizi. In particolare, al quarto capoverso della sottosezione 4.3.2 si fa riferimento all'assegnazione di "servizi accessori richiesti entro il suddetto termine" ove tale termine, dalla lettura dei capoversi precedenti, sembra essere il termine per la richiesta delle tracce orarie, che è di alcuni mesi antecedente rispetto al termine per le richieste di servizi.

Per quanto riguarda il processo di coordinamento, descritto alla sottosezione 4.4.4, RFI ne ha esteso l'applicazione all'allocazione della capacità degli impianti di servizio. Appare però necessario tenere conto della diversa tempistica dei processi di allocazione delle due tipologie di servizi (inclusi/non inclusi nel PMdA), per come descritta nella sezione 4.3. In particolare, non risulta possibile applicare al coordinamento delle richieste di servizi la disposizione contenuta al quarto capoverso della sottosezione 4.4.4 (*"Le IF potranno far pervenire motivate osservazioni e proposte di modifica entro 30 giorni, in concomitanza alle osservazioni al progetto orario"*), in quanto al momento in cui le IF presentano le osservazioni al progetto orario non sono ancora emersi eventuali conflitti tra richieste di servizi. Si ritiene pertanto necessario che RFI articoli la tempistica del processo di coordinamento delle richieste di servizi, in modo coerente con le scadenze previste per la presentazione delle relative richieste.

A seguito della consultazione, RFI ha poi inserito un nuovo paragrafo (4.4.5.3) in cui sono indicati i criteri di priorità cui si atterrà nell'ambito dell'assegnazione dei servizi richiesti. La possibilità di determinare criteri di priorità per allocare la capacità, nel caso di richieste confliggenti per l'accesso agli impianti di servizio, è espressamente contemplata dall'articolo 11 dello schema di regolamento europeo sopra citato. Al riguardo si deve tuttavia osservare che la trattazione del tema all'interno della sottosezione 4.4.5 (Linee satute) non appare appropriata, dal momento che la dichiarazione di saturazione è prevista, all'interno dello stesso paragrafo, soltanto per "elementi dell'infrastruttura" e non per gli impianti di servizio. Si invita pertanto il GI a individuare una collocazione più appropriata ove descrivere i criteri di priorità relativi agli impianti di servizio.

Si evidenzia inoltre che il criterio dell'ordine cronologico di presentazione delle richieste (*first in / first served*), indicato come 5° criterio di priorità, appare condivisibile in relazione alle richieste tardive (per le quali in effetti è già espressamente previsto al paragrafo 4.3.2 del PIR, terzo capoverso), ma non in relazione alle richieste pervenute entro la scadenza prevista. Si prescrive pertanto di eliminare suddetto criterio di priorità dal testo del paragrafo in esame, o di specificare che esso si applica solo nel confronto tra richieste tardive.

Infine appare opportuno evidenziare, all'interno del paragrafo in esame, che per i servizi consistenti nella messa a disposizione di spazi per biglietterie (automatiche e non), desk informativi e servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri, si applica la misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014 ed i criteri indicati al paragrafo 5.3.3.1 del PIR.

Tempistica delle richieste (sottosezione 4.3.3)

In merito alle tempistiche relative al processo di allocazione della capacità per l'adeguamento intermedio di giugno 2019, in analogia a quanto avviene per il processo di allocazione delle richieste per l'orario valido dal 9 dicembre 2018 al 14 dicembre 2019, nel diagramma semplificativo del processo, appare opportuno precisare le date esatte nelle quali ricade ogni tempistica. Inoltre occorre correggere alcuni refusi del testo del paragrafo, al fine di allineare il medesimo teso con le date indicate nel diagramma. Quindi occorre che:

- nel primo punto elenco della sottosezione 4.3.3, si parli di almeno 4 mesi prima rispetto alla data di adeguamento;
- nel secondo punto elenco della sottosezione 4.3.3, si parli di 60 giorni come periodo che intercorre tra il termine per la richiesta di tracce e la presentazione del progetto orario.

Processo di allocazione (sezione 4.4)

Durante la propria attività di monitoraggio del mercato ferroviario, l'Autorità ha avuto occasione di confrontare tracce di treni, nel segmento *Open Access*, con le medesime caratteristiche commerciali che, però, presentavano diversi tempi di percorrenza sulla medesima tratta, senza alcuna apparente motivazione. Approfondendo l'analisi, sono state individuate diverse distribuzioni degli allungamenti di percorrenza assegnati tratta per tratta. Al riguardo RFI, durante l'audizione del 7/10 novembre, ha affermato di applicare, nella progettazione dell'orario, le specifiche tecniche definite nelle pertinenti *fiches UIC*, precisando che la distribuzione degli allungamenti tecnici rientra comunque nell'*expertise* tecnica del progettista degli orari, nell'ambito delle attività di compatibilizzazione della capacità; ha inoltre affermato che le regole generali di progettazione sono contenute in uno "Scenario Tecnico", documento tecnico interno del GI, la cui definizione rientra nelle sue esclusive competenze.

L'Autorità rileva, da quanto dichiarato dal GI, che tale documentazione ("Scenario Tecnico"), nonché le regole di distribuzione degli allungamenti di percorrenza, che rientrano nell'*expertise* tecnica del progettista di orari, costituiscono uno strumento indispensabile e della massima importanza per la funzione essenziale delle decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, come definita nella direttiva 2012/34/UE all'articolo 7, comma 1, e recepita all'articolo 11, comma 4, del d.lgs. 112/2015.

Per tale motivo, l'Autorità – pur concordando con quanto asserito dal GI in merito all'esclusiva competenza dello stesso nella definizione del documento denominato "Scenario Tecnico" – ai fini della garanzia di un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, ritiene necessario che per ogni tratta e direttrice di traffico, tale documento debba essere messo a disposizione delle parti interessate, in quanto contenente le regole di progettazione di massima, comprensive di allungamenti e regole di distribuzione degli stessi sull'intera percorrenza della traccia, che il GI è tenuto a rispettare, in un processo trasparente, equo e non discriminatorio, nel processo di allocazione della capacità; ritiene infine necessario che nel processo di allocazione medesimo, a cura del GI, siano evidenziate ai richiedenti le tracce per

le quali gli allungamenti assegnati differiscano da dette regole di distribuzione o dai contenuti dello “Scenario Tecnico”, evidenziandone altresì le ragioni.

Processo di allocazione delle tracce e dei servizi (§ 4.4.2)

In relazione all’istituzione di tariffe PROMO, disciplinate al paragrafo 6.3.1.2 del PIR³, il GI ha ritenuto di introdurre, nell’ambito del processo di allocazione delle tracce e dei servizi al paragrafo 4.4.2 del PIR, la previsione di pubblicazione di un catalogo contenente le tracce ad esse associate, da pubblicare entro 11 mesi dalla data di entrata in vigore dell’orario di servizio 2018-2019, in coerenza con un’indagine di mercato preventivamente effettuata.

A seguito di richiesta di approfondimenti, nell’audizione del 7/10 novembre, RFI ha affermato che l’idea sottostante alla proposta di tariffe PROMO è di promuovere lo sviluppo del traffico sulle tratte sottoutilizzate, ovvero per fasce orarie a traffico ridotto, precisando inoltre che la promozione è rivolta a traffico nuovo ed ulteriore rispetto alle previsioni di traffico inserite nella dinamica tariffaria oggetto di verifica di conformità con la delibera ART n. 75/2016. Il GI ha evidenziato infine che è in previsione l’utilizzo della tariffa PROMO anche per tracce merci della linea Bologna-Firenze correlate alla necessità di utilizzare la rete AV a causa delle attuali caratteristiche tecniche della linea convenzionale, con maggiori costi a carico delle IF per l’adeguamento del materiale rotabile alle caratteristiche delle linee.

Con riferimento alle tariffe PROMO, va innanzi tutto precisato che le riduzioni sui canoni di accesso all’infrastruttura sono soggette alle disposizioni normative previste all’art. 18, commi 3, 11, 12 e 13 del d.lgs. 112/2015⁴, nonché ai principi e ai criteri previsti dalla misura n. 34 approvata con delibera ART n. 96/2015⁵. Conseguentemente, appare chiaro che il GI, nella predisposizione del catalogo, è tenuto ad attenersi scrupolosamente a tali previsioni.

Si evidenzia inoltre che l’indicata misura 34 prevede esplicitamente un processo di previa sottoposizione all’Autorità dei regimi tariffari di favore, al fine di consentire a quest’ultima di accertarne la rispondenza ai principi di trasparenza, equità e non discriminatorietà, nonché di verificarne la conformità al modello regolatorio e al quadro normativo.

A tale proposito, va altresì rilevato che il perimetro di applicazione dei regimi tariffari di favore è definito nei termini esplicitati nella citata misura 34: pertanto, nel caso in cui le rimodulazioni tariffarie proposte afferiscano invece alla generalità dei servizi, siano caratterizzate da stabilità temporale e siano definite per specifiche tipologie di rete e fasce orarie, esse dovrebbero riflettersi non già in tariffe PROMO ma, rispettivamente, nelle sub-componenti B2 e B3 del pedaggio relativo al PMdA, così come stabilito nella stessa delibera ART n. 96/2015, adeguando la modulazione dello stesso. In tal caso, l’Autorità ne valuterà, preventivamente, la conformità ai principi ed ai criteri fissati con la medesima delibera.

Per consentire gli accertamenti e le verifiche dell’Autorità, si ritiene dunque che il catalogo PROMO possa essere pubblicato contestualmente al catalogo di servizi merci di cui alla medesima sottosezione 4.4.2 del PIR, ovvero entro 9

³ all’interno del citato paragrafo 6.3.1.2 il GI, nella tabella 6.8 ha specificato che, per i servizi *Open Access Premium, Merci e OSP Regionali*, la tariffa PROMO prevede l’azzeramento della componente B del canone relativo al PMdA.

⁴ L’art. 18 del d.lgs. 112/2015 prevede, rispettivamente:

- al comma 3, secondo periodo: *“Il gestore dell’infrastruttura può altresì applicare, fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE, le riduzioni sui canoni imposti dall’impresa ferroviaria, secondo quanto previsto ai commi 11, 12 e 13, fermo restando l’equilibrio economico e finanziario di cui all’articolo 16.”*
- al comma 11: *“Le riduzioni di cui al comma 3, possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell’infrastruttura e si limitano all’economia effettiva realizzata dal gestore dell’infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati.”*
- al comma 12: *“A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria.”*
- al comma 13: *“Il gestore dell’infrastruttura può istituire schemi di canone, destinati a tutti gli utenti dell’infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l’uso di linee notevolmente sotto utilizzate.”*

⁵ La misura n. 34 approvata con delibera ART n. 96/2015 reca: *“E’ prevista la possibilità per il GI, ai sensi dell’art. 18 comma 3 del d.lgs. 112/2015 , di prevedere l’adozione di un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo parere favorevole dell’Autorità, per i seguenti casi:*

- *per ciascuna impresa ferroviaria, nell’ambito di ogni singolo contratto di utilizzo, relativamente:*
 - *alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari e nuovi collegamenti;*
 - *all’uso di linee notevolmente sottoutilizzate;*
- *per soggetti appartenenti a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato.*

Ove intendesse applicare una o più delle forme di incentivo previste dalla presente misura, il Gestore è tenuto a pubblicare nel Prospetto Informativo della Rete i valori del regime tariffario di favore, nonché i relativi criteri di applicazione.”

mesi dalla data di entrata in vigore dell'orario di servizio. Tale termine appare compatibile con la necessità di informare gli *stakeholders* con adeguato anticipo rispetto alla scadenza per la presentazione delle richieste di capacità.

Dichiarazione di saturazione (paragrafo 4.4.5.1)

La direttiva 2012/34/UE, all'articolo 47, comma 1, in merito ai criteri sulla dichiarazione di saturazione, reca quanto segue “*Se dopo il coordinamento delle tracce ferroviarie richieste e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che la sezione dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente.*” Tale previsione è stata completamente recepita con il d.lgs. 112/2015, all'articolo 29, comma 1, nella seguente forma: “*Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto.*”.

Va inoltre aggiunto che il tema della dichiarazione di saturazione di un tratto d'infrastruttura (linea o impianto) rappresenta un tema ampiamente analizzato dagli organismi di regolazione, in ambito IRG-Rail, sia con riferimento al monitoraggio delle linee sature in Europa, sia per perseguire l'applicazione di principi comuni, nell'ottica della cooperazione prevista dall'art 57 della direttiva 2012/34/UE.

L'Autorità, in riferimento a quanto premesso, rileva quanto segue:

- a fronte dell'attuale set di criteri, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale non risulta effettuata, ad oggi, alcuna dichiarazione di saturazione; questo nonostante la previsione di numerosi interventi di potenziamento, rivolti a tratte ferroviarie congestionate o “*bottleneck*”, previsti all'interno dei CdP-I e dei relativi aggiornamenti stipulati tra MIT e RFI;
- sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita dal GI sono presenti numerose tratte individuate come a capacità limitata (sezione 3.8 del PIR 2019), ossia “*sezioni di infrastruttura per le quali il volume di traffico giornaliero risulti uguale o superiore al valore soglia, relativo alla specifica tratta*”;
- nel corso dell'anno 2017, sono stati portati all'attenzione dell'Autorità, da parte di due IF, casi di mancato o parziale accoglimento di richieste di tracce da parte del GI che si presume possano essere indizio di una possibile saturazione di una tratta o di più stazioni di grande rilevanza per la rete nazionale;
- nell'Unione Europea sono numerosi i casi di dichiarazione di saturazione ai sensi dell'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE. Il “*Fifth report on monitoring developments of the rail market*” dell'8 dicembre 2016, al paragrafo 4.2.2, riporta che “*in 2014 ten Member States had declared part of their network or certain nodes congested - in total more than 2000 km of tracks and 6 big passenger stations. In Sweden, the whole area of Stockholm has been declared congested.*”; ad esempio, dal 2014:
 - in Germania circa 507 km di linea e due stazioni con frequentazioni superiori ai 25.000 passeggeri al giorno sono dichiarate sature;
 - in Svezia l'intero nodo di Stoccolma è formalmente dichiarato saturo;
 - in Gran Bretagna 652 km di linee sono dichiarate sature.

Il GI, nell'audizione del 7/10 novembre, ha affermato al riguardo che “*l'interpretazione della formulazione ‘soddisfare adeguatamente le richieste’ è sempre stata orientata ad una modalità ‘on/off’ (cioè con presenza della saturazione solo in caso di rifiuto, da parte anche di una sola IF, di tutte le alternative proposte in fase di coordinamento), ritenendo necessaria la definizione di una soglia anche nell'ottica di non estendere la dichiarazione di saturazione, con le sue pesanti conseguenze per il GI, a casi di incerta definizione.*”

L'Autorità rileva inoltre che il GI, tra i criteri prescritti sia dal d.lgs. 112/2015 sia dalla corrispondente direttiva Recast, non ha mai contemplato il più generale criterio di infrastruttura satura come “*un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto.*” (d.lgs.112/2015, articolo 29, comma 1), e ritiene che a tale carenza si possano far risalire i rilievi sopra riportati.

4.2. Indicazioni

- 4.2.1.** Con riferimento alla sottosezione 4.3.3, si dà indicazione al GI di precisare, all'interno del relativo diagramma, le date specifiche relative ad ogni scadenza prevista nel processo di allocazione dell'adeguamento intermedio.

4.3. Prescrizioni

- 4.3.1.** Alle sezioni 4.2, 4.3 e 4.4 del PIR, si prescrive al GI di specificare le fasi in cui si articola il processo di allocazione dei servizi non inclusi nel PMdA, nonché le modalità operative e le scadenze, con un grado di dettaglio analogo a quello relativo all'allocazione della capacità di infrastruttura ed assicurando la necessaria coerenza delle tempistiche.
- 4.3.2.** Si prescrive al GI, ai fini della garanzia di un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, che:
- a) in allegato al PIR WEB, il GI metta a disposizione il documento denominato "Scenario Tecnico" contenente le regole di progettazione di massima (allungamenti e regole di distribuzione degli stessi) per ogni tratta e direttrice di traffico, fornendone adeguata informazione alla sottosezione 4.4.2 del PIR;
 - b) nell'ambito del processo di allocazione delle tracce, il GI evidenzi ad ogni richiedente le tracce per le quali gli allungamenti assegnati differiscono dai contenuti del documento riportato al punto precedente, precisandone le ragioni, fornendo adeguata informazione di tale regola alla sottosezione 4.4.2 del PIR;
- 4.3.3.** Con riferimento alla sezione 4.4 del PIR, si prescrive al GI di collocare i criteri di priorità per l'assegnazione dei servizi non inclusi nel PMdA in una sottosezione coerente con il contenuto e le condizioni di applicazione degli stessi. Si prescrive inoltre al GI di evidenziare che per i servizi consistenti nella messa a disposizione di spazi per bigletterie (automatiche e non), desk informativi e servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri, si applica la misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014 ed i criteri indicati al paragrafo 5.3.3.1 del PIR.
- 4.3.4.** Alla sezione 4.4 del PIR si prescrive al GI di eliminare, tra i criteri di priorità per l'assegnazione dei servizi non inclusi nel PMdA, quello dell'ordine cronologico di presentazione delle richieste (*first in / first served*), o di specificare che esso si applica solo nel confronto tra richieste tardive.
- 4.3.5.** Con riferimento al paragrafo 4.4.5.1 del PIR, si prescrive che il GI, assicurando adeguata partecipazione agli *stakeholder* anche nell'ambito del tavolo tecnico di cui alla sezione 3.7, attivi un processo di revisione dei criteri per la dichiarazione di saturazione, finalizzato ad assicurare che: (i) nell'ambito dell'allocazione della capacità, gli esiti del processo di coordinamento siano costantemente improntati al rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, (ii) vengano predisposti con adeguato anticipo gli interventi di potenziamento per le infrastrutture che è prevedibile abbiano, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto. Tale processo deve concretizzarsi in una revisione del citato paragrafo, da inserire nella prima bozza di PIR 2020.
- 4.3.6.** Con riferimento al catalogo di tracce correlate all'applicazione di tariffe PROMO, di cui alla sottosezione 4.4.2 del PIR, si prescrive al GI:
- a) di attenersi scrupolosamente, nella stesura del catalogo, alle disposizioni normative previste all'art. 18, commi 3, 11, 12 e 13 del d.lgs. 112/2015, nonché ai principi e ai criteri previsti dalla misura n. 34 approvata con delibera ART n. 96/2015;
 - b) di sottoporre la proposta di catalogo all'Autorità, entro il 12 gennaio 2018, al fine di consentire alla stessa, entro i successivi 40 giorni, di esprimere il proprio parere vincolante a seguito di accertamento della rispondenza ai principi di trasparenza, equità e non discriminatorietà, nonché di verifica della conformità al modello regolatorio e al quadro normativo;
 - c) di procedere alla pubblicazione del catalogo PROMO, eventualmente emendato in esito al suddetto procedimento di verifica, contestualmente alla pubblicazione del catalogo per i servizi merci di cui alla stessa sottosezione 4.4.2 del PIR, ovvero entro 9 mesi dalla data di entrata in vigore dell'orario di servizio;
 - d) di adeguare la formulazione della medesima sottosezione 4.4.2 del PIR, specificando i contenuti della procedura di cui ai precedenti punti a), b), c).

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1. Valutazioni dell'Autorità

Servizi complementari (sezione 5.4)

Una IF chiede di estendere a tutti i servizi forniti dal GI la formulazione adottata per il servizio “*Fast Track*”, specificando la possibilità di integrazione del Contratto di utilizzo dell’infrastruttura qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di validità del contratto medesimo.

Recependo le indicazioni del GI, il quale, nel corso dell’audizione del 7/10 novembre, ha chiarito che la specifica indicazione riportata alla voce “Formalizzazione”, relativa al servizio di “*Fast Track*”, è stata introdotta solo in relazione alla recente attivazione del servizio medesimo e che nulla ostava ad estendere l’indicazione agli altri servizi, l’Autorità ritiene opportuno chiarire che l’opzione di integrazione del Contratto di utilizzo nel caso di eventuale richiesta di nuovi servizi all’interno del periodo di validità del contratto medesimo, sia riportata, ove significativa, anche per gli altri servizi.

Servizi di manovra (sottosezione 5.4.5)

Con la versione 2018 del PIR, il GI ha comunicato la propria intenzione di dismettere il servizio di manovra a propria cura negli impianti di confine, a partire dall’entrata in vigore dello stesso PIR. L’Autorità ha richiesto al GI informazioni in merito ad eventuali problemi di esercizio ferroviario riconducibili a tale scelta, che al momento non abbiano trovato soluzione. Durante l’audizione del 7/10 novembre, RFI, precisando che, per gli impianti di confine, le azioni per il 2018 sono state tempestivamente rese pubbliche alle IF e ad ART, ha evidenziato la disponibilità a prendere in considerazione eventuali difficoltà delle IF, verificando la possibilità di adottare soluzioni organizzative temporanee tese ad accompagnare dette IF verso l’autoproduzione integrale del servizio, sempre che dette soluzioni risultino sostenibili per RFI.

L’Autorità ritiene che la presenza ad oggi di difficoltà espresse dalle IF, come comunicato dal GI, richieda un’attenta valutazione da parte del GI stesso e che il medesimo debba proseguire l’attività di manovra fino all’individuazione e all’implementazione delle necessarie misure correttive al fine di assicurare l’accesso all’infrastruttura, primario compito del GI stesso.

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007 (sottosezione 5.4.6)

Sebbene indicato nell’apposita sezione “Accessibilità stazioni” del sito web del GI, l’Autorità ritiene opportuno che, nell’ambito della sezione Descrizione del servizio, all’interno del PIR, sia chiaramente specificato che il GI, ove richiesto, metta a disposizione delle PMR sedie a rotelle per lo spostamento dal punto di concentrazione in stazione al treno e viceversa.

Fast Track (sottosezione 5.4.8)

Considerato che la disposizione dei varchi di accesso ai binari di stazione è finalizzata al controllo della sicurezza (*security*) e predisposta su iniziativa del GI, anche in assenza, al momento, di specifico obbligo normativo e che l’apertura dei varchi di “*Fast Track*” è da considerarsi un servizio, fornito alle IF che ne facciano richiesta, per velocizzare l’accesso al binario da parte dei propri utenti, si pone il problema di garantire comunque un livello di servizio minimo, in termini di tempi di attesa, per l’accesso ai binari dei viaggiatori che non si avvalgono dell’accesso “*Fast Track*”, quanto piuttosto dei varchi ordinari. Al riguardo, con nota del 5 maggio 2017, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 2924/2017, il GI ha dichiarato che “*salvo situazioni di maggiore afflusso legate a eventi perturbativi e/o manifestazioni, i suddetti tempi di attesa possono variare da un minimo di 30 secondi a un massimo di 120 secondi*”. Ai fini di evitare effetti discriminatori sui passeggeri, l’Autorità ritiene di prescrivere che i varchi “*Fast Track*” rappresentino varchi aggiuntivi rispetto a quelli previsti nell’impianto di stazione, e pertanto realizzati senza alcun pregiudizio per i tempi di fruibilità degli accessi ai binari per l’utenza generale.

Fornitura di informazioni complementari (sottosezione 5.5.1)

L'Autorità ritiene opportuno che sia avviata, da parte del GI, una valutazione sulla possibile messa a disposizione dei dati di circolazione, in formato *open-access*, nel rispetto dei principi di trasparenza, per lo sviluppo di applicazioni da parte del mercato, anche con riferimento all'implementazione di sistemi informativi al servizio di forme di trasporto multimodali. Quanto sopra fatte naturalmente salve le opportune esigenze di sicurezza e di protezione delle informazioni, da conseguirsi, ad esempio, attraverso identificazione e profilatura degli utenti.

5.2. Indicazioni

- 5.2.1.** Con riferimento a quanto già previsto nella sezione 5.4 per il servizio “*Fast Track*”, si dà indicazione al GI di integrare, ove significativo, il sottoparagrafo relativo alla “Formalizzazione” della richiesta servizi, per i quali è previsto che la messa a disposizione venga formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di utilizzo, con l'indicazione che qualora il servizio venga richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto, si provvederà ad un'integrazione del contratto medesimo.
- 5.2.2.** Si dà indicazione al GI di integrare la sottosezione 5.4.6 indicando esplicitamente, nel sottoparagrafo “*Descrizione del servizio*”, la messa a disposizione, da parte del GI, di sedie a rotelle per i trasferimenti dal punto di concentrazione previsto per l'accoglienza in stazione delle PMR al treno e viceversa o per i trasferimenti dal treno in arrivo al nuovo treno in partenza.
- 5.2.3.** Con riferimento ai servizi descritti alla sottosezione 5.5.1, si dà indicazione al GI di assicurare la messa a disposizione, in formato *open-access*, dei dati di circolazione per lo sviluppo di applicazioni da parte del mercato, dandone adeguata evidenza sul proprio sito *web*, anche nell'ottica di supportare i servizi di integrazione modale, informando l'Autorità delle nuove iniziative intraprese in tal senso.

5.3. Prescrizioni

- 5.3.1.** (*prescrizione soppressa con la delibera n. 130/2019*)
- 5.3.2.** Si prescrive che l'apertura dei varchi “*Fast Track*”, di cui alla sottosezione 5.4.8, a servizio delle IF che ne facciano richiesta, venga effettuata come aggiuntiva rispetto all'apertura dei varchi ordinari per il controllo della sicurezza prevista nell'impianto di stazione, in modo da non compromettere i livelli di servizio in termini di tempi di attesa per l'accesso ai binari da parte dell'utenza generale, stabiliti in un massimo di 120 secondi, salvo situazioni di maggiore afflusso legate a eventi perturbativi e/o manifestazioni.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1. Valutazioni dell'Autorità

Tariffe (sezione 6.3)

Nel paragrafo 6.3.1.4, all'interno della Tabella 6.12, risulta mancante l'indicazione tariffaria della tratta di confine Villa Opicina-Confine di Stato. Appare quindi opportuno inserirla.

L'Autorità rileva inoltre la necessità di provvedere all'attribuzione di adeguata classificazione, ai fini della tariffazione, della nuova stazione di Napoli Afragola; il GI, nell'audizione del 10 novembre 2017, ha affermato, al riguardo, che, a seguito di interlocuzione con le IF interessate, ha ritenuto di attribuire a tale stazione una categoria inferiore a quella "circuito AV", e precisamente "Gold", secondo una logica di progressiva implementazione dei servizi, anche diversi da quelli ferroviari.

Con riferimento infine, a quanto riportato al paragrafo 6.3.1.2, si rileva che il GI ha ricompreso fra i segmenti di mercato per i quali prevedere tariffe PROMO soltanto i seguenti: *Open Access Premium, Merci e OSP Regionali*. Sono stati viceversa esclusi sia i servizi passeggeri *Open Access Internazionali e Basic*, sia i servizi *OSP a lunga percorrenza*, sebbene almeno per il primo segmento non si possa escludere la richiesta di traffico addizionale rispetto a quanto programmato in sede di determinazione del sistema tariffario per il periodo 2016-2021. Appare quindi opportuno che il GI valuti l'estensione del perimetro delle tariffe PROMO almeno al segmento *Open Access Internazionali*.

Corrispettivi dei servizi correlati al costo dell'energia (fornitura corrente di trazione, preriscaldamento, parking) e del servizio di accesso alla rete di telecomunicazioni (paragrafi 6.3.3.1, 6.3.3.2, 6.3.3.6, 6.3.4.2)

Nel paragrafo 6.3.3.1 della bozza di PIR 2019 posta in consultazione, RFI ha eliminato la tabella in cui venivano indicati i valori del corrispettivo unitario per il servizio "fornitura di corrente di trazione", articolati in "costo unitario indiretto" e "costo unitario dell'energia", nonché la previsione che il valore indicato in tabella per quest'ultima componente rappresenti soltanto una stima e sia conseguentemente "*suscettibile di variazioni in ragione dell'effettivo prezzo dell'energia e come tale formerà oggetto di conguaglio*".

RFI inoltre, nello stesso paragrafo, ha introdotto il seguente capoverso: "*Con riferimento ai costi dell'energia, al fine di consentire alle IF la predisposizione del proprio budget, RFI in concomitanza con la consegna del progetto orario definitivo nel mese di novembre (cfr. paragrafo 4.3.3) ne comunica alle IF la migliore stima in considerazione anche del quadro normativo e regolamentare vigente al momento. Successivamente RFI, trimestralmente a partire dal mese di marzo, comunicherà l'aggiornamento dei costi dell'energia in base al quale fatturerà alle IF il costo dell'energia nel trimestre successivo. Resta inteso che il costo dell'energia formerà oggetto di conguaglio in ragione dell'effettivo prezzo della stessa*".

Analoghe modifiche sono state apportate da RFI con riferimento ai servizi di "Preriscaldamento, climatizzazione etc." (paragrafo 6.3.3.2) e parking (paragrafo 6.3.3.6), il cui corrispettivo è pure correlato al costo unitario dell'energia.

Inoltre, nel paragrafo 6.3.4.2 è stata eliminata la tabella contenente i corrispettivi per l'accesso alla rete di telecomunicazioni (GSM-R); al riguardo, nella relazione accompagnatoria alla prima bozza del PIR 2019, RFI ha spiegato che "*sono in corso di negoziazione i nuovi contratti tra RFI e i fornitori di servizi in roaming (voice e dati), i quali avranno decorrenza a partire dal 2018*" e che pertanto RFI "*darà comunicazione delle nuove tariffe ai diversi Soggetti interessati al termine del predetto iter di sottoscrizione*".

Le modifiche sopra descritte sono state contestate, nel corso della consultazione, da due IF, che hanno evidenziato come esse rendano impossibile predisporre il proprio budget in modo tempestivo. Una impresa ha inoltre rilevato che per effetto di tali modifiche le IF si troverebbero costrette a richiedere tracce senza essere effettivamente a conoscenza dei costi che le stesse sono tenute a sostenere per accedere all'infrastruttura, e che la mancata indicazione del corrispettivo risulti particolarmente penalizzante per le IF che operano nel settore *Open Access*, per le quali il costo della corrente di trazione ha una incidenza maggiore. La stessa impresa ha richiesto di ripristinare pertanto la disciplina prevista nel PIR 2018.

RFI non ha ritenuto di poter accogliere tale richiesta, ed ha mantenuto pertanto, anche nella seconda bozza del PIR 2019 pubblicata a fine settembre 2017, il testo nella versione posta in consultazione. Nella relativa relazione accompagnatoria, RFI ha evidenziato l'impossibilità, *"stante il continuo mutare del quadro normativo e regolatorio di riferimento, di poter fornire indicazioni attendibili della tariffa di fornitura della corrente di trazione all'interno del PIR"*. Per quanto riguarda il servizio di accesso alla rete di telecomunicazioni, analogamente, ha evidenziato di non poter *"prevedere un prezzo nelle more della definizione dei nuovi contratti di fornitura del traffico roaming"*.

Con riferimento ai servizi il cui costo è correlato al costo sostenuto da RFI per l'acquisto dell'energia, si deve preliminarmente chiarire che già nel PIR 2018 attualmente in vigore il corrispettivo per il costo unitario dell'energia non è predeterminato in modo certo. Come si è visto sopra, il PIR 2018 indica esplicitamente che il valore indicato in tabella rappresenta soltanto una stima ed *"è suscettibile di variazioni in ragione dell'effettivo prezzo dell'energia e come tale formerà oggetto di conguaglio"*. Si rileva poi che la modifica introdotta da RFI nella bozza 2019 implica che tale stima del costo unitario dell'energia elettrica non venga più resa pubblica in occasione della pubblicazione del PIR (dunque con dodici mesi di anticipo rispetto all'inizio dell'orario di servizio cui la stima si riferisce) ma sia comunicata alle IF nel successivo mese di novembre (dunque con solo un mese di anticipo).

Tale modifica non appare giustificata. RFI, grazie alla propria esperienza e alla maggiore conoscenza del quadro normativo e regolatorio e della evoluzione in corso, è verosimilmente in grado di formulare stime più accurate rispetto alla generalità delle IF. L'indicazione da parte di RFI di valori stimati per la componente energetica all'interno del PIR, dunque con dodici mesi di anticipo rispetto al cambio orario, può essere di supporto per le IF nella programmazione delle proprie attività, fermo restando che il valore indicato non costituisce in alcun caso un vincolo contrattuale e dunque non può formare oggetto di pretese da parte delle IF. Si ritiene dunque di prescrivere a RFI di ripristinare la pubblicazione, all'interno del PIR e con riferimento ai paragrafi 6.3.3.1, 6.3.3.2, 6.3.3.6, delle proprie migliori stime del costo unitario dell'energia, calcolate tenendo conto anche del *trend* storico, pur mantenendo l'impegno a comunicare alle IF i valori aggiornati di tali stime secondo la tempistica indicata nella bozza del PIR 2019 sottoposta a consultazione.

Si ritiene inoltre necessario ripristinare all'interno del PIR l'indicazione dei valori della componente della tariffa relativa ai costi indiretti, sia con riferimento al servizio di fornitura corrente di trazione, sia al servizio "Preiscaldamento etc.", sia al servizio di parking. Tali valori sono stati infatti oggetto di verifica di conformità nella delibera ART n. 80/2016 per l'intero periodo tariffario 2017-2021.

La modifica introdotta da RFI nella bozza 2019 ha implicazioni anche sul valore da considerare per la determinazione degli acconti che le IF devono corrispondere mensilmente a RFI ai sensi del paragrafo 6.7 del PIR. Mentre nel PIR 2018 gli acconti vengono determinati sulla base del valore del costo unitario dell'energia indicato nel PIR, nella bozza di PIR 2019 pubblicata da RFI gli acconti verrebbero determinati sulla base di valori di stima che vengono aggiornati da RFI e comunicati alle IF ogni 3 mesi. Resta fermo che, sia nel PIR 2018 che nel PIR 2019, la componente del corrispettivo riconducibile al costo dell'energia forma oggetto di successivo conguaglio in ragione dell'effettivo prezzo della stessa.

Sotto tale profilo, la modifica introdotta da RFI non appare avere contenuto discriminatorio, né risulta imporre una penalizzazione ingiustificata alle IF.

Per quanto riguarda il servizio di accesso alla rete di telecomunicazioni, nell'ambito della verifica di conformità del sistema tariffario per il periodo 2017-2021 (delibera n.80/2016) RFI ha chiarito che, per l'erogazione di tale servizio, ha siglato contratti con gli operatori telefonici che si compongono, oltreché di una componente passiva, anche di una componente attiva (proventi del servizio di *roaming*, che determinano delle *"eccedenze provenienti da altre attività commerciali"*) che compensa in parte la componente passiva e dunque ha l'effetto di ridurre i *"costi totali efficientati"* sulla cui base sono costruiti i corrispettivi che RFI applica alle IF. Ad un primo esame, la stipula di nuovi contratti con gli operatori telefonici a seguito della scadenza dei contratti in corso, appare configurare un caso di variazione, almeno in parte, esogena dei costi unitari che, ai sensi della misura 41 della delibera 96/2015, può giustificare la modifica delle tariffe o delle regole per la loro determinazione, nel corso del periodo regolatorio.

L'Autorità rileva poi, ai paragrafi 6.3.3.2 e 6.3.3.6, l'indicazione di un coefficiente di dispersione pari al 6%, in relazione all'utilizzazione di servizi correlati all'utilizzo dell'energia di trazione elettrica, senza che però siano indicate adeguate documentazioni tecniche a supporto di tale indicazione; i rappresentanti del GI, durante l'audizione del 7/10 novembre, hanno affermato che tale coefficiente, riguardante la dispersione correlata al pantografo in presa, è stato valutato dalla propria Direzione Tecnica, rappresentando la disponibilità a fornire ulteriori documentazioni in merito.

Infine, con riferimento al programma del GI di *metering* e *billing* dei consumi di energia, il GI ha dichiarato, nella medesima audizione, che le informazioni in merito sono state già fornite all'Autorità in occasione della consultazione relativa al procedimento avviato con delibera 77/2017, cui si rimanda per le valutazioni dell'Autorità al riguardo.

Tariffe relative ad aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci (paragrafo 6.3.2.4)

In riferimento alle tariffe afferenti alla sosta del materiale rotabile, di cui al paragrafo 6.3.2.4 del PIR, il GI ha ritenuto di introdurre con la bozza di PIR 2019, rispetto al sistema pubblicato nel PIR 2018 e sottoposto a verifica di conformità con la delibera ART n. 80/2016, alcune modifiche nelle modalità applicative. In particolare:

- “*Il GI applica ai volumi di soste richiesti dalle IF delle percentuali di abbattimento differenziate per tipologia di trasporto, in modo da escludere le soste imputabili a esigenze del GI derivanti, a titolo esemplificativo, dalle necessità di progettazione del modello di offerta, dalla gestione della circolazione o dalle interruzioni e limitazioni infrastrutturali*”.
- “*In caso di soste continuative, per ogni periodo di 7 giorni di sosta, deve essere richiesto un ulteriore accesso al servizio*”.

Mentre nel primo caso si ritiene che la modalità applicativa – purché l'applicazione sia improntata a principi di trasparenza, equità e non discriminazione – determini una oggettiva condizione di vantaggio per tutti gli *stakeholders*, in ragione del fatto che le soste programmate generate da cause estranee alle IF risulteranno esenti dalla fatturazione della tariffa per l'accesso alle aree di sosta, sul secondo punto va considerato che, per assicurare la parità di gettito, all'incremento del numero complessivo degli accessi annui al servizio conseguente all'applicazione della nuova regola dovrebbe corrispondere una diminuzione della tariffa unitaria del servizio. Appare quindi necessario prescrivere al GI il ricalcolo della tariffa unitaria del servizio, adottando opportuni valori di stima per il numero complessivo di accessi annui derivante dall'applicazione della nuova regola inserita nel PIR.

Performance regime (sezione 6.5)

Nella delibera n. 140/2016 del 30 novembre 2016, l'Autorità ha dato indicazione al GI di procedere progressivamente, a decorrere dall'aggiornamento annuale del PIR che si sarebbe tenuto nel corso del 2017, ad apportare alcune modifiche alla disciplina del performance regime, anche al fine di adeguarlo ai principi dettati dalla direttiva 2012/34/UE, ed alle modalità di coinvolgimento delle imprese ferroviarie nell'applicazione dello stesso e degli strumenti messi a disposizione delle imprese stesse per il monitoraggio dei rispettivi ritardi (vedi indicazione 6.2.2 dell'Allegato alla delibera n. 140/2016).

Nella “Relazione accompagnatoria alle modifiche al PIR 2019 – 1^a bozza” pubblicata sul proprio sito web entro il 30 giugno scorso, RFI ha dichiarato di aver dato seguito alla suddetta indicazione 6.2.2, semplificando la formula per il calcolo delle penali con l'eliminazione del coefficiente C_{int} , che teneva conto della variazione, rispetto all'anno precedente a quello in esame, degli scostamenti indotti da una IF verso le altre IF.

Nella stessa Relazione sopra citata, RFI ha manifestato l'intenzione di “*avviare a stretto giro la rivisitazione della COP 269, a seguito dell'istituzione di un tavolo tecnico con le IF, volta a facilitare le modalità di rilevazione e attribuzione delle cause di ritardo. I lavori del predetto tavolo tecnico si concluderanno in tempo utile all'entrata in operatività della nuova disciplina entro l'avvio dell'orario di servizio 2018/2019*”.

Alla data del 10 novembre 2017, i lavori del tavolo tecnico preannunciato da RFI non risultano ancora avviati (come desumibile dal verbale di audizione RFI). Anche alla luce delle osservazioni delle imprese ferroviarie, che lamentano la difficoltà di monitorare i ritardi ad essi attribuiti con le relative cause, nonché in esito alle attività svolte in materia di *performance scheme* da questa Autorità in ambito IRG-Rail, si ritiene necessario che il tavolo tecnico in questione debba vertere non solo su quanto annunciato, ma anche sul contenuto delle informazioni rese alle IF e sulle modalità e tempistiche con cui RFI le rende disponibili, sul livello delle penali associate ai ritardi (valutando una ragionevole correlazione all'effettivo danno economico arrecato ai soggetti che subiscono il ritardo), nonché sull'adeguamento ai principi di cui all'allegato VI della direttiva 2012/34/UE, punto 2, lettere a), c) e g). Si ritiene che tale tavolo, al quale l'Autorità potrà partecipare in funzione di osservatore, debba essere avviato entro il 26 gennaio 2018 e concludersi entro il successivo 31 maggio con la pubblicazione da parte dei RFI di una relazione che descriva le modifiche che, conseguentemente, si intende implementare al Performance Regime nella redazione della prima bozza del PIR 2020.

6.2. Indicazioni

- 6.2.1. Si dà indicazione al GI di integrare, nella tabella 6.12, il valore tariffario afferente alla tratta di confine Villa Opicina-Confine di Stato.
- 6.2.2. Si ritiene opportuno che il GI segnali, nel PIR WEB, di avere provveduto all'assegnazione della classificazione "Gold", ai fini della tariffazione, della nuova stazione di Napoli Afragola.
- 6.2.3. Con riferimento al catalogo di tracce correlate all'applicazione di tariffe PROMO, di cui alla sottosezione 4.4.2 del PIR, si ritiene opportuno che il GI valuti l'estensione del perimetro di dette tariffe PROMO almeno al segmento *Open Access Internazionali*.

6.3. Prescrizioni

- 6.3.1. Si prescrive che il GI trasmetta all'Autorità, entro il 26 gennaio 2018, copia della documentazione tecnica a supporto del calcolo del coefficiente di dispersione posto pari al 6% nei paragrafi 6.3.3.2 e 6.3.3.6 del PIR.
- 6.3.2. In riferimento alle tariffe di cui ai paragrafi 6.3.2.4 e 6.3.2.6 del PIR, si prescrive al GI di provvedere alla proposizione all'Autorità, entro il 26 gennaio 2018, di una revisione delle citate tariffe, al fine di consentire alla stessa, entro i successivi 40 giorni, di esprimere il proprio parere vincolante a seguito di accertamento della rispondenza ai principi di trasparenza, equità e non discriminatorietà, nonché di verifica della conformità al modello regolatorio e al quadro normativo, con riferimento, in particolare:
 - a) al ricalcolo della tariffa unitaria del servizio di cui al paragrafo 6.3.2.4, afferente alla sosta del materiale rotabile, alla luce della prevedibile variazione al numero complessivo di accessi annui – che il GI dovrà opportunamente stimare – conseguente alla richiesta di un ulteriore accesso al servizio per ogni periodo di 7 giorni di sosta, prevista dal GI nella bozza di PIR 2019 in caso di soste continuative;
 - b) all'adeguamento, a seguito dell'attuazione della prescrizione di cui al punto a), delle tariffe del servizio "platee di lavaggio", di cui al paragrafo 6.3.2.6, il cui importo è determinato scorporando la componente "sosta".Dette tariffe saranno successivamente pubblicate, da parte del GI, eventualmente emendate in esito al suddetto procedimento di verifica, contestualmente alla pubblicazione del catalogo per i servizi merci di cui alla stessa sottosezione 4.4.2 del PIR, ovvero entro 9 mesi dalla data di entrata in vigore dell'orario di servizio.
- 6.3.3. In riferimento ai corrispettivi dei servizi correlati al costo dell'energia (fornitura corrente di trazione, preriscaldamento, parking) di cui ai paragrafi 6.3.3.1, 6.3.3.2, 6.3.3.6 del PIR, si prescrive al GI di ripristinare la pubblicazione, all'interno del PIR e con riferimento ai predetti paragrafi:
 - a) delle proprie migliori stime del costo unitario dell'energia, calcolate tenendo conto anche del *trend* storico, pur mantenendo l'impegno a comunicare alle IF i valori aggiornati di tali stime, secondo la tempistica indicata nella bozza del PIR 2019 sottoposta a consultazione;
 - b) degli importi unitari relativi alla componente tariffaria afferenti ai costi indiretti, già oggetto di verifica di conformità con la delibera ART n. 80/2016;
- 6.3.4. Con riferimento al Performance regime (sezione 6.5 del PIR), si prescrive al GI di avviare, entro il 26 gennaio 2018, i lavori del tavolo tecnico con le IF volto a facilitare le modalità di rilevazione e attribuzione delle cause di ritardo. Il suddetto tavolo tecnico dovrà inoltre elaborare proposte su contenuti, modalità e tempistiche delle comunicazioni tra GI ed IF relative ai ritardi e alle soppressioni, sul livello delle penali associate ai ritardi, valutando una ragionevole correlazione all'effettivo danno economico arrecato ai soggetti che subiscono il ritardo, nonché sull'adeguamento ai principi di cui all'allegato VI della direttiva 2012/34/UE, punto 2, lettere a), c) e g). Sulla base di tali proposte RFI, entro il 31 maggio 2018, pubblica e trasmette all'Autorità una relazione in cui descrive le modifiche che intende apportare, nell'ambito della redazione della prima bozza del PIR 2020, al Performance regime.

7. Aggiornamento straordinario del PIR 2018

7.1. Modifiche al PIR 2018 su iniziativa di RFI: valutazioni dell'Autorità

Nella relazione accompagnatoria sottoposta da RFI a consultazione insieme alla prima bozza del PIR 2019, RFI ha spiegato che, rispetto al PIR 2018 attualmente in vigore, nel testo posto in consultazione i “*capitoli 5 e 6 sono stati oggetto di rivisitazione in considerazione delle esigenze manifestate dal mercato nella prima fase di attivazione dei servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA*” . La relazione fa riferimento, in modo specifico, alle seguenti modifiche: (i) affinamento della descrizione di alcuni servizi e della terminologia utilizzata per individuarli; (ii) modifica della tariffa relativa al servizio “platee di lavaggio” al fine di renderne le modalità di applicazione più simili a quelle di altri servizi, quali il rifornimento idrico e il parking; (iii) modifica delle tariffe di accesso al servizio di telecomunicazioni (GSM-R) per effetto della stipula di nuovi contratti con gli operatori telefonici.

Con riferimento a tali modifiche, RFI nella relazione citata ha manifestato l'intenzione di farne oggetto anche di un aggiornamento straordinario al PIR 2018, da pubblicare contestualmente al PIR 2019, a conclusione della consultazione e a seguito delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità.

Successivamente RFI, con e-mail inviata all'Autorità il 9 novembre 2017 (prot. ART 8522/2017), ha confermato l'intenzione di procedere, in sede di pubblicazione del PIR 2019, al contestuale e correlato aggiornamento straordinario del PIR 2018, precisando che le modifiche da trasporre all'interno del PIR 2018 comprenderebbero, oltre a quelle indicate nella relazione accompagnatoria sopra citata, anche le seguenti:

- nuova disciplina di costituzione di fideiussione in occasione di sottoscrizione di Accordo quadro (paragrafo 2.3.1.1) e di contratto di utilizzo (2.3.2.2), e nuova tempistica di costituzione della fideiussione (paragrafo 2.3.2.2.1);
- ampliamento delle modalità di adempimento, da parte delle IF, dell'obbligo di stipula di assicurazione per responsabilità civile verso terzi (paragrafo 2.3.2.3);
- estensione anche ai servizi non inclusi nel PMdA della descrizione del processo di allocazione e di coordinamento di richieste di tracce orarie, contenute nelle sottosezioni 4.4.2 e 4.4.4;
- introduzione di criteri di priorità per l'allocazione dei servizi non inclusi nel PMdA (paragrafo 4.4.5.3);
- chiarimento relativo alle attività di modifica della composizione treni, in relazione al servizio di collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia e Sardegna (sezione 5.2);
- introduzione della previsione che le richieste in corso d'orario relative ad alcuni servizi non inclusi nel PMdA (accesso a scali merci, scali di smistamento etc.) dovranno pervenire tramite le apposite “schede servizi” in formato excel disponibili sul sito di RFI (sottosezioni da 5.3.2 a 5.3.7, 5.4.2 e 5.4.7);
- descrizione del nuovo servizio “Fast Track” (sottosezione 5.4.8);
- modifiche agli art. 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 17, 20 e 21 del contratto tipo per la messa in disponibilità di spazi funzionali all'installazione di emettitrici automatiche di bigliettazione ferroviaria, desk informativi e oblitteratrici (appendice 1 al cap. 5);
- modifiche agli art. 3, 7, 8, 10, 12, 14, 18, 21 e 22 del contratto tipo per la messa in disponibilità di locali da adibire alla bigliettazione ferroviaria/accoglienza clienti (appendice 1 al cap. 5);
- nuova tariffa per la sosta e introduzione della previsione che RFI applica ai volumi di soste richiesti dalle IF delle percentuali di abbattimento differenziate per tipologia di trasporto, in modo da escludere le soste imputabili a esigenze della stessa RFI (paragrafo 6.3.2.4);
- specificazione che in caso di accesso ad aree per l'approvvigionamento di combustibile, con sosta inferiore ad 1 ora, l'IF non è tenuta a versare alcun corrispettivo al GI (paragrafo 6.3.2.7);
- nuove modalità di calcolo della tariffa del servizio di “Preriscaldamento e climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori” e del servizio “Rifornimento idrico” (paragrafo 6.3.3.2);
- integrazione della tariffa del servizio assistenza alla circolazione di treni speciali, con indicazione di specifica tariffa per il servizio di scorta con personale RFI (paragrafo 6.3.3.4);
- tariffa del nuovo servizio *Fast Track* (paragrafo 6.3.3.7).

Sulle condizioni che possono giustificare l'adozione da parte del GI di aggiornamenti straordinari al PIR, l'Autorità si è già espressa nella delibera n. 76/2014 (sezione 1.1 dell'Allegato) e nella delibera n. 104/2015 (sezione 1.1 e prescrizione 1.2.4 dell'Allegato A). In particolare nella prescrizione 1.2.4 citata si stabilisce che “*qualora il GI, per esigenze di carattere eccezionale, intenda di propria iniziativa apportare modifiche al Prospetto informativo della rete, successivamente alla*

sua prima pubblicazione, dovrà comunicarle all'Autorità e a tutti i soggetti interessati con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni”.

Si deve rilevare che molte delle modifiche che RFI intende apportare al PIR 2018 non sembrano rispondere ad “esigenze di carattere eccezionale”. Inoltre, per quanto riguarda le modifiche comunicate all'Autorità con e-mail del 9 novembre 2017, sopra elencate, RFI non ha provveduto a comunicare a tutti i soggetti interessati l'intenzione di applicarle anche al PIR 2018, oltre che al PIR 2019.

D'altra parte, dall'esame delle singole modifiche prospettate da RFI, si desume che molte di esse hanno l'obiettivo di chiarire meglio il testo attualmente in vigore, senza modificarne sostanzialmente il contenuto. In alcuni casi si tratta di modifiche che riguardano aspetti prettamente operativi (ad esempio l'utilizzo di schede in formato *excel* per le richieste in corso d'orario di servizi non inclusi nel PMdA). In altri casi si tratta, più che di modifiche, di integrazioni che disciplinano servizi precedentemente non previsti nel PIR (è il caso del servizio *Fast Track*) e che esplicitano criteri o procedure non descritte nel PIR 2018 attualmente in vigore, ma che verrebbero in ogni caso applicati da RFI, laddove se ne presenti la necessità (è il caso ad esempio del coordinamento delle richieste di servizi non inclusi nel PMdA, e dei criteri di priorità utilizzati da RFI nel caso in cui tale coordinamento non consenta di soddisfare tutte le richieste).

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si ritiene di non formulare prescrizioni in merito alle modifiche che RFI intende apportare al PIR 2018, ad eccezione di quelle che si ritiene possano avere un contenuto peggiorativo per alcuni richiedenti. In particolare, al riguardo, si ritiene che la previsione, introdotta al paragrafo 6.3.2.4, secondo cui *“In caso di soste continuative, per ogni periodo di 7 giorni di sosta, deve essere richiesto un ulteriore accesso al servizio”*, non possa essere introdotta nel PIR 2018, proprio per le asserite ragioni.

Inoltre, per quanto riguarda la modifica della tariffa di accesso al servizio di telecomunicazioni (GSM-R), si evidenzia che RFI non ha addotto motivazioni idonee a giustificare il mancato rispetto della regola, prevista dalla misura 41 approvata con delibera ART n. 96/2015, secondo la quale le modifiche dei corrispettivi a seguito di variazioni esogene o imprevedibili dei costi sottostanti, devono essere comunicate all'Autorità e sul sito web dell'operatore con almeno tre mesi di anticipo. Nel caso risulti comunque necessario o opportuno far decorrere i nuovi contratti con gli operatori telefonici prima che siano decorsi i tre mesi, e che ciò determini una differenza tra i costi netti efficientati ed i ricavi di RFI, tale differenza potrà essere oggetto di conguaglio in proporzione ai corrispettivi dovuti da ciascuna IF sulla base del tariffario attualmente vigente.

7.2. Modifiche al PIR 2018 su iniziativa dell'Autorità

Nei capitoli precedenti del presente documento, sono state evidenziate in colore blu le indicazioni e prescrizioni che, come previsto dal punto 2 della delibera, si applicano già a decorrere dall'orario di servizio 2017/2018.

Si è ritenuto di anticipare l'entrata in vigore delle suddette indicazioni e prescrizioni in quanto esse sono finalizzate ad arricchire il contenuto informativo del PIR, e considerato che esse hanno un contenuto migliorativo per i richiedenti.

7.3. Prescrizioni

7.3.1. La previsione introdotta al paragrafo 6.3.2.4 del PIR 2019, secondo cui *“In caso di soste continuative, per ogni periodo di 7 giorni di sosta, deve essere richiesto un ulteriore accesso al servizio”*, non può essere introdotta nel PIR 2018.

7.3.2. La modifica della tariffa di accesso al servizio di telecomunicazioni (GSM-R), di cui al paragrafo 6.3.4.2, può essere introdotta nel PIR 2018 a condizione che venga rispettato il termine di preavviso di 3 mesi previsto dalla misura 41 approvata con delibera ART n. 96/2015.