

Allegato A alla Delibera n. 142/2021 del 4 novembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023
presentato da Ferrovienord S.p.A., nonché relative all'elaborazione della proposta
tariffaria riferita a canoni e corrispettivi**

Indice

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

Premessa

Con nota del 23 settembre 2021, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 14740/2021, la Società Ferrovienord S.p.A. (di seguito: FN), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2023 (di seguito: PIR 2023), evidenziando che nessuna osservazione è pervenuta dai soggetti interessati entro il termine della fase di consultazione.

Con il presente documento, l’Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell’articolo 14, comma 1 del d.lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell’art. 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di detta versione del PIR 2023.

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 2023;**
- 2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell’infrastruttura (di seguito: GI).**

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato **“PIR 2023 – Edizione dicembre 2021”** e pubblicato entro l’11 dicembre 2021, in coincidenza con l’entrata in vigore dell’orario di servizio 2021-2022.

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);
CdS:	Contratto di Servizio;
GI:	Gestore dell’infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMdA:	Pacchetto Minimo d’Accesso (art. 13 d.lgs. 112/2015);
PMR:	Persone con disabilità e mobilità ridotta;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Al fine di rendere chiare e trasparenti a tutti gli stakeholder le modifiche apportate durante gli aggiornamenti del PIR, si suggerisce di introdurre una tabella in forma riassuntiva delle modifiche intervenute e di curare con attenzione in tutto il testo la numerazione e titolazione corretta dei paragrafi, sottoparagrafi e di tutti i documenti allegati.

Con riferimento ai richiami delle fonti normative nel paragrafo 1.3, “*Quadro giuridico (Aggiornamento giugno 2021)*”, si richiede di procedere ad aggiornare i riferimenti normativi e in particolare, di introdurre il riferimento al regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che dal 7 giugno 2023 sostituirà l’attuale vigente regolamento (CE) 1371/2007.

Si richiede, infine, di curare con attenzione in tutto il testo la titolazione corretta ed aggiornata degli organismi e del GI citati (ad esempio ANSFISA, MIT ora MIMS, Ferrovienord) correggendo, inoltre, altri refusi presenti o parti mancanti¹.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1** Si indica al GI di introdurre, a partire dal prossimo aggiornamento del PIR, una tabella riassuntiva in cui sono riportate sinteticamente le modifiche intervenute (suddividendole in modifiche generali, nuovi inserimenti/eliminazioni e modifiche) con il riferimento del paragrafo oggetto della modifica.
- 1.2.2** Si indica al GI di procedere, all’interno del paragrafo 1.3, “*Quadro Giuridico (Aggiornamento Giugno 2021)*”, del PIR, all’inclusione dei riferimenti alle seguenti fonti normative e regolamentari: (i) regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; (ii) legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*”; (iii) delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 28/2021 recante: “*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami*”.
- 1.2.3** Si indica al GI di assicurare, in generale, all’interno del PIR la corretta ed aggiornata titolazione dei diversi organismi e del GI citati, correggendo, inoltre, in tutto il testo gli altri refusi presenti e inserendo le parti mancanti.

1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

¹ A titolo esemplificativo: aggiornamento del glossario inserendo l’acronimo mancante SQA o nel paragrafo 4.2, ove è necessario l’inserimento del termine mancante “giorni” in corrispondenza del testo di seguito indicato: “[...] FERROVIENORD dà comunicazione formale all’Impresa Ferroviaria 10 giorni lavorativi dalla data di avvio del processo di allocazione [...]”.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.3.2.8 *“Risoluzione del Contratto (Aggiornamento giugno 2021)”* è previsto che la risoluzione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura si verificherà a seguito di comunicazione di Ferrovienord da inoltrarsi esclusivamente a mezzo lettera raccomandata A.R.

Visto quanto sancito dall'articolo 5 del Decreto-legge 179/2012², convertito con modificazioni in Legge 221/2012, in materia di posta elettronica certificata (PEC) e dall'articolo 48 del Codice dell'Amministrazione Digitale³, si ritiene che tale comunicazione possa essere inoltrata anche attraverso l'utilizzo della casella PEC aziendale.

Il paragrafo 2.5.2, *“Regole di gestione”*, riporta in più punti le soglie di puntualità, previste per i diversi segmenti di mercato di interesse, in modo non univoco. In particolare, nella prima parte del paragrafo sembrerebbe che, per i servizi compresi nel Contratto di Servizio (di seguito CdS) e per i servizi passeggeri *“Ordinari”*, venga applicato l'indicatore con soglia a 5 minuti IP5, mentre nel sottoparagrafo *“Puntualità e Regolarità del servizio Ferroviario”*, nel riportare le soglie, è indicato *“Treni a contratto di servizio IP5; Treni Mercè e tutti i rimanenti treni non a contratto di servizio IP30; Treni a contratto di servizio e non a contratto di servizio IP30”*, che sembrerebbe individuare esclusivamente l'indicatore IP30 per i servizi passeggeri non oggetto di CdS. È quindi opportuno integrare il paragrafo esplicitando in maniera più chiara le soglie per i vari segmenti di mercato, che auspicabilmente dovrebbero essere allineate, per quanto riguarda il valore di performance di puntualità del GI, a quelle previste dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (di seguito: IFN). Inoltre, sempre nel sottoparagrafo citato, e relativamente alla formula della puntualità reale, è opportuno integrare la descrizione del parametro Np come *“il numero di treni arrivati a destino entro soglia”*.

2.2 indicazioni

2.2.1 Si indica al GI nel paragrafo 2.3.2.8, *“Risoluzione del contratto (aggiornamento giugno 2021)”*, di integrare il testo prevedendo, nel caso di richiesta di risoluzione del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura da parte di Ferrovienord, che la trasmissione avvenga anche mediante PEC.

² *“L'obbligo di cui all'articolo 16, comma 6, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, come modificato dall'articolo 37 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, è esteso alle imprese individuali che presentano domanda di prima iscrizione al registro delle imprese o all'albo delle imprese artigiane successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. L'ufficio del registro delle imprese che riceve una domanda di iscrizione da parte di un'impresa individuale che non ha indicato il proprio domicilio digitale, in luogo dell'irrogazione della sanzione prevista dall'articolo 2630 del Codice civile, sospende la domanda in attesa che la stessa sia integrata con il domicilio digitale. Le imprese individuali attive e non soggette a procedura concorsuale che non hanno già indicato, all'ufficio del registro delle imprese competente, il proprio domicilio digitale sono tenute a farlo entro il 1° ottobre 2020.”*

³ *“La trasmissione telematica di comunicazioni che necessitano di una ricevuta di invio e di una ricevuta di consegna avviene mediante la posta elettronica certificata ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 2005, n. 68, o mediante altre soluzioni tecnologiche individuate con le Linee guida. La trasmissione del documento informatico per via telematica, effettuata ai sensi del comma 1, equivale, salvo che la legge disponga diversamente, alla notificazione per mezzo della posta. La data e l'ora di trasmissione e di ricezione di un documento informatico trasmesso ai sensi del comma 1 sono opponibili ai terzi se conformi alle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 2005, n. 68, ed alle relative regole tecniche, ovvero conformi alle Linee guida.”*

2.2.2 Si indica al GI al paragrafo 2.5.2, “*Regole di gestione*”, di:

- **descrivere le soglie di puntualità per i vari segmenti di mercato in maniera univoca;**
- **integrare la descrizione del parametro Np, contenuto nella formula inerente alla puntualità reale, come segue “Np, il numero di treni arrivati a destino entro soglia”.**

2.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR**3.1** Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR**4.1** Valutazioni dell’Autorità

Per quanto riguarda le richieste tardive di capacità, ai fini di una completa ottemperanza alla Decisione Delegata UE 2017/2075, con specifico riferimento al punto 6) dell’Annesso alla citata Decisione, nel paragrafo 4.3.2 va specificato che *“Il gestore dell’infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia”*. Pertanto, è corretto trattare le richieste tardive successivamente a quelle pervenute entro la scadenza fissata nel PIR, ma il GI può apportare eventuali modifiche a queste tracce, se il richiedente interessato le approva, al fine di soddisfare una richiesta tardiva e perseguire quindi l’obiettivo di una ripartizione della capacità che consenta un utilizzo efficace e ottimale dell’infrastruttura ferroviaria, come previsto dall’articolo 22, comma 2, lettera b), del d.lgs. 112/2015.

Le tempistiche relative alla trattazione delle richieste in corso d’orario è opportuno che siano riviste e uniformate a quanto già previsto dagli altri GI presenti sul territorio nazionale, con riferimento soprattutto a quello responsabile per la IFN, e ai dettami dell’articolo 30, comma 1, del d.lgs. 112/2015. Per tale ragione, i primi due punti elenco nel paragrafo 4.3.4, relativi a tali richieste, devono avere i tempi di trattazione allineati a quanto specificato.

L’ultimo capoverso del paragrafo 4.3.4, *“Trattazione delle richieste in programmazione oraria e gestione operativa (Aggiornamento giugno 2020)”*, risulta di equivoca interpretazione e in contraddizione con quanto espresso all’interno del paragrafo 4.4.5.2, *“Criteri di priorità delle tracce orarie (Aggiornamento giugno 2021)”*. È quindi necessario chiarire come si faccia riferimento a *“Tutte le richieste in programmazione oraria relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio”*.

Con riferimento al paragrafo 4.6.3, *“Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate (Aggiornamento giugno 2021)”*, nella Tabella 4.6.3.1 sono indicate in modo riassuntivo le casistiche delle penali adottate a carico dell’impresa ferroviaria (di seguito IF), rispetto alle quali appare che la tabella non sia pienamente rappresentativa relativamente a quanto letteralmente indicato all’interno del paragrafo. In particolare, nel titolo della sezione relativa alla *“Mancata utilizzazione delle tracce”* riportante *“per disdette entro 5 gg”*, sembrerebbe più ragionevole che la dicitura sia *“per disdette oltre i 4 gg”*.

Per quanto riguarda il paragrafo 4.6.4, *“Franchigia sulle penali di cui al paragrafo precedente (Aggiornamento giugno 2021)”*, sono indicate in modo schematico le franchigie per i diversi servizi di trasporto, escludendo, di fatto, la casistica relativa ai contratti di utilizzo per i servizi di trasporto merci di importo pari a 2 milioni di euro. Si rende quindi opportuno includere questa casistica nel ventaglio delle possibili occorrenze.

4.2 Indicazioni

- 4.2.1 Si indica al GI di rivedere il contenuto di quanto riportato all’interno della tabella 4.6.3.1 e alla casistica *“Mancata UTILIZZAZIONE delle TRACCE”*, apportando le opportune modifiche in modo da allinearle a quanto espresso nel paragrafo 4.6.3, in particolare modificando la dicitura *“per disdette entro 5gg”* con il testo *“per disdette oltre i 4 gg”*.
- 4.2.2 Si indica al GI di modificare, al paragrafo 4.6.4, *“Franchigia sulle penali di cui al paragrafo precedente (Aggiornamento giugno 2021)”*, il primo punto elenco relativo ai contratti di utilizzo per i servizi di trasporto merci, sostituendo nel testo *“inferiore a 2 milioni di Euro”* con *“fino a 2 milioni di Euro”*.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI di integrare il capoverso relativo alle richieste tardive del paragrafo 4.3.2, *“Tempistica per richiedere tracce per l’orario successivo a quello in vigore (Aggiornamento Giugno 2021)”*, nel seguente modo: *“il gestore dell’infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se la stessa è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia”*.
- 4.3.2 Si prescrive al GI di modificare i primi due elenchi puntati del paragrafo 4.3.4, *“Tempistica per richieste in corso d’orario (Aggiornamento giugno 2021)”*, nel seguente modo:
- di almeno 30 (trenta) giorni solari rispetto alla data di effettuazione del servizio, per richieste con più di due tracce (escluse le tracce tecniche collegate). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà entro 15 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
 - di almeno 10 (dieci) giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), e sempre che l’IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi. In questo caso l’accettazione o il rigetto delle tracce da parte di GI avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo.
- 4.3.3 Si prescrive al GI di modificare la prima parte dell’ultimo capoverso del paragrafo 4.3.4 nel seguente modo: *“Tutte le richieste di programmazione oraria relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio [...]”*.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 5.2, “Pacchetto Minimo Di Accesso (*Aggiornamento giugno 2021*) - Sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione”, viene riportato l’obbligo per Ferrovienord di fornire informazioni nelle stazioni viaggiatori, ma nulla viene indicato per le fermate. Al riguardo, è opportuno esplicitare che le informazioni che il GI è tenuto a fornire siano da prevedere anche nelle fermate, almeno in quelle più importanti e che potrebbero essere scelte tramite il coinvolgimento della Regione e dell’IF. Questo al fine di rendere maggiormente omogenea ed effettiva l’informazione ai passeggeri, tenendo in considerazione le differenti esigenze delle persone a mobilità ridotta (di seguito PMR), che anche nelle fermate necessitano di adeguati canali di comunicazione accessibili (non solo visivi o non solo tramite annunci sonori).

Con riferimento al paragrafo 5.4, “Servizi complementari (*Aggiornamento giugno 2021*)”, nella sezione dedicata alle modalità e tempistiche per richiedere il servizio di assistenza alle PMR, si richiede, quantomeno con effetto dal 7 giugno 2023, di adeguare tale sezione del PIR alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 782/2021, con specifico riferimento a quanto disposto dall’art. 24 “Condizioni alle quali è fornita l’assistenza”, il quale prevede, alla lettera a), un termine per la richiesta di assistenza per le PMR di 24h anteriori all’orario del viaggio invece dell’attuale termine di 48h previsto dal regolamento (CE) 1371/2007.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive al GI di integrare il sottoparagrafo “*Sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione*”, di cui al paragrafo 5.2, “*Pacchetto Minimo Di Accesso (Aggiornamento giugno 2021)*”, inserendo al fondo del sottoparagrafo il seguente testo: “*Il GI si impegna affinché l’informazione al pubblico, di cui al presente punto, sia estesa in maniera analoga anche nelle fermate ritenute più importanti dal punto di vista sia dei servizi resi, che della frequentazione. La scelta di tali fermate avverrà con il coinvolgimento, quanto meno, delle Regioni e delle IF titolari di contratti di servizio*”.
- 5.3.2 Si prescrive al GI di modificare quanto riportato nel paragrafo 5.4 “*Servizi complementari (aggiornamento giugno 2021)*” del PIR 2023, relativamente al servizio di assistenza alle PMR, precisando che le modalità di assistenza e le tempistiche per richiedere il servizio di assistenza sono conformi con quanto fissato dal regolamento (UE) 782/2021, fatte salve le eventuali disposizioni nazionali applicative ai sensi dell’art. 24 citato.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell’Autorità

È opportuno rinominare il Capitolo 6 come “*Tariffe e performance regime*”.

Si rende necessario stralciare dal PIR i valori relativi a canoni e tariffe riferite all’orario 2022-2023, i quali saranno definiti a valle della formulazione di una proposta tariffaria elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente.

Nelle more di tale formulazione ed approvazione della relativa proposta tariffaria, nel paragrafo 6.3 il GI si dovrà introdurre una clausola in cui si specifichi che i canoni di accesso (PMdA) e le tariffe connesse alla fornitura dei servizi nell'ambito degli impianti gestiti dal GI medesimo, nonché quelle relative ai servizi erogati direttamente dal GI (extra-PMdA), come elencati al capitolo 5, saranno definiti, nel corso del 2022, a seguito della formulazione della nuova proposta tariffaria.

6.2 Indicazioni

6.2.1 Si indica al GI di rinominare il capitolo 6 in *"Tariffe e performance regime"*;

6.3 Prescrizioni

6.3.1 Si prescrive al GI di riportare, nei paragrafi in cui sono esposti i canoni di accesso all'infrastruttura (PMdA) e le tariffe di tutti i servizi (extra-PMdA), forniti nell'ambito degli impianti gestiti direttamente dal GI, nonché quelle relative ai servizi offerti sempre dal GI, la clausola, che i medesimi saranno definiti, nel corso del 2022, a seguito della formulazione di una nuova proposta tariffaria elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente.