

Allegato A alla delibera n. 121/2020 del 16 luglio 2020

**Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Mestre-Adria presentato
da Infrastrutture Venete S.r.l.**

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché
alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022**

Indice

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

Premessa

Con nota del 12 giugno 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 8520/2020 Infrastrutture Venete S.r.l. (di seguito: IV) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2021 (di seguito: PIR 2021) della linea Adria-Venezia Mestre, comunicando che ad esito della consultazione effettuata sulla prima bozza del documento non sono state formulate osservazioni da parte degli *stakeholders* e l’unica modifica effettuata riguarda il riferimento alla persona individuata per la verifica dei contenuti del PIR.

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 riferito, 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. 8520/2020);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell’infrastruttura.

Si precisa che il documento finale, dovrà essere denominato “**PIR 2021. Linee ferroviarie: Adria-Mestre. (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 ritiene opportuno integrare il quadro normativo di riferimento comunitario e nazionale, con particolare attenzione ai provvedimenti pubblicati nel periodo 2016-2019, tra i quali: la direttiva “*Recast*” e alcuni atti di esecuzione correlati, una parte dei disposti del quarto pacchetto ferroviario e relativo decreto-legge di recepimento n. 139/2018, nonché le delibere dell'Autorità nn. 16/2018, 106/2018 e 130/2019. Inoltre, si chiede di elencare i riferimenti normativi in ordine cronologico crescente (dal meno recente in poi).

Nel glossario dei termini sono riportati termini ormai superati (come la licenza nazionale per lo svolgimento di servizi di trasporto passeggeri in ambito nazionale) e riferimenti a documenti non disponibili per i richiedenti come il Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza.

Si rileva come manchi il paragrafo sullo status giuridico del PIR dove descrivere sia il valore legale del documento sia il procedimento di ricorso all'Organismo di Regolazione.

Si rileva come nel periodo di validità del PIR sia indicata solo la data di termine validità e non la data di inizio validità. 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 e riporti nel PIR le seguenti fasi in cui si articola, a regime, il processo di aggiornamento ordinario del PIR dell'anno Y (la cui descrizione è erroneamente riportata nel paragrafo relativo all'aggiornamento straordinario):

- 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 e 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.

Inoltre, è opportuno inserire un diagramma temporale (sull'esempio di quello presente nel PIR 2021 di RFI) che illustri sinteticamente il processo temporale previsto per l'aggiornamento ordinario del PIR.

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 elencare i riferimenti normativi in ordine cronologico crescente (dal meno recente in poi).
- 1.2.2 Si dà indicazione al GI di integrare il quadro giuridico con: il regolamento (UE) 2016/796; la direttiva (UE) 2016/797; la decisione delegata UE 2017/2075; regolamento UE 2017/2177; la direttiva 2016/2370/UE; il

regolamento (UE) 2018/1795; il d.lgs. 23 novembre 2018, n. 139; le delibere dell'Autorità n. 16/2018; n. 106/2018 e n. 130/2019.

- 1.2.3 Si dà indicazione al GI di verificare aggiornamento, correttezza ed esaustività delle definizioni riportate nel paragrafo 1.8 del PIR.
- 1.2.4 Con riferimento alla prescrizione 1.3.4, si dà indicazione al GI di integrare la descrizione dell'iter procedurale, previsto per l'aggiornamento ordinario del PIR, con un diagramma temporale che ne illustri sinteticamente i diversi passaggi.

1.3 Prescrizioni

- 1.3.1 Si prescrive al GI di inserire il paragrafo sullo status giuridico del PIR con la descrizione del valore legale del documento e del procedimento di ricorso all'Organismo di Regolazione.
- 1.3.2 Al fine di facilitarne l'individuazione da parte dei soggetti interessati, si prescrive al GI di riportare nelle 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.
- 1.3.3 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.
- 1.3.4 Si prescrive al GI, in relazione al processo di aggiornamento ordinario del PIR di adottare e riportare all'interno del paragrafo 1.5.2 del PIR (la cui descrizione è attualmente erroneamente riportata nel paragrafo 1.5.3) 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 1.3.3:
- pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
 - termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;
 - termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;
 - 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;
 - 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".
- 1.3.5 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, nel 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.

- 1.3.6 Si prescrive al GI di fissare, al paragrafo 1.6.1, la data di inizio validità del PIR 2021 in congruenza con la data termine per le richieste di tracce orarie per l'orario 2020-2021, a sua volta definita nei limiti indicati all'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rileva come, nel paragrafo 2.2.2.1 venga indicata la necessità, per le IF che vogliono sottoscrivere un AQ, di possedere il certificato di sicurezza, mentre ai sensi della normativa vigente è necessario che il richiedente IF dimostri - per la sottoscrizione dell'AQ che potrebbe prevedere un avvio del servizio anche in un non immediato futuro - il possesso o l'avvenuta presentazione della domanda di licenza o titolo autorizzatorio e non del certificato di sicurezza che è, al contrario, necessario per l'effettivo avvio del servizio.

Si rileva come nel paragrafo 2.2.2.2 non sia fissato un termine, rispetto all'inizio del trasporto ferroviario, entro il quale il richiedente non IF deve nominare l'IF che effettuerà il trasporto; sulla rete ferroviaria nazionale tale termine è pari ad almeno 30 giorni prima dell'inizio del servizio. Nello stesso paragrafo, al punto a), inoltre, è previsto che già all'atto della richiesta di tracce nell'ambito del processo di allocazione annuale della capacità, sia obbligatorio il possesso del certificato di sicurezza, mentre nel punto c) è prevista la possibilità di dimostrare il possesso o l'avvenuta presentazione della domanda di certificato di sicurezza; è quindi necessario eliminare la lettera a), in quanto l'effettivo possesso del certificato di sicurezza è condizione per la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, dopo l'effettiva messa a disposizione della capacità da parte del GI.

È necessario precisare come il certificato di sicurezza possa essere rilasciato sia da ANSFISA, sia dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA); tale chiarimento va inserito unicamente nel paragrafo 2.2.3, mentre in tutti gli altri paragrafi in cui è menzionato il certificato di sicurezza non è necessario indicare che viene rilasciato da ANSFISA.

Si rileva come nelle condizioni specifiche di accesso manchi completamente tutta la descrizione relativa alla sottoscrizione degli AQ, nonché le specifiche contrattuali degli AQ.

Si rileva come nel paragrafo 2.3.2 siano menzionati solo gli obblighi assicurativi delle IF e non anche quelli del GI.

Si rileva come manchino completamente i paragrafi relativi agli obblighi delle IF a seguito della cessazione del contratto di utilizzo infrastruttura e alle cause di risoluzione del contratto di utilizzo infrastruttura.

Si rileva come manchi il paragrafo con gli obblighi informativi a carico del GI rispetto alla pianificazione e pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali che limitano la capacità della rete, in linea con quanto previsto dalla decisione delegata (UE) 2017/2075. Si evidenzia inoltre che vanno anche stabilite le penali a carico del GI nel caso questi obblighi vengano disattesi. Alcune informazioni lacunose sulla pianificazione dei lavori sono erroneamente inserite nel paragrafo 2.4.2.

Si rileva come il paragrafo sulla variazione del programma giornaliero, rubricato al paragrafo 2.4.7, vada spostato nel capitolo 4, subito dopo le regole per la richiesta delle tracce in gestione operativa.

Al fine di ottemperare a quanto disciplinato dalla Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, che prevede che *"l'EA concorda con il GI/GS le integrazioni da adottare nell'ambito (...) dell' "Accordo Quadro per servizi di trasporto pubblico locale" sottoscritto (...) o di altri atti negoziali giuridicamente vincolanti che regolano il rapporto con il GI/GS, al fine di prevedere la fornitura delle prestazioni specificate nei punti successivi all'interno di tutte le stazioni interessate dai CdS di propria competenza"*, e a fronte del fatto che la Regione ha trasferito al GI la competenza in merito agli attuali CdS del trasporto ferroviario, si ritiene necessario predisporre un'integrazione del paragrafo 2.3.3.1 con riferimento agli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della citata delibera, che il GI si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP. Si ritiene necessario altresì riportare la velocità commerciale garantita sulle relazioni oggetto di contratto di servizio. Inoltre, si ritiene debba essere ribadito l'obbligo per il GI del monitoraggio della circolazione dei treni e delle relative *performance* che, nell'ambito dei servizi OSP, deve avvenire anche attraverso la predisposizione degli indicatori di puntualità come individuati dalla Misura 7

dell'allegato A alla citata delibera n. 16/2018, nonché la fornitura dei dati utili alle IF per la valorizzazione dell'indicatore di regolarità di cui alla misura stessa.

Si ritiene inoltre necessario prevedere l'introduzione della descrizione dell'indicatore di puntualità a 5' "%OS(0-5)", come definito dalla Misura 7 dall'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, e di un indicatore delle *performance* di puntualità garantite dal GI per segmento di mercato, nonché (con riferimento agli articoli 15 e 21 del d.lgs. 112/2015 e in analogia a quanto previsto dalla stessa 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; tale livello obiettivo dovrà essere pubblicato dal GI a partire da un'apposita edizione straordinaria del PIR 2022.

2.2 Indicazioni

2.2.1 Si indica al GI, con riferimento al paragrafo 2.4.7. sulla variazione del programma giornaliero, di spostare il suddetto paragrafo nel capitolo 4, subito dopo le regole per la richiesta delle tracce in gestione operativa.

2.3 Prescrizioni

2.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.2.2.1 relativo agli Accordi Quadro, la necessità per le IF che vogliono sottoscrivere un AQ, di possedere o di aver presentato domanda per la licenza o il titolo autorizzatorio. Dovrà essere eliminato il riferimento al possesso del certificato di sicurezza.

2.3.2 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.2.2.2:

- a) di eliminare la lettera a) del paragrafo stesso;
- b) di specificare, il termine, rispetto all'avvio del servizio, entro il quale il richiedente non IF deve nominare l'IF che effettuerà il trasporto;
- c) di spostare nel paragrafo 2.3.1 del PIR, relativo al Contratto di utilizzo dell'infrastruttura, la seguente frase "in caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI".

2.3.3 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.2.3, 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.

2.3.4 Si prescrive al GI di riportare tutta la normativa che disciplina il contratto di AQ in termini di: contenuti e durata, sottoscrizione e adempimenti successivi, variazioni di capacità, garanzia, cause di risoluzione del contratto.

2.3.5 Si prescrive al GI di inserire un paragrafo che riporti gli obblighi assicurativi a carico del GI, con riferimento al contratto di utilizzo infrastruttura.

2.3.6 Si prescrive al GI di inserire i paragrafi relativi agli obblighi delle IF a seguito della cessazione del contratto di utilizzo infrastruttura e alle cause di risoluzione del contratto di utilizzo infrastruttura.

2.3.7 Si prescrive al GI di inserire un paragrafo con gli obblighi informativi a carico del GI rispetto alla pianificazione e pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali che limitano la capacità della rete, in linea con quanto previsto dalla decisione delegata 2017/2075. Dovranno anche essere stabilite le penali a carico del GI nel caso tali obblighi vengano da questo disattesi.

2.3.8 Si prescrive al GI di inserire nel paragrafo 2.3.3.1 relativo agli obblighi del GI:

- a) la descrizione degli indicatori di qualità e gli standard, ai sensi della Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, che si impegna a perseguire e riconducibili alle infrastrutture

- utilizzate nell'ambito dei servizi oggetto di OSP. Inoltre, il GI deve indicare, tra i vari KPI, anche la velocità commerciale che si impegna a garantire nella programmazione delle tracce OSP;
- b) l'obbligo del monitoraggio della circolazione dei treni e delle relative performance;**
 - c) nell'ambito dei servizi oggetto di contratto di servizio, la valorizzazione e la quantificazione degli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018. In merito all'indicatore di regolarità, il sistema di monitoraggio dovrà fornire informazioni relative ai dati del servizio reso con materiale rotabile ferroviario, in maniera tale da consentire all'IF di integrare tale informazione con quella inherente ai servizi sostitutivi automobilistici ai fini della valorizzazione dell'indicatore stesso;**
 - d) 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 6.3.3), 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 la valorizzazione del livello obiettivo, prefissato dal GI 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.**

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Si rileva che nel PIR non è riportato il grado di utilizzazione sull'intera rete. Si ritiene necessario che il GI, oltre alle informazioni fornite nell'allegato 2, introduca 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. Si ritiene infine necessario che il GI verifichi 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 capitolo 3 del PIR, un apposito paragrafo dove, per singola tratta e per singola ora di apertura della linea al servizio commerciale, siano riportati: 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;**
- 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 (partendo dalle informazioni fornite nell'allegato 2) 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.

Per quanto riguarda i paragrafi 4.2.2 e 4.2.3, si osserva come non sia stato esplicitamente indicato né il termine 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 pubbli nel PIR, con l'ausilio di un formato grafico in analogia a quanto previsto da RFI nel proprio PIR, le varie tempistiche (con particolare riguardo alla termine per la presentazione (i) delle richieste di capacità, (ii) della bozza di progetto orario alle IF, (iii) delle osservazioni delle IF alla prima bozza di progetto orario, (iv) del progetto orario definitivo, nonché (v) eventuali termini in caso di attivazione del processo di coordinamento) legate ai processi di allocazione annuale o di aggiustamento intermedio della capacità. Tale formato grafico dovrà essere utilizzato anche per il processo di allocazione della capacità quadro (AQ) e per il processo delle variazioni in corso d'orario.

Per quanto concerne il paragrafo 4.2.2, il programma cronologico del processo di allocazione deve essere armonizzato con gli effettivi tempi di pubblicazione del prospetto informativo rete; per il solo orario 2020/21, pertanto, il processo dovrà iniziare il 30 luglio 2020, la bozza del processo orario dovrà essere consegnata alle imprese il 15 settembre 2020, le osservazioni dovranno essere presentate entro il 1° ottobre 2020, eventuali procedure di coordinamento dovranno essere concluse entro il 5 novembre 2020, e il progetto orario definitivo dovrà essere comunicato entro il 16 novembre 2020.

Per quanto riguarda il paragrafo 4.2.6 sulla gestione operativa, si rileva che, essendo relativo a richieste presentate entro cinque giorni dalla data di circolazione del treno, debba essere spostato subito dopo il paragrafo 4.2.4 ove si descrivono le tempistiche delle richieste di tracce avanzate con almeno 7 giorni di anticipo. Nel paragrafo 4.2.4 è da eliminarsi la parte relativa alla gestione operativa. Si ritiene inoltre necessario che le tempistiche per le richieste definite per le variazioni in corso d'orario e per le variazioni in gestione operativa siano debitamente coordinate (nel PIR le richieste di variazioni in corso d'orario sono limitate ai 7 giorni prima della circolazione del treno, mentre le richieste in gestione operativa, nel paragrafo 4.2.4, sono indicate come possibili tra i 4 giorni e le 5 ore prima della circolazione, ed ancora nel paragrafo 4.2.6 tali limiti sono posti pari a 5 giorni).

In relazione al processo di allocazione della capacità, il paragrafo 4.2.5 riporta soltanto i criteri di trattazione delle richieste a seconda del tipo di richiesta (AQ, traccia annuale, adeguamento intermedio, variazione in corso d'orario). La descrizione del processo di allocazione deve prevedere almeno:

- un paragrafo specifico per gli AQ, ove si indichi che, in caso di coordinamento, vanno applicate le disposizioni del regolamento (UE) 2016/545;
- un paragrafo specifico per le richieste di tracce annuali, nel quale deve essere descritto il processo di armonizzazione delle tracce con l'indicazione dei margini di flessibilità utilizzabili dal GI per la risoluzione dei conflitti, il processo di coordinamento nel caso in cui i conflitti non siano risolvibili con i margini di flessibilità, le regole di priorità applicate nella risoluzione delle procedure di coordinamento, il processo di dichiarazione di saturazione nei casi previsti dall'articolo 29 del d.lgs. 112/2015, nonché l'analisi di capacità, a seguito di saturazione, prevista dall'articolo 31 del medesimo decreto.

La trattazione in base all'ordine cronologico della presentazione delle richieste deve essere consentita esclusivamente per le richieste in corso d'orario e in gestione operativa.

Si evidenzia come manchi il paragrafo sulle regole per la mancata designazione, contrattualizzazione, utilizzazione della capacità.

Si evidenzia come manchino le tempistiche per la richiesta dei servizi extra PMdA correlati alle richieste di traccia e per il relativo processo di allocazione dei medesimi servizi.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI:
- di spostare il paragrafo 4.2.6 subito dopo il paragrafo 4.2.4 del PIR;
 - di eliminare, dal paragrafo 4.2.4 del PIR, gli ultimi due capoversi, in quanto riferiti ad informazioni che esulano dall'argomento del paragrafo e che sono anche riportate nel paragrafo 4.2.6;
 - di verificare e coordinare le tempistiche limite di richiesta di variazioni da parte delle IF di cui ai due paragrafi 4.2.4 (richieste di variazione in corso d'orario) e 4.2.6 (richieste di variazione in gestione operativa).
- 4.3.2 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.
- 4.3.3 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 fasi dei processi di allocazione della capacità per gli AQ, per l'orario 2020-2021 e di eventuale aggiustamento intermedio dello stesso orario e per le variazioni in corso d'orario.
- 4.3.4 Si prescrive al GI per il solo orario 2020/21 di adottare, e inserire nel paragrafo 4.2.2 del PIR, le seguenti tempistiche per il processo di allocazione della capacità: il processo dovrà iniziare il 30 luglio 2020, la bozza del processo orario dovrà essere consegnata alle imprese il 15 settembre 2020, le osservazioni dovranno essere presentate entro il 1° ottobre 2020, eventuali procedure di coordinamento dovranno essere concluse entro il 5 novembre 2020, e il progetto orario definitivo dovrà essere comunicato entro il 16 novembre 2020.
- 4.3.5 Si prescrive al GI di dettagliare il processo di allocazione inserendo dei paragrafi specifici per gli AQ e per le richieste annuali. Il paragrafo sugli AQ dovrà riportare le disposizioni dettate dal regolamento (UE) 2016/545. Il paragrafo sulle richieste annuali dovrà contenere la descrizione del processo di armonizzazione delle tracce con l'indicazione dei margini di flessibilità utilizzabili dal GI per la risoluzione dei conflitti, il processo di coordinamento nel caso in cui i conflitti non siano risolvibili con i margini di flessibilità, le regole di priorità applicate nella risoluzione delle procedure di coordinamento, il processo di dichiarazione di saturazione nei casi previsti dall'articolo 29 del d.lgs. 112/2015, nonché l'analisi di capacità, a seguito di saturazione, prevista dall'articolo 31 del medesimo decreto.
- 4.3.6 Si prescrive al GI di inserire il paragrafo sulle regole per la mancata designazione, contrattualizzazione, utilizzazione della capacità.
- 4.3.7 Si prescrive al GI di inserire un paragrafo con le tempistiche del processo di richiesta e assegnazione dei servizi extra PMdA, in ottemperanza a quanto previsto dalla misura 7 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 130/2019.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

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 elimini la frase, ripetuta per molteplici servizi, che i suddetti *“sono ad uso esclusivo dell'IF ST”*; infatti, per quanto riguarda gli impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito, l'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015 prevede espressamente che: *“gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie, l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito”*.

Si ritiene necessario, vista la rilevanza dell'impianto di Pieve di Sacco, dove sembra essere garantita la maggior parte dei servizi forniti dal GI, che quest'ultimo fornisca, in ottemperanza alla misura 6 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 130/2019, anche tramite un allegato, una descrizione dettagliata del suddetto impianto e di tutti i servizi in esso forniti, sia di carattere commerciale (spazi per BSS), sia di carattere industriale (aree composizioni treni, sosta, platee di lavaggio, aree rifornimento combustibile, rifornimento idrico). In particolare, si richiede una descrizione dettagliata del deposito/officina raccordato alla stazione di Pieve di Sacco.

Si ritiene infine necessario, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che il GI integri il capitolo 5 con il riferimento agli strumenti per garantire l'accessibilità al servizio ferroviario nei confronti delle PMR; si ritiene, a tal fine, necessario che lo stesso GI verifichi per ogni impianto l'applicabilità delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità PMR (decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea) informando l'Autorità dei risultati di tali verifiche.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive al GI di eliminare la frase, ripetuta per molteplici servizi, che i suddetti "sono ad uso esclusivo dell'IF ST".
- 5.3.2 Si prescrive al GI, in ottemperanza alla misura 6 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 130/2019, di fornire, anche tramite un allegato, una descrizione dettagliata dell'impianto di Pieve di Sacco e di tutti i servizi in esso forniti, sia di carattere commerciale (spazi per BSS), sia di carattere industriale (aree composizioni treni, sosta, platee di lavaggio, aree rifornimento combustibile, rifornimento idrico, deposito/officina).
- 5.3.3 Si prescrive al GI di integrare il capitolo 5 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.
- 5.3.4 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).

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota del 12 giugno 2020, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 8520/2020, il GI ha trasmesso una breve relazione metodologica in cui si dà conto della circostanza che il canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) per ciascuna traccia è stabilito nel prodotto fra le componenti TMU (tariffa media unitaria €/km) e l (lunghezza della traccia). Il valore TMU varia a seconda se la circolazione venga fatta, per il servizio passeggeri, nei giorni feriali o festivi (rispettivamente 1,894 € e 1,630 €), con una diversa modulazione se si tratta di invii di materiale rotabile al di fuori dell'esercizio commerciale (1,603 €). Con riferimento ai servizi extra-PMdA, viene proposto un corrispettivo per l'accesso agli scali merci, mentre è gratuito l'accesso agli impianti di sosta e ricovero. Per gli altri servizi, si fa riferimento, in generale, alla determinazione "di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti per la fornitura".

In relazione a quanto proposto in materia di tariffe (canoni e/o corrispettivi), gli Uffici evidenziano che non appare dimostrabile la correlazione del canone per il PMdA e dei corrispettivi per l'accesso ai servizi extra-PMdA ai costi effettivamente sostenuti dal gestore. Va tuttavia segnalato che il canone relativo al PMdA ricalca esattamente quello stabilito da RFI per la rete ferroviaria nazionale, con riferimento a servizi OSP regionali del tutto simili a quelli eserciti sull'infrastruttura ferroviaria gestita da IV.

In esito all'illustrata verifica, si ritiene che i contenuti della citata relazione possano, nel rispetto dei principi di ragionevolezza e proporzionalità, ritenersi - in prima attuazione - nel complesso esaustivi e pertinenti per l'orario di esercizio 2020/2021, anche nella prospettiva dell'emanazione, da parte dell'Autorità, di ulteriori indicazioni e prescrizioni in esito all'esame della bozza finale del PIR 2022, al fine di assicurare, da parte del GI, 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, 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 perseguitamento dell'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

I valori tariffari proposti potranno essere esposti anche nelle bozze di PIR 2022 che il GI provvederà a predisporre secondo le fasi precise 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.

Si osserva, inoltre, che nel PIR non è riportato il sistema di controllo delle prestazioni di cui all'articolo 21 del d.lgs. 112/2015; si ritiene, quindi, necessario che il GI provveda ad avviare un confronto con le IF 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 sarà inserita 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, 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 perseguitamento dell'equilibrio economico della gestione, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs. 112/2015.

6.3 Prescrizioni

6.3.1 Si prescrive di ridefinire il titolo del capitolo 6: *“Tariffe e Performance Regime”*.

6.3.2 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.

6.3.3 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.