

***Allegato A alla delibera n.116/2020 del 16 luglio 2020***

**Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo presentato da Ferrotramviaria S.p.A.-Divisione infrastruttura.  
Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022**

## Indice

<b>Premessa.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR .....</b>	<b>4</b>
1.1 Valutazioni dell’Autorità .....	4
1.2 Indicazioni .....	5
1.3 Prescrizioni.....	6
<b>2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....</b>	<b>7</b>
2.1 Valutazioni dell’Autorità .....	7
2.2 Indicazioni .....	8
2.3 Prescrizioni.....	8
<b>3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....</b>	<b>9</b>
3.1 Valutazioni dell’Autorità .....	9
3.2 Indicazioni .....	9
3.3 Prescrizioni.....	10
<b>4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR .....</b>	<b>10</b>
4.1 Valutazioni dell’Autorità .....	10
4.2 Indicazioni .....	11
4.3 Prescrizioni.....	11
<b>5. Servizi. ....</b>	<b>12</b>
5.1 Valutazioni dell’Autorità .....	12
5.2 Indicazioni .....	12
5.3 Prescrizioni.....	13
<b>6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....</b>	<b>13</b>
6.1 Valutazioni dell’Autorità .....	13
6.2 Indicazioni .....	15
6.3 Prescrizioni.....	15

## Premessa

Con nota del 12 giugno 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 8533/2020 Ferrotramviaria S.p.A.-Divisione Infrastruttura (di seguito: FT-DI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 (di seguito: PIR 2021) delle linee Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo, comunicando che ad esito della consultazione effettuata sulla prima bozza del documento non sono state formulate osservazioni da parte degli *stakeholders*. Con la stessa nota FT-DI, a riscontro della nota degli Uffici dell’Autorità del 26 maggio 2020 prot. 7629/2020, ha trasmesso il documento “*Metodologia determinazione canoni di accesso PIR 2021*”. Con il presente documento l’Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell’articolo 14, comma 1, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, e dell’articolo 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di detta versione del PIR 2021 nonché, per quanto ad esso riferite, rispetto alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022.

Per ciascuno di tali capitoli, ove necessario, si riportano, nell’ordine:

1. le valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della bozza di PIR 2021 inviata dal gestore dell’infrastruttura con nota del 12 giugno 2020 (prot. 8533/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell’infrastruttura.

Si precisa che il documento finale, dovrà essere denominato “**PIR 2021. Linee ferroviarie: Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo. (Edizione data di pubblicazione)**” e dovrà essere pubblicato almeno quattro mesi prima della data fissata come termine per la presentazione delle richieste di capacità ai sensi dell’articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
ANSFISA:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;
AQ:	Accordo Quadro;
CdS:	Contratto di Servizio;
DD:	Decisione Delegata (UE) 2075/2017;
DGR:	Deliberazione della Giunta Regionale;
GI:	Gestore dell’Infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa Ferroviaria;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMR:	Persone a Mobilità Ridotta;
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
TPL:	Trasporto Pubblico Locale.

# 1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

## 1.1 Valutazioni dell’Autorità

Si rende necessario evidenziare come, in base a quanto descritto nel capitolo 4 del PIR *“Allocazione della capacità”* e in particolare nel paragrafo 4.2 *“Descrizione del processo”*, FT-DI abbia assegnato l’esercizio delle funzioni essenziali del GI, di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b-septies del d.lgs. 112/2015, al Consorzio ferrovie Pugliesi, ai sensi di quanto previsto dell’articolo 11, comma 1,1 del medesimo decreto; tale informazione non è tuttavia riportata nel capitolo 1 del PIR ove devono essere presentate, al contrario, tutte le informazioni a carattere generale di interesse per i richiedenti capacità. Si ritiene inoltre opportuno che vengano esplicitamente inserite le definizioni di *“funzioni essenziali del gestore dell’infrastruttura”* e di *“organismo di allocazione”* (o *“allocation body”*) con indicazione delle funzioni espressamente a questi effettivamente assegnate da FT-DI.

Per quanto riguarda le fonti, risulta:

- opportuno eliminare, ovunque ricorra nel testo del PIR, il riferimento al D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 *“Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”* in quanto superato e originariamente riferito all’infrastruttura ferroviaria nazionale e non alle ferrovie regionali; il Decreto 2 febbraio 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti *“Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale”* in quanto non più vigente a seguito dell’approvazione del d.lgs. 112/2015;
- opportuno eliminare all’interno del PIR, a meno che ne sia verificato il permanere della validità, il riferimento alla seguente fonte nazionale Direttiva del Ministro n. 81/T del 19 marzo 2008 *“Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”*;
- opportuno eliminare dall’elenco delle delibere *“regolatorie”*, in quanto non pertinenti: la delibera ART n. 157/2019 del 5 dicembre 2019 *“Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A. relativo all’inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di “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”*”; delibera ART n. 184/2019 del 19 dicembre 2019 *“Procedimenti sanzionatori avviati con le delibere nn. 156/2019, 157/2019, 158/2019, 159/2019, 160/2019, 161/2019, 162/2019, 163/2019, 164/2019, 165/2019, 166/2019, 167/2019, 168/2019, 169/2019 e 170/2019, del 5 dicembre 2019, ai sensi dell’art. 37, comma 3, lett. i), del decreto-legge n. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214/2011, nei confronti di gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari. Differimento dei termini procedurali”*”; delibera ART n. 17/2020 del 30 gennaio 2020 *“Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della Rete (“PIR”) per gli anni 2020 e 2021”*;

Per quanto riguarda le definizioni, si rileva come l’adottata definizione di *“binario di circolazione”* sia riconducibile al regolamento (UE) 2019/777 *“relativo alle specifiche comuni per il registro dell’infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE”* e sia, però, da utilizzarsi, come riportato nel citato regolamento, esclusivamente ai fini del registro dell’infrastruttura; ai fini della descrizione dell’infrastruttura e delle regole di esercizio nel PIR risulta necessario (come anche evidente dal Regolamento per la circolazione dei treni-R 01 Rev.1 del 16-4-2013 adottato da FT-DI e disponibile sul sito web aziendale) fare riferimento alla definizione riportata al punto 2.15 dell’Allegato B di cui al decreto ANSFISA n. 4/2012.

Non è inoltre individuata la definizione di *“velocità commerciale”*, pur se utilizzata all’interno del capitolo 4.

Si ritiene necessario che il GI valuti, a partire dal processo di allocazione dell’orario 2021-2022, l’opportunità di uniformare o coordinare le proprie tempistiche del processo di allocazione a quanto definito per la rete ferroviaria nazionale; l’uniformazione o il coordinamento delle tempistiche del processo di allocazione oraria tra reti adiacenti è infatti utile al fine di facilitare la programmazione e l’effettuazione di servizi ferroviari che utilizzino reti di competenza di diversi gestori dell’infrastruttura.

A tal fine, si ritiene necessario che il GI adotti le seguenti fasi in cui si articola, a regime, il processo di aggiornamento ordinario del PIR dell’anno Y:

- 1) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all’Autorità, entro il 30 giugno dell’anno Y-2;
- 2) trasmissione all’Autorità della bozza finale del PIR, di copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull’accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI di un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti, entro il 30 settembre dell’anno Y-2;
- 3) a seguito delle prescrizioni e indicazioni dell’Autorità, di cui all’articolo 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015, pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all’orario Y-1/Y.

Si ritiene, inoltre, necessario che le edizioni in bozza per consultazione e finali del PIR riportino con opportuni colori (in modo da distinguere tra modifiche già presenti in bozza per consultazione e modifiche apportate in occasione della pubblicazione della bozza finale del PIR) le modifiche apportate rispetto all’edizione vigente del PIR.

Per quanto riguarda l’eventuale aggiornamento straordinario del PIR, è necessario prescrivere che il GI comunichi preventivamente le modifiche all’Autorità e a tutti i soggetti interessati, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all’entrata in vigore delle stesse.

## 1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si dà indicazione al GI di eliminare dall’elenco delle fonti normative nazionali di cui al paragrafo 1.3 “*Quadro normativo*” in quanto da considerarsi superate: il Decreto 21 marzo del 2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione “*Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria*”; il Decreto 2 febbraio 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “*Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale*”. Dovrà inoltre essere eliminata, nel caso sia cessata l’effettiva validità, la Direttiva del Ministero dei Trasporti del 19 marzo 2008 “*Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria*”.
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di eliminare dall’elenco *Delibere regolatorie* di cui al paragrafo 1.3 “*Quadro normativo*” in quanto non pertinenti: delibera ART n. 157/2019 del 5 dicembre 2019 “*Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrottramviaria S.p.A. relativo all’inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di “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”*”; delibera ART n. 184/2019 del 19 dicembre 2019 “*Procedimenti sanzionatori avviati con le delibere nn. 156/2019, 157/2019, 158/2019, 159/2019, 160/2019, 161/2019, 162/2019, 163/2019, 164/2019, 165/2019, 166/2019, 167/2019, 168/2019, 169/2019 e 170/2019, del 5 dicembre 2019, ai sensi dell’art. 37, comma 3, lett. i), del decreto-legge n. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214/2011, nei confronti di gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari. Differimento dei termini procedurali*”; delibera ART n. 17/2020 del 30 gennaio 2020 “*Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrottramviaria S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della Rete (“PIR”) per gli anni 2020 e 2021*”.
- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di modificare nel paragrafo 1.9 “*Definizioni*” come di seguito indicato:
  - modificare la definizione “*Binari di circolazione*” prendendo a riferimento quanto previsto al punto 2.15 dell’Allegato B al Decreto ANSFISA n. 4/2012;
  - inserire la definizione di “*velocità commerciale*” intesa come: “*rapporto Spazio/Tempo comprensivo delle soste comprese tra l’ora di partenza e l’ora di arrivo del treno. Essa è riferita all’intero percorso del treno.*”;
  - inserire la definizione delle funzioni essenziali come individuate dall’articolo 3, comma 1, *b-septies* del d.lgs. 112/2015;
  - inserire la definizione di “*organismo di allocazione*” (o “*allocation body*”).

### 1.3 Prescrizioni

#### 1.3.1 Si prescrive al GI di esplicitare, nel Capitolo 1 del PIR:

- il soggetto (organismo di allocazione), con i relativi riferimenti, cui ha delegato le funzioni essenziali di cui all'Art 3 comma 1 lettera b-septies del d.lgs. 112/2015 in base a quanto previsto dal comma 11, articolo 11 del medesimo d.lgs.;
- gli estremi dell'atto con cui il GI ha affidato le funzioni essenziali;
- l'elenco delle funzioni essenziali assegnate in esclusiva all'organismo di allocazione.

#### 1.3.2 Si prescrive al GI di fissare, al paragrafo 1.6, la data di inizio validità del PIR 2021 in congruenza con la scadenza del termine per le richieste di tracce orarie per l'orario 2020-2021, a sua volta definita nel rispetto di quanto previsto dall'art. 14, comma 5 del d.lgs. 112/2015.

#### 1.3.3 Al fine di facilitarne l'individuazione da parte dei soggetti interessati, si prescrive al GI di riportare all'interno delle bozze per consultazione e finali del PIR, con opportuni colori (in modo da distinguere tra modifiche già presenti in bozza per consultazione e modifiche apportate in occasione della pubblicazione della bozza finale del PIR) le modifiche apportate rispetto all'edizione vigente del PIR.

#### 1.3.4 Si prescrive al GI di:

- trasmettere all'Autorità, entro la data di pubblicazione della bozza finale del PIR 2022, una relazione che riporti le valutazioni in merito al coordinamento delle proprie tempistiche del processo di allocazione annuale della capacità con quanto definito per la rete ferroviaria nazionale, a partire dal processo di allocazione dell'orario 2021-2022, al fine di assicurare l'omogeneità dei tempi individuati per il processo di allocazione della capacità tra tutti i gestori delle infrastrutture ferroviarie ricadenti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, favorendo quindi la programmazione di servizi ferroviari che interessino reti di diversi gestori;
- recepire, conseguentemente, le nuove tempistiche all'interno della stessa citata bozza finale.

#### 1.3.5 Si prescrive al GI, in relazione al processo di aggiornamento ordinario del PIR di adottare e riportare all'interno del paragrafo 1.6.1 del PIR, la descrizione delle seguenti fasi di predisposizione del PIR specificandone adeguatamente le tempistiche in congruenza con le pertinenti previsioni normative e regolamentari e sulla base delle risultanze delle valutazioni di cui alla prescrizione 1.3.4:

- a) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
- b) termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;
- c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;
- d) entro il 30 settembre dell'anno Y-2, pubblicazione della bozza finale del PIR Y e delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR, copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- e) pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario Y-1/Y, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell'Autorità di cui all'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere "PIR Y".

#### 1.3.6 Si prescrive al GI, in relazione al processo di eventuale aggiornamento straordinario del PIR successivo alla prima pubblicazione della versione finale, di adottare e riportare, all'interno del paragrafo 1.6 del PIR, la previsione dell'obbligo di comunicazione preventiva all'Autorità e a tutti i soggetti interessati delle modifiche che si intendono apportare allo stesso documento, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore di dette modifiche, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni.

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

### 2.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rileva come, all'interno del paragrafo 2.2.4 "Certificato di sicurezza unico", sia comunicato che il certificato di sicurezza unico possa essere rilasciato unicamente dall'*European Union Agency for Railways* (di seguito: ERA) nonostante tale certificato, in base all'articolo 9 del d.lgs. 50/2019, possa essere richiesto esclusivamente attraverso lo sportello unico europeo (OSS) ed essere concesso da ERA o, nel caso di servizio esclusivamente nazionale, anche da ANSFISA.

Si rileva come, all'interno del paragrafo 2.3.1.3. "Variazioni di capacità", a sua volta compreso nel paragrafo 2.3.1. "Accordo Quadro", siano erroneamente riportate disposizioni, precedute dal titolo "Specifiche richieste dell'Impresa Ferroviaria:", relative a: "Non utilizzo delle tracce contrattualizzate"; "Variazioni in corso d'orario"; "Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate"; tali casistiche, infatti, sono tipicamente correlate alla fase di effettiva utilizzazione dell'infrastruttura in quanto legate a tempistiche massime di brevissimo respiro come 4 o 5 giorni e quindi si ritiene necessario che vengano spostate e inserite come opportuno sottoparagrafo, nel paragrafo 2.4. "Obblighi di FT-DI e delle IF in fase di esecuzione del contratto". Analoga considerazione va riferita ai paragrafi 2.3.1.4 "Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura" e 2.3.1.5 "Causa di forza maggiore".

Con riferimento al paragrafo 2.4.2. "Obblighi DI FT-DI", si ritiene necessario che il GI espliciti in apposito allegato al PIR gli indicatori e gli standard di qualità fissati in accordo al Contratto di Servizio con la Regione Puglia e che lo stesso si è impegnato a garantire. Nell'ambito dei servizi oggetto di OSP devono altresì essere riportati gli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 dell'allegato A alla delibera ART n. 16/2018, che il GI si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP, nonché la velocità commerciale garantita sulle relazioni oggetto di contratto di servizio.

Con riferimento al paragrafo 2.4.3. "Obblighi dell'impresa ferroviaria" si ritiene opportuno che il GI verifichi, nel rispetto della direttiva (UE) "sicurezza" 2016/798, l'opportunità di eliminare o limitare ai punti effettivamente riconducibili alla compatibilità rotabile-infrastruttura, di cui al paragrafo 2.6. "Processo di accettazione del materiale rotabile", il seguente obbligo generalizzato per le IF: "Non potranno essere apportate modifiche costruttive agli organi di sicurezza del materiale rotabile, rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni, organi di trazione e repulsione, organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra, porte e relativi dispositivi, telaio (cassa e strutture portanti), né varianti ai piani di manutenzione degli stessi se non preventivamente comunicate a FT-DI".

Per quanto riguarda le tempistiche relative alle riduzioni di capacità di cui al paragrafo 2.4.5. "Informazioni date da FT-DI prima e durante la circolazione" si rileva come le stesse non appaiano congruenti con quanto previsto dall'allegato VII della Direttiva (UE) 34/2012 come sostituito dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.5.2 "Regole di gestione" ove è riportato che nei contratti di utilizzo dell'infrastruttura sono individuati gli obiettivi di regolarità e puntualità per i servizi ferroviari ricompresi in contratto di servizio, si ritiene necessario, al fine di garantire accesso trasparente e non discriminatorio che tali obiettivi (con riferimento agli articoli 15 e 21 del d.lgs. 12/015 nonché in analogia alla stessa delibera n.16/2018) siano definiti anche per servizi non ricadenti all'interno di contratti di servizio con la Regione; a tal fine si ritiene necessario che:

- il GI introduca, nello stesso citato paragrafo 2.5.2, in apposita sezione, la definizione dell'indicatore di puntualità a 5', "%OS(0-5)", come introdotto dalla Misura 7 dall'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, e di un indicatore delle performance di puntualità garantite dal GI per segmento di mercato (passeggeri OSP e a Mercato, Merci ove presente). Anche con riferimento agli articoli 15 e 21 del d.lgs. 112/015 e in analogia a quanto previsto dalla citata delibera n.16/2018, la valorizzazione del livello obiettivo di puntualità dei servizi di trasporto prefissato dal GI per l'orario di esercizio a cui il PIR si riferisce e quello a consuntivo relativo all'ultimo orario di esercizio concluso dovranno essere pubblicati dal GI a partire da un'apposita edizione straordinaria del PIR 2022.
- il GI introduca, un apposito allegato al PIR ove, per ogni segmento di mercato ferroviario (OSP e Mercato) siano riportati, per l'indicatore delle performance di puntualità garantite dal GI, i valori dei livelli obiettivo prefissati dal GI per l'orario di esercizio a cui il PIR si riferisce e (ove disponibili) quelli a consuntivo relativi all'ultimo orario di esercizio concluso.

Nello stesso paragrafo 2.5.2 è indicato che *“L’attività di regolazione del traffico ha lo scopo di garantire il rispetto delle tracce programmate durante la circolazione dei treni e di ridurre gli effetti degli scostamenti delle tracce dei treni circolati dalle tracce programmate, minimizzando le interferenze tra treni diversi nel rispetto delle soglie previste per i singoli segmenti di mercato di interesse.”*; si rileva, tuttavia, l’assenza di esplicitazione delle soglie previste per i singoli segmenti di mercato ferroviario (passeggeri OSP e a Mercato, Merci ove presenti).

Al paragrafo 2.5.4 *“Gestione della circolazione perturbata”*, si ritiene necessario introdurre la specificazione ulteriore che le misure adottate dal GI relativi all’effettuazione degli annunci all’utenza devono intendersi comunque conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007, nonché a quanto previsto dalla delibera dell’Autorità n. 106/2018 (Misure 3 e 4). Si osserva inoltre che nel paragrafo 4.4.5.2 *“Criteri di priorità delle tracce orarie”* relativo alla fase del coordinamento nel processo di allocazione della capacità, è riportato che *“I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa di esercizio vigente.”*; in realtà né nel paragrafo 2.5.2 *“Regole di gestione”* né nel paragrafo 2.5.4 sono riportate tali regole. Si ritiene quindi necessario che il GI espliciti nei citati paragrafi 2.5.2 e 2.5.4 del PIR tali regole di gestione come già *“deducibili dalla normativa vigente”* esplicitando la fonte normativa di riferimento.

## 2.2 Indicazioni

2.2.1 Si indica al GI, con riferimento al paragrafo 2.4.3. *“Obblighi dell’impresa ferroviaria”* di verificare l’opportunità di eliminare o limitare ai punti effettivamente riconducibili alla compatibilità rotabile-infrastruttura ( di cui al paragrafo 2.6 *“Processo di accettazione del materiale rotabile”*) il previsto seguente obbligo generalizzato per le IF: *“Non potranno essere apportate modifiche costruttive agli organi di sicurezza del materiale rotabile, rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni, organi di trazione e repulsione, organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra, porte e relativi dispositivi, telaio (cassa e strutture portanti), né varianti ai piani di manutenzione degli stessi se non preventivamente comunicate a FT-DI.”*.

## 2.3 Prescrizioni

2.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.2.4 *“Certificato di sicurezza unico”*, che il certificato di sicurezza unico può essere rilasciato, a seguito di richiesta presso lo sportello unico di cui all’articolo del d.lgs. 50/2019, da ERA o, a scelta della IF e nei casi di IF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine, da ANSFISA.

2.3.2 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.1.1.1 *“Contenuti e durata”*, che:

- a) ai sensi del comma 8, dell’articolo 23 del d.lgs. 112/2015, un Accordo Quadro può essere rinnovato una sola volta e previa autorizzazione dell’Autorità;
- b) non è consentita la modifica del termine di scadenza di un Accordo Quadro.

2.3.3 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.3.1.3. *“Variazioni di capacità”*, le massime percentuali di variazione di capacità, in aumento e diminuzione rispetto a quanto previsto in Accordo quadro, da considerarsi in occasione delle richieste annuali di capacità.

2.3.4 Si prescrive al GI di spostare in appositi separati sottoparagrafi del paragrafo 2.4. *“Obblighi di FT-DI e delle IF in fase di esecuzione del contratto”*:

- a) la porzione di paragrafo 2.3.1.3. *“Variazioni di capacità”*, individuabile a partire da *“Specifiche richieste dell’Impresa Ferroviaria:”* e comprensiva delle seguenti casistiche: *“Non utilizzo delle tracce contrattualizzate”*; *“Variazioni in corso d’orario”*; *“Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate”*;
- b) il paragrafo 2.3.1.4 *“Esigenze del Gestore dell’Infrastruttura”*;
- c) il paragrafo 2.3.1.5 *“Causa di forza maggiore”*.

2.3.5 Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 2.4.2. *“Obblighi DI FT-DI”*, di riportare in apposito allegato al PIR gli indicatori e gli standard di qualità fissati in accordo al Contratto di Servizio con la Regione Puglia e che lo stesso GI si è impegnato a garantire. Nell’ambito di tale allegato devono altresì essere riportati gli



indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 dell'allegato A alla delibera ART n. 16/2018, che il GI si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP, nonché la velocità commerciale garantita sulle relazioni oggetto di contratto di servizio;

- 2.3.6 Si prescrive al GI di adeguare, a quanto disposto dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, le tempistiche e le modalità di informazione preventiva delle IF da parte del GI sulle restrizioni programmate di capacità dell'infrastruttura riportate nel paragrafo 2.4.5. *"Informazioni date da FT-DI prima e durante la circolazione"*.
- 2.3.7 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.5.2 *"Regole di gestione"* apposita sezione riportante la descrizione dell'indicatore di puntualità a 5' *"%OS(0-5)"*, come definito dalla Misura 7 dall'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, nonché di un indicatore significativo delle performance di puntualità garantite dal GI (anche in relazione alla procedura di assegnazione dei motivi di ritardo di cui alla prescrizione 6.3.4) da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato. A partire dal PIR 2022 (in prima applicazione tramite apposita edizione straordinaria del PIR 2022, da pubblicarsi entro il 5 marzo 2021), dovrà essere indicata, in apposito allegato al PIR, la valorizzazione del livello obiettivo, prefissato dal GI o imposto da Contratto di servizio, di tali indicatori per l'orario di esercizio a cui il PIR si riferisce e quello registrato a consuntivo relativamente all'ultimo orario di servizio concluso.
- 2.3.8 Si prescrive al GI di specificare nel paragrafo 2.5.2 *"Regole di gestione"* le soglie di puntualità previste per i diversi segmenti di mercato tra i quali devono essere considerati almeno i servizi passeggeri, OSP e a Mercato, nonché i servizi Merci ove presenti.
- 2.3.9 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.5.4 *"Gestione della circolazione perturbata"*, la specificazione che le misure adottate dal GI medesimo, relative all'effettuazione degli annunci all'utenza, devono essere conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.
- 2.3.10 Si prescrive al GI di riportare nei paragrafi 2.5.2 e 2.5.4 del PIR i criteri di priorità e le fonti normative di riferimento da utilizzarsi nella gestione della circolazione come già indicato dallo stesso GI nel paragrafo 4.4.5.2. *"Criteri di priorità delle tracce orarie"*.

### 3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

#### 3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con particolare riguardo al paragrafo 3.11.1 *"Grado di utilizzo dell'infrastruttura"*, si rileva che nel PIR è riportato il solo grado di utilizzazione sull'intera rete inteso come minuti di occupazione rispetto a minuti disponibili per la rete (peraltro per un valore prossimo alla saturazione in quanto superiore a quello limite individuato dallo stesso GI nel paragrafo in esame). Si ritiene quindi necessario che il GI introduca per ogni linea un'apposita tabella dove per ogni tratta significativa sia evidenziata: la capacità disponibile in tracce/ora e tracce/giorno; il numero di tracce/ora e tracce/giorno prenotate con AQ, il numero di tracce/ora e tracce/giorno disponibili per l'allocazione annuale. Inoltre, in considerazione del grado di utilizzo calcolato dal GI, risulta evidente come la linea possa essere dichiarata satura. A tal fine si ritiene necessario che il GI verifichi la correttezza di tale grado di utilizzo da specificarsi linea per linea e valuti, l'eventuale ricorrenza delle condizioni di cui all'articolo 29 comma 1 del d.lgs. 112/2015, con particolare riferimento alla possibilità che, in un prossimo futuro, la capacità dell'infrastruttura sia insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto.

#### 3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

### 3.3 Prescrizioni

**3.3.1** Si prescrive al GI di introdurre nel paragrafo 3.11.1 del PIR una nuova tabella ove, per singola tratta e per singola ora di apertura delle linee al servizio commerciale, siano riportati:

- per le tratte a singolo binario: il numero di tracce assegnate con AQ per entrambi i sensi di marcia, il numero di tracce assegnate senza AQ per entrambi i sensi di marcia, il numero stimato di tracce ancora disponibili per entrambi i sensi di marcia;
- per le tratte a doppio binario: il numero di tracce assegnate con AQ per senso di marcia, il numero di tracce assegnate senza AQ per senso di marcia, il numero stimato di tracce ancora disponibili per senso di marcia.

**3.3.2** Si prescrive al GI di trasmettere entro il 30 settembre 2020 una relazione relativa all'effettivo grado di utilizzazione delle tratte della rete e alla possibilità che, in un prossimo futuro, la capacità dell'infrastruttura sia insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto, nonché alle conseguenti determinazioni del GI rispetto agli obblighi di cui all'articolo 29 del d.lgs. 112/2015.

## 4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

### 4.1 Valutazioni dell'Autorità

In relazione alle richieste di tracce orarie per l'esercizio successivo, in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015, come modificato dal d.lgs. 139/2018, è necessario, al fine di valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, introdurre nel PIR l'obbligo, per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri, di informare il GI e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Il suddetto obbligo è da ritenersi valido per i nuovi servizi espletati a partire dall'orario di servizio dicembre 2020 – dicembre 2021. Tali obblighi sono conformi al Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795.

Si rileva come all'interno del capitolo 4 del PIR sia indicato che tutte le richieste di capacità siano inoltrate dai richiedenti al GI FT-DI per il tramite dell'Organismo di allocazione; in realtà l'affidamento delle funzioni essenziali ad un organismo di allocazione è obbligatoria, come d'altra parte espressamente richiamato nel PIR, nel caso di un soggetto societario che cumuli le due funzioni di gestore dell'infrastruttura e impresa ferroviaria ai sensi dell'articolo 11, comma 11 del d.lgs. 112/2015 al fine di garantire condizioni di accesso eque, trasparenti e non discriminatorie nei confronti di tutte le IF o richiedenti capacità. Non è pertanto ammissibile che l'Organismo di allocazione faccia da tramite per richieste successivamente trattate dal GI ma è espressa ed esclusiva responsabilità dell'organismo di allocazione esercire le funzioni essenziali assegnategli (ad esempio la progettazione dell'orario e la riscossione dei canoni) garantendo le condizioni sopra citate. È quindi necessario che nel PIR vengano eliminati i riferimenti a tale ruolo di semplice tramite dell'Organismo di allocazione; per la sola fase della *Gestione operativa* dovranno essere meglio specificati i ruoli dell'Organismo di allocazione e del GI FT-DI (ad esempio individuando i referenti accreditati incaricati dalle rispettive parti in causa) con la previsione che la responsabilità dell'allocazione della traccia è sempre da ricondursi all'Organismo di allocazione in quanto delegato all'esercizio delle funzioni essenziali.

Per quanto riguarda il capitolo 4.3.2 "*Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore*" si osserva che, come anche descritto nel paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*", non sia stata esplicitamente fissata né la data termine temporale per la richiesta tracce dell'orario 2020-2021, (che deve rispettare i limiti previsti dall'articolo 14, comma 5 del d. lgs. 112/2015) né alcuna tempistica per quanto riguarda l'eventuale aggiustamento intermedio dell'orario; si ritiene quindi necessario che il GI pubblichi nel PIR, con l'ausilio di un formato grafico in analogia a quanto previsto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nel proprio PIR, le varie tempistiche (con particolare riguardo alla data termine di presentazione delle richieste di capacità, alla data di presentazione della bozza di progetto orario alle IF, alla data limite di presentazione delle osservazioni delle IF alla prima bozza di progetto orario, alla data di presentazione del progetto orario definitivo, ad eventuali termini temporali in caso di attivazione del processo di coordinamento) legate ai processi di allocazione annuale o di aggiustamento intermedio della capacità.

Per quanto riguarda il paragrafo 4.3.4 "*Tempistica per richieste in corso d'orario*" appare contraddittorio, nel caso di riprogrammazioni superiori a 4 treni/giorno, il termine dei 60 giorni con l'espresso richiamo, in caso di programmazioni complesse, ai termini definiti congiuntamente dall'associazione dei gestori dell'infrastruttura europei *Rail Net Europe*;

si ritiene, di conseguenza, necessario che il GI, al fine di superare la predetta contraddizione, debba fare esclusivo riferimento, per la trattazione di richieste di tracce in numero superiore ai 4 treni/giorno, alle tempistiche di *Rail Net Europe*.

Per quanto riguarda il paragrafo 4.4.3 “Processo di armonizzazione” si rileva come nel PIR non siano specificati i margini di flessibilità utilizzabili ma siano definiti, di volta in volta in accordo con le IF, in funzione di esigenze legate a coincidenze o cadenzamenti; tale regola, pur se ragionevole, non fornisce, tuttavia, alcuna evidenza alle IF dei limiti a disposizione dell’Organismo di allocazione per tale processo né delle eventuali previsioni di margini differenziati tra IF. Si ritiene quindi necessario che nel PIR vengano specificati preventivamente i margini di flessibilità a disposizione dell’Organismo di allocazione per la progettazione dell’orario.

Per quanto riguarda le penali per la mancata utilizzazione delle tracce (paragrafo 4.6.3 del PIR), nel paragrafo 4.6.4. “*Franchigia sulle penali di cui al paragrafo precedente*” viene specificato che la franchigia rispetto alle penali è calcolata in occasione della firma del contratto di utilizzo dell’infrastruttura senza che sia descritta alcuna modalità di individuazione di tale franchigia; si ritiene necessario che venga esplicita la modalità di calcolo di detta franchigia tramite una percentuale del valore del contratto di utilizzo dell’infrastruttura, esclusa la corrente di trazione, compreso tra l’1% e il 3%, in analogia a quanto già previsto per l’infrastruttura ferroviaria nazionale.

## 4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 4.3 Prescrizioni

- 4.3.1** Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 4.3, l’obbligo, per il richiedente capacità di infrastruttura, finalizzata all’effettuazione di un nuovo servizio di trasporto di passeggeri non disciplinato da contratto di servizio pubblico, di informare il GI e l’Autorità riguardo a tale nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.
- 4.3.2** Si prescrive al GI di inserire, utilizzando un formato grafico, nei pertinenti paragrafi del capitolo 4 del PIR le date delle tempistiche previste per le pertinenti fasi dei processi di allocazione della capacità per l’orario 2020-2021 e di eventuale aggiustamento intermedio dello stesso orario. Dovranno essere specificate - nel rispetto dei limiti normativi previsti e con l’obiettivo, per quanto possibile, di uniformare le date di tale processo con quelle fissate dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale RFI - almeno le seguenti date: data del termine di presentazione delle richieste di capacità all’Organismo di allocazione, data di deliberazione dell’Organismo di allocazione in merito alle tracce richieste, data di presentazione della bozza di progetto orario da parte dell’Organismo di allocazione alle IF, data limite per la presentazione delle osservazioni delle IF alla prima bozza di progetto orario, data di presentazione del progetto orario definitivo da parte dell’Organismo di allocazione alle IF, data limite per la presentazione delle richieste di servizi extra PMdA delle IF all’Organismo di allocazione, data del termine dell’eventuale processo di coordinamento, data di presentazione del progetto orario definitivo da parte dell’Organismo di allocazione alle IF; data di avvio dell’orario e dell’adeguamento intermedio.
- 4.3.3** Si prescrive al GI di eliminare, nel PIR, fatto salvo il processo della *Gestione operativa*, qualunque riferimento ad un’eventuale funzione di tramite tra IF/richiedenti capacità e GI imputata all’Organismo di allocazione che possa anche solo potenzialmente interferire nel libero e imparziale esercizio delle funzioni essenziali da parte del citato Organismo di allocazione.
- 4.3.4** Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 4.3.4 “*Tempistica per richieste in corso d’orario*”, di estendere al caso di richieste di riprogrammazione superiori alle quattro tracce giornaliere (escluse le tracce tecniche) l’adozione delle tempistiche delle linee guida *Rail Net Europe* già adottate per la generalità delle programmazioni complesse.
- 4.3.5** Si prescrive al GI di dettagliare nel paragrafo 4.3.4. “*Tempistica per richieste in corso d’orario*” ed in particolare nel sottoparagrafo “*Richieste in gestione operativa*”, nonché nel paragrafo 4.3.5. “*Variazione al programma giornaliero*” ed in particolare nel sottoparagrafo “*Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati*” le differenti funzioni e le modalità applicative di competenza dei referenti dell’Organismo di allocazione e del GI nei confronti delle IF, nel pieno rispetto del libero esercizio

delle funzioni essenziali da parte dell'Organismo di allocazione a garanzia dell'accesso equo, trasparente e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria.

- 4.3.6 Si prescrive al GI di esplicitare nel paragrafo 4.4.3 "Processo di armonizzazione" del PIR i margini di flessibilità utilizzabili per la progettazione delle tracce in occasione del processo di armonizzazione.
- 4.3.7 Si prescrive al GI di esplicitare nel paragrafo 4.6.4. "Franchigia sulle penali di cui al paragrafo precedente" del PIR che il valore della franchigia, rispetto alle penali di cui al paragrafo 4.6.3 dello stesso PIR, è espresso come percentuale del valore del contratto di utilizzo dell'infrastruttura (al netto del valore della corrente di trazione). Il valore percentuale prefissato, di cui al precedente periodo, dovrà essere compreso tra l'1% e il 3%.

## 5. Servizi.

### 5.1 Valutazioni dell'Autorità

In relazione agli impianti di servizio ed ai servizi in essi forniti, il GI deve attenersi a quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, adeguando conseguentemente i contenuti del PIR.

In particolare, si ritiene necessario che il GI integri l'elenco degli impianti di servizio ad accesso garantito, presente nel paragrafo 5.1.2 "Servizi obbligatori" con le officine di manutenzione in quanto lo stesso GI, al paragrafo 3.7.3. "Platee di lavaggio", riporta la presenza di una Officina manutenzione materiale rotabile presso il fascio di Bari Scalo. Si evidenzia inoltre l'introduzione tra i servizi ausiliari (paragrafo 5.1.4 del PIR) del servizio di "deposito esteso"; si ritiene necessario che il GI giustifichi adeguatamente la scelta di definire come ausiliario tale servizio specificandone le modalità di fruizione (ossia se le attività di piccola manutenzione e/o pulizia siano fornite dal GI o da altra ditta da questo incaricata o sia esclusivamente messa a disposizione l'infrastruttura e il servizio debba essere svolto in autonomia dall'impresa ferroviaria).

Si evidenzia che nel paragrafo 5.1.5. "Ulteriori servizi e pattuizioni" sono erroneamente riportati servizi riconducibili a servizi resi in impianti ad accesso garantito come il "Servizio di biglietteria", "Servizi di Bigliettazione Magnetico Elettronica" e la messa a disposizione di "Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni" nonché attività legate allo stesso PMdA come il "Servizio in tempo di neve e gelo". Si ritiene, infine necessario che il GI espliciti per i restanti servizi di cui al citato paragrafo 5.1.5 la classificazione da assegnarsi (di base, complementari e/o ausiliari), fornendo all'Autorità adeguate motivazioni ai sensi dell'articolo 6, comma 1 del Regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177.

Con riferimento agli obblighi di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché dalla delibera dell'Autorità n. 106/21018, si ritiene necessario integrare i contenuti del paragrafo 5.1.3 con il riferimento ai servizi di assistenza alle PMR, con particolare riguardo (almeno): alla loro descrizione, all'esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, ai diritti e obblighi del GI e dell'IF, comprese le azioni di responsabilità dell'IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati; inoltre, con riferimento agli obblighi informativi a carico del GI verso il pubblico, si ritiene necessario che nel paragrafo 5.1.1 venga specificato che le misure previste devono intendersi come conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 nonché alla delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Si ritiene infine necessario che il GI individui, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PMR eventualmente applicabile tra la Decisione della Commissione Europea 2008/164/CE e il Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea, al fine di individuare successivamente i correlati obblighi del GI e delle IF nei confronti dei viaggiatori PMR.

### 5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

### 5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive al GI di integrare l'elenco degli impianti ad accesso garantito, nel paragrafo 5.1.2 *“Servizi obbligatori”*, con il richiamo alle officine di manutenzione in quanto da questo esplicitamente citate all'interno del paragrafo 3.7.3. *“Platee di lavaggio”*.
- 5.3.2 Si prescrive al GI, per quanto riguarda i servizi ausiliari di cui al paragrafo 5.1.4 del PIR, di giustificare opportunamente la classificazione scelta per il servizio denominato di *“deposito esteso”*; si ritiene, inoltre, necessario che il GI specifichi nel PIR le modalità di fruizione del servizio da parte delle IF (garantito solo l'accesso all'impianto di servizio, garantito l'accesso all'impianto e la fornitura a cura del GI o di ditta da esso incaricata delle attività di piccola manutenzione e/o pulizia del materiale rotabile). Il GI trasmetterà all'Autorità una relazione in proposito entro il 30 settembre 2020.
- 5.3.3 Si prescrive al GI di spostare dal paragrafo 5.1.5. *“Ulteriori servizi e pattuizioni”* al paragrafo 5.1.2 *“Servizi obbligatori”*: il *“Servizio di biglietteria”*, i *“Servizi di Bigliettazione Magnetico Elettronica”* e la messa a disposizione di *“Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni”* in quanto riconducibili a servizi resi in impianti ad accesso garantito.
- 5.3.4 Si prescrive al GI di spostare nel capitolo 2 del PIR il *“Servizio in tempo di neve e gelo”*, erroneamente inserito nel paragrafo 5.1.5. *“Ulteriori servizi e pattuizioni”*, in quanto attività di competenza del GI volta a mantenere l'efficienza dell'infrastruttura e quindi da ricomprendere nel perimetro del PMdA.
- 5.3.5 Per ognuno dei servizi di cui al paragrafo 5.1.5 *“Ulteriori servizi e pattuizioni”*, ad eccezione di quelli esplicitamente individuati nelle prescrizioni 5.3.3 e 5.3.4, si prescrive al GI di individuare nel PIR una classificazione (di base, complementari, ausiliari) come disposto dall'articolo 6, comma 1 del Regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177. Si prescrive inoltre al GI di fornire adeguate motivazioni all'Autorità entro il 30 settembre 2020.
- 5.3.6 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.1.3 del PIR con il riferimento ai servizi di assistenza alle PMR, con particolare riguardo (almeno): alla loro descrizione, all'esplicitazione del luogo in cui vengono erogati, alle modalità e tempistiche di richiesta del servizio, ai diritti e obblighi del GI e dell'IF, comprese le azioni di responsabilità dell'IF e del GI relativamente alle procedure per il trattamento delle richieste di indennizzo delle PMR per servizi non erogati.
- 5.3.7 Si prescrive al GI di trasmettere entro e non oltre il 30 ottobre 2020 un elenco delle località di servizio aperte al servizio viaggiatori individuando per ognuna di esse la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PMR eventualmente applicabile (Decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea).
- 5.3.8 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.1.1 del PIR con la specificazione che le misure adottate dal GI in merito agli obblighi informativi verso i passeggeri e a carico del GI devono essere conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

## 6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

### 6.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota assunta al prot. ART 8533/2020 del 12 giugno 2020, in allegato alla bozza finale del PIR ed in conformità a quanto richiesto con nota prot. ART 7629/2020 del 26 maggio 2020, il GI ha fornito sintetiche informazioni circa la metodologia adottata per la determinazione del canone d'accesso all'infrastruttura esposto nella bozza finale del suddetto PIR 2021.

È da rilevarsi, inoltre, come il GI, all'interno del PIR<sup>1</sup> abbia dichiarato, ai sensi di quanto previsto dell'articolo 11 comma 11 del d.lgs. 112/2015, di aver affidato al "Consorzio Ferrovie Pugliesi" (costituito fra Ferrotramviaria e Ferrovie del Gargano S.r.l.<sup>2</sup>) le funzioni essenziali di cui alla lettera b-septies del comma 1 dell'articolo 3 del medesimo d.lgs. 112/2015. Al riguardo, si rileva altresì che Ferrotramviaria S.p.A. risulta fra i firmatari del Memorandum finalizzato, per le ferrovie regionali afferenti alla Regione Puglia, all'avvio di un percorso finalizzato ad affidare a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) le medesime funzioni essenziali, approvato dalla Regione Puglia con deliberazione della Giunta regionale 11 novembre 2019, n. 2034 e sottoscritto in data 12 novembre 2019 fra Regione Puglia, Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie del Sud-Est, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane.

Ciò evidenziato, si ritiene che l'affidamento - sebbene in forma transitoria - delle funzioni essenziali relative alla rete ferroviaria di cui trattasi al citato Consorzio, soggetto la cui natura è per definizione prevalentemente finalizzata alla realizzazione degli interessi delle imprese partecipanti, non pare assicurare il rispetto dei necessari requisiti di indipendenza sul piano giuridico e decisionale, così come disciplinati dall'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015. Si ritiene pertanto opportuno raccomandare alla Regione Puglia, al gestore, nonché agli altri soggetti firmatari del citato Memorandum, la sollecita conclusione del processo di affidamento a RFI delle indicate funzioni essenziali, posto che il termine per la conclusione è scaduto da alcuni mesi, in quanto il d.lgs. 139/2018 prefigurava una scadenza di 360+90 giorni a partire dalla sua data di entrata in vigore (23 dicembre 2018).

Alla luce di quanto premesso, e considerato inoltre che la mancata attuazione del suddetto Memorandum non pare essere imputabile a responsabilità del gestore, gli Uffici hanno ritenuto di procedere comunque all'analisi, nel merito, di quanto proposto con riferimento a canoni e corrispettivi, al fine di attestarne il rispetto dei principi che il d.lgs. 112/2015 ha introdotto con riferimento alla materia tariffaria, con particolare riguardo a quello della necessaria correlazione ai costi dei canoni e della relativa sostenibilità per il mercato dei servizi di trasporto, per quanto prefigurabile nell'orario di servizio 2020-21. Ciò anche al fine di assicurare in ogni caso che per l'accesso all'infrastruttura e ai servizi siano definiti canoni e corrispettivi che, già nella corrente fase di prima attuazione, siano conformati a principi di ragionevolezza e proporzionalità.

Conseguentemente, con riferimento alla determinazione dei canoni e dei corrispettivi per l'accesso alla rete ed ai servizi ad essa connessi, si è rilevato quanto segue:

- la documentazione sintetica prodotta dal gestore in allegato alla nota prot. ART 8533/2020 ("Metodologia determinazione canoni di accesso") consente in linea generale di avere evidenza della correlazione del canone stimato per il PMdA ai costi sostenuti dal gestore (pari a 2,44 €/treno\*Km), pur non essendo state rese note le evidenze contabili alla base degli importi complessivi riportati in tale documento;
- nel capitolo 6 del PIR viene specificato che: *"La determinazione dei canoni per l'utilizzo delle tracce orarie e dei corrispettivi per i servizi sono definiti d'intesa con la Regione Puglia. Per l'accesso e l'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria è oggi previsto per ogni treno un canone pari a 2,40 (due/40) €/treno\*km"*.

In relazione a quanto proposto in materia di tariffe (canoni e/o corrispettivi) si evidenzia quindi che le specifiche assunzioni effettuate per la determinazione dei canoni da parte del gestore in accordo con l'Amministrazione regionale di riferimento - pur in assenza di una dettagliata dimostrazione, sulla base di elementi contabili, della relativa correlazione ai costi, nonché di quella dei corrispettivi per l'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi non ricompresi nel c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" (PMdA) - sono comunque supportate da un processo analitico e strutturato di commisurazione ai costi sottostanti. Inoltre, il canone relativo al pacchetto minimo di accesso presenta un livello compatibile con quello stabilito da RFI per la rete ferroviaria nazionale, con riferimento a servizi OSP regionali del tutto simili a quelli esercitati sull'infrastruttura ferroviaria gestita da Ferrotramviaria.

In esito all'illustrata verifica, si ritiene che i contenuti della citata relazione possano, nel rispetto dei principi di ragionevolezza e proporzionalità, ritenersi nel complesso esaustivi e pertinenti per l'orario di esercizio 2020/2021, nelle more della conclusione dei descritti processi di separazione delle funzioni essenziali e di riassetto societario, anche nella prospettiva dell'emanazione, da parte dell'Autorità, di ulteriori indicazioni e prescrizioni - in esito all'esame della bozza finale del PIR 2022 - finalizzate ad assicurare, da parte del soggetto incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali,

<sup>1</sup> vedi, in particolare, l'allegato 2 ("Accordo Quadro Tipo") nelle cui premesse si afferma: *"il Consorzio Ferrovie Pugliesi, per effetto della sottoscrizione di apposita Convenzione, stipulata in data 12 dicembre 2019, con la Ferrotramviaria SpA ha ricevuto l'affidamento dell'incarico di svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, di cui all'art. 3, comma 1, lett. b), del D.Lgs. 112/2015"*.

<sup>2</sup> dal bilancio di esercizio 2018 di Ferrotramviaria, risulta quanto segue: *"nel mese di marzo 2018, si è costituito fra la Società Ferrotramviaria Spa e Ferrovie del Gargano srl un consorzio con attività esterna senza scopo di lucro denominato 'Consorzio Ferrovie Pugliesi'. La quota di partecipazione di Ferrotramviaria è pari al 50% e in data 9 marzo 2018 la Società ha versato € 15.000 al fondo consortile"*.

una determinazione dei canoni e corrispettivi per l'accesso alla rete ed ai servizi ad essa connessi, a partire dall'orario di esercizio 2021/2022, basata su un impianto metodologico maggiormente dettagliato.

Proprio in previsione della determinazione dei canoni e corrispettivi da pubblicarsi nel PIR 2022, anche a beneficio del soggetto terzo cui sarà affidata la pertinente funzione essenziale, appare opportuno che il GI intraprenda le opportune azioni ai fini della redazione/revisione di una contabilità regolatoria separata per la gestione dell'infrastruttura, provvedendo ad evidenziare chiaramente gli elementi relativi ai costi ed ai ricavi, questi ultimi suddivisi per ricavi da canone e da contributo regionale, al fine di dare evidenza del corretto perseguimento dell'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

Con riferimento al livello del canone relativo al PMdA, si precisa che, ai fini di fornire adeguate informazioni al mercato ed indipendentemente dalle reali condizioni di accessibilità ed utilizzabilità della rete, il GI è tenuto a prevedere, fin dall'orario di servizio 2020/2021:

- l'estensione dei canoni già proposti per i servizi del trasporto pubblico regionale agli eventuali servizi *open access*, per l'effettuazione dei quali fosse richiesto l'accesso all'infrastruttura;
- la definizione di un canone per l'effettuazione di servizi di trasporto merci, effettuata facendo eventuale riferimento a quello adottato dal gestore dell'infrastruttura nazionale per linee di analoghe caratteristiche.

I valori tariffari proposti potranno essere esposti anche nelle bozze di PIR 2022 che il GI provvederà a predisporre secondo le fasi precisate dalla Misura 1.3.3 del presente documento, fermo restando che in detto PIR 2022, così come nel PIR 2021 in fase di pubblicazione, dovrà essere inclusa una clausola che informi il mercato che i valori dei canoni e dei corrispettivi ivi esposti saranno oggetto di rideterminazione e riarticolazione nel corso dell'anno 2021 sulla base di criteri che l'Autorità si riserva di indicare in fase di emanazione di indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del suddetto PIR 2022.

L'Autorità osserva, rispetto ad altro profilo, che all'interno del PIR sono riportate indicazioni sommarie in relazione al sistema di controllo delle prestazioni di cui all'articolo 21 del d.lgs. 112/2015 (paragrafo 6.5 del PIR); si ritiene, quindi, necessario che il GI provveda ad avviare un confronto con le imprese ferroviarie interessate e i richiedenti capacità al fine di pervenire alla definizione di uno schema di sistema di controllo delle prestazioni e di un'apposita procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo dei treni che saranno inseriti in apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicare entro il 5 marzo 2021.

Coerentemente si ritiene necessario che il Capitolo 6 sia ridenominato come *"Tariffe e Performance regime"*.

## 6.2 Indicazioni

- 6.2.1** Si dà indicazione al GI di adoperarsi, con ogni consentito sforzo, ai fini della sollecita individuazione del soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie, cui affidare le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *b-septies* del d.lgs. 112/2015, in attuazione del Memorandum approvato dalla Regione Puglia con deliberazione della Giunta regionale 11 novembre 2019, n. 2034 e sottoscritto in data 12 novembre 2019 fra Regione Puglia, Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie del Sud-Est, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane.
- 6.2.2** Si dà indicazione al GI, in previsione della determinazione dei canoni e corrispettivi da pubblicarsi nel PIR 2022, di intraprendere le opportune azioni ai fini della redazione/revisione di una contabilità regolatoria separata per la gestione dell'infrastruttura, provvedendo ad evidenziare chiaramente gli elementi relativi ai costi ed ai ricavi, questi ultimi suddivisi per ricavi da canone e da contributo regionale, al fine di dare evidenza del corretto perseguimento dell'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

## 6.3 Prescrizioni

- 6.3.1** Si prescrive al GI di ridefinire il titolo del capitolo 6 del PIR: *"Tariffe e Performance Regime"*.
- 6.3.2** Si prescrive al GI, con riferimento al Pacchetto Minimo di Accesso di cui al paragrafo 6.3.1 del PIR:
- a) di prevedere l'estensione dei canoni già proposti per i servizi del trasporto pubblico regionale agli eventuali servizi *open access*, per l'effettuazione dei quali fosse richiesto l'accesso all'infrastruttura;

**b) di definire un canone per l'effettuazione di servizi di trasporto merci, effettuata facendo eventuale riferimento a quello adottato dal gestore dell'infrastruttura nazionale per linee di analoghe caratteristiche.**

**6.3.3** Ai fini della determinazione dei canoni da applicare per l'orario di esercizio 2021-2022, si prescrive al GI di inserire già nella versione finale del PIR 2021 (e a seguire nella bozza finale del PIR 2022) una clausola che informi il mercato che i valori dei canoni e dei corrispettivi ivi esposti saranno oggetto di rideterminazione e riarticolazione nel corso dell'anno 2021 sulla base di criteri che l'Autorità si riserva di indicare in fase di emanazione di indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del PIR 2022.

**6.3.4** Si prescrive al GI di avviare entro il 18 settembre 2020, un confronto con le imprese ferroviarie interessate e i richiedenti capacità al fine di pervenire alla definizione di uno schema di sistema di controllo delle prestazioni, come disposto dall'articolo 21 del d.lgs. 112/2015, e di un'apposita procedura relativa all'assegnazione dei motivi di ritardo dei treni; il processo di confronto dovrà concludersi in tempo utile al fine dell'inserimento di tali sistema e procedura in apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicarsi entro il 5 marzo 2021.