

Allegato A alla delibera n. 151/2019 del 21 novembre 2019

Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2021”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2020”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2022”.

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Quadro giuridico, Definizioni, Ricorsi	4
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Richiesta tracce e servizi finalizzata alla stipula del Contratto di Utilizzo	5
2.2 Certificato di sicurezza unico e processo di accettazione del materiale rotabile	5
2.3 Condizioni di accesso commerciali. Accordi Quadro.	6
2.4 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità	9
2.5 Procedure per il coordinamento dell’esercizio ferroviario e regole di gestione	10
2.6 Servizi in condizioni di meteo avverse.....	12
2.7 Conseguenze economiche per i ritardi causati dal Gestore dell’infrastruttura	13
2.8 Trattamento delle richieste di indennizzo delle PRM ai sensi della misura 5 della delibera n. 106/2018	14
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	16
3.1 PIR WEB	16
3.2 Scali merci e centri di manutenzione.....	16
3.3 Strutture atte a servizi non gestite da RFI	17
3.4 Sviluppo dell’infrastruttura.....	17
3.5 Utilizzazione della rete	18
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	20
4.1 Obbligo di comunicazione preventiva rispetto alla presentazione delle richieste di traccia e servizi per i servizi di trasporto passeggeri	20
4.2 Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro.....	20
4.3 Riserva di capacità per richieste in programmazione oraria nell’ambito del catalogo merci	21
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	23
5.1 Tempi di sosta nelle stazioni di confine per i treni merci internazionali	23
5.2 Stazioni passeggeri	23
5.3 Preriscaldamento.....	24
5.4 Servizi di manovra.....	25
5.5 Accessibilità e assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità.....	25
5.6 Personalizzazione delle informazioni al pubblico nelle stazioni passeggeri	26
5.7 Contratto tipo tra Gestore Unico della manovra e impresa ferroviaria	27
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	28
6.1 Stazioni di collegamento con Reti Estere.....	28
6.2 Tariffe relative ad aree, impianti e edifici destinati alla sosta, ricovero e deposito materiale rotabile	28
6.3 Servizi di manovra.....	29
6.4 Preriscaldamento, climatizzazione, parking.	29

Premessa

Con nota in data 11 ottobre 2019, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 12363/2019, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI o, in alternativa, GI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2021 (di seguito: PIR 2021), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento – il cui ambito oggettivo è riferito esclusivamente all’infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a RFI S.p.A. in forza del decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e sue successive integrazioni, nonché nel Contratto di Programma stipulato con lo Stato – 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’articolo 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 2021.

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell’ordine, per ogni tematica presa in esame:

1. le pertinenti valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della bozza di PIR 2021 inviata da RFI lo scorso 11 ottobre;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell’infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

Nella formulazione delle indicazioni e prescrizioni si è tenuto conto degli esiti dell’attività istituzionale svolta nell’ultimo anno dall’Autorità nella materia di interesse, anche in relazione alle segnalazioni ricevute e a quanto emerso nel corso dell’audizione del GI tenutasi il 30 ottobre 2019, ponendo specifica attenzione, tra l’altro, alle esigenze che dovessero derivare dall’eventuale saturazione di tratte della rete nonché al tema del livello complessivo di puntualità dei servizi ferroviari.

Le indicazioni e prescrizioni che si applicano già a decorrere dall’orario di servizio 2019/2020 sono evidenziate con formattazione in colore blu (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2021, e deve intendersi riferita alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2020 che, pur eventualmente presentando numerazione differente, afferiscono agli stessi temi); l’indicazione 6.1.2.1 si riferisce alla predisposizione del PIR 2022, che si svolgerà nel corso del 2020.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AQ:	Accordo Quadro;
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
CdS:	Contratto di Servizio;
DD:	Decisione Delegata;
ERA:	Agenzia per le ferrovie dell’Unione Europea;
GI:	Gestore dell’infrastruttura della rete ferroviaria;
GTFS:	General Transit Feed Specification;
IF:	Impresa ferroviaria;
MIT:	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RNE:	Rail Net Europe;
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Quadro giuridico, Definizioni, Ricorsi

1.1.1 Valutazioni dell’Autorità

Nell’elenco delle fonti normative che delincono il contesto giuridico nel quale si colloca il PIR, si denota:

- a livello eurounitario, la mancata menzione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (recepita in Italia con il d.lgs. 50/2019), della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (recepita in Italia con il d.lgs. 57/2019), del regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico.
- a livello nazionale, la mancata menzione della delibera dell’Autorità n. 106/2018 relativa a “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”, nonché della delibera n. 130/2019 relativa a "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari", e del d.lgs. 50/2019 recante “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie. (19G00057)”. Tenendo in conto che il citato d.lgs. 50/2019 ha abrogato e sostituito il d.lgs. 162/2007, è necessario anche provvedere a eliminare quest’ultima fonte dall’elenco in questione e aggiornare di conseguenza all’interno del PIR 2020 e del PIR 2021 i pertinenti richiami.

Tra le definizioni risulta il mancato aggiornamento della denominazione “certificato di sicurezza” in “certificato unico di sicurezza”.

Tenendo in considerazione anche quanto presente nei siti di alcuni grandi gestori dell’infrastruttura europei, si ritiene opportuno che RFI mantenga a disposizione degli *stakeholder* sul proprio sito *web* i PIR degli anni precedenti e la relativa documentazione a corredo (bozze, osservazioni delle parti interessate e controdeduzioni di RFI, etc.); RFI, in occasione dell’audizione del 30 ottobre u.s. si è detta disponibile ad accogliere quanto proposto, nei limiti delle necessità tecniche di implementazione e ipotizzando un periodo di tre anni. L’Autorità ritiene che il consentire agli *stakeholder* di accedere ai documenti utili, per conoscere l'evoluzione della regolazione dell'accesso all'infrastruttura, sia fondamentale ai fini della trasparenza, con particolare riferimento alle consultazioni sulle successive versioni del PIR ed i relativi esiti in termini di testi finali adottati. Si ritiene, quindi, che possa essere ragionevole la richiesta al GI di mantenere a disposizione tali documenti per un periodo di cinque anni.

Si ritiene infine necessario disporre che:

- l’unico canale ufficiale con il quale avanzare reclami in relazione al PIR sia esclusivamente la casella di posta elettronica certificata dell’Autorità;
- come concordato con RFI durante la citata audizione, la versione in lingua inglese del PIR sia pubblicata entro e non oltre quindici giorni lavorativi dall’avvenuta pubblicazione in italiano della versione definitiva dello stesso o di un suo aggiornamento.

1.1.2 Indicazioni

1.1.2.1 Si ritiene opportuno che il GI:

- a) provveda a inserire nel paragrafo 1.3 “Quadro giuridico”: il Regolamento (UE) 2016/796, la direttiva (UE) 2016/797, la direttiva (UE) 2016/798, il Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/1795, il d.lgs. 50/2019, le delibere dell’Autorità n. 106/2018 e n. 130/2019;
- b) provveda ad aggiornare all’interno del PIR i richiami al d.lgs. 162/2007, sostituendoli con i pertinenti richiami di cui al vigente d.lgs. 50/2019.

1.1.2.2 Si ritiene opportuno modificare la denominazione “certificato di sicurezza” in “certificato di sicurezza unico” riportata nel paragrafo 1.11 Glossario dei termini.

- 1.1.2.3** Si ritiene opportuno inserire la definizione del PIR Web nel paragrafo 1.11 “Glossario dei termini”.

1.1.3 Prescrizioni

- 1.1.3.1** Si prescrive al GI di inserire come ultimo capoverso del paragrafo 1.7 del PIR quanto segue: “La versione in lingua inglese del PIR è pubblicata sul sito *web* del GI entro e non oltre quindici giorni lavorativi dall’avvenuta pubblicazione della versione definitiva o dell’aggiornamento in lingua italiana.”.
- 1.1.3.2** Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.4.3 “Ricorso all’Organismo di Regolazione” di sostituire l’indirizzo reclamipir@autorita-trasporti.it con pec@pec.autorita-trasporti.it.
- 1.1.3.3** Si prescrive al GI di inserire nel paragrafo 1.7 del PIR quanto segue: “Le versioni precedenti del PIR (definitive e per consultazione) emesse da RFI a partire dal 2013, nonché i documenti correlati (osservazioni delle parti interessate e controdeduzioni di RFI, etc.) sono disponibili in apposita sezione del sito www.rfi.it”.

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

2.1 Richiesta tracce e servizi finalizzata alla stipula del Contratto di Utilizzo

2.1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con la prescrizione 2.1.3.1 della delibera n. 118/2018 è stato disposto che il GI, nel paragrafo 2.2.2.2 del PIR, introducesse la possibilità per l’IF che all’atto della presentazione delle richieste di tracce per l’orario successivo a quello in vigore non fosse già in possesso dell’estensione del Certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, di produrre detta estensione del Certificato entro i termini di cui al paragrafo 2.3.2.1 dello stesso PIR. Il secondo capoverso del paragrafo 2.2.2.2 riporta erroneamente l’obbligo di presentare l’estensione del certificato di sicurezza in corrispondenza della scadenza della presentazione delle osservazioni al progetto orario secondo le tempistiche del paragrafo 4.3.2 del PIR; ciò in contraddizione con quanto indicato alla lettera c) del punto 1 del paragrafo 2.2.2.2. È quindi necessario prescrivere al GI di eliminare il termine “estensione” in corrispondenza del secondo capoverso del paragrafo 2.2.2.2 del PIR in quanto refuso rispetto alla citata prescrizione.

2.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.1.3 Prescrizioni

- 2.1.3.1** Si prescrive che il GI, nel paragrafo 2.2.2.2, in corrispondenza del secondo capoverso sostituisca il termine “estensione/certificato di sicurezza” con “certificato di sicurezza unico”.

2.2 Certificato di sicurezza unico e processo di accettazione del materiale rotabile

2.2.1 Valutazioni dell’Autorità

Con le direttive (UE) 2016/798 (recepita con d.lgs. 50/2019) e (UE) 2016/797 (recepita in Italia con il d.lgs. 57/2019), è stato modificato il quadro normativo relativo al certificato di sicurezza e al processo di accettazione del materiale rotabile con la conseguente introduzione del “certificato di sicurezza unico”, rilasciato di norma dall’Agenzia per le ferrovie dell’Unione Europea (ERA), nonché dell’autorizzazione all’immissione sul mercato di veicoli rilasciata dalla citata Agenzia; si ritiene opportuno che i paragrafi 2.2.4 e 2.7 del PIR vengano di conseguenza aggiornati.

2.2.2 Indicazioni

2.2.2.1 Si ritiene opportuno che il GI aggiorni il paragrafo 2.2.4 del PIR con riferimento al nuovo quadro normativo relativo al “certificato di sicurezza unico”, di cui al d.lgs. 50/2019.

2.2.2.2 Si ritiene opportuno che il GI aggiorni il paragrafo 2.7 del PIR con riferimento al nuovo quadro normativo relativamente al processo di accettazione del materiale rotabile.

2.2.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

2.3 Condizioni di accesso commerciali. Accordi Quadro.

2.3.1 Valutazioni dell’Autorità

L’infrastruttura ferroviaria nazionale presenta su alcune direttrici di traffico elevati valori del grado di utilizzazione e, per alcune tratte, il GI ha dichiarato essere stata raggiunta la saturazione. In tali condizioni, l’utilizzo degli AQ, pur rappresentando un utile strumento di pianificazione e programmazione industriale e commerciale per gli *stakeholder* e il GI stesso, può potenzialmente presentare criticità rispetto alla possibilità per i nuovi entranti di acquisire capacità. Per tale motivo, si ritiene necessario intervenire con alcune prescrizioni sulla disciplina degli AQ contenuta nel PIR. Nel seguito, dopo un richiamo delle disposizioni regolatorie di rilievo attualmente in vigore, si illustra il contenuto di tali prescrizioni.

La delibera n. 70/2014, ed in particolare la prescrizione 1.6.2, recita quanto segue: “**Misura 1.6.2.** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, modificando opportunamente il Prospetto informativo della rete, di provvedere alla:

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

Inoltre, la prescrizione 2.2.2. della citata delibera n. 76/2014, riprendendo quanto già espresso nella delibera n. 70/2014, riporta quanto segue: “**Misura 1.6.4.** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di adottare, sentite Regioni, Province Autonome e altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, uno schema-tipo di Accordo quadro da destinare all’utilizzo da parte di tali enti per la prenotazione della capacità funzionale all’esercizio dei servizi di Trasporto pubblico locale, che soddisfi i seguenti principi:

[...]

- c) *possibilità di prenotare, per l’esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti;*

[...]” (enfasi aggiunta).

Il GI, inoltre, in attuazione del regolamento (UE) 2016/545, ha introdotto, nel PIR 2018, il paragrafo 4.4.1.2 per la gestione dei conflitti sia tra richieste di AQ sia tra AQ e richieste annuali di capacità. La delibera n. 140/2016, recante «Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto Informativo della Rete 2018”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al “Prospetto Informativo della Rete 2017” vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del “Prospetto Informativo della Rete 2019”», con la prescrizione 4.3.1, ha stabilito sia l’eliminazione della clausola dell’articolo 4 dell’AQ tipo, sia la modifica del paragrafo 4.4.1.2, al fine di dare piena applicazione al potere del GI di richiedere la restituzione di parte della capacità già oggetto di AQ in base ai dettami del regolamento d’esecuzione (UE) 2016/545. La prescrizione 4.3.1 citata recita quanto segue: “*Con riferimento alla disciplina del processo di allocazione della capacità quadro, si prescrive di modificare il testo del paragrafo 4.4.1.2 del PIR 2018 e dell’articolo 4 dell’Accordo quadro tipo (appendice 2 al capitolo 2), eliminando le disposizioni che limitano l’applicazione*

della disposizione contenuta nell'articolo 9 paragrafo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016 a una sola volta nel corso di esecuzione degli accordi quadro, ed alla misura massima del 10 % della capacità oggetto degli accordi quadro esistenti.”.

Le problematiche emerse nel mese di marzo 2019, nell'ambito delle attività, sia di vigilanza sia di monitoraggio, dell'Autorità, e il relativo procedimento sanzionatorio, avviato con la delibera n. 46/2019 e concluso con la delibera n. 98/2019, hanno evidenziato criticità rilevanti rispetto all'utilizzo di uno strumento, l'AQ, in un contesto di infrastruttura fortemente congestionato quale quello relativo ad alcune tratte ed impianti in cui l'85% della capacità assegnata è coperto da AQ, rispetto ad uno scenario di mercato che da dicembre 2020 (dunque proprio nel periodo cui si applica il PIR 2021) si aprirà alla completa liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri nazionale. Le criticità rilevate sono le seguenti:

- la mancata messa a disposizione dell'Autorità da parte del GI degli AQ o delle loro modifiche non appena questi vengono sottoscritti;
- l'errata consuetudine di utilizzare, anche ai fini del prolungamento della durata dell'AQ stesso, lo strumento degli atti modificativi/integrativi dell'AQ ai fini della variazione della capacità;
- l'assenza di un termine temporale per le richieste di rinnovo di AQ esistenti o di sottoscrizione di un nuovo AQ avanzata da un richiedente titolare di un AQ già vigente e non più rinnovabile; la presenza di tale limite impedirebbe un accaparramento preventivo della capacità da parte di soggetti già operanti sul mercato, con contestuale effetto di barriera sia all'entrata per nuovi richiedenti, sia allo sviluppo delle attività di altri concorrenti;
- la presenza, nel paragrafo 4.4.1.1 del PIR, della deroga alla soglia dell'85% della capacità massima assegnabile tramite AQ per tratta e fascia oraria a favore degli AQ vigenti; non si ritiene necessario, in questo procedimento, introdurre modifiche a tale soglia, definita con delibera n.70/2014.
- la possibilità, prevista con la citata delibera n. 76/2014, di impegnare con AQ OSP la capacità per una percentuale fino al 100% della capacità disponibile rende difficoltoso il processo di coordinamento, rispetto sia a richieste di ingresso di nuovi entranti, sia a richieste annuali di capacità, e causa il conseguente venir meno del margine di capacità disponibile per le richieste annuali, pari, di norma, al 15%;
- la mancata previsione di penali a carico del GI in caso lo stesso GI avanzi richiesta di restituzione di capacità quadro ai richiedenti, come previsto sia dal d.lgs. 112/2015, articolo 23, comma 5, sia dal regolamento d'esecuzione (UE) 2016/545, articolo 13, potrebbe inficiare l'applicazione dei poteri del GI in merito alla restituzione di capacità.

In base alle sopra descritte criticità, ai sensi dei commi 3 e 4 dell'articolo 23 del d.lgs. 112/2015, al fine di evitare che lo strumento degli AQ ostacoli l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti/servizi e di consentire il miglior utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, si ritiene necessario prevedere le seguenti prescrizioni:

- tenuto conto delle previsioni dell'articolo 23, comma 8 del d.lgs. 112/2015 e nei limiti di quanto ivi disposto, un AQ è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte dell'Autorità; di conseguenza, la modifica del termine di scadenza di un AQ non è ammessa;
- le richieste di rinnovo di AQ esistenti o di sottoscrizione di un nuovo AQ avanzata da un richiedente titolare di un AQ già vigente e non più rinnovabile possono essere formulate con anticipo non superiore a 18 mesi rispetto all'avvio dell'orario di servizio a cui si riferisce il rinnovo o il nuovo AQ;
- gli AQ e le variazioni di capacità sono trasmessi all'Autorità entro un mese dalla sottoscrizione, unitamente ad una tabella recante il riepilogo aggiornato di tutti gli AQ in essere, con dettaglio dei soggetti sottoscrittori degli AQ, delle date di sottoscrizione e scadenza originarie, delle eventuali date di modifica della capacità pre-assegnata, delle eventuali date di rinnovo e di nuova scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di pre-assegnazione di capacità, della percentuale di capacità pre-assegnata su tali direttrici/linee/tratte, del contenuto di eventuali clausole di retrocessione, del contenuto di eventuali clausole penali;
- il rinnovo degli AQ è vincolato ad espressa autorizzazione da parte dell'Autorità;
- il limite di capacità quadro massima assegnabile pari al 85% non è derogabile (la prescrizione dovrà riferirsi al pertinente paragrafo 4.4.1 del PIR ed è quindi descritta nel capitolo 4 del presente documento);
- il GI dovrebbe valutare la possibilità di prevedere all'interno del PIR e nei relativi schemi di AQ un sistema di penali adeguate a suo carico, nel caso di richiesta di retrocessione della capacità ad un titolare di AQ; pur disponendo, infatti, il d.lgs. 112/2015, articolo 23, comma 5, ed il regolamento d'esecuzione (UE) 2016/545,

articolo 13, che l'adozione di clausole penali negli AQ sia possibile e non obbligatoria, si ritiene che l'assenza delle stesse potrebbe pregiudicare le decisioni del GI in occasione del coordinamento tra AQ e lasciare indefinito il regime di indennizzo delle parti contrattuali in caso di retrocessione della capacità, alimentando possibile contenzioso in sede civile;

- l'estensione del modello di AQ tipo per il trasporto pubblico locale a tutti i servizi per i quali siano previsti oneri di servizio pubblico [compresi i servizi lunga percorrenza di competenza dello Stato ai sensi del d. lgs. 422/97, il quale all'articolo 3, lettera d), prevede che sono servizi pubblici di interesse nazionale "*i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza mediolunga caratterizzati da elevati standards qualitativi. Detti servizi sono tassativamente individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione*"].

Infine, in linea con quanto previsto dall'articolo 23, comma 9, del d.lgs. 112/2015 nonché dall'articolo 3 del regolamento (UE) 545/2016, in merito all'obbligo di comunicazione alle parti interessate degli aspetti generali degli AQ, si ritiene necessario integrare il paragrafo 2.3.1 del PIR esplicitando un termine massimo di 90 giorni dalla stipula/variazione/risoluzione di un AQ per la pubblicazione dell'aggiornamento dell'allegato tecnico "Capacità assegnata con Accordo Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea" e di un nuovo documento di riepilogo degli AQ in essere (quest'ultimo contenente, per ogni AQ almeno: la data di scadenza, la percentuale di capacità pre-assegnata con l'AQ su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, il contenuto di eventuali clausole di retrocessione della capacità e il contenuto di eventuali clausole penali) da pubblicarsi sul sito *web* del GI medesimo.

2.3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.3.3 Prescrizioni

2.3.3.1 Si prescrive al GI di apportare al paragrafo 2.3.1, lettera a) "Contenuti e durata", le seguenti modifiche:

- a) sostituire il quarto capoverso del paragrafo con quanto di seguito riportato: "Rientrano in quest'ultima fattispecie sia gli Accordi Quadro con le Regioni e le Province autonome per i servizi di trasporto pubblico locale, sia gli Accordi Quadro con lo Stato per i servizi lunga percorrenza, la cui durata potrà essere commisurata alla durata del contratto di servizio per l'affidamento degli stessi servizi di trasporto pubblico locale.";
- b) introdurre al termine del paragrafo quanto di seguito riportato: "Tenuto conto delle previsioni dell'articolo 23, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e nei limiti di quanto ivi disposto, un Accordo quadro è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte di ART; di conseguenza la modifica del termine di scadenza di Accordo Quadro non è consentita.";
- c) introdurre nel paragrafo quanto di seguito riportato: "Il GI trasmette ad ART gli Accordi quadro e le variazioni di capacità entro un mese dalla sottoscrizione, unitamente ad una tabella recante il riepilogo aggiornato di tutti gli AQ in essere, con dettaglio dei soggetti sottoscrittori degli AQ, delle date di sottoscrizione e scadenza originarie, delle eventuali date di modifica della capacità pre-assegnata, delle eventuali date di rinnovo e di nuova scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di pre-assegnazione di capacità, della percentuale di capacità pre-assegnata su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, del contenuto di eventuali clausole di retrocessione e del contenuto di eventuali clausole penali";
- d) introdurre nel paragrafo quanto di seguito riportato: "Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 23, comma 9 del d.lgs. 112/2015 nonché dell'articolo 3 del Regolamento (UE) 2016/545, in merito alla "Dichiarazione della capacità quadro", il GI:
 - pubblica, nel PIR Web, l'allegato tecnico "Capacità assegnata con Accordo Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea" indicante per ogni sezione di linea e per ogni anno, fino alla scadenza degli Accordi Quadro vigenti, le seguenti informazioni: la capacità commerciale

oraria, la capacità oraria massima assegnabile con Accordo Quadro, il numero di tracce per fascia oraria assegnate con Accordo Quadro;

- pubblica, nel proprio sito *web* (sezione “Il Prospetto Informativo della Rete”), un documento di riepilogo relativo agli Accordi Quadro in essere e contenente, per ogni Accordo Quadro, gli aspetti generali consistenti almeno nei seguenti elementi informativi: data di scadenza, direttrici/linee/tratte oggetto di pre-assegnazione di capacità nonché percentuale di capacità pre-assegnata con l’Accordo Quadro su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, contenuto di eventuali clausole di retrocessione e contenuto di eventuali clausole penali.

Il GI aggiorna l’allegato tecnico e il documento di riepilogo entro 90 giorni dalla stipula di un Accordo Quadro, da una modifica ad esso o dalla sua risoluzione.”.

- 2.3.3.2** Si prescrive al GI di sostituire il terzo capoverso del paragrafo 2.3.1, lettera c) “Variazioni di capacità”, con quanto di seguito riportato: “Per eventuali maggiori esigenze di capacità, superiori rispetto a quella oggetto dell’Accordo Quadro, e oltre la soglia di variazione prevista, il Richiedente dovrà presentare specifica richiesta. In caso di accoglimento della richiesta da parte del GI, nel rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par. 4.4.1.1, si procederà alla modifica della capacità indicata nell’Accordo attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell’Accordo medesimo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. Le variazioni di capacità non possono comportare modifiche ai termini temporali di scadenza dell’Accordo Quadro modificato.”.
- 2.3.3.3** Si prescrive al GI di modificare l’Appendice 3 al capitolo 2 “Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto pubblico locale” in modo che sia applicabile anche ai servizi a lunga percorrenza classificabili come servizi pubblici di interesse nazionale.
- 2.3.3.4** Si prescrive al GI di avviare entro e non oltre il 31 gennaio 2020 una consultazione con le IF allo scopo di valutare l’introduzione, all’interno del PIR 2021 e nei relativi schemi di AQ, di un sistema di penali adeguate a suo carico, nel caso di richiesta di retrocessione della capacità avanzata ad un titolare di AQ, in conformità a quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, articolo 23, comma 5, e dal regolamento d’esecuzione (UE) 2016/545, articolo 13; gli esiti della consultazione sono comunicati all’Autorità entro e non oltre il 30 giugno 2020 e pubblicati a cura del GI nel PIR, in occasione del primo aggiornamento straordinario temporalmente utile.

2.4 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità

2.4.1 Valutazioni dell’Autorità

Nel paragrafo 2.3.3.5 del PIR sono previste diverse tempistiche di comunicazione alle parti interessate delle indisponibilità di capacità al fine di pervenire al recepimento in orario delle indisponibilità di maggiore rilevanza. A tal fine si reputa necessario, anche a completamento degli impegni proposti da RFI nell’ambito del procedimento di cui alla delibera n. 80/2019, che nel punto 7 del paragrafo venga eliminato il riferimento ai punti 1 e 2 dello stesso paragrafo in quanto riferiti a indisponibilità di maggiore rilevanza che devono essere recepite in orario.

L’allegato alla DD (UE) 2017/2075, ai punti 8 e successivi, stabilisce una serie di obblighi informativi a carico del GI per le restrizioni di capacità di maggiore rilevanza, ove tale rilevanza viene misurata in termini di durata della restrizione e di percentuale di traffico deviato/cancellato. Nel corso della consultazione, FerCargo ha rinnovato quanto già richiesto nella consultazione del PIR 2020, ossia che sia garantita la trasparenza del criterio per la definizione della percentuale di traffico deviato/cancellato, rendendolo monitorabile e misurabile da parte dei richiedenti, attraverso l’obbligo di comunicazione o di pubblicazione in capo al GI a determinate scadenze; posto che l’informazione in questione può essere utile agli *stakeholders* quale indicatore sintetico della rilevanza delle restrizioni di capacità, l’Autorità con l’indicazione 2.2.2.2 della delibera n. 118/2018 aveva già invitato il GI a dare adeguata pubblicità con le stesse modalità previste per le informazioni indicate al punto 15 dell’allegato alla DD (UE) 2017/2075, contestualmente all’avvio delle relative consultazioni di cui ai punti 8 e 12 dell’allegato stesso. RFI ha effettivamente riportato all’interno dell’allegato tecnico “Riduzione di capacità dell’infrastruttura” una colonna dove inserire il dato richiesto, che però ad oggi, in base a quanto rilevato dall’Autorità, risulta inutilizzata; RFI, nel corso dell’audizione del 30 ottobre u.s. ha confermato che tali informazioni non sono riportate nell’allegato tecnico del PIR Web ma sono state, tuttavia, comunicate alle IF tramite le corrispondenti note inviate formalmente. Tenendo in considerazione quanto sopra, l’Autorità ritiene necessario

disporre che per ogni riduzione di capacità sia obbligatorio evidenziare tale dato, pena la mancata validità della comunicazione stessa.

2.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.4.3 Prescrizioni

2.4.3.1 Si prescrive al GI l'obbligo di valorizzare in maniera adeguata, per ogni indisponibilità pubblicata nel prospetto "Riduzioni di capacità dell'infrastruttura", il campo "STIMA IMPATTI SERVIZI COINVOLTI CANCELLAZIONE/DEVIAZIONE (RIF. ANNEX 7)" nonché di integrare il punto 4 del paragrafo 2.3.3.5 con quanto di seguito riportato: "La mancata indicazione della stima o del valore definitivo del volume di traffico cancellato/deviato, comporta la mancata validità della comunicazione dell'indisponibilità relativa".

2.4.3.2 Si prescrive al GI di eliminare dal punto 7 del paragrafo 2.3.3.5 del PIR il riferimento ai punti 1 e 2 dello stesso paragrafo.

2.5 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario e regole di gestione

2.5.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI in piena autonomia definisce la propria organizzazione nell'esercizio delle sue principali funzioni di allocazione capacità, regolazione della circolazione e manutenzione dell'infrastruttura; in particolare l'attuale sviluppo tecnologico sta consentendo il progressivo accentramento di tali funzioni in un numero limitato di centri decisionali. Con l'incremento del grado di utilizzazione della rete risulta di grande interesse per gli *stakeholder* avere cognizione non solo delle regole di gestione o di allocazione della capacità adottate dal GI ma anche delle funzioni e delle giurisdizioni territoriali di tali centri decisionali e delle singole postazioni operative ove tali regole vengono concretamente applicate. Sia la successione di diverse postazioni operative lungo il percorso di un treno sia la diversa giurisdizione definita per le strutture del GI dedicate all'allocazione della capacità hanno infatti effetti tanto sulla puntualità quanto sull'efficiente utilizzo dell'infrastruttura (strutture decisionali differenti possono assumere decisioni differenti a parità di condizioni, come nel caso di richieste tracce merci in gestione operativa su alcune tratte afferenti al confine nazionale). Nel caso dei servizi OSP locali si ritiene opportuno che le amministrazioni affidanti siano rese partecipi della modifica delle giurisdizioni delle postazioni operative incaricate della gestione della circolazione dei citati servizi OSP locali. Nel corso dell'audizione del 30 ottobre u.s., RFI ha evidenziato che usualmente, nel caso degli OSP, sono comunicati alle Amministrazioni affidanti i riferimenti del settore circolazione di interesse per i propri servizi, e che da un punto di vista tecnico tali dati sono già disponibili per le IF tramite le Circolari e i Fascicoli Linea pubblicati dal GI; RFI si è dichiarata disponibile ad accogliere quanto proposto dall'Autorità, pur ritenendo non utile la pubblicazione della dislocazione di dettaglio delle postazioni operative.

La centralizzazione sopra descritta presuppone l'utilizzo esteso di sistemi di supporto alle decisioni sia nelle attività di allocazione della capacità sia nelle attività di gestione della circolazione che consentono ai singoli operatori di valutare con maggiore efficienza ed efficacia le diverse soluzioni possibili. Con particolare riguardo alla gestione della circolazione, il minor tempo a disposizione per prendere decisioni in merito alla risoluzione di conflitti o altre problematiche richiede che tali sistemi informatici propongano soluzioni in linea con le regole di gestione e secondo parametri e casistiche note anche agli stakeholder direttamente interessati come le imprese ferroviarie. RFI, nel corso della citata audizione, ha dichiarato che non dispone, attualmente, di algoritmi di tale tipologia a eccezione dei sistemi di supervisione che utilizzano come regola unica l'assegnazione della priorità al primo dei treni che si presenta; regola che è sempre tuttavia sottoposta al giudizio dell'operatore della circolazione; RFI sta sviluppando la definizione di un sistema di progettazione dell'orario (che ne comprende l'ottimizzazione) e della gestione della circolazione, cui saranno sottesi specifici algoritmi che saranno condivisi con l'Autorità. L'Autorità ritiene quindi opportuno, pur nelle more dell'adozione di tali strumenti avanzati, prevedere un apposito obbligo, a carico del GI, di pubblicazione degli algoritmi dei sistemi di supporto alle decisioni per le attività di gestione della circolazione, nonché delle relative necessarie parametrizzazioni per i differenti centri decisionali operativi sul territorio nazionale.

Si ritiene necessario che venga definito sul PIR un termine univoco (il 28 febbraio di ogni anno) per ottemperare all'obbligo di pubblicazione in PIR Web dei consuntivi e dei valori obiettivo relativamente alle performance di puntualità dandone altresì adeguata visibilità nella homepage del sito aziendale; gli obiettivi di puntualità, al fine di consentire

adeguata trasparenza, dovranno essere espressamente individuati tramite valori numerici nel formato "xx,yy%. Inoltre, per gli AQ OSP è necessario garantire ai titolari di AQ la possibilità di avere precisa informazione sulla velocità commerciale media programmata e reale (distinta per treno/tratta/CdS) tramite opportuna integrazione delle interrogazioni PIC e del citato Allegato tecnico ove sono riportati i valori di consuntivo e di obiettivo della puntualità come disposto con prescrizione 2.3.3.3 della delibera n. 118/2018.

Nel paragrafo 2.4.2 del PIR, si fa erroneo riferimento al procedimento di consultazione di cui alla prescrizione 6.2.3.3 della delibera n. 118/2018 al termine del quale l'Autorità si è espressa con la delibera n. 93/2019; è necessario provvedere alla correzione facendo espresso riferimento alla delibera n. 16/2018 e alla valorizzazione degli indicatori tramite la piattaforma PIC di RFI.

Si ritiene opportuno, infine, correggere il richiamo errato al paragrafo 2.4.6, presente nel paragrafo 4.8 relativo alle misure da prendere in condizioni perturbate, che deve invece riferirsi al paragrafo 2.4.3.

2.5.2 Indicazioni

- 2.5.2.1** Si indica al GI di correggere il richiamo errato al paragrafo 2.4.6, presente nel paragrafo 4.8 "Speciali misure da prendere in condizioni perturbate", facendo invece riferimento al paragrafo 2.4.3 "Gestione della circolazione perturbata".
- 2.5.2.2** Si indica al GI di sostituire il settimo capoverso del paragrafo 2.4.2 "Regole di gestione" con quanto di seguito riportato: "Inoltre, RFI provvede a misurare per segmenti di mercato la puntualità reale in arrivo dei treni con fermata nelle principali stazioni della rete (intermedie o di destino) riportate in apposito allegato tecnico del PIR Web. Gli indicatori %OS(0-5) e %OS(0-15), di cui alla misura 7 della delibera ART n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018, sono calcolabili tramite il sistema PIC".

2.5.3 Prescrizioni

- 2.5.3.1** Si prescrive al GI che nel paragrafo 2.4.1 del PIR venga inserito, dopo il secondo capoverso, quanto di seguito riportato: "Il GI adotta o modifica le aree di giurisdizione dei centri decisionali (centrale e periferici) di allocazione della capacità, di coordinamento e regolazione della circolazione e della manutenzione e ripristino dell'infrastruttura, nonché delle relative postazioni operative, in base a criteri improntati all'efficienza, all'efficacia e al contenimento dei costi per gli utenti; al fine di garantire la limitazione della diffusione dei ritardi lungo le linee, l'individuazione delle aree di giurisdizione privilegia l'unitarietà della gestione delle principali relazioni di traffico a breve/media percorrenza. L'adozione e/o la modifica della giurisdizione dei centri decisionali periferici, nel caso interessino servizi caratterizzati da Obblighi di Servizio Pubblico locale, è preventivamente comunicata all'Amministrazione affidante l'Obbligo di Servizio Pubblico locale. La giurisdizione dei centri decisionali di allocazione della capacità, di coordinamento e regolazione della circolazione e della manutenzione e ripristino dell'infrastruttura è pubblicata, in forma grafica e tabellare, tra gli allegati tecnici del PIR Web; a seguito di modifica di tali aree il GI provvede all'aggiornamento dei pertinenti allegati tecnici del PIR Web entro 30 giorni."
- 2.5.3.2** Si prescrive che, in prima applicazione della prescrizione 2.5.3.1, gli allegati tecnici di cui alla citata prescrizione siano pubblicati in PIR Web entro e non oltre il giorno 31 dicembre 2020".
- 2.5.3.3** Si prescrive al GI che nel paragrafo 2.4.1 del PIR venga inserito quanto di seguito riportato: "Il GI, nel rispetto dei segreti industriali dei fornitori, rende noti, in apposito Allegato tecnico del PIR Web, gli algoritmi eventualmente adottati nei propri sistemi di supporto alle decisioni nel campo della gestione della circolazione compresi i valori di parametrizzazione degli stessi. Il GI analizza con cadenza biennale eventuali osservazioni avanzate dall'Autorità e dai potenziali richiedenti, comprese le Amministrazioni affidanti interessate, apportando eventuali modifiche e motivando le proprie scelte."
- 2.5.3.4** Si prescrive che il GI entro e non oltre il 30 marzo 2020 trasmetta all'Autorità un cronoprogramma ed una relazione sulle attività di sviluppo e applicazione degli algoritmi di cui alla prescrizione 2.5.3.3.

2.5.3.5 Si prescrive che il GI sostituisca l'ottavo capoverso del paragrafo 2.4.2 (relativo ai dati di performance di consuntivo e obiettivo) con quanto di seguito riportato: "I dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo (definiti con il seguente formato numerico "xx,yy%") sono pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del PIR Web, nella sezione Documenti Tecnici, e richiamati in apposita sezione dell'homepage del sito web www.rfi.it".

2.5.3.6 Si prescrive che entro il 31 dicembre 2020 RFI integri:

- a. l'applicativo PIC Web in modo da consentire di calcolare, con riferimento ai diversi orari di servizio, il valore medio programmato e reale della velocità commerciale per tratta e totale dei servizi afferenti a ogni Contratto di servizio;
- b. l'allegato tecnico del PIR Web ove sono riportate le performance di puntualità con l'indicazione, per ogni Contratto di servizio, della velocità commerciale media programmata e reale dei treni afferenti.

2.6 Servizi in condizioni di meteo avverse

2.6.1 Valutazioni dell'Autorità

L'IF Mercitalia ha richiesto che l'Appendice 4 al Capitolo 2 del PIR (relativa al servizio in tempo di neve e gelo) sia integrata con l'esplicitazione dei principi da adottare a salvaguardia della continuità del traffico merci in coerenza con i provvedimenti previsti per i segmenti di traffico passeggeri. L'Autorità ha già indicato (indicazione 2.6.2.1) con la precedente delibera n. 118/2018 di mettere a disposizione delle parti interessate i piani di contingenza predisposti da RFI per fronteggiare eventi meteo avversi; RFI, con nota del 02.04.2019 (acquisita agli dell'Autorità con prot. ART n. 3137/2019) ha confermato la pubblicazione in PIR Web dei piani di riprogrammazione dell'offerta in caso di allerta meteo per neve e gelo per l'orario 2019/2020. In particolare, in occasione dell'audizione del 4 aprile 2019, RFI ha consegnato ad ART copia dei piani neve/gelo comprensivi delle linee guida per la riprogrammazione dei servizi merci; tali linee guida individuano tre punti critici del traffico merci da tenere in considerazione: variabilità della programmazione oraria, caratteristiche di peso e lunghezza potenzialmente critiche in caso di condizioni meteo avverse, indisponibilità dei terminali di destinazione dei treni. RFI, nel corso dell'audizione del 30 ottobre u.s., ha evidenziato che, su circa 580 treni merci programmati giornalieri, una percentuale del 25% è in gestione operativa: tale circostanza, congiuntamente alle altre motivazioni già rappresentate da RFI in sede di valutazioni alle osservazioni presentate dall'IF alla I bozza del PIR 2021, determinerebbe l'impossibilità di redigere per il segmento merci un piano di contingenza dettagliato come per il segmento passeggeri regionale e LH; tuttavia, RFI, come auspicato dalla stessa Autorità in relazione alle legittime esigenze del segmento di trasporto merci, da quest'anno ha già in atto varie interlocuzioni con i vari gestori degli scali riguardo alla capacità che siano in grado di garantire nel caso di eventi meteo avversi; questo al fine di consentire a RFI di individuare possibili misure di salvaguardia a tutela del traffico merci.

L'Autorità, tenendo in considerazione la necessità di rendere evidente alle parti interessate la possibilità di accedere ai contenuti dei piani predisposti da RFI per fronteggiare eventi meteo di particolare rilievo, ritiene necessario disporre di integrare opportunamente il paragrafo 2.4.3 del PIR prevedendo, inoltre, che i piani in questione comprendano anche specifiche misure di coordinamento con i terminali di origine e destinazione dei treni merci volte alla salvaguardia, nei limiti della capacità disponibile, del traffico merci.

2.6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.6.3 Prescrizioni

2.6.3.1 Si prescrive a RFI di integrare il paragrafo 2.4.3 del PIR con quanto di seguito indicato: "Il GI pubblica nel PIR WEB tutti i piani di contingenza, eventualmente preventivamente elaborati, con riferimento a particolari tipologie di condizioni meteo avverse o a fronte di specifiche previsioni di condizioni meteo avverse. Tali piani comprendono anche specifiche misure di coordinamento, con i terminali di origine e destinazione dei treni merci, volte alla salvaguardia, nei limiti della capacità disponibile, del traffico merci."

2.7 Conseguenze economiche per i ritardi causati dal Gestore dell'infrastruttura

2.7.1 Valutazioni dell'Autorità

In esito al processo di consultazione sul *Performance Regime* svolto a seguito della delibera n. 93/2019, a valle delle valutazioni dello stesso GI sulla possibile correlazione all'effettivo danno economico arrecato ai soggetti che subiscono il ritardo, di cui alla delibera n. 140/2017, il GI ha proposto l'inserimento nel PIR 2021 di clausole penali a carico del GI da prevedersi nel caso di treni merci e passeggeri giunti con notevole ritardo a destino per causa del GI.

Diversi *stakeholder*, in occasione del procedimento di consultazione del PIR, hanno evidenziato la necessità di prevedere per il segmento merci del trasporto ferroviario una gradualità nelle penali che RFI si è impegnata a corrispondere, nell'ambito della consultazione sul nuovo sistema di *Performance Regime*, analoga a quanto previsto per il segmento passeggeri. RFI non ha ritenuto di accogliere tale proposta, individuando come motivazione sia l'assenza di specifiche previsioni legislative -facendo riferimento, al contrario, per quanto riguarda il segmento passeggeri, al regolamento (CE) 1371/2007- sia una maggiore variabilità del traffico merci rispetto al traffico passeggeri. Si ritiene, tuttavia, che la seconda motivazione non possa essere condivisibile in quanto non riferita a tracce programmate in gestione operativa, e quindi concesse con livelli di qualità inferiori, ma alle tracce progettate in V.C.O. (paragrafo 4.3.4 del PIR, sezione "Richieste in programmazione oraria") o in occasione del processo di programmazione o aggiustamento annuale; per tali seconde tipologie di tracce è da prendere a riferimento la fascia di puntualità definita da RFI stessa nel paragrafo 2.4.2 del PIR, ove per il segmento merci è prevista una fascia pari a 30' rispetto ai 5' del segmento passeggeri cui applicare idonei e uguali (per entrambi i segmenti) incrementi del ritardo.

Nel corso dell'audizione del 30 ottobre u.s. RFI ha dichiarato di condividere il principio di prevedere una graduazione del sistema di penali per il trasporto merci ma ha evidenziato un possibile costo stimato per il GI di circa 2,5 milioni €.

L'Autorità, pur consapevole del possibile onere per il GI, ritiene che sia ragionevole, tenuto conto anche della dichiarazione di saturazione effettuata nel corso del 2019 dal GI su diverse tratte, introdurre il sistema delle penali sia per il segmento passeggeri che per quello merci, prevedendo per quest'ultimo segmento una graduazione analoga a quanto previsto per il segmento passeggeri, già a partire dal PIR 2020 al fine di indurre il GI a conseguire, in termini di livello complessivo di puntualità dei servizi ferroviari, prestazioni superiori rispetto a quelle registrate negli anni precedenti; al fine di costruire per i treni merci uno schema di penali equivalente a quello previsto nel paragrafo 2.4.3.1 del PIR per il segmento passeggeri, ritiene corretto prendere a riferimento le fasce di ritardo del segmento passeggeri indicate da RFI nel citato paragrafo 2.4.3.1 e mantenere pari a 180' il valore inferiore della fascia, definita per il trasporto merci, cui è correlato il rimborso completo del costo della traccia al netto delle spese da corrente di trazione; considerato che la seconda fascia passeggeri è ottenuta sommando 115' ai 5' della tolleranza di puntualità, e che la seconda fascia merci è ottenuta sommando 150' ai 30' della tolleranza di puntualità (con una differenza rispetto alla prima di 35'), è possibile individuare il limite della prima fascia merci sommando al limite della prima fascia passeggeri il valore, precedentemente citato, di 35' individuando quindi la tabella seguente:

Fascia di puntualità (tolleranza)	Ritardo, prima fascia (oltre tolleranza)	Ritardo, seconda fascia (oltre tolleranza)
5'	+55'	+115'
30'	+90'	150'

Le fasce così costruite sono in pratica coincidenti con quanto già proposto dagli *stakeholder* e rappresentano quindi, a giudizio dell'Autorità, una corretta applicazione del principio sotteso al paragrafo 2.4.3.1.

L'applicativo PIC Web dovrà conseguentemente essere integrato con le informazioni relative alle penali di cui al citato paragrafo 2.4.3.1 per impresa ferroviaria e per distinto Contratto di Servizio.

Si ritiene necessario, inoltre, che sia aggiornato l'articolo 5 dello schema di AQ per servizi OSP, Appendice 3 al Capitolo 2 del PIR, prevedendo tra le informazioni messe a disposizione delle Amministrazioni affidanti anche la rendicontazione delle penali intercorrenti nel rapporto contrattuale tra IF, affidataria del servizio, e GI.

2.7.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.7.3 **Prescrizioni**

- 2.7.3.1** Si prescrive di inserire, al paragrafo 2.4.3.1, per il segmento merci, in aggiunta a quanto già previsto per ritardi superiori a 180', la previsione di una penale del 50% del costo della traccia (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) per ritardi dei treni compresi tra 120' e 179'.
- 2.7.3.2** Si prescrive al GI di inserire il paragrafo 2.4.3.1 del PIR 2021, come aggiornato dalla prescrizione 2.7.3.1, anche all'interno del PIR 2020.
- 2.7.3.3** Si prescrive a RFI di provvedere all'aggiornamento dell'applicativo PIC Web in modo da consentire la visualizzazione, anche con riferimento al singolo treno, delle penali di cui al paragrafo 2.4.3.1 del PIR per ogni IF e per ogni CdS entro e non oltre il 30 giugno 2020.
- 2.7.3.4** Si prescrive a RFI di sostituire il primo capoverso dell'articolo 5 dell'Appendice 3 al Capitolo 2 del PIR con quanto di seguito: "Il GI dichiara che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità, alle soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo da stipularsi ai sensi del successivo articolo 7, nonché delle rendicontazioni dei pedaggi, delle penali e del Performance Regime, saranno accessibili direttamente sia da parte delle IF che del titolare dell'AQ (non-IF).".

2.8 **Treatmento delle richieste di indennizzo delle PRM ai sensi della misura 5 della delibera n. 106/2018**

2.8.1 **Valutazioni dell'Autorità**

La procedura per il trattamento delle richieste di indennizzo delle persone a ridotta mobilità, proposta da RFI ai sensi della misura 5.2 della delibera n. 106/2018 (entrata in vigore dal mese di maggio 2019 per i gestori di stazione come previsto nella misura 10, punto 2 della stessa) risulta attualmente inserita nel PIR come Appendice 8 al capitolo 2. Tuttavia, essendo l'accessibilità alle stazioni/fermate per le persone con disabilità e a ridotta mobilità indicata all'interno del paragrafo 3.6.1 del PIR, si ritiene opportuno che la procedura citata trovi migliore collocazione all'interno del dedicato paragrafo 3.6.1 "Stazioni passeggeri".

In merito ad alcuni punti della procedura proposta da RFI, l'Autorità osserva che: la stessa, ai sensi della misura 5.5 della delibera n. 106/2018, individua quale referente unico delle richieste di indennizzo l'IF che ha erogato il titolo di viaggio per servizi OSP e che, per tale ragione, riceve la richiesta dalla persona a ridotta mobilità e lo inserisce, previe le necessarie verifiche propedeutiche di rito (a titolo esemplificativo e non esaustivo: possesso del titolo di viaggio da parte della PRM reclamante, ecc.), nel proprio sistema di gestione delle richieste di indennizzo e/o dei reclami e a gestirlo, a seconda dei casi, secondo quanto previsto alla Misura 8 o alla Misura 9.6 del medesimo provvedimento, in modo che l'utente ottenga la risposta e/o l'eventuale indennizzo dovuto. Secondo quanto previsto dalla citata delibera n. 106/2018, l'IF, sulla base delle risultanze istruttorie di RFI, provvede a fornire direttamente risposta alla persona a ridotta mobilità nonché all'eventuale indennizzo nei suoi confronti. L'Autorità ritiene che la gestione dei rapporti finanziari tra IF e Gestore della stazione possano essere regolati come proposto da RFI esclusivamente in presenza di accordo dell'IF interessata.; in caso contrario, RFI, al momento della risposta da darsi all'IF in merito alla richiesta di indennizzo, dovrebbe provvedere a corrispondere all'IF la somma dovuta a titolo di indennizzo a favore del passeggero. RFI, nel corso dell'audizione del 30 ottobre u.s., ha confermato l'intenzione di rispettare quanto previsto dalla misura 5.5 della citata delibera; inoltre, ritenendo la propria proposta di prevedere l'erogazione dell'indennizzo da parte dell'IF rispettosa della misura, ha ritenuto di poter accogliere quanto evidenziato dall'Autorità, precisando tuttavia che dal punto di vista operativo tale procedura risulterebbe maggiormente onerosa per il GI e proponendo, quindi, che RFI possa provvedere a un conguaglio cumulativo mensile invece che per singolo indennizzo. L'Autorità ritiene che le funzioni di interfaccia con il cliente, svolte dalla IF, già sgravino RFI di varie attività, per tale motivo non si ravvisa eccessivo onere operativo a carico del GI stesso nel provvedere alla corresponsione all'IF di quanto dovuto al cliente in concomitanza con la risposta che lo stesso GI dà, a tal proposito, all'IF.

2.8.2 **Indicazioni**

Non è prevista alcuna indicazione.

2.8.3 **Prescrizioni**

- 2.8.3.1** **Si prescrive a RFI di inserire la “Procedura per il trattamento delle richieste di indennizzo delle persone a ridotta mobilità ai sensi della Misura 5.2 della delibera n. 106/2018” nel paragrafo 3.6.1 del PIR nonché di prevedere che l’anticipo delle somme dovute per indennizzo da parte delle IF e il successivo ristoro da parte del GI siano possibili esclusivamente previo accordo tra IF e GI per la gestione dei flussi finanziari; in assenza di accordo, il GI prevede, al momento della risposta all’IF sulla richiesta di indennizzo, immediato accredito, a favore dell’IF, della somma dovuta.**

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 PIR WEB

3.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Il PIR Web rappresenta lo strumento con il quale il GI fornisce varie informazioni sull'infrastruttura e sui servizi forniti anche tramite ausilio di un sistema GIS; il PIR Web presenta la possibilità di estrarre vari file contenenti informazioni rilevanti ma che non presentano in genere adeguate informazioni sulla versione, sulla data di pubblicazione del documento, sulla sua validità, etc. Per tale motivo è opportuno richiedere al GI di provvedere a integrare ogni allegato tecnico e documento estraibile dal proprio sito *web* con le seguenti informazioni minime contenute in un cartiglio: l'autore (RFI); il periodo di validità; la versione; la data di pubblicazione sul PIR Web; la data di download dal sistema del GI da parte dello stakeholder. Anche al fine di agevolare l'utilizzo di tali documenti elettronici da parte degli stakeholder, si ritiene necessario che il GI predisponga anche un comando di *download* massivo di tutti tali documenti in un unico *file* archivio.

3.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.1.3 Prescrizioni

- 3.1.3.1 Si prescrive al GI che ogni allegato tecnico o file scaricabile del PIR Web sia dotato, entro il 30 dicembre 2020, di un cartiglio dove siano riportati: l'autore (RFI); il periodo di validità; la versione; la data di pubblicazione sul PIR Web; la data di download dal sistema del GI da parte dello stakeholder. Il paragrafo 3.1 del PIR dovrà essere convenientemente aggiornato.
- 3.1.3.2 Si prescrive al GI di mettere a disposizione, entro il 30 dicembre 2020, una funzione tramite la quale sia possibile scaricare con una sola operazione la totalità degli allegati tecnici e dei documenti scaricabili del PIR Web in file cartella compressa.

3.2 Scali merci e centri di manutenzione

3.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il PIR Web deve contenere informazioni aggiornate e verificate sulle infrastrutture a disposizione degli utilizzatori della rete ferroviaria, tra cui quelle relative agli scali merci e centri di manutenzione. Per tale ragione risulta necessario richiedere al GI di effettuare un controllo rigoroso e puntuale delle informazioni riportate sui diversi *layer* del PIR Web afferenti a tali tipologie di infrastrutture.

Relativamente agli scali merci, durante l'audizione del 30 ottobre u.s. il GI si è reso disponibile a fornire gli elementi informativi che hanno determinato l'aggiornamento attuale del reticolo a partire dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2009 che comprendeva 71 impianti merci.

Per quanto riguarda i centri di manutenzione, nella stessa audizione il GI ha informato che per quanto riguarda il sito manutentivo di Venezia Mestre, le informazioni sono state fornite dall'operatore d'impianto e verranno caricate nel PIR Web nella prossima pubblicazione prevista a dicembre 2019. Per i restanti impianti, in cui il GI assume il ruolo di operatore d'impianto, lo stesso GI si impegna a recepire nei tempi previsti quanto disposto dalla normativa relativa all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (in particolare regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e delibera n. 130/2019).

3.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.2.3 Prescrizioni

- 3.2.3.1** Si prescrive al GI, per quanto riguarda gli scali merci, di aggiornare e di attualizzare il relativo *layer* contenuto nel PIR Web entro il 30 marzo 2020, nonché di trasmettere all’Autorità, entro la stessa data, una relazione contenente l’evoluzione del reticolo ricomprendente gli impianti o scali merci del GI a partire dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009.
- 3.2.3.2** Si prescrive al GI, per quanto riguarda i centri di manutenzione, di aggiornare e di attualizzare il relativo *layer* contenuto nel PIR Web entro il 30 marzo 2020, avendo cura in particolare di riportare le informazioni relative al centro di manutenzione di Venezia Mestre nel rispetto di quanto richiesto dal Regolamento (UE) 2017/2177 e dalla delibera n. 130/2109.

3.3 Strutture atte a servizi non gestite da RFI

3.3.1 Valutazioni dell’Autorità

La sezione 3.7 del PIR “Strutture atte a servizi non gestite da RFI”, descrive obblighi e modalità per la pubblicazione delle descrizioni degli impianti di servizio connessi all’infrastruttura ferroviaria nazionale da parte degli operatori. Con la misura n. 6 della delibera n. 130/2019, l’Autorità ha individuato come ulteriore obbligo degli operatori l’utilizzo del portale europeo *Rail Facilities Portal*, ai fini della pubblicazione delle informazioni di cui all’articolo 5 del regolamento (UE) 2177/2017; si ritiene quindi necessario aggiornare di conseguenza il pertinente paragrafo del PIR.

3.3.2 Indicazioni

Non è prevista nessuna indicazione

3.3.3 Prescrizioni

- 3.3.3.1** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 3.7 del PIR con i riferimenti a quanto disposto dalla delibera n. 130/2019 e di inserire come penultimo capoverso quanto di seguito riportato: “Ai sensi della misura 6, punto 1, della delibera ART n. 130/2019, gli operatori degli impianti di servizio devono mettere a disposizione la descrizione dell’impianto di servizio anche tramite il portale europeo Rail Facilities Portal (indirizzo: <https://railfacilitiesportal.eu/>)”.

3.4 Sviluppo dell’infrastruttura

3.4.1 Valutazioni dell’Autorità

Con cadenza almeno annuale il GI convoca un tavolo tecnico con gli stakeholder al fine di raccogliere proposte di sviluppo dell’infrastruttura utili per garantire l’adeguatezza della stessa alle future richieste di servizi di trasporto ferroviario. Nel corso del 2019, tale tavolo tecnico ha visto un’intensa partecipazione da parte di vari soggetti (imprese ferroviarie ed enti affidanti) che hanno avanzato numerose proposte attualmente al vaglio del GI e del MIT. L’Autorità ritiene necessario che al termine delle analisi di competenza il GI comunichi al mercato le proprie determinazioni in merito alle proposte avanzate, predisponendo annualmente una relazione dettagliata e approfondita messa a disposizione sul proprio sito *web* nella sezione “Strategie di Rete e Piano Commerciale”. Il GI, durante l’audizione del 30 ottobre u.s. ha comunicato che si impegnerà nell’inviare il documento finale d’intesa con il MIT e, relativamente alla sua pubblicazione, ha osservato che lo stesso presenta elementi informativi, forniti dai richiedenti, che rivestono carattere di riservatezza.

A tale scopo l’Autorità ritiene necessario che le parti titolari della richiesta di intervento (miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura) intervenute al tavolo tecnico, indichino al GI se i documenti presentati contengono informazioni a carattere riservato, mettendo contestualmente a disposizione dello stesso GI una versione ostensibile dei medesimi documenti.

3.4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.4.3 Prescrizioni

3.4.3.1 Si prescrive al GI di pubblicare, entro il 30 gennaio di ogni anno, nella sezione dedicata del proprio sito *web* “Strategie di Rete e Piano Commerciale”, una relazione conclusiva del procedimento di analisi e valutazione delle proposte avanzate dalle parti interessate nell’ambito del tavolo tecnico di cui paragrafo 3.8 del PIR; tale relazione dovrà comprendere anche l’elenco delle richieste di intervento formalizzate dai singoli stakeholder e che non sono state accolte, con le relative motivazioni. A tale relazione dovranno essere allegati i contributi presentati dalle varie parti interessate nell’ambito del tavolo tecnico citato; a tale scopo, le parti intervenute al tavolo tecnico dovranno indicare al GI se i documenti presentati contengono informazioni a carattere riservato, mettendo contestualmente a disposizione dello stesso GI una versione ostensibile dei medesimi documenti. Le relazioni, comprensive di allegati, dovranno essere mantenute a disposizione delle parti interessate sul sito *web* del GI per almeno 5 anni.

3.4.3.2 Si prescrive al GI di aggiornare il paragrafo 3.8 del PIR con gli obblighi di cui alla prescrizione 3.4.3.1.

3.5 Utilizzazione della rete

3.5.1 Valutazioni dell’Autorità

Con il PIR 2021, il GI ha introdotto, al fine di perseguire una ripartizione della capacità volta a garantire un utilizzo efficace e ottimale dell’infrastruttura ferroviaria (come previsto all’articolo 22, comma 2, del d.lgs. 112/2015), delle regole di “Standardizzazione dell’offerta” e di “Utilizzo efficiente degli impianti nei nodi”. Tali regole rappresentano dei vincoli di natura tecnica con riflessi sull’offerta commerciale delle imprese ferroviarie e dei richiedenti capacità in genere; per tale motivo anche in relazione alla dichiarazione di saturazione di alcune tratte e impianti della rete, l’Autorità ritiene necessario che il GI trasmetta all’ Autorità, per le necessarie valutazioni, le analisi della capacità di cui all’articolo 32 del d.lgs. 112/2015:

- per le tratte e gli impianti oggetto di tali nuove regole;
- per le restanti tratte per le quali, nell’allegato tecnico relativo ai gradi di utilizzazione delle tratte della rete (nella versione messa a disposizione sul PIR Web da parte del GI nel mese di febbraio 2019), sono rilevabili gradi di utilizzazione prossimi alla stessa capacità commerciale (evidenziate in colore rosso nell’allegato e con indicazione “SI” nella colonna “Dichiarazione di saturazione”);

Per garantire adeguata e tempestiva informazione ai richiedenti capacità, con adeguato anticipo rispetto al termine delle richieste annuali di capacità, si ritiene necessario disporre che l’allegato tecnico del PIR Web relativo ai gradi di utilizzazione della capacità debba essere pubblicato entro il termine del 28 febbraio di ogni anno.

Nel corso dell’audizione del 30 ottobre u.s., RFI ha concordato sulla necessità di integrare l’allegato tecnico del PIR Web inserendo anche le stazioni dichiarate sature; per quanto riguarda le analisi di capacità, RFI ha dichiarato che le stesse risultano essere in corso di svolgimento, ferma restando la necessità di acquisire i principi per la definizione del perimetro di analisi della saturazione (solo linee sature per capacità giornaliera o tutte le linee sature, anche solo per alcune fasce orarie?). A tale riguardo l’Autorità non ritiene necessario, in questo momento, prevedere misure specifiche in quanto trattasi di questione di carattere tecnico di competenza del GI come, d’altra parte, l’individuazione dei parametri di capacità tecnica e commerciale per ogni tratta declinati nell’allegato tecnico del PIR Web relativo ai gradi di utilizzazione delle linee.

3.5.2 **Indicazioni**

Non è prevista alcuna indicazione.

3.5.3 **Prescrizioni**

- 3.5.3.1** Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 31 marzo 2020, le analisi di capacità, di cui all’articolo 32 del d.lgs. 112/2015, delle tratte e delle stazioni interessate dalle regole di utilizzo della rete di cui al paragrafo 3.9.1 del PIR “Standardizzazione dell’offerta” e “Utilizzo efficiente degli impianti nei nodi”.
- 3.5.3.2** Si prescrive al GI di integrare l’allegato tecnico del PIR Web ove sono riportati i gradi di utilizzazione della rete con l’elenco delle stazioni dichiarate sature dal GI. Il GI curerà la pertinente modifica del paragrafo 3.9.2 del PIR.
- 3.5.3.3** Si prescrive al GI di pubblicare, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno, l’allegato tecnico del PIR Web ove sono riportati i gradi di utilizzazione della rete aggiornati. Il GI curerà la pertinente modifica dell’ultimo capoverso del paragrafo 3.9.2 del PIR.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Obbligo di comunicazione preventiva rispetto alla presentazione delle richieste di traccia e servizi per i servizi di trasporto passeggeri

4.1.1 Valutazioni dell’Autorità

Qualunque parte interessata abbia intenzione di richiedere capacità per l’effettuazione di nuovi servizi di trasporto passeggeri, ha l’obbligo di comunicare tale intenzione ai gestori dell’infrastruttura e agli Organismi di Regolazione interessati almeno diciotto mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Tale obbligo è espressamente previsto nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 ove all’articolo 4, comma 1, si dispone che “Il richiedente notifica ai gestori dell’infrastruttura e agli organismi di regolamentazione interessati la sua intenzione di effettuare un nuovo servizio ferroviario per passeggeri entro il termine di cui all’articolo 38, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE.”. Il regolamento citato trova applicazione in base a quanto stabilito dal legislatore italiano all’articolo 12, comma 5, del d.lgs. 112/2015 ossia la possibilità di imporre, nei riguardi di un servizio di trasporto ferroviario passeggeri, limitazioni tra un dato punto di partenza e una data destinazione, nel caso sia compromesso l’equilibrio economico di uno o più contratti di servizio pubblico che coprono lo stesso percorso o percorsi alternativi. In relazione a suddette attività è necessario acquisire la programmazione oraria per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri, distinti per servizi AV, ML OA, ML OSP e Regionali OSP eserciti sulla rete nazionale e sulle reti interconnesse rispetto alle quali è esercitata la funzione di assegnazione della capacità di accesso alla rete ferroviaria.

4.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.1.3 Prescrizioni

- 4.1.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 4.2 “Descrizione del processo” con un apposito sottoparagrafo dal titolo “Nuovi servizi passeggeri-Obblighi di notifica” dove sia dettagliato l’obbligo di cui all’articolo 4, comma 1, del Regolamento d’esecuzione (UE) 2018/1795.
- 4.1.3.2 Si prescrive al GI di rendere disponibile, formato database o “gtfs”, la programmazione oraria per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri, distinti per servizi AV, ML OA, ML OSP e Regionali OSP eserciti sulla rete nazionale e sulle reti interconnesse rispetto alle quali il GI esercita la funzione di assegnazione della capacità di accesso alla rete ferroviaria. La programmazione oraria comprende gli orari di partenza e arrivo di ciascun treno in tutte le località di servizio, incluse quelle ove non effettua servizio viaggiatori, nonché la periodicità del servizio. L’invio dei dati deve avvenire al più tardi entro i 15 giorni successivi all’entrata in vigore, rispettivamente, dell’orario invernale e di quello estivo.

4.2 Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro

4.2.1 Valutazioni dell’Autorità

In accordo con quanto già ampiamente argomentato al punto 2.3, è necessario prevedere, nel paragrafo 4.3.1 del PIR “Tempistica per richiedere capacità ai fini dell’Accordo Quadro”, che le richieste:

- di rinnovo di AQ esistenti;
- di sottoscrizione di un nuovo AQ avanzata da un richiedente titolare di un AQ già vigente e non più rinnovabile;

possano essere avanzate con un anticipo non superiore a 18 mesi rispetto all’avvio dell’orario di servizio a cui si riferisce il rinnovo o il nuovo AQ; tale limite, ridotto rispetto ai 5 anni previsti nel caso generico di stipula di un nuovo AQ legata a richieste di finanziamento di acquisto di materiale rotabile e relativa omologazione o all’attivazione di nuove componenti dell’infrastruttura, si giustifica con la necessità di limitare fenomeni di accaparramento preventivo della capacità.

È inoltre necessario, pur mantenendo il limite del 85% di capacità prenotabile con Accordo Quadro, prescrivere che tale limite non possa mai essere superato, sopprimendo, quindi, quanto prescritto dalla misura 1.6.4 della delibera n. 76/2014 e prevedendo le necessarie modifiche al paragrafo 4.4.1.1 del PIR “Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro”.

4.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.2.3 Prescrizioni

4.2.3.1 Si prescrive di inserire al termine del paragrafo 4.3.1 del PIR quanto di seguito riportato: “Il precedente limite di 5 anni dal previsto avvio del servizio si riduce a 18 mesi rispetto all’avvio dell’orario di servizio nel caso in cui la richiesta di capacità quadro sia finalizzata:

- al rinnovo di AQ esistenti;
- alla sottoscrizione di un nuovo AQ, avanzata da un richiedente titolare di un AQ già vigente e non più rinnovabile.”.

4.2.3.2 Si prescrive di eliminare dal paragrafo 4.4.1.1 del PIR quanto di seguito riportato: “Tale limitazione non trova applicazione per le richieste di sottoscrizione di nuovi Accordi Quadro aventi ad oggetto capacità funzionale ai servizi di trasporto pubblico locale, nonché agli Accordi Quadro già sottoscritti.”.

4.3 **Riserva di capacità per richieste in programmazione oraria nell’ambito del catalogo merci**

4.3.1 Valutazioni dell’Autorità

Nel corso del 2019 l’Autorità, nell’ambito della sua attività di vigilanza e monitoraggio dei processi di allocazione della capacità, anche a seguito di alcune segnalazioni da parte di richiedenti autorizzati, ha preso atto di una presunta difficoltà da parte di imprese ferroviarie impegnate in traffici (spesso internazionali) stagionali, quali quello dei prodotti cerealicoli, nell’ottenere tracce di buona qualità attraverso la richiesta in programmazione oraria (variazioni in corso d’orario: VCO). Tale difficoltà determina un comportamento distorto di alcuni operatori che richiedono le tracce in fase di programmazione annuale, senza avere ancora alcun riferimento preciso delle loro necessità commerciali¹ e, poi, sono costretti a continue richieste di soppressioni parziali o totali delle stesse tracce, a pochi giorni dall’effettuazione del trasporto, andando incontro alle penali previste nella tabella 1 del paragrafo 4.6.3 del PIR.

L’Autorità, premettendo l’importanza di tali penali che hanno la funzione di limitare al massimo comportamenti distortivi del mercato, e di consentire, da un lato al GI di ottimizzare l’allocazione della capacità, e dall’altro ai richiedenti di chiedere coerentemente capacità nel momento in cui il rapporto commerciale con i loro clienti è definito e/o sono chiare le loro esigenze di produzione, ritiene importante prendere in considerazione le diverse esigenze di tutti coloro che vogliono effettuare trasporto ferroviario, e, quindi cercare di garantire capacità per tutti, diversificando la tipologia di prodotti disponibili in base alle indicazioni del mercato, con l’obiettivo principale di consentire al settore di avere quella necessaria flessibilità per essere competitivo con la gomma.

Per questa ragione, prevista anche dal Decreto 112/2015, articolo 30, comma 2, l’Autorità ritiene doveroso che il GI, nel momento in cui, in fase di consultazione pre-catalogo, emergano, su determinate linee², esigenze di salvaguardare una parte di capacità per le richieste ad hoc presentate come VCO, preveda tale possibilità definendo, a priori, determinati slot o tracce di capacità di riserva per suddette tipologie di traffico.

Il concetto di capacità di riserva è presente anche nel regolamento (UE) 913/2010, nell’articolo 14, paragrafo 5, e viene utilizzato concretamente dai Rail Freight Corridors (RFCs) per determinare una propria offerta di capacità di riserva, sotto forma di tracce catalogo o slot orari. Questo prodotto era già utilizzato dai Corridoi RNE, antecedenti ai RFCs, dove,

¹ Origine /destino del trasporto, fascia oraria del trasporto.

² Anche linee a capacità limitata o sature

però si parlava di catalogo di capacità residua, poiché la capacità disponibile era determinata a seguito dell'allocazione annuale (pertanto residua).

Al fine di definire un prodotto di capacità disponibile anche per l'orario 2019/20, si ritiene doveroso, nel caso in cui emerga tale esigenza per determinate linee in fase di consultazione per il catalogo 2020/21, che RFI predisponga un catalogo merci a capacità residua al netto della capacità già allocata in fase di programmazione annuale.

4.3.2 Indicazioni

Non è prevista nessuna indicazione

4.3.3 Prescrizioni

- 4.3.3.1** Si prescrive al GI di introdurre alla fine del quarto capoverso del paragrafo 4.4.2 quanto di seguito riportato: "Annualmente, prima della pubblicazione del catalogo merci, il GI invia ad ART un resoconto dettagliato degli esiti delle consultazioni funzionali alla costruzione del predetto catalogo."
- 4.3.3.2** Si prescrive al GI di d'introdurre alla fine del quinto capoverso del paragrafo 4.4.2 quanto di seguito riportato: "Nel caso in cui dalla fase di consultazione con i potenziali richiedenti emerga la necessità, per determinate linee, di salvaguardare una porzione di capacità per richieste specifiche in programmazione oraria, il GI definisce preventivamente tale capacità di riserva e la pubblica all'interno del catalogo merci."
- 4.3.3.3** Si prescrive al GI, - nel caso in cui dalla fase di consultazione con i potenziali richiedenti per il catalogo merci 2020/21, emerga la necessità, per determinate linee, di salvaguardare della capacità residua- nel caso sia disponibile capacità residua, di pubblicare per l'orario 2019/2020 e nell'ambito dell'applicazione ASTRO IF, un catalogo merci di capacità residua destinato a soddisfare richieste specifiche avanzate durante il corso dell'orario 2019/2020.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Tempi di sosta nelle stazioni di confine per i treni merci internazionali

5.1.1 Valutazioni dell’Autorità

Al fine di perseguire la regolarità dei treni merci internazionali, o loro proseguimento in Italia da rete estera, per quanto riguarda le soste massime di transito per i treni merci internazionali (come riportati nell'allegato "Tempi massimi per le operazioni di transito dei treni merci"), l’Autorità ritiene opportuna una puntuale valutazione del GI sulla congruità delle stesse per quanto riguarda le operazioni di visita tecnica obbligatorie per il prosieguo del treno. A tal proposito, in occasione dell’audizione del 30 ottobre u.s., RFI - pur evidenziando che le tempistiche pubblicate nel PIR sono già derivanti da un’analisi puntuale delle operazioni tecniche da effettuarsi negli impianti di confine e delle tempistiche per l’esecuzione delle stesse al fine di ottimizzare la capacità dell’impianto - si è resa disponibile a verificare la necessità di eventuali modifiche dei valori di sosta citati.

5.1.2 Indicazioni

5.1.2.1 Si indica al GI di provvedere ad una verifica delle informazioni riportate nell'allegato "Tempi massimi per le operazioni di transito dei treni merci" considerando le operazioni tecniche necessarie e le relative tempistiche e di trasmettere all’Autorità entro il 30 giugno 2020 un’adeguata e completa relazione in merito.

5.1.3 Prescrizioni

Non è prevista nessuna prescrizione.

5.2 Stazioni passeggeri

5.2.1 Valutazioni dell’Autorità

La delibera n. 130/2019, nel riprendere ai punti da 1 a 3 della misura 11 il contenuto delle misure da 10.6.1 a 10.6.3 della delibera n. 70/2014, ne ha esteso la platea dei beneficiari a tutte le "imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari", una categoria di soggetti definita alla misura 2 lettera f) della citata delibera n. 130/2019 come comprendente, oltre alle imprese ferroviarie, anche le imprese che offrono servizi di trasporto ferroviario avvalendosi, per la trazione, di imprese ferroviarie, e le imprese che prestano ai passeggeri del trasporto ferroviario, sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie, servizi di informazione e biglietteria. Nella disciplina degli spazi e dei locali messi a disposizione da RFI nelle stazioni passeggeri (paragrafo 5.3.1.1 del PIR) e nei relativi contratti tipo (appendici 1 e 2 del capitolo 5), si continua a fare riferimento esclusivamente alle imprese ferroviarie. Nel corso dell’audizione del 30 ottobre u.s., RFI ha evidenziato che ad oggi non ha ricevuto alcuna richiesta da parte di soggetti, diversi dalle imprese ferroviarie, rientranti nella più ampia categoria di beneficiari suddetta. Si ritiene che, in mancanza di dati sulla domanda di spazi esprimibile dai soggetti in questione che consentano a RFI di stabilire specifiche disposizioni attuative dei principi e criteri contenuti nei punti da 1 a 3 della misura 11 della delibera n. 130/2019, RFI debba quanto meno: menzionare nella "Descrizione del servizio" tale più ampia categoria di beneficiari (la cui definizione sarà opportunamente inserita nel glossario del capitolo 1); introdurre elementi informativi riguardanti "modalità e tempistiche per la richiesta del servizio" e "diritti e obblighi" delle parti, eventualmente semplificati rispetto a quanto attualmente previsto per le sole imprese ferroviarie, ma che siano comunque coerenti con i principi e criteri citati e consentano ai soggetti interessati di richiedere gli spazi in questione; evidenziare che anche con riferimento a tale più ampia categoria di beneficiari verrà predisposta una disciplina più dettagliata dei criteri di priorità nell’assegnazione degli spazi e dei locali e delle condizioni di accesso agli stessi, sulla base di un primo periodo di osservazione del mercato, non superiore all’orario di servizio 2019-2020.

In relazione alle informazioni, introdotte da RFI per specificare la "Dotazione minima dell’asset per il servizio", una IF ha chiesto che vengano specificate le dotazioni minime, oltreché per le biglietterie, i desk informativi mobili e le obliterate, anche per (i) i locali e aree tecniche e (ii) i locali relativi ai servizi di accoglienza e assistenza. Considerata la maggiore eterogeneità degli spazi e dei locali messi a disposizione da RFI per tali destinazioni d’uso, appare ragionevole assegnare un termine di 90 giorni a RFI per fornire ai soggetti interessati le suddette informazioni.

5.2.2 Indicazioni

5.2.2.1 Si ritiene opportuno che, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione del PIR 2021, RFI integri la descrizione della “dotazione minima dell’asset per il servizio”, relativamente agli spazi e locali messi a disposizione delle imprese ferroviarie nelle stazioni passeggeri (paragrafo 5.3.1.1 del PIR), con le informazioni riguardanti (i) i locali e aree tecniche e (ii) i locali relativi ai servizi di accoglienza e assistenza.

5.2.3 Prescrizioni

5.2.3.1 Si prescrive a RFI di:

- a) menzionare nella “Descrizione del servizio” di messa a disposizione di spazi e locali nelle stazioni passeggeri (paragrafo 5.3.1.1 del PIR) la più ampia categoria di beneficiari costituita dalle “imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari”, definite come “imprese ferroviarie che effettuano servizi passeggeri, o imprese che offrono servizi di trasporto ferroviario avvalendosi, per la trazione, di imprese ferroviarie, o imprese che prestano ai passeggeri del trasporto ferroviario, sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie, servizi di informazione e biglietteria”;
- b) inserire la suddetta definizione di “imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari” nel glossario del capitolo 1;
- c) introdurre anche per tale categoria di beneficiari elementi informativi riguardanti “modalità e tempistiche per la richiesta del servizio” e “diritti e obblighi” delle parti, eventualmente semplificati rispetto a quanto attualmente previsto per le sole imprese ferroviarie, ma che consentano ai soggetti interessati di richiedere gli spazi e i locali in questione, evidenziando che RFI metterà a punto una disciplina più dettagliata sulla base di un primo periodo di osservazione del mercato, che non potrà protrarsi oltre la conclusione dell’orario di servizio 2019-2020.

5.3 Preriscaldamento

5.3.1 Valutazioni dell’Autorità

Nella bozza finale del PIR 2021, RFI ha introdotto una franchigia di 1h e 30min per il servizio di preriscaldamento senza che vi siano state osservazioni al riguardo da parte dei soggetti interessati e senza indicarne le motivazioni. Nell’istruttoria relativa al PIR 2018 (ed. dicembre 2016), ed in particolare nell’audizione del 23/11/2016 RFI, interpellata sul motivo per cui avesse introdotto una franchigia per il servizio di parking, ma non per quello di preriscaldamento, aveva affermato che «la ragione della differenziazione del trattamento “parking” e “preriscaldamento” è che la tariffa forfettaria del “preriscaldamento” si riferisce ad un servizio usufruito per un periodo mediamente stimabile in un’ora per treno e destinato a materiale rotabile passeggeri di varie tipologie, incluse alcune di non recente concezione e caratterizzate da maggior consumo di energia». L’Autorità ritiene necessario prevedere l’eliminazione della previsione di tale franchigia per il preriscaldamento anche a seguito della conferma, da parte di RFI, durante l’audizione del 30 ottobre u.s., che trattasi di refuso redazionale.

5.3.2 Indicazioni

5.3.2.1 Si indica al GI di eliminare nel paragrafo 5.4.2 del PIR, sottoparagrafo *Descrizione del servizio*, la frase di seguito indicata: “per un periodo di tempo superiore a 1 ora e mezza (1h e 30 min)”.

5.3.3 Prescrizioni

Non è prevista nessuna prescrizione.

5.4 Servizi di manovra

5.4.1.1 Valutazioni dell'Autorità

RFI, durante l'audizione del 30 ottobre u.s., ha comunicato l'intenzione di trasmettere all'Autorità la documentazione necessaria per giungere alla progressiva dismissione del servizio di manovra nelle stazioni di confine; a tal fine ha proposto quindi di inserire nel PIR evidenza di tale processo di dismissione, nonché delle nuove tariffe di manovra che sarebbe necessario emettere nel caso in cui venisse imposto l'obbligo di fornitura a carico del GI anche in funzione della riduzione del numero programmato dei movimenti di manovra, già registrato, e del permanere dei pertinenti costi in carico al GI. Dovendo tali nuove tariffe comunque sottostare ai principi e ai criteri di cui alla delibera n. 96/2015, ed essere sottoposte a valutazione di conformità da parte dell'Autorità, RFI chiede che le stesse, una volta approvate dall'Autorità, possano avere effetti retroattivi.

L'Autorità, sulla base delle segnalazioni ricevute dagli operatori del mercato di riferimento, ritiene necessario mantenere la previsione che il GI garantisca il servizio di manovra nelle stazioni di confine in attesa delle eventuali proposte e soluzioni organizzative che lo stesso GI riterrà di avanzare all'Autorità in tali stazioni, così come previsto dalla delibera n. 130/2019 (rif. 12.5) e che, in ottica di trasparenza, il GI informi nel PIR del progressivo processo di dismissione in corso che verrà disciplinato dai contenuti riportati nella citata delibera.

5.4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.4.3 Prescrizioni

- 5.4.3.1** Si prescrive al GI di mantenere la previsione di garantire il servizio di manovra nelle stazioni di confine integrando il paragrafo 5.4.5 con l'informazione relativa al graduale processo di dismissione che verrà disciplinato dai contenuti espressi all'interno della delibera n. 130/2019 relativa all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.

5.5 Accessibilità e assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità.

5.5.1 Valutazioni dell'Autorità

Il regolamento (CE) 1371/2007 (di seguito: Regolamento), al paragrafo 1 dell'articolo 22 ("Assistenza nelle stazioni ferroviari"), stabilisce che: *"In caso di partenza, transito o arrivo di una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta in una stazione ferroviaria dotata di personale, il gestore della stazione fornisce gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo per cui ha acquistato un biglietto, senza pregiudizio delle norme di accesso di cui all'articolo 19, paragrafo 1"*.

RFI durante l'audizione del 30 ottobre u.s. ha asserito che il servizio di assistenza offerto ai sensi dell'articolo 22 del citato Regolamento è erogato anche in stazioni con un grado di accessibilità inferiore rispetto a quello previsto dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per le Persone a Ridotta Mobilità (di seguito: STI PRM).

L'Autorità ritiene opportuno rilevare che il diritto all'accessibilità è descritto all'articolo 21 del citato Regolamento, ove si afferma che: *"1. Le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni garantiscono, mediante il rispetto delle STI per le persone a mobilità ridotta, l'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone con disabilità o a mobilità ridotta."*

2. In mancanza di personale di accompagnamento a bordo di un treno o di personale in una stazione, le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni compiono tutti gli sforzi ragionevoli per consentire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta di avere accesso al trasporto ferroviario".

Tale articolo prevede che l'IF e il gestore della stazione, nel rispetto delle STI, compiano sforzi volti a garantire, anche nelle stazioni non presidiate, il diritto al trasporto.

Le STI PRM sono state disciplinate dapprima con la Decisione 2008/164/CE della Commissione, del 21 dicembre 2007 (di seguito: STI PRM 2008), "relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le persone a mobilità ridotta nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità", e successivamente dal Regolamento (UE) N. 1300/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 (di seguito: STI PRM 2014), "relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le

persone a mobilità ridotta”, che ha abrogato la STI PRM 2008, individuando tuttavia all’articolo 11 dei casi in cui essa è ancora applicabile. Sia la STI PRM 2008 (al paragrafo 4.1.2.21.1 “Requisiti del sottosistema”) sia la STI PRM 2014 (al paragrafo 4.4.3 “Fornitura di dispositivi di ausilio per la salita a bordo e fornitura di assistenza”) prescrivono l’obbligo, in carico a gestori dell’infrastruttura/gestori di stazione nonché alle IF, di redigere appositi accordi (indicandone puntualmente i contenuti) volti a garantire, nei limiti e con le eccezioni differientemente declinati nelle due versioni delle STI, l’accessibilità al servizio di trasposto ferroviario per le PRM.

RFI, in merito all’obbligo di predisposizione dei sopra descritti accordi, ha rappresentato che è in vigore una procedura di RFI (COP 332 del 2014), elaborata in accordo con le IF, ove sono disciplinati i diversi obblighi in materia di erogazione del servizio di assistenza (con annesse regole di esercizio previste dalle STI PRM); tale procedura, inoltre, ricopre un perimetro più ampio di quello previsto nel paragrafo 4.4.3 delle STI, essendo esso esteso a tutte le stazioni dove RFI fornisce il servizio di assistenza. RFI ha definito tale perimetro assicurando la massima accessibilità di stazioni e fermate, considerando la frequentazione delle stazioni e indipendentemente dall’applicazione delle STI.

L’Autorità, fermo restando il perimetro già individuato da RFI, ritiene opportuno, a garanzia del diritto all’accessibilità di cui al Regolamento, vista anche la disponibilità dimostrata da RFI nel corso della citata audizione, prevedere una puntuale mappatura delle stazioni e fermate ricadenti nell’ambito di applicazione delle STI PRM 2008 e delle STI PRM 2014 nonché dell’effettiva redazione degli accordi previsti dalle STI PRM applicabili.

5.5.2 Indicazioni

Non è prevista nessuna indicazione

5.5.3 Prescrizioni

5.5.3.1 Si prescrive al GI, entro e non il 30 giugno 2020, di:

- a) **comunicare all’Autorità per ogni stazione e fermata aperte al servizio viaggiatori l’eventuale appartenenza all’ambito di applicazione delle STI PMR (specificandone la versione applicabile) indicandone le motivazioni;**
- b) **comunicare all’Autorità gli accordi sottoscritti con le IF interessate previsti nei pertinenti articoli delle STI PMR nonché di trasmettere all’Autorità un cronoprogramma, condiviso con le IF interessate, per la predisposizione degli accordi da definire.**

5.5.3.2 Si prescrive al GI di pubblicare, come allegato tecnico al PIR Web, entro e non oltre il 30 giugno 2020, in forma tabellare, le informazioni di cui alla prescrizione 5.5.3.1, lettera a) nonché la COP 322 del 2014.

5.6 Personalizzazione delle informazioni al pubblico nelle stazioni passeggeri

5.6.1 Valutazioni dell’Autorità

Nell’ambito del servizio “Fornitura delle informazioni complementari” (paragrafo 5.5.2), RFI ha introdotto una specifica disciplina del servizio, offerto alle imprese ferroviarie, consistente nel personalizzare le informazioni fornite al pubblico attraverso i sistemi informazione di stazione (ad esempio utilizzo di elementi grafici per caratterizzare il treno di cui vengono esposti gli orari), prevedendo l’applicazione di un corrispettivo da determinare di volta in volta in misura pari al costo effettivamente sostenuto per la specifica configurazione richiesta e per lo sviluppo del sistema informatico eventualmente necessario a realizzarla (paragrafo 6.3.4). Nel corso dell’audizione del 30 ottobre u.s. RFI, interpellata al riguardo, ha chiarito che “tali fattispecie di informazioni personalizzate vengono richieste con frequenza crescente da talune IF, in ragione delle proprie strategie di marketing, ed hanno un costo di configurazione e sviluppo che attualmente fa parte della base costi del PMdA [Pacchetto Minimo d’Accesso] ed è quindi distribuito su tutti gli utilizzatori di capacità” (sottolineatura aggiunta); da qui la proposta di “scorporo di tali costi dal PMdA, ai fini dell’imputazione degli stessi al soggetto richiedente”. RFI ha inoltre chiarito che la personalizzazione delle informazioni eventualmente richiesta all’atto del primo utilizzo della rete resterebbe ricompresa nel canone del PMdA, e che dunque il corrispettivo in questione verrebbe richiesto soltanto con riferimento agli eventuali adeguamenti successivamente richiesti.

Alla luce di quanto sopra evidenziato si osserva che il costo in questione, benché quantitativamente meno rilevante, faceva già parte della base costi individuata da RFI con riferimento all’anno 2014 e in relazione alla quale RFI ha

elaborato il canone d'accesso all'infrastruttura ferroviaria per il periodo tariffario in corso. Si ritiene pertanto che non possa essere prevista, nel corrente periodo tariffario, un ulteriore specifico corrispettivo per tale servizio.

5.6.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.6.3 Prescrizioni

- 5.6.3.1** Si prescrive a RFI di modificare i paragrafi 5.5.2 e 6.3.4 del PIR eliminando la previsione di uno specifico corrispettivo per il servizio di personalizzazione delle informazioni al pubblico.

5.7 **Contratto tipo tra Gestore Unico della manovra e impresa ferroviaria**

5.7.1 Valutazioni dell'Autorità

L'appendice 3 al capitolo 5 del PIR contiene il contratto tipo tra Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria e impresa ferroviaria, elaborato dal GI nel corso del 2015 in attuazione di quanto previsto dalla misura 11.6.1 della delibera n. 70/2014. Considerato che tale misura di regolazione è stata abrogata (punto 3 della delibera n. 130/2019), tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera i), del regolamento (UE) 2017/2177 (secondo cui spetta all'operatore dell'impianto di servizio pubblicare condizioni generali standard e contratti tipo di accesso relativi agli impianti da esso gestiti o ai servizi da esso forniti) e che il GI attualmente non risulta svolgere in nessun comprensorio ferroviario il ruolo di Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria, si ritiene che tale schema contrattuale debba essere espunto dal PIR.

RFI, in sede di audizione del 30 ottobre u.s., ha condiviso l'opportunità di eliminare la citata appendice.

5.7.2 Indicazioni

- 5.7.2.1** Si indica che il GI espunga dal PIR il contratto tipo tra Gestore Unico della manovra e IF, attualmente riportato in appendice 3 al capitolo 5.

5.7.3 Prescrizioni

Non è prevista nessuna prescrizione.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Stazioni di collegamento con Reti Estere

6.1.1 Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità, in relazione al fenomeno del possibile affollamento di rotabili nelle stazioni di confine, per ritardi dei treni merci da/per le reti estere, ha evidenziato l’opportunità di prevedere l’introduzione, a seguito di apposita consultazione con le IF, di una penale a carico dell’impresa responsabile delle soste maggiorate in arrivo e partenza rispetto alla sosta programmata con franchigia di un’ora.

RFI, nel corso dell’audizione del 30 ottobre u.s., pur rappresentando possibili limiti di attuabilità di tale penale, ne condivide anch’essa l’opportunità; l’Autorità quindi ritiene di indicare al GI di procedere con un processo di consultazione presso le IF per individuare modalità di applicazione ed entità di tali penali da prevedersi nelle stazioni di confine al fine di consentirne l’inserimento nella futura proposta di bozza del PIR 2022.

6.1.2 Indicazioni

- 6.1.2.1 Si indica al GI di avviare entro il 28 febbraio 2020 un procedimento di consultazione per la definizione di penali da applicarsi nei confronti di IF responsabili del superamento, da parte dei treni merci, dei tempi di sosta previsti nelle stazioni di confine per la ripartenza. Il procedimento dovrà concludersi in tempo utile per consentire l’inserimento di tale proposta nella bozza di PIR 2022.**

6.1.3 Prescrizioni

Non è prevista nessuna prescrizione.

6.2 Tariffe relative ad aree, impianti e edifici destinati alla sosta, ricovero e deposito materiale rotabile

Con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\0000641 del 28 marzo 2019, RFI ha informato i soggetti interessati della pubblicazione in PIR WEB del sistema tariffario relativo al servizio di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile, ed ha inviato il connesso documento metodologico (versione di marzo 2019), entrambi modificati a seguito della delibera n. 119/2018. Inoltre, con nota RFI.DCO\PEC\P\2019\0000649 del 28 marzo 2019, RFI ha inviato a questa Autorità una serie di tabelle, in formato excel, contenenti “i dati ed il modello presi a riferimento per la definizione del nuovo sistema tariffario”, al fine di consentire la verifica sulla corretta applicazione del suddetto documento metodologico, come previsto al punto 3 della citata delibera n. 119/2018. Nel corso di tale verifica RFI ha chiarito che la rendicontazione delle soste effettuate in binari secondari (stimabile in circa il 18 % delle soste complessive) può essere basata, almeno fino a quando non saranno effettuati investimenti per dotare tali binari di “sistemi di campo” (investimenti al momento non previsti), soltanto sul tempo programmato e non sulla rilevazione del tempo effettivo di sosta. Anche per i binari dotati di sistemi di campo, RFI non è stata sempre in grado di rilevare i tempi di sosta effettivi, a causa di vincoli del sistema informativo di RFI (attualmente in fase di risoluzione) o di variazione in corso d’orario o in gestione operativa richieste dalle Imprese Ferroviarie non correttamente accompagnate dalle necessarie modifiche dell’impegno impianto”.

Dalla suddetta verifica è emerso inoltre un errore nel calcolo dei volumi di traffico (in termini di minuti) assoggettabili a tariffa consuntivati per il periodo gennaio-febbraio 2019, riportati nel paragrafo 3.4 del suddetto documento metodologico, che ha indotto RFI a sovrastimare i volumi di traffico per il periodo 2020-2021 e, conseguentemente, a individuare una tariffa più bassa di quella necessaria a garantire la copertura dei costi di fornitura del servizio ed un ragionevole profitto. Nel corso dell’audizione svoltasi il 30 ottobre u.s., RFI ha pertanto comunicato all’Autorità che intende incrementare la tariffa di sosta, rispetto a quella comunicata ai soggetti interessati a marzo 2019, ricalcolandone il valore sulla base delle stime dei volumi di traffico corrette, e pubblicarla nel PIR 2021, riservandosi di valutare l’eventuale aggiornamento della tariffa di sosta anche per il PIR 2020.

Fatta salva ogni successiva valutazione da parte dell’Autorità rispetto alle determinazioni che verranno comunicate da RFI a tale riguardo, si ritiene che, coerentemente con quanto previsto dalla misura 41 della delibera n. 96/2015, il documento metodologico sopra citato debba essere pubblicato nel PIR WEB, con le correzioni e gli aggiornamenti necessari e con riportato in premessa un elenco delle successive revisioni del documento stesso, precedentemente

messe a disposizione dei soggetti interessati. Al paragrafo 6.3.2.4 del PIR dovrà essere opportunamente inserito un rinvio a tale documento. Nel rispetto dell'esigenza di fornire ai soggetti interessati la massima visibilità sulle modalità di determinazione delle condizioni economiche applicate, si ritiene inoltre che la sezione 2 di tale documento ("Procedura per la rilevazione automatica dei tempi di sosta del materiale rotabile") debba essere integrata con una descrizione dettagliata dei casi in cui la rendicontazione è tuttora basata sul tempo di sosta programmato e non su quello effettivo, e degli sviluppi previsti a tale riguardo.

6.2.1 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

6.2.2 Prescrizioni

- 6.2.2.1** Si prescrive al GI di integrare il documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per l'utilizzo di aree, impianti e edifici destinati alla sosta, ricovero e deposito materiale rotabile, già inviato dal GI ai soggetti interessati in data 28 marzo 2019, con una descrizione dettagliata dei casi in cui la rendicontazione è tuttora basata sul tempo di sosta programmato e non su quello effettivo, e degli sviluppi previsti a tale riguardo. Il documento metodologico così integrato, con le ulteriori modifiche e gli aggiornamenti necessari e con riportato in premessa un elenco delle successive revisioni del documento stesso, già portate a conoscenza dei soggetti interessati, è pubblicato nel PIR WEB entro il 31 dicembre 2019, e ad esso viene fatto riferimento nel paragrafo 6.3.2.4 del PIR.

6.3 Servizi di manovra

6.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Relativamente al tema delle tariffe applicate dal GI per i servizi di manovra, lo stesso gestore durante l'audizione del 30 ottobre u.s., ha informato l'Autorità dell'intenzione di programmare una progressiva dismissione del servizio di manovra nelle stazioni di confine e di procedere ad un aggiornamento delle tariffe in funzione della registrata riduzione del numero programmato dei movimenti di manovra basandosi sui principi e criteri contenuti nella delibera n. 96/2015 e alle ulteriori delibere dell'Autorità afferenti il tema. Il GI ha, inoltre, comunicato che a valle dell'approvazione dell'Autorità delle tariffe aggiornate, le stesse tariffe possano avere effetti retroattivi.

L'Autorità, sulla base di quanto già espresso nel paragrafo 5.4, ritiene necessario mantenere la formulazione del paragrafo 6.3.3.5 presente sul PIR 2020. L'aggiornamento delle tariffe di manovra seguirà, su richiesta del GI, l'iter procedurale previsto dalle disposizioni regolatorie vigenti.

6.3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3.3 Prescrizioni

- 6.3.3.1** Si prescrive al GI di mantenere per il paragrafo 6.3.3.5 del PIR 2021 l'attuale formulazione presente nel PIR 2020.

6.4 Preriscaldamento, climatizzazione, parking.

6.4.1 Valutazioni dell'Autorità

In considerazione dell'entrata in servizio di nuove tipologie di materiale rotabile, quale ad esempio il Rock, il Pop e l'ETR 700, è opportuno che il GI integri le tabelle, nel paragrafo 6.3.3 del PIR, ove è riportata la potenza assorbita.

6.4.2 Indicazione

6.4.2.1 Si indica al GI di integrare le tabelle, relative alla potenza assorbita, utilizzabili per definire i consumi di energia per i servizi di preriscaldamento, climatizzazione e parking presenti nel paragrafo 6.3.3 del PIR.

6.4.3 Prescrizioni

Non è prevista nessuna prescrizione