

Allegato A alla delibera n. 187/2020 del 26 novembre 2020

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

Indice

Premessa	3
1. Informazioni Generali	4
1.1 Misure per fronteggiare l'emergenza sanitaria relativa al COVID-19.....	4
1.2 Sistemi informativi <i>Rail Net Europe</i>	4
2. Caratteristiche dell'infrastruttura	5
2.1 Informazioni sui gestori delle infrastrutture regionali collegate, limitazioni e sviluppo della rete.	5
2.2 Grado di utilizzo della rete.....	7
3. Condizioni di accesso all'infrastruttura	9
3.1 Contratto con il richiedente capacità che non sia una impresa ferroviaria.....	9
3.2 Verifica della compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati. Effettuazione di corse prova.	10
4. Allocazione della capacità	11
4.1 Notifica di nuovi servizi passeggeri.....	11
4.2 Informazioni date dal gestore dell'infrastruttura prima della circolazione rispetto alle riduzioni di capacità e coordinamento tra Accordi Quadro.....	12
4.3 Trasporto merci pericolose.....	13
4.4 Progetto di "Ridisegnazione del processo orario internazionale" (TTR).....	14
5. Servizi e tariffe	15
5.1 Sistema tariffario per i servizi non ricompresi nel Pacchetto Minimo d'Accesso.....	15
5.2 Messa a disposizione di dati di traffico in tempo reale da parte del gestore dell'infrastruttura	15
5.3 Canoni di accesso alle stazioni di collegamento con le ferrovie regionali e tariffe per la corrente di trazione .	16
5.4 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007	17
5.5 Penali per il superamento dei tempi di sosta programmati nelle stazioni di confine	17
5.6 Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e incremento del canone per finanziamento dell'ANSFISA.....	18
6. Esecuzione del contratto	19
6.1 Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo	19
7. Impianti di servizio	20
7.1 Stazioni viaggiatori.....	20
7.2 Spazi destinati all'offerta di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza/assistenza e desk informativi	20
7.3 Tariffe servizio scarico reflui	21

Premessa

Con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0001488, del 1° ottobre 2020, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 14199/2020, successivamente integrata con e-mail (prot. ART 14381/2020 del 5 ottobre 2020), Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI o, in alternativa, GI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2022 (di seguito: PIR 2022), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni. Il PIR 2022 presenta una diversa articolazione dei capitoli rispetto alle precedenti versioni, in quanto RFI ha inteso applicare un nuovo standard comune definito dall’Organizzazione dei Gestori dell’Infrastruttura Europei “Rail Net Europe” (di seguito: RNE) e denominato “*Network Statement Common Structure and Implementation Guide For Timetable 2022*”.

Con il presente documento – il cui ambito oggettivo è riferito esclusivamente all’infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a RFI S.p.A. in forza del decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e sue successive integrazioni, nonché nel Contratto di Programma stipulato con lo Stato – l’Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell’articolo 14, comma 1, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, e dell’articolo 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 di detto PIR 2022.

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

1. le pertinenti valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della bozza di PIR 2022 inviata da RFI lo scorso 1° ottobre;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell’infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

Nella formulazione delle indicazioni e prescrizioni si è tenuto conto degli esiti dell’attività istituzionale svolta nell’ultimo anno dall’Autorità nella materia di interesse, anche in relazione alle segnalazioni ricevute e a quanto emerso nel corso dell’audizione del GI tenutasi il 23 ottobre 2020, ponendo specifica attenzione, tra l’altro, alle tematiche inerenti alle modalità di valutazione della dichiarazione di saturazione dell’infrastruttura ferroviaria ed alle penali a carico delle imprese ferroviarie (di seguito: IF) per il superamento dei tempi di sosta programmati nelle stazioni di confine.

Le indicazioni e prescrizioni da applicarsi già a decorrere dall’orario di servizio 2020/2021 sono evidenziate con formattazione in colore blu (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2021, e deve intendersi riferita alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2021 che, pur eventualmente presentando numerazione differente, afferiscono agli stessi temi).

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 (già ANSF);
AQ:	Accordo Quadro;
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
CdS:	Contratto di Servizio;
ERA:	Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie;
GI:	Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;
IF:	Impresa ferroviaria;
MIT:	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
NSCS:	<i>Network Statement Common Structure and Implementation Guide for Timetable 2022</i> ;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PIR:	Prospetto informativo della rete relativo all’infrastruttura ferroviaria nazionale;
ePIR:	portale cartografico <i>on line</i> relativo al PIR;
PMdA:	Pacchetto Minimo d’Accesso (art. 13 d.lgs. 112/2015);
PMR:	Persone a ridotta mobilità;
PR:	Performance Regime;
Regolamento:	Regolamento d’esecuzione (UE) 2017/2177;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RNE:	<i>Rail Net Europe</i> ;
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

1. Informazioni Generali

1.1 Misure per fronteggiare l'emergenza sanitaria relativa al COVID-19

1.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Il regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19, ed in particolare l'articolo 3, prevede che i gestori dell'infrastruttura modifichino, ove opportuno e senza ritardo, i rispettivi prospetti informativi della rete, in modo da presentare le condizioni da essi applicate in considerazione delle misure adottate dal rispettivo Stato di appartenenza conformemente all'articolo 2 dello stesso regolamento. Secondo i paragrafi 1, 2 e 3 di detto articolo, può essere disposta la riduzione, la rinuncia o il rinvio della riscossione, da parte del gestore, dei canoni per il pacchetto minimo di accesso, la riduzione dei relativi coefficienti di maggiorazione e la disapplicazione delle penali relative alla prenotazione della capacità infrastrutturale. Lo stesso articolo, al comma 4, prevede che *“gli Stati membri compensano i gestori dell'infrastruttura per la perdita finanziaria specifica subita a seguito dell'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello in cui la perdita è stata subita. Tale compensazione lascia impregiudicato l'obbligo degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE, di assicurare che il conto dei profitti e delle perdite del gestore dell'infrastruttura, nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, presenti un equilibrio”*.

Le misure di cui al citato articolo 3 del regolamento (UE) 2020/1429 devono intendersi:

- immediatamente applicabili al PIR 2021 pubblicato da RFI, avendo il Governo italiano emanato le misure di cui all'articolo 2 dello stesso regolamento con l'articolo 196 del d.l. 19 maggio 2020 n. 34, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della l. 17 luglio 2020, n. 77;
- applicabili al PIR 2022 e successivi, ove ne ricorrano le condizioni derivanti dall'eventuale prolungarsi nel tempo dell'emergenza sanitaria da COVID-19 e dalle conseguenti eventuali determinazioni del Governo.

1.1.2 Indicazioni

1.1.2.1 Si indica al GI di inserire nel capitolo 1 del PIR il riferimento al regolamento (UE) 2020/1429, ed in particolare alla previsione di cui all'articolo 3, che prevede che i gestori dell'infrastruttura modifichino, ove opportuno e senza ritardo, il PIR, in modo da presentare le condizioni da essi applicate in considerazione delle misure adottate dallo Stato membro di appartenenza conformemente all'articolo 2 dello stesso regolamento.

1.1.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni

1.2 Sistemi informativi Rail Net Europe

1.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, nel procedere alla riorganizzazione dei contenuti del PIR secondo il formato RNE NSCS, ha eliminato o spostato in altri paragrafi (1.7.2 *“Rail Net Europe”* ed altri) la descrizione dei sistemi informativi che RNE mette a disposizione dei richiedenti capacità, che prima era contenuta nel paragrafo 1.10.2, intitolato *“Gli strumenti RNE”*. Nelle parti di testo dedicate alla descrizione di tali sistemi non vi è più alcun riferimento al CIS (*Charging Information System*), pur essendo tale sistema ancora disponibile. Le descrizioni di tali sistemi informativi RNE rappresentano un'utile fonte informativa per i richiedenti capacità e quindi sarebbe opportuno mantenerne almeno i riferimenti all'interno del citato paragrafo 1.7.2 del PIR, fermo restando il richiamo già presente anche in altri paragrafi in ragione delle distinte finalità di detti sistemi.

1.2.2 Indicazioni

1.2.2.1 Si indica al GI di mantenere all'interno del paragrafo 1.7.2 del PIR i riferimenti a tutti i distinti sistemi informativi di RNE messi a disposizione dei richiedenti capacità.

1.2.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

2. Caratteristiche dell'infrastruttura

2.1 Informazioni sui gestori delle infrastrutture regionali collegate, limitazioni e sviluppo della rete.

2.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 2.2.2 *"Reti Ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale [ex 3.2.2]"*, la tabella 2.1 risulta da aggiornare in quanto riporta alcune denominazioni obsolete dei gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali (ad esempio Rete Ferroviaria Toscana S.p.A. invece di La Ferroviaria Italiana S.p.A., Umbria TPL e Mobilità S.p.A. invece di RFI) e per Ferrovie Udine Cividale s.r.l. non è comunicata l'appartenenza al novero delle ferrovie regionali interconnesse che rientrano nel campo di applicazione del d.lgs 112/2015, come definito dal Decreto MIT del 5 agosto 2016.

Nel paragrafo 2.4.4 *"Restrizioni in galleria [ex 3.4.4]"*, secondo quanto previsto nel NSCS di RNE, devono essere riportate le eventuali restrizioni previste per il transito in galleria del materiale rotabile, tra le quali - ad esempio - le limitazioni all'utilizzo della trazione diesel. RFI, nel paragrafo in questione, fa riferimento esclusivamente alle *"caratteristiche della linea per il trasporto combinato"* e quindi alle sole eventuali limitazioni di sagoma; in realtà, in seno alla rete ferroviaria nazionale è nota la presenza di almeno una limitazione sull'utilizzo della trazione diesel, ossia quella prevista nel passante ferroviario della città di Torino. Considerando l'evidente necessità di tali informazioni, che il GI per altri ambiti tematici mette già a disposizione in apposita documentazione tecnico-normativa, e ritenuto altresì che il solo riferimento al trasporto combinato non risulta esaustivo al fine di consentire ai richiedenti capacità una corretta e consapevole pianificazione dei propri servizi e della propria organizzazione, si ritiene necessario che RFI provveda a modificare il contenuto del paragrafo 2.4, indicando le tipologie di limitazione e le tratte ove sono previste o, in alternativa, la specifica documentazione tecnico-normativa e/o i sistemi informativi messi a disposizione.

In relazione alla tematica dello sviluppo dell'infrastruttura e del necessario coinvolgimento degli *stakeholder*, al fine di meglio orientare tale sviluppo verso una maggiore adeguatezza dell'infrastruttura alle esigenze del mercato dei servizi di trasporto merci e passeggeri, l'Autorità rileva la possibilità di un miglioramento di tali sinergie con particolare riguardo alla dismissione e/o riconversione degli impianti di servizio del GI o di alcuni grandi operatori economici. Ad esempio, RFI con la nota prot. RFI-DCO\PEC\P\2020\0001135 del 5 agosto 2020 (prot. ART 11482/2020), ha avvisato della pubblicazione transitoria nel PIR dello scalo merci di Piacenza e la sua messa a disposizione a richiesta di un cliente industriale; il GI motiva la *"transitorietà"* con le previsioni di un *"Protocollo d'Intesa del Polo Logistico del Ferro"*, sottoscritto il 30 novembre 2019 da RFI, Comune di Piacenza, Ministero dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna e FS Sistemi Urbani, secondo le quali l'area sarebbe da dichiararsi non strumentale e quindi cedibile per altri generici servizi pubblici. In occasione dell'audizione del 23 ottobre 2020, RFI ha evidenziato che: i) l'area messa a disposizione da RFI non è interna allo scalo merci preesistente, ma ne costituisce un'integrazione; ii) la pubblicizzazione di tale nuova area, la cui disponibilità è limitata nel tempo, è volta a garantire la possibilità, a tutti i potenziali richiedenti, di accedervi e di utilizzarla per attività terminalistiche; iii) il protocollo d'intesa citato prevede la delocalizzazione completa delle attività merci della stazione di Piacenza in una nuova area, denominata *Le Mose*, attualmente non di proprietà di RFI.

Pur osservando che, quindi, l'area messa a disposizione appare non essere corrispondente all'area di scalo merci della stazione di Piacenza, l'Autorità rileva che la programmata e, ormai, concordata dismissione/riconversione dello stesso scalo merci non è stata oggetto di alcuna comunicazione al mercato da parte del GI, se non tramite le notizie di stampa sulla firma del protocollo d'intesa citato.

Le fonti normative e regolatorie di seguito riportate prevedono al riguardo:

- Il d.lgs. 112/2015 all'articolo 13, comma 8: *"Se un impianto di servizio di cui al comma 2, non è utilizzato per almeno due anni consecutivi e le imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico, anche mediante una informativa pubblicitaria nel medesimo impianto, che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria.";*

- l'articolo 15, paragrafo 1, del Regolamento: *"Gli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE che non sono utilizzati da almeno due anni consecutivi sono oggetto di manifestazione di interesse e locazione o leasing. Informazioni sugli impianti non utilizzati sono pubblicate conformemente all'articolo 5."*;
- il punto 10.1 dell'Allegato A alla delibera ART n. 130/2019: *"I proprietari di impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015, nei quali l'operatore ha dato inizio ad un processo anche parziale di riconversione, avviato prima di una manifestazione di interesse di cui all'articolo 15 del Regolamento, informano l'Autorità di tale processo, inviando i documenti necessari per consentire alla stessa la valutazione della relativa plausibilità. L'Autorità effettua tale valutazione entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti; se la valutazione ha esito negativo, l'Autorità richiede la pubblicazione della disponibilità dell'impianto, in tutto o in parte, per la locazione o il leasing"*.

Fatte salve le specifiche modalità di pubblicizzazione previste nel d.lgs. 112/2015, nel Regolamento e nella delibera ART n. 130/2019, essendo gli impianti di servizio di proprietà di RFI parte dell'offerta infrastrutturale a disposizione delle imprese ferroviarie e dei richiedenti capacità (anche potenziali) in genere, l'Autorità ritiene necessario che il GI provveda a informare il mercato sui propri impianti non utilizzati da almeno due anni (con evidenza delle eventuali intenzioni di dismissione/riconversione), nonché sui propri impianti utilizzati per i quali intenda avviare una dismissione/riconversione, utilizzando mezzi adeguati quali, almeno:

- il tavolo tecnico di cui al paragrafo 2.6 *"Sviluppo dell'infrastruttura [ex 3.8]"*;
- la pubblicazione sul sito aziendale.

Il GI dovrà quindi tenere in considerazione le eventuali osservazioni presentate dai soggetti che intervengono al suddetto tavolo tecnico (provvedendo anche ad integrare opportunamente la propria relazione annuale sugli esiti del tavolo), nonché le eventuali intenzioni - espresse formalmente da uno o più stakeholder o altri soggetti economici - di prendere in gestione uno o più di tali impianti di servizio o loro parti, secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e dall'articolo 15 del Regolamento, informandone altresì l'Autorità.

Si ritiene opportuno, inoltre, al fine di garantire maggiore efficienza nel processo di analisi delle proposte ricevute in occasione del tavolo tecnico da parte del GI, che - per ogni proposta avanzata - il soggetto interessato evidenzi se la stessa sia stata già presentata in occasione di tavoli tecnici precedenti o meno.

2.1.2 Indicazioni

2.1.2.1 Si indica al GI, di verificare e correggere, ove necessario, nella tabella 2.1 *"Località di servizio di collegamento reti con le linee ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale"* le denominazioni dei gestori delle infrastrutture regionali ivi riportati, nonché inserire il corretto riferimento di appartenenza all'ambito di applicazione del d.lgs.112/2015 del gestore regionale Ferrovie Udine Cividale s.r.l.

2.1.2.2 Si indica al GI di integrare la modulistica predisposta per la presentazione al tavolo tecnico delle proposte di sviluppo dell'infrastruttura, inserendo un apposito campo dove possa essere specificato, dal singolo proponente, se una o più proposte dallo stesso formulate sono già state presentate in precedenti tavoli tecnici.

2.1.3 Prescrizioni

2.1.3.1 Si prescrive che il GI, nel paragrafo 2.4 *"Restrizioni di traffico [ex 3.4]"*, provveda, entro e non oltre il 26 febbraio 2021, a verificare ed eventualmente integrare le informazioni presenti sulle restrizioni di traffico, specificando, per ogni sotto-paragrafo, la tipologia di limitazione e le tratte ove le stesse siano previste, ricorrendo eventualmente alla pubblicazione di un'edizione straordinaria del PIR 2022. In alternativa, per ogni tipologia di limitazione, il GI potrà citare, nel medesimo paragrafo 2.4 del PIR 2022 da pubblicarsi entro l'avvio dell'orario di servizio 2020-2021, gli opportuni riferimenti alla specifica documentazione tecnico-normativa e ai sistemi informativi a disposizione dei richiedenti capacità, ove possano essere reperite le informazioni necessarie sulle restrizioni di traffico.

2.1.3.2 Si prescrive che il GI integri il paragrafo 2.6 “Sviluppo dell’infrastruttura [ex 3.8]”, prevedendo che:

- **in occasione dell’indizione, entro il 30 aprile di ogni anno, del tavolo tecnico sullo sviluppo dell’infrastruttura, venga comunicato agli stakeholder e pubblicato sul sito web aziendale:**
 - **l’elenco e una sintetica descrizione dei propri impianti di servizio o di loro porzioni non utilizzati da almeno due anni (con evidenza di quelli per i quali il GI preveda la dismissione/riconversione);**
 - **l’elenco e una sintetica descrizione dei propri impianti di servizio degli impianti di servizio o di loro porzioni che, pur se utilizzati, il GI intenda dismettere o riconvertire;**
- **il GI si obblighi ad analizzare e tenere in considerazione le osservazioni formulate dai partecipanti al tavolo tecnico rispetto alle informazioni di cui al precedente punto, rese dallo stesso GI, riportando il tutto nella pertinente relazione annuale;**
- **il GI, nel caso in cui uno stakeholder o altro soggetto economico venuto a conoscenza delle intenzioni di dismissione/riconversione di un impianto dello stesso GI, esprima formalmente l’intendimento di prendere in gestione l’impianto di servizio o una sua parte, ha l’obbligo di informarne l’Autorità e di prendere in considerazione la proposta secondo quanto previsto dall’articolo 13, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e dall’articolo 15 del regolamento.**

2.2 Grado di utilizzo della rete

2.2.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.7.2 “Grado di utilizzo della rete [ex 3.9.2]”, l’Autorità rileva come il GI abbia proposto alcune modifiche sostanziali a quanto l’Autorità, a seguito dell’intensificarsi del traffico sulla rete e del decadimento della puntualità dei servizi di trasporto effettuati sulla stessa, ha definito con la delibera ART n. 118/2018 e in particolare:

- per dichiarare una tratta a capacità limitata o satura, il GI propone di prendere a riferimento il superamento delle previste soglie di capacità non a livello della singola ora ma su tre ore consecutive;
- le soglie di capacità riportate nella tabella 3.7 “Valori di capacità e soglie di capacità limitata e di saturazione”¹, nel caso di linee per le quali sia stata effettuata un’analisi di capacità da parte del GI, vengono sostituite dai valori definiti tramite l’analisi di capacità.

La modifica di cui al secondo alinea non è stata oggetto di osservazioni in occasione della consultazione svolta dal GI sulla prima bozza del PIR 2022 e l’Autorità ritiene la stessa accoglibile, a condizione che le linee di cui trattasi siano inserite nella predetta tabella “Valori di capacità e soglie di capacità limitata e di saturazione” ove sono riportati i valori limite previsti dal GI, in analogia a quanto già previsto per alcune specifiche linee, come la DD FI-RM, il Passante di Milano e il Passante di Napoli; si ritiene inoltre necessario che il conseguente aggiornamento dell’allegato “Gradi di utilizzo dell’infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura” debba avvenire secondo la tempistica di aggiornamento annuale già prevista.

La modifica di cui al primo alinea ha generato, al contrario, numerose ed articolate osservazioni nel corso della consultazione (riportate nella “Relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2022”), fra le quali rilevano in particolare quelle di seguito elencate:

- 1) «non risulta chiara la correlazione tra tempistica di pubblicazione dell’allegato “Gradi di utilizzo dell’infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura” relativo all’orario successivo a quello in vigore e l’effettivo documento finale che verrà preso a riferimento per il computo delle penali relative al medesimo orario (successivo a quello in vigore).”»;
- 2) “la pubblicazione dell’allegato in ePIR, in formato editabile xls, entro e non oltre il 30/09, ovvero al termine della procedura di coordinamento;”;
- 3) “Si chiede pertanto un aggiornamento puntuale e costante di tale documento, in quanto chiaramente una traccia sull’infrastruttura dichiarata satura e/o a capacità limitata in un dato momento dell’anno potrebbe non esserlo

¹ la numerazione della tabella è errata in quanto riferita alla struttura del PIR 2021.

successivamente e viceversa (un esempio su tutti è dato dalla recente emergenza sanitaria, che ha visto il drastico calo del traffico passeggeri su tutta la rete, ove, pertanto, la saturazione delle linee si presenta in casi molto meno frequenti rispetto a quelli indicati da RFI prima dell'avvio dell'orario di servizio).”;

- 4) *“Si chiede inoltre la pubblicazione della rendicontazione relativa alle penali per cancellazione delle tracce entro il giorno 15 del mese successivo al mese di riferimento, non potendo essere accettata in alcun modo la pubblicazione di tali informazioni a distanza di 6 mesi, come avvenuto di recente.”;*
- 5) *“un chiarimento in merito alla definizione di linea satura sulla base della saturazione di fasce consecutive. Tale definizione determina la saturazione solo per quelle fasce o per tutta la giornata?”;*
- 6) *«l'incremento da 1 a 3 fasce orarie consecutive della soglia oltre la quale “il GI dichiara satura la tratta interessata preventivamente rispetto alle procedure previste al paragrafo 4.6.1 (Dichiarazione di saturazione)” non garantisce una corretta analisi preventiva della capacità disponibile; analisi fondamentale per risolvere le problematiche relative alla saturazione.»;*
- 7) *«con riferimento a quanto previsto dal GI nella Relazione accompagnatoria alla I bozza del PIR 2022 in merito alla riprogrammazione dei servizi a seguito dell'analisi della capacità, ossia che “il provvedimento di riprogrammazione è di fatto costituito da una azione di shift alla fascia oraria precedente o successiva, nei limiti dei 60 minuti. Lo shift può avvenire via via da una fascia all'altra, con una redistribuzione del carico, essendo per definizione la tratta non satura a livello giornaliero”, si evidenzia che tale azione (i) non è disciplinata all'interno del PIR e (ii) debba essere necessariamente chiarita, tenendo, fra l'altro, conto che lo shift che si intende applicare può incidere fortemente sulla redditività della traccia, in base alla fascia oraria in cui lo stesso viene applicato. Tale disposizione è pertanto fortemente penalizzante per le IF sia in termini di attrattività commerciale che di sostenibilità industriale»;*
- 8) *«La proposta di uno shift di “periodo” esteso ad almeno tre ore consecutive vale solo ad ampliare la finestra temporale rilevante ai fini di valutare la densità di utilizzo della rete, senza incidere sulla sostanza del fenomeno. Si modifica, per così dire, la soglia di tolleranza ma non si interviene sulla effettiva densità dell'utilizzo della rete; in altre parole, invece di affrontare le condizioni che determinano la disponibilità insufficiente di capacità rispetto alle richieste di utilizzo, il GI si limita a reinterpretare la logica dello strumento attraverso il mero ampliamento della segmentazione temporale.».*

RFI, per quanto riguarda la proposta di prendere a riferimento - al fine di dichiarare una tratta satura - il periodo temporale di tre ore invece di un'ora, in occasione dell'audizione svoltasi il 23 ottobre u.s. ha chiarito che ciò consente di perseguire:

- la limitazione dei casi in cui la saturazione sia legata ad una sola ora, pur essendovi per le ore adiacenti gradi di utilizzazione inferiore, consentendo, conseguentemente, al GI di applicare soluzioni d'orario (traslando la traccia sulle ore adiacenti) per risolvere la criticità,
- la limitazione del numero dei casi in cui siano previste penali per soppressione dovute a tratte a capacità limitata/satura;
- la limitazione del numero dei casi in cui si debba procedere, in sede operativa, all'individuazione dei treni interessati da penali (individuazione, a cura del singolo operatore della circolazione di RFI, di treni occupanti una certa tratta nella fascia oraria in cui tale tratta è dichiarata satura/capacità limitata).

Si ritiene, tuttavia, che detta proposta non garantisca né semplicità di applicazione né facilità di interpretazione, da parte dei richiedenti capacità, dei dati forniti nell'allegato al PIR contenente i gradi di utilizzo della rete. Inoltre, rispetto alla possibilità, sostenuta dal GI, che lo strumento dello spostamento di una traccia o di più tracce da un'ora all'altra possa garantire il permanere di valori di capacità utilizzata al di sotto dei limiti previsti sia per la capacità limitata, sia per la saturazione, in realtà si rileva come tale possibilità di traslazione delle tracce sia già considerata tanto in fase di armonizzazione tanto in fase di coordinamento, e nonostante ciò il GI, nel progetto orario 2019-2020, non è riuscito, anche per la necessità di venire incontro alle legittime esigenze commerciali dei richiedenti capacità, a garantire un'allocazione della capacità tale da soddisfare completamente i richiedenti² e portare il livello di utilizzazione oraria al di sotto dei limiti previsti. Oltre che per i citati motivi, la proposta del GI non è accoglibile anche considerando che l'attuale assetto regolatorio ha avuto l'effetto di garantire l'emersione dei punti e delle sezioni di rete critici effettivamente da

² L'impresa ferroviaria Trenitalia ha infatti presentato un reclamo, assunto al prot. ART 1962/2020, proprio su presunti comportamenti discriminatori da parte del GI in occasione dell'allocazione capacità per l'orario 2019-2020.

tempo esistenti sulla rete e di spingere il GI a definire regole di utilizzazione più razionali della capacità, volte alla massimizzazione dell'utilizzo della stessa (vedasi ad esempio le regole definite per le stazioni di Milano Centrale e Venezia Santa Lucia nel PIR 2021).

L'Autorità ritiene, inoltre, opportuno mantenere nel paragrafo 2.7.2 l'espressa indicazione che l'allegato denominato *"Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura"* e riferito ad un determinato orario di servizio, rappresenti il riferimento per il calcolo delle penali da soppressione per l'orario di servizio successivo (questo al fine di garantire ai richiedenti capacità la conoscenza delle tratte individuate come aventi capacità limitata o sature prima del termine previsto per la presentazione delle richieste di tracce nell'ambito del processo annuale di allocazione della capacità); si ritiene, infine, opportuno che il GI valuti l'anticipazione della pubblicazione del citato allegato al 31 gennaio di ogni anno rispetto al 28 febbraio, in modo da rendere disponibile con maggiore anticipo tale informazione ai richiedenti capacità.

2.2.2 Indicazioni

2.2.2.1 Si indica al GI di anticipare la pubblicazione dell'allegato *"Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura"* al 31 gennaio di ogni anno, rispetto alla data del 28 febbraio attualmente prevista, provvedendo al contestuale aggiornamento di quanto riportato nel paragrafo 2.7.2 *"Grado di utilizzo della rete [ex 3.9.2]"*.

2.2.3 Prescrizioni

2.2.3.1 Si prescrive al GI di mantenere, per il paragrafo 2.7.2 *"Grado di utilizzo della rete [ex 3.9.2]"*, la formulazione già adottata nel corrispondente paragrafo 3.9.2 del PIR 2021, inserendo inoltre le seguenti specificazioni: a) per le linee che sono state oggetto di specifica analisi di capacità nell'ultimo triennio, che i valori di capacità commerciale presi a riferimento sono derivati dagli esiti di dette analisi di capacità specificamente effettuate da parte dello stesso GI; b) che l'allegato *"Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura"* pubblicato a seguito dell'allocazione delle tracce per un determinato orario di servizio, è preso a riferimento dal GI, durante l'orario di servizio successivo, per il calcolo delle penali per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate di cui al paragrafo 5.6.4 del PIR.

2.2.3.2 Si prescrive che il GI, nel caso in cui per una linea intenda adottare valori di capacità commerciale derivanti da analisi di capacità specifiche condotte nell'ultimo triennio dallo stesso GI, inserisca tale linea, con i relativi valori di capacità e le corrispondenti soglie di capacità limitata e di saturazione, nella tabella denominata *"Valori di capacità e soglie di capacità limitata e di saturazione"* del paragrafo 2.7.2 *"Grado di utilizzo della rete [ex 3.9.2]"*. Il livello di capacità commerciale per le tratte interessate dovrà essere aggiornato anche in seno all'allegato *"Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura"*.

3. Condizioni di accesso all'infrastruttura

3.1 **Contratto con il richiedente capacità che non sia una impresa ferroviaria**

3.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con il PIR 2022, al paragrafo 3.3.4 *"Condizioni Generali di Contratto [nuovo]"*, il GI ha espressamente previsto la possibilità, per i richiedenti non IF, di partecipare al processo di allocazione annuale della capacità; ai fini dell'effettivo utilizzo della capacità da parte di tale tipologia di soggetti, il GI ha previsto che *"le tracce e i servizi consegnati con il progetto orario definitivo da parte del GI al Richiedente non IF costituiranno allegato del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura dell'IF indicata da quest'ultimo per l'effettuazione del trasporto."* Il GI non ha, tuttavia, predisposto uno schema di contratto per l'allocazione di tracce e servizi a Richiedente non IF, come invece ha previsto per il caso dei richiedenti IF. L'Autorità ritiene inoltre opportuno evidenziare che il richiedente capacità che non sia una impresa ferroviaria (di seguito: richiedente non-IF), per poter partecipare al processo di allocazione annuale della capacità nelle medesime condizioni dei richiedenti IF, deve poter fare uso dell'applicativo per la gestione delle richieste di capacità utilizzato dal GI (ASTRO-IF), previo rilascio delle necessarie specifiche credenziali; l'accesso a tale sistema e l'inserimento tramite esso delle tracce richieste,

rappresenterebbe infatti il processo di corretta formalizzazione al GI delle intenzioni del richiedente non-IF in termini di utilizzo della capacità infrastrutturale (anche nel caso in cui il GI debba procedere all'applicazione di penali), non essendo disponibile alcun'altra evidenza oggettiva della partecipazione del richiedente non-IF al processo di allocazione annuale della capacità. L'Autorità, peraltro, osserva che il richiedente non-IF potrebbe anche non essere titolare di Accordo Quadro pluriennale di prenotazione della capacità infrastrutturale. Al fine, quindi, di assicurare maggiore regolarità al processo di allocazione annuale, almeno nel caso in cui il richiedente non-IF non sia già titolare di Accordo Quadro, si ritiene necessario, anche in base alle osservazioni presentate nel corso della consultazione sulla prima bozza del PIR 2022, che il GI predisponga un semplice schema contrattuale dove si preveda:

- l'accettazione delle regole previste nel PIR, incluse le regole correlate alle penali di cui al par.5.6.3.1;
- l'accesso al sistema informativo ASTRO-IF ai fini della partecipazione al processo di allocazione annuale della capacità;
- secondo quanto previsto dal paragrafo 3.2.2.2 *"Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura [ex 2.2.2.2]"* del PIR, esplicito obbligo di nominare l'IF incaricata almeno 30 giorni prima dell'effettivo espletamento del servizio;
- esplicita previsione che eventuali sostituzioni dell'IF, decise dal richiedente non-IF durante il corso dell'orario, dovranno avvenire tramite la firma, da parte di altra IF incaricata, di un ulteriore contratto di utilizzo dell'infrastruttura entro 30 giorni dal subentro, pena la decadenza dei diritti acquisiti con l'accettazione del progetto orario definitivo e l'eventuale applicazione di penali a carico del richiedente non-IF.

Sarà cura del GI verificare la necessità di apportare le eventuali modifiche di conseguenza agli schemi di Accordo Quadro e di Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

3.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

3.1.3 Prescrizioni

- 3.1.3.1** Con riferimento alla possibilità, per i richiedenti non-IF, di partecipare al processo di allocazione annuale della capacità, si prescrive al GI di inserire, come allegato al capitolo 3 di un'apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicarsi entro e non oltre il 31 marzo 2021, uno schema contrattuale tra GI e richiedente capacità annuale non-IF (da utilizzarsi nel caso in cui il richiedente capacità non-IF non sia già titolare di Accordo Quadro) che preveda almeno: (i) l'accettazione delle regole previste nel PIR, incluse le regole correlate alle penali di cui al par.5.6.3.1; (ii) l'accesso ad ASTRO-IF ai fini della partecipazione al processo di allocazione annuale della capacità; (iii) l'esplicito obbligo di nominare l'IF incaricata almeno 30 giorni prima dell'effettivo espletamento del servizio, secondo quanto previsto dal paragrafo 3.2.2.2 *"Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura [ex 2.2.2.2]"* del PIR; (iv) l'esplicita previsione che eventuali sostituzioni dell'IF, decise dal richiedente non-IF durante il corso dell'orario, dovranno avvenire tramite la sottoscrizione, da parte dell'altra IF all'uopo incaricata, di un ulteriore contratto di utilizzo dell'infrastruttura entro 30 giorni precedenti al previsto subentro, pena la decadenza dei diritti acquisiti con l'accettazione del progetto orario definitivo e l'eventuale applicazione di penali a carico del richiedente non-IF.

3.2 Verifica della compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati. Effettuazione di corse prova.

3.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con l'articolo 23 del d.lgs. 57/2019 recante *"Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)"* è stato sancito, tra l'altro, al comma 1, che: *"Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato, essa verifica che: [...] b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente entro quindici giorni, salvo che il gestore*

dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria concordino un diverso termine, comunque non superiore a trenta giorni;". Il GI, secondo quanto previsto dal paragrafo 3.4.1 "Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati", ai fini della citata verifica di compatibilità del materiale rotabile con la tratta, mette a disposizione delle IF il registro dell'infrastruttura. Secondo quanto previsto dal citato d.lgs. 57/2019, le IF effettuano in maniera autonoma le verifiche di compatibilità, ma il GI, in via transitoria, ha previsto di mantenere il precedente regime di verifica e autorizzazione a propria cura (rilascio della circolabilità o verifiche di compatibilità treno-tratta) con spese a carico delle IF. L'Autorità ritiene opportuno che il GI specifichi nel PIR che tale regime transitorio è stato previsto, come asserito dallo stesso nel corso dell'audizione del 23 ottobre u.s., da apposite disposizioni ANSF e non, quindi, da autonome decisioni dello stesso GI. Si ritiene inoltre necessario che nello stesso paragrafo vengano riportati gli importi, previsti dal GI a carico delle IF, per l'effettuazione delle attività istruttorie del GI ai fini delle verifiche di compatibilità treno-tratta/circolabilità dei rotabili; detto tariffario, fissato ai sensi della Disposizione di esercizio di RFI n. 27 del 18 dicembre 2013, non è infatti immediatamente individuabile all'interno del sito web del GI.

Per quanto riguarda il nuovo paragrafo 3.4.5 "Corse prova", considerata la recente evoluzione normativa, si ritiene opportuno che il GI indichi a quali norme e regolamenti faccia riferimento per la tematica dell'omologazione del materiale rotabile (compreso il software di bordo), esplicitando inoltre eventuali disposizioni interne appositamente individuate. Si ritiene inoltre opportuno che venga prevista la pubblicazione di tale documentazione anche sul sito web del GI (con inserimento di apposito link internet nelle parti pertinenti dello stesso PIR).

3.2.2 Indicazioni

3.2.2.1 Con riferimento alle previsioni di utilizzo di una procedura transitoria di verifica di circolabilità e/o di compatibilità treno-tratta, di cui al paragrafo 3.4.1 "Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati" del PIR³, si dà indicazione al GI, di specificare, all'interno dello stesso paragrafo 3.4.1, le disposizioni ANSF che hanno imposto la previsione di tale procedura transitoria.

3.2.2.2 Si dà indicazione al GI di riportare all'interno del paragrafo 3.4.5 "Corse prova" del PIR, i riferimenti a norme e regolamenti (comprese eventuali disposizioni interne del GI) relativi alla tematica dell'omologazione del materiale rotabile o del software di bordo. Nello stesso paragrafo dovrà essere indicato il link al sito internet del GI ove tale documentazione è resa disponibile.

3.2.3 Prescrizioni

3.2.3.1 Si prescrive, per quanto riguarda le attività istruttorie che transitoriamente il GI deve effettuare a favore delle IF ai fini delle verifiche di compatibilità e/o circolabilità del materiale rotabile, che il GI inserisca, nel paragrafo 3.4.1 "Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati" del PIR, il listino dei corrispettivi per tali attività istruttorie, fissato ai sensi della Disposizione di esercizio di RFI n. 27 del 18 dicembre 2013.

4. Allocazione della capacità

4.1 Notifica di nuovi servizi passeggeri

4.1.1 Valutazioni dell'Autorità

In coerenza con quanto previsto dall'Autorità con la delibera n. 156/2020 del 15 settembre 2020 recante: «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della "Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione"» ed in particolare al punto 3.1 dell'Allegato A, ove si prevede che: "Entro un mese dalla pubblicazione della notifica sul sito web istituzionale dell'Autorità, i gestori di infrastruttura ferroviaria interessati comunicano all'Autorità e al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio, effettuata - con le modalità definite nel Prospetto Informativo della Rete - con riferimento

³ In luogo di quanto previsto dall'articolo 23 del d.lgs. 57/2019.

esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, senza considerarne i livelli attuali e prospettici della capacità allocata, indicando le eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio.”, si ritiene opportuno che il sotto-paragrafo “Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica”, all’interno del paragrafo 4.2 “Descrizione del processo”, sia conseguentemente integrato e che il GI provveda, oltre ad esplicitare il termine di 18 mesi di cui all’articolo 24 del d.lgs. 112/2015, a definire e rendere note le necessarie modalità di valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima dei nuovi servizi di cui trattasi.

Resta fermo che, nel processo di allocazione della capacità, il gestore terrà adeguato conto di quanto chiarito dal considerando (13) dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/545, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, ai sensi del quale “è importante lasciare al gestore dell’infrastruttura la massima flessibilità in materia di assegnazione della capacità di infrastruttura, ma tale flessibilità dovrebbe essere compatibile con il soddisfacimento delle ragionevoli esigenze di richiedenti”, ivi incluse – ovviamente – le legittime esigenze di soggetti “nuovi entranti” nel mercato o di soggetti già presenti nel mercato, le cui proposte di nuovi servizi di trasporto ferroviario passeggeri abbiano superato l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico da questi impattati.

4.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.1.3 Prescrizioni

- 4.1.3.1** Si prescrive al GI di sostituire il testo del sotto-paragrafo “Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica”, posto all’interno del paragrafo 4.2 “Descrizione del processo”, con quello di seguito riportato: “Qualora un Richiedente intenda effettuare un nuovo servizio ferroviario passeggeri, lo stesso deve notificare al Gestore dell’infrastruttura ed all’ART tale sua intenzione entro il termine, di cui all’articolo 24 del d.lgs. 112/2015, di almeno 18 mesi antecedenti al previsto avvio del servizio.

In conformità con quanto previsto dal regolamento UE 2018/1795, i Richiedenti sono tenuti a fornire le informazioni di cui all’articolo 4 dello stesso regolamento utilizzando il modulo standard pubblicato sul sito web istituzionale dell’ART, per l’esercizio delle funzioni di competenza ai sensi della “Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”, approvata con delibera n. 156/2020 del 15 settembre 2020.

Entro un mese dalla pubblicazione della predetta notifica sul sito web istituzionale dell’ART, il GI comunica all’Autorità stessa ed al proponente l’esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio. Tale valutazione viene effettuata secondo modalità definite nel Prospetto Informativo della Rete e rese disponibili anche sul sito internet aziendale del GI, le quali devono fare riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, senza considerare i livelli attuali e prospettici di capacità allocata, e devono prevedere l’indicazione, da parte del GI, delle eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio.”.

- 4.1.3.2** Si prescrive al GI di specificare, nel primo aggiornamento utile del PIR 2022, la metodologia di analisi della compatibilità tecnico-operativa di massima che verrà dallo stesso applicata per la valutazione dei nuovi servizi di trasporto ferroviario, di cui alla prescrizione 4.1.3.1.

4.2 Informazioni date dal gestore dell’infrastruttura prima della circolazione rispetto alle riduzioni di capacità e coordinamento tra Accordi Quadro.

4.2.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 4.3.2 “Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità (aggiornamento dicembre 2020) [ex 2.3.3.5]”, il GI ha apportato le seguenti modifiche sostanziali alle previsioni riportate nel PIR 2021:

- al punto 5, il GI prevede di non annoverare le modifiche degli orari delle tracce tra gli effetti delle riduzioni di capacità programmate sulla capacità;
- al punto 6, il GI prevede che nella predisposizione dei programmi di esercizio venga data immediata priorità alle tracce previste negli Accordi quadro vigenti.

Per quanto riguarda il primo punto, l'Autorità rileva che tali modifiche non sono commentate all'interno della relazione di accompagnamento alla prima bozza del PIR 2022 e, solo a seguito di osservazioni avanzate dalle parti interessate, il GI ha esposto le proprie motivazioni di seguito riportate: "La valutazione della capacità modificata viene effettuata in coerenza con i principi riportati all'interno dell'Annesso VII della Direttiva 2012/34, così come modificato dalla Decisione Delegata della Commissione Europea n. 2075/2017 (come previsto all'inizio del punto 4.3). **La modifica degli orari non rappresenta un elemento di riduzione di capacità e di conseguenza viene trattata con le modalità degli altri punti presenti nel capitolo, garantendo la massima attenzione alla comunicazione delle modifiche di tracce necessarie.**" (enfasi aggiunta).

La decisione delegata (UE) 2075/2017 prevede al punto 8: "Per quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite («restrizioni di capacità»), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per cui più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, i gestori dell'infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità [...]"; è quindi da evidenziare come tra gli effetti delle restrizioni di capacità sia compresa anche la limitazione di velocità, che si presume comporti una modifica degli orari dei treni (in termini di incremento dei tempi di percorrenza con conseguenti ricadute sul servizio commerciale) e, potenzialmente, una riduzione del numero delle tracce orarie sulle tratte interessate; In base a tali considerazioni, si ritiene, quindi, che la decisione delegata - di fatto - prenda in considerazione anche la possibilità che le restrizioni di capacità possano provocare anche la modifica degli orari dei treni, pur non annoverando tale modifica degli orari tra gli effetti da tenere in considerazione ai fini del raggiungimento della soglia percentuale di traffico interessato; non è quindi condivisibile la scelta di RFI di eliminare dalle informazioni messe a disposizione delle IF tale dato.

Per quanto riguarda il secondo punto, l'Autorità ritiene necessario evidenziare che il PIR, fino all'edizione 2021, ha previsto l'applicazione dei criteri di priorità di cui al paragrafo 4.4.5.2 "Criteri di priorità delle tracce orarie" in caso di mancato accordo tra GI e IF per la definizione dei programmi d'esercizio nel caso di restrizioni temporanee di capacità programmate; la modifica proposta con il PIR 2022, parrebbe, invece, modificare di fatto il processo volto a costruire il programma di esercizio del trasporto in occasione di restrizioni di capacità, introducendo l'utilizzo di regole di priorità prima di constatare il mancato accordo tra GI e IF. Tale proposta di modifica, a giudizio dell'Autorità, non può essere accolta in quanto applicabile solo a seguito di adeguata consultazione con le parti interessate; lo stesso GI, nel corso dell'audizione del 23 ottobre u.s., ha confermato di non volere apportare modifiche al processo in questione, evidenziando che l'applicazione dei criteri di priorità deve avere luogo solo in assenza del raggiungimento di soluzioni condivise.

4.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.2.3 Prescrizioni

- 4.2.3.1 Si prescrive al GI di mantenere, al punto 5 del paragrafo 4.3.2 "Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità (aggiornamento dicembre 2020) [ex 2.3.3.5]" del PIR, tra le informazioni di interesse dei richiedenti, anche le modifiche degli orari.
- 4.2.3.2 Si prescrive al GI di eliminare dal punto 6 del paragrafo 4.3.2 "Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità" del PIR la seguente frase: "garantendo la priorità alle tracce previste dagli AQ vigenti e".

4.3 Trasporto merci pericolose

4.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, al paragrafo 4.7 relativo al trasporto merci pericolose, ha proposto di inserire la seguente previsione: "Qualora in fase di allocazione della capacità siano superati i limiti stabiliti dal GI o da successive disposizioni legislative, le tracce oltre

soglia saranno programmate su itinerari alternativi o, in assenza di capacità adeguata, saranno poste limitazioni sull'effettuazione delle stesse.”.

L'Autorità osserva che tale limitazione impatta sulla capacità disponibile e sulle regole di allocazione della capacità individuando regole fino ad ora non pubblicizzate adeguatamente da RFI con lo strumento del PIR e sulle quali non pare disponibile alcuna disposizione o prescrizione d'interfaccia della stessa RFI; non è inoltre riportato sul PIR alcun esplicito riferimento legislativo e/o regolamentare che abbia imposto tali limitazioni. La stessa Commissione Europea, ed in particolare il *Directorate General for Mobility and Transport*, con nota del 25 settembre 2020 (prot. ART 14002/2020) ha espresso alcune perplessità, ivi inclusa – con riferimento agli aspetti di competenza dell'Autorità - la mancata esposizione di tali limitazioni nel PIR 2020 e nel PIR 2021.

L'Autorità ritiene, quindi, necessario che RFI proceda all'integrazione del PIR:

- riportando esplicitamente almeno i riferimenti alle disposizioni legislative e regolamentari (anche interne) alla base di tali limitazioni;
- inserendo in ePIR, in tempo utile rispetto al termine fissato per la richiesta di capacità per l'orario 2021-2022, ed anche con riferimento al PIR 2021, un allegato tecnico contenente i volumi giornalieri/mensili/annuali di merci pericolose che possono essere trasportati per ogni tratta/linea della rete ferroviaria di competenza.

4.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.3.3 Prescrizioni

- 4.3.3.1** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 4.7 “*Trasporto merci pericolose*” del PIR 2022 con i riferimenti alle disposizioni legislative e regolamentari alla base delle limitazioni di capacità imposte dal GI stesso sul trasporto merci pericolose.
- 4.3.3.2** Si prescrive al GI di pubblicare, entro il 31 gennaio di ogni anno, come allegato tecnico in ePIR, un prospetto contenente le quantità giornaliere/mensili/annuali di merci pericolose che possono essere trasportate per ogni tratta/linea della rete. Il GI dovrà conseguentemente aggiornare il paragrafo 4.7 del PIR.
- 4.3.3.3** Si prescrive al GI di provvedere alle necessarie modifiche e integrazioni del PIR 2021 e dei pertinenti allegati, secondo quanto previsto dalle prescrizioni 4.3.3.1 e 4.3.3.2.

4.4 Progetto di “Ridisegnazione del processo orario internazionale” (TTR)

4.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Il paragrafo 4.9.3.3 “*Progetti pilota TTR*” non risulta aggiornato rispetto alla comunicazione di RFI, avvenuta con mail del 01/10/20 (prot. ART 17051/2020), relativa al termine del progetto pilota sulla direttrice compresa tra Monaco e Verona ed insistente in seno al corridoio del Brennero. In considerazione dell'assenza di progetti pilota TTR che interessino la rete ferroviaria nazionale, si ritiene opportuno che il GI valuti l'aggiornamento del paragrafo in questione, inserendo anche un link al sito internet RNE ove sono riportate le informazioni sui progetti pilota attivi sulla rete di RFI.

Per quanto riguarda il traffico internazionale merci, ed in particolare la capacità allocata tramite i corridoi ferroviari merci istituiti con regolamento (UE) 913/2010 (di seguito anche: RFC), si ritiene necessario che il GI provveda ad aggiornare il portale *web* della Piattaforma Integrata Circolazione dallo stesso gestita (PIC-Web):

- rendendo disponibile per ogni treno merci internazionale, come già avviene per i treni passeggeri internazionali, l'informazione sulla località di origine/destino estera;
- prevedendo un'apposita query per individuare i treni merci internazionali allocati dai RFC esplicitando l'indicazione dell'RFC di riferimento.

4.4.2 Indicazioni

- 4.4.2.1** Si indica al GI: (i) di aggiornare il paragrafo 4.9.3.3 “*Progetti pilota TTR*”, tenendo conto dell'attuale situazione dei progetti pilota che interessano la rete ferroviaria nazionale e, (ii) di inserire un link

alla pagina del sito internet dell'associazione RNE ove sono disponibili i riferimenti dei progetti pilota attivi.

4.4.3 Prescrizioni

- 4.4.3.1 Si prescrive al GI di integrare l'applicativo PIC-Web, entro e non oltre il 30 giugno 2021: (i) rendendo disponibile, per ogni treno merci internazionale, l'informazione sulla località di origine/destino estera; (ii) prevedendo un'apposita query per individuare i treni merci internazionali allocati dai RFC, con esplicitazione anche dell'RFC di riferimento.

5. Servizi e tariffe

5.1 Sistema tariffario per i servizi non ricompresi nel Pacchetto Minimo d'Accesso

5.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Alla sezione 5.2 del PIR è illustrato che mentre con riferimento al PMdA, coerentemente con quanto previsto dalla Misura 4.1 della delibera dell'Autorità n. 96/2015, i canoni per l'orario di servizio 2021-2022 sono pari a quelli relativi all'orario di servizio 2020-2021, incrementati dal tasso d'inflazione programmato, per i servizi diversi dal PMdA *"l'esposizione del valore dei corrispettivi a valere per l'orario 2021-22 potrà avvenire solo a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria presentata da RFI per il periodo regolatorio 2022-2026"*. L'Autorità ritiene errata quest'ultima affermazione, in quanto il punto 6 della delibera n. 130/2019 ha sostituito l'ultimo capoverso della misura 41 della delibera n. 96/2015, stabilendo che anche per i servizi extra-PMdA, offerti dal GI nazionale nella sua funzione di operatore di impianto, si applica il procedimento di verifica della conformità dei canoni ai principi e criteri dell'Autorità, di cui alla misura 4 della citata delibera n. 96/2015. Conseguentemente, anche per i corrispettivi di tali servizi, si applica la previsione di un regime provvisorio nel primo anno del periodo tariffario, e di una posta figurativa da applicare negli anni successivi per compensare l'eventuale differenza tra regime provvisorio e definitivo, come specificato a pagina 6-7 della relazione illustrativa relativa alla delibera n. 42/2019, con cui è stato posto in consultazione l'atto di regolazione poi approvato con delibera n. 130/2019.

5.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

5.1.3 Prescrizioni

- 5.1.3.1 Si prescrive al GI di correggere il paragrafo 5.2 *"Sistema tariffario"* e, conseguentemente, i paragrafi del PIR ove sono esposte le tariffe dei servizi extra-PMdA, coerentemente con le previsioni del punto 6 della delibera n. 130/2019 relativamente al regime transitorio delle tariffe dei servizi extra-PMdA.

5.2 Messa a disposizione di dati di traffico in tempo reale da parte del gestore dell'infrastruttura

5.2.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità ha richiesto, nel corso dell'audizione tenutasi il 23 ottobre u.s., di avere notizia sulle modalità e sulle IF destinatarie delle informazioni su orari/ritardi e principali coincidenze (anche con treni di altri operatori ferroviari) fornite da RFI in tempo reale; al fine di migliorare il flusso informativo sulla circolazione ferroviaria destinato all'utenza dei servizi e di valutare la completezza delle informazioni che ogni utente ha diritto di ricevere a bordo treno [ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1371/2007 e del relativo allegato II, parte II]. RFI ha evidenziato che prevede la messa a disposizione di pacchetti informativi, tramite la Piattaforma Integrata Circolazione, a supporto dei richiedenti capacità, al fine di ricevere informazioni sui ritardi in tempo reale per i soli treni di competenza; tale scelta è volta a evitare che eventuali competitor possano immagazzinare dati sull'andamento reale dei treni e quindi effettuare analisi specifiche volte a ricavare informazioni a carattere sensibile. RFI, basandosi sull'interpretazione della delibera n. 106/2018, prevede che possano essere forniti i dati in tempo reale di tutte le IF a un richiedente OSP/IF per adempiere alla delibera stessa.

L'Autorità tuttavia rileva che, essendo le IF tenute a fornire ai passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del citato regolamento (CE) 1371/2007, è necessario che il

GI si attenga a quanto confermato dalla Commissione Europea al punto 3.1.1 degli *“Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”*: i) le informazioni fornite a bordo da ogni IF sono relative anche a tutte le altre IF; ii) *“Poiché le imprese ferroviarie hanno la responsabilità di fornire ai passeggeri informazioni su ritardi, cancellazioni e coincidenze, anche i gestori dell'infrastruttura hanno l'obbligo di fornire alle imprese ferroviarie tutte le informazioni pertinenti in tempo reale.”*. L'Autorità, quindi, ritiene necessario che il GI metta a disposizione di ogni IF del segmento passeggeri, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre IF del segmento passeggeri, al fine di consentire a ogni IF del segmento passeggeri di fornire al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007.

5.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

5.2.3 Prescrizioni

- 5.2.3.1** Si prescrive che il GI, per il segmento passeggeri, tramite idoneo profilo informativo PIC-Web e aggiornando il pertinente paragrafo 5.3.1 del PIR, metta a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, al fine di consentire a tutte le imprese ferroviarie di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007, secondo quanto chiarito al punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

5.3 Canoni di accesso alle stazioni di collegamento con le ferrovie regionali e tariffe per la corrente di trazione

5.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Si ritiene necessario che il GI ripristini nel paragrafo 5.3.2.5 la valorizzazione del canone di accesso alle stazioni di collegamento con le ferrovie regionali.

Per quanto riguarda la fornitura della corrente di trazione, la norma EN50463 impone, ai gestori delle infrastrutture, di fatturare l'energia sulla base degli effettivi consumi, mentre il regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 della Commissione del 13 giugno 2018, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1301/2014 e (UE) n. 1302/2014 per quanto riguarda le disposizioni relative ai sistemi di misurazione dell'energia e di raccolta dei dati, pone come limite temporale il 1° gennaio 2022. Si ritiene, quindi, necessario che il GI introduca, nei pertinenti paragrafi del PIR, uno specifico riferimento alla presenza a bordo treno dei sistemi di misura e contabilizzazione dell'energia (che costituiranno obbligo normativo da gennaio 2022) e, in particolare, alla possibilità – da parte del GI – di fatturare l'energia consumata sulla base degli effettivi consumi (tramite l'impiego di contabilizzatori reali) o del sistema Misuratore Virtuale (nel caso di rotabili non attrezzati o di guasto del sistema di misurazione).

Si ritiene inoltre necessario che il GI relazioni all'Autorità sulle modalità di contabilizzazione dei consumi di energia di trazione derivanti sia dalla circolazione dei treni, sia dalla fruizione di altri servizi extra-PMdA, come il *parking*, ai fini di un'omogeneizzazione della gestione dei corrispettivi versati dalle IF al GI per il consumo di energia elettrica da trazione.

5.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.3.3 Prescrizioni

- 5.3.3.1** Si prescrive al GI di mantenere all'interno del paragrafo 5.3.2.5 del PIR la valorizzazione del canone di accesso alle stazioni di collegamento con le ferrovie regionali, come già previsto nel PIR 2021.
- 5.3.3.2** Si prescrive al GI di introdurre, nei pertinenti paragrafi del PIR, uno specifico riferimento alla fatturazione dell'energia di trazione sulla base delle misurazioni reali effettuate tramite l'impiego dei contabilizzatori a bordo dei rotabili o l'impiego del sistema c.d. Misuratore Virtuale (nel caso di rotabili non attrezzati o di guasto del sistema di contabilizzazione reale).

- 5.3.3.3** Si prescrive al GI di trasmettere, entro e non oltre il 31 marzo 2021, una relazione sulle modalità tecnico-operative di rilievo/raccolta/analisi/sintesi/rendicontazione dei dati di consumo di energia di trazione rilevati dai rotabili attrezzati, sia durante la marcia dei treni, sia durante la fruizione di servizi extra-PMdA che prevedono l'utilizzo di energia di trazione (ad esempio il parking).

5.4 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007

5.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Come riportato nel parere reso all'ANSF dall'Autorità con nota prot. 5882/2020, la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio nelle stazioni e fermate dei servizi di trasporto passeggeri, devono essere valutate, concordate, motivate e formalizzate in appositi accordi tra il gestore della stazione e le imprese ferroviarie, da definirsi in puntuale aderenza a quanto previsto dalle STI PMR applicabili (STI PMR 2008 o STI PMR 2014), garantendo la piena accessibilità delle PMR al trasporto ferroviario e offrendo, in sostanza, concretezza a quanto previsto già dal regolamento (CE) n. 1371/2007. Con la delibera n. 151/2019, l'Autorità ha prescritto al GI di definire un cronoprogramma sulla definizione di appositi accordi di cui alle citate STI PMR. In attesa del completamento dell'iter di formalizzazione dei predetti accordi tra GI e IF, di cui alla prescrizione 5.5.3.1, lett b), della delibera n. 151/2020 – che non potrà non concludersi entro l'avvio dell'orario di servizio relativo al PIR 2022 - si ritiene necessario integrare il paragrafo 5.4.6 del PIR 2022 evidenziando che nelle stazioni aperte al servizio viaggiatori appartenenti all'ambito di applicazione delle STI PMR (STI 2008 e STI 2014), l'erogazione del servizio di assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM), di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007, è assicurata in conformità agli accordi tra GI e IF per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo delle PRM, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi.

5.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

5.4.3 Prescrizioni

- 5.4.3.1** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.4.6 *“Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007”* del PIR 2022 con quanto di seguito riportato: *“Nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori appartenenti all'ambito di applicazione delle STI PMR (STI 2008 e STI 2014), l'erogazione del servizio di assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM), di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007, è assicurata in conformità agli accordi tra GI e IF per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo delle PRM, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi.”*.

5.5 Penali per il superamento dei tempi di sosta programmati nelle stazioni di confine

5.5.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 5.6.6 *“Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere [nuovo]”*, sono descritte le regole in base alle quali il GI può imporre penali alle IF responsabili del superamento dei tempi di sosta programmata in corrispondenza delle stazioni di confine. Tali penali sono commisurate al valore della traccia del treno che abbia superato i tempi di sosta programmati nella stazione di confine e al quale il GI abbia imputato la responsabilità. Il GI, nel corso dell'audizione del 23 ottobre u.s., ha comunicato che la penale individuata è comminata esclusivamente alle IF che operano tracce in Italia e non alle IF che si fermano in corrispondenza delle sole stazioni di confine senza acquistare tracce in Italia; tale decisione è stata giustificata adducendo problematiche relative ai rapporti tra GI e le IF estere, che hanno indotto RFI a comminare le penali sempre alle IF italiane e quindi a mettere in capo alle stesse IF l'onere del recupero, nei confronti delle IF estere, delle somme versate al GI a titolo di penale.

L'Autorità ritiene che una qualunque IF che acceda alla rete ferroviaria nazionale anche solo limitatamente alle stazioni di confine, è tenuta alla sottoscrizione ad al rispetto di un contratto per l'utilizzo dell'infrastruttura ed è già obbligata a sottostare alle stesse regole che le IF, operanti sul resto della rete nazionale, sono tenute a rispettare. A tal proposito, rilevato che il *“Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nelle stazioni di Collegamento Reti”* (Appendice 1bis al Capitolo 3 del PIR) prevede, all'articolo 8, che *“riguardo a ritardi e comunque con riferimento a tutti gli eventi che*

comportino un non ottimale utilizzo dell'infrastruttura, GI ed IF reciprocamente rispondono nei limiti di quanto previsto nel PIR.", pare evidente come l'IF che acceda ad una stazione di confine senza proseguire/provenire all'/dall'interno della rete ferroviaria nazionale, sia obbligata a rispettare interamente gli obblighi previsti nel PIR e quindi essere anche un soggetto cui comminare penali secondo le regole previste per tutte le IF. Inoltre, a fronte di eventuali difficoltà di riscossione delle penali da parte del GI, potrebbero trovare applicazione le pertinenti regole del PIR che prevedono anche il rifiuto dell'accesso all'infrastruttura da parte del GI.

Quanto evidenziato da RFI sostanza, quindi, una potenziale discriminazione nei confronti delle IF operanti sulla rete italiana, favorendo, al contrario, le IF che, accedendo alla sola stazione di confine, non rispettino le regole vigenti presenti nel PIR. Per tale motivo si ritiene necessario che il GI:

- espliciti, all'interno del paragrafo 5.6.6 del PIR, che le penali delle stazioni di confine sono comminabili a tutte le IF che accedono alle stazioni di confine stesse;
- preveda, nel caso non sia disponibile una traccia acquistata dalla stessa impresa estera in Italia in base alla quale calcolare la penale, l'introduzione di un'apposita modalità di calcolo della penale a carico dell'impresa operante esclusivamente lato estero per soste maggiorate in arrivo e partenza rispetto alla sosta programmata; in tal caso, dovrà essere preso a riferimento il valore della traccia acquistata in Italia e riferibile alla provenienza/proseguimento del treno collegato.

In considerazione di quanto sopra riportato, si ritiene inoltre necessario che il GI trasmetta all'Autorità una relazione dettagliata sull'andamento dei rapporti contrattuali con le IF che accedono esclusivamente alle stazioni di confine, evidenziando l'entità e il dettaglio delle penali a queste comminate a qualsiasi titolo, nonché evidenza dei ritardi attribuiti a tali IF e i relativi rapporti economici nell'ambito del *Performance regime*.

5.5.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.5.3 Prescrizioni

- 5.5.3.1** Si prescrive al GI di esplicitare, all'interno del paragrafo 5.6.6 "*Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere [nuovo]*" del PIR, che le penali delle stazioni di confine sono comminabili a tutte le IF che accedono alle stazioni di confine stesse.
- 5.5.3.2** Si prescrive al GI, per soste maggiorate nella stazione di confine dei treni in arrivo e partenza rispetto alla sosta programmata, attribuibili a responsabilità delle IF operanti esclusivamente lato estero (per le quali non sia presente una traccia acquistata dalla stessa IF in Italia, correlata al treno lato estero e in base alla quale calcolare la penale), di prendere a riferimento il valore della traccia acquistata in Italia e riferibile alla provenienza/proseguimento del treno collegato.
- 5.5.3.3** Si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità, entro e non oltre il 31 marzo 2021, una relazione dettagliata sull'andamento dei rapporti contrattuali con ognuna delle IF che accedono esclusivamente alle stazioni di confine, evidenziando l'entità e il dettaglio delle penali a queste comminate a qualsiasi titolo, nonché i ritardi attribuiti e i relativi rapporti economici nell'ambito del *Performance regime*.

5.6 Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e incremento del canone per finanziamento dell'ANSFISA.

In merito al sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti (SLA) che RFI ha adottato, tramite il "Documento metodologico per la determinazione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e delle penali correlate", nel rispetto della misura 4.2 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, il paragrafo 5.10 del PIR evidenzia - oltre alla necessità di accedere ad altro documento presente sul sito internet di RFI e non allegato al PIR - anche la circostanza che solo per alcuni dei servizi offerti dal GI sono stati predisposti degli SLA, ed in particolare: Stazioni Passeggeri, Sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati, Fornitura corrente di trazione, Assistenza alla

circolazione treni speciali, Servizi di Manovra, Assistenza Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM), Fast Track, Fornitura informazioni complementari, Accesso alla rete GSM-R.

L'Autorità rileva che il GI ha in genere inteso non prevedere SLA per il solo accesso ad alcuni impianti di servizio, come quelli di sosta o i centri di manutenzione; pur volendo aderire a tale criterio, lo stesso non appare congruente con l'esclusione di alcuni servizi, come di seguito osservato:

- 1) per quanto riguarda l'orizzonte del PIR 2021, si rileva la mancata previsione di SLA per il servizio di manovra nelle stazioni di confine. Non è previsto alcuno SLA in tali stazioni ove RFI, direttamente o indirettamente, mette a disposizione il servizio di manovra; ciò non è congruente con quanto previsto dalle misure 4.2 e 12 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, anche perché esclusivamente giustificato con il breve orizzonte temporale di mantenimento del servizio;
- 2) anche per quanto riguarda il servizio di parking, vi è la mancata previsione di SLA, sebbene tale servizio sia corrispondente (tecnicamente) al servizio di fornitura della corrente di trazione, per il quale lo SLA è invece previsto;
- 3) anche per altri servizi quali il rifornimento idrico, l'accesso alle platee di lavaggio, l'accesso all'impianto fisso di scarico reflui, il preriscaldamento/climatizzazione e REC, non sono stati previsti SLA, sebbene tali servizi richiedano la specifica funzionalità nel tempo di particolari dispositivi, che può ben essere oggetto di specifici SLA.

Il paragrafo 5.9 *“Rendicontazione, fatturazione e pagamento [ex 6.7]”* riporta che il canone relativo al PMdA viene calcolato secondo quanto previsto dalle delibere dell'Autorità e dall'articolo 15, comma 2, lett. b), del d.lgs 50 del 14 maggio 2019, senza tuttavia specificare in cosa consista tale seconda previsione legislativa. Tale disposizione prevede che *“[...] Al funzionamento dell'ANSFISA si provvede anche nei limiti delle seguenti risorse: [...] b) l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, [...]”*. Si reputa quindi opportuno che il GI, a vantaggio di trasparenza, espliciti tale previsione all'interno del paragrafo in esame.

5.6.1 Indicazioni

5.6.1.1 Si indica al GI che nel paragrafo 5.9 *“Rendicontazione, fatturazione e pagamento [ex 6.7]”* del PIR sia anche esplicitato che il canone del PMdA, calcolato ai sensi delle pertinenti delibere dell'Autorità, è soggetto all'incremento dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA, secondo quanto previsto dall'articolo 15, comma 2, lett. b), del d.lgs. 50 del 14 maggio 2019.

5.6.2 Prescrizioni

5.6.2.1 Si prescrive al GI di integrare il citato *“Documento metodologico”* relativo alla definizione del sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti, di cui alla misura 4.2 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 dell'Autorità, prevedendo i conseguenti livelli minimi di qualità almeno per i seguenti servizi: parking, rifornimento idrico, platee di lavaggio, impianto fisso di scarico reflui, preriscaldamento/climatizzazione, REC. Tale documento metodologico dovrà essere allegato in apposita edizione straordinaria del PIR 2022 da pubblicarsi entro il 30 giugno 2021.

5.6.2.2 Si prescrive al GI di allegare al PIR 2021, prevedendone un'edizione straordinaria da pubblicarsi entro il 29 gennaio 2021, il citato *“Documento metodologico”* relativo alla definizione del sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti di cui alla misura 4.2 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 dell'Autorità, integrato con i livelli minimi di qualità del servizio di manovra nelle stazioni di confine.

6. Esecuzione del contratto

6.1 Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo

L'Autorità ha rilevato la cancellazione, dalla procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo (Appendice 1 al capitolo 6 del PIR), della descrizione delle varie risorse che il GI mette a disposizione in occasione di eventi atmosferici caratterizzati da neve e gelo; il GI ha motivato tale scelta, nel corso dell'audizione

tenutasi il 23 ottobre u.s., evidenziando che tali informazioni sono già disponibili in altri allegati al PIR e che le stesse potrebbero non essere aggiornate. Si ritiene, tuttavia, che la qualità e la sintesi delle informazioni disponibili, riferite all'intera rete nazionale, non sia superflua rispetto alle esigenze informative dei richiedenti capacità.

6.1.1 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

6.1.2 Prescrizioni

- 6.1.2.1** Si prescrive al GI che, nell'Appendice 1 al capitolo 6 relativa alla procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo, siano mantenute e aggiornate le informazioni relative alle risorse messe a disposizione, nonché la descrizione sommaria delle attività previste in relazione al livello di allerta attivato al fine garantire adeguata e tempestiva gestione dell'emergenza.

7. Impianti di servizio

7.1 Stazioni viaggiatori

7.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Si ritiene necessario che l'informazione sull'eventuale obbligo di esibizione del titolo di viaggio per l'accesso ai marciapiedi a servizio dei binari (presenza dei tornelli) - attualmente disponibile in forma grafica tramite apposito layer presente in ePIR e di cui è necessario fare menzione nel paragrafo 7.3.2.3 del PIR – sia resa disponibile anche nelle singole schede informative delle stazioni adibite al servizio viaggiatori (denominate *infobox*).

7.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

7.1.3 Prescrizioni

- 7.1.3.1** Si prescrive al GI di integrare l'elenco delle informazioni disponibili in ePIR riportato nel paragrafo 7.3.2.3 "Caratteristiche degli impianti" del PIR, riferito alle stazioni viaggiatori, con la presenza o meno del requisito di esibizione del titolo di viaggio per l'accesso ai marciapiedi (presenza dei tornelli); il GI dovrà anche inserire, nel medesimo paragrafo, espresso riferimento al corrispondente layer disponibile in ePIR.
- 7.1.3.2** Si prescrive al GI di integrare e valorizzare, entro il 30 giugno 2021, le schede informative (denominate *infobox*) presenti in ePIR relative alle caratteristiche delle stazioni viaggiatori, aggiungendo le informazioni relative alla presenza dei tornelli per l'accesso ai binari tramite esibizione del titolo di viaggio.

7.2 Spazi destinati all'offerta di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza/assistenza e desk informativi

7.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il punto 11.4 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, che ha stabilito che gli spazi richiesti dalle imprese ferroviarie per poter prestare servizi di accoglienza e assistenza alla propria clientela rientrano tra gli spazi soggetti a regolazione ai sensi dell'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, richiede l'integrazione delle informazioni fornite da RFI con riferimento a tale tipologia di spazi che, da quanto comunicato dal GI nel corso dell'istruttoria, sono presenti in 12 stazioni da essa gestite. È necessario pertanto che, al paragrafo ove sono riportate le tariffe applicate per la messa a disposizione di spazi nelle stazioni, vengano indicate anche le tariffe applicate per detti locali. Inoltre, è necessario che vengano indicate le tariffe applicabili nelle stazioni rientranti nella categoria Platinum, secondo la classificazione adottata dal GI nell'ambito

della Carta dei Servizi e ripresa nel PIR. A partire dal 2018 infatti, per effetto della fusione per incorporazione di Centostazioni S.p.a. in RFI, quest'ultima è subentrata nella gestione commerciale di alcune stazioni passeggeri rientranti in tale categoria.

Anche le disposizioni in materia di piano di utilizzo delle stazioni (punto 11.6 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019) sono motivate dall'esigenza di programmare l'utilizzazione, all'interno delle stazioni, degli spazi di interesse per le imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, e di informare i soggetti interessati sulle scelte di programmazione adottate dai gestori delle stazioni, con anticipo almeno pari a quello previsto, per il PIR, dall'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015, in modo da fare emergere per tempo eventuali criticità (cfr. relazione illustrativa relativa alla delibera n. 42/2019, pag. 12-13). Appare pertanto necessario dare evidenza, integrando a tal fine il punto 9 (rectius punto 1) del sotto-paragrafo 7.3.2.6, del fatto che le informazioni sulle aree e sugli spazi destinati alla collocazione di BSS/desk informativi per il 2022 sono contenute nei piani di utilizzo di stazione, e che detti piani di utilizzo sono pubblicati, coerentemente con quanto previsto dalla misura 11, punto 6, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, rispettivamente in ePIR per le stazioni ove RFI svolge anche il ruolo di gestore commerciale, e sui siti web dei gestori commerciali di stazione negli altri casi.

Analogamente deve essere apportata alla previsione, prevista al sotto-paragrafo 7.3.2.5 "Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari [parte di 5.3.1.1]", secondo cui "RFI, per ciascuna stazione, pubblica nel portale ePIR l'ubicazione degli spazi funzionali che, all'atto della pubblicazione, sono destinati ai servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza", in cui inoltre occorre eliminare l'inciso "all'atto della pubblicazione". La disposizione citata, per rendere la struttura delle informazioni fornite omogenea rispetto a quanto previsto con riferimento alle BSS e ai desk informativi, andrebbe spostata nel paragrafo 7.3.2.6, all'inizio della descrizione della procedura di assegnazione degli spazi destinati a biglietterie non automatiche, accoglienza, assistenza, etc..

7.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

7.2.3 Prescrizioni

7.2.3.1 Si prescrive al GI di pubblicare, nel paragrafo del PIR ove sono riportate le tariffe relative alla messa a disposizione di "spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario", anche le tariffe applicate per la messa a disposizione di locali per l'accoglienza e l'assistenza ai passeggeri, con riferimento alle stazioni ove svolge il ruolo di gestore commerciale. Nello stesso paragrafo, occorre indicare le tariffe applicate nelle stazioni rientranti nella categoria Platinum.

7.2.3.2 Si prescrive al GI di integrare e coordinare le disposizioni in materia di spazi di stazione destinati all'offerta di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza/assistenza e desk informativi, con gli opportuni riferimenti ai piani di utilizzo di stazione pubblicati ai sensi della misura 11, punto 6, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, apportando le modifiche ai paragrafi 7.3.2.5 e 7.3.2.6 sopra descritte.

7.3 Tariffe servizio scarico reflui

7.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Al paragrafo 7.3.11.4 "Tariffa [nuovo]" si rinvia al paragrafo 5.2 per quanto riguarda le tariffe del servizio di scarico reflui; in detto paragrafo è riportato, in generale: "Relativamente alle tariffe per i servizi diversi dal PMdA, l'esposizione del valore dei corrispettivi a valere per l'orario 2021-22 potrà avvenire solo a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria presentata da RFI per il periodo regolatorio 2022-2026. Si precisa, altresì, che la definizione del nuovo piano tariffario dei servizi diversi dal PMdA potrà comportare la rivisitazione delle modalità di offerta o erogazione dei servizi stessi". Fatto salvo quanto già evidenziato sul paragrafo 5.2 del PIR nel capitolo 5 del presente Allegato A, in attesa della trasmissione da parte del GI – da effettuarsi entro il prossimo 30 novembre 2020, come comunicato in sede di audizione del 23 ottobre u.s. - di una relazione metodologica per la

determinazione della tariffa del servizio, si ritiene necessario che il GI esponga le tariffe previste per tale servizio con l'avvertenza che le stesse sono ancora all'esame dell'Autorità per il necessario iter di verifica.

7.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

7.3.3 Prescrizioni

7.3.3.1 Si prescrive al GI di esporre nel paragrafo 7.3.11.4 "*Tariffa [nuovo]*" del PIR le tariffe del servizio scarico reflui, con evidenza che le stesse sono ancora all'esame dell'Autorità per il necessario iter di verifica.