

Allegato A alla delibera n. 143/2021 del 4 novembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023
presentato da Ferrovie Emilia - Romagna S.r.l., 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.....	6
2. Condizioni di accesso all'infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	6
2.1 Valutazioni dell'Autorità	6
2.2 Indicazioni.....	7
2.3 Prescrizioni.....	7
3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	7
3.1 Valutazioni dell'Autorità	7
3.2 Indicazioni.....	8
3.3 Prescrizioni.....	8
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	8
4.1 Valutazioni dell'Autorità	8
4.2 Indicazioni.....	8
4.3 Prescrizioni.....	8
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	8
5.1 Valutazioni dell'Autorità	8
5.2 Indicazioni.....	9
5.3 Prescrizioni.....	9
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	9
6.1 Valutazioni dell'Autorità	9
6.2 Indicazioni.....	10
6.3 Prescrizioni.....	10
7. Allegati al PIR	10
7.1 Valutazioni dell'Autorità	10
7.2 Indicazioni.....	11
7.3 Prescrizioni.....	11

Premessa

Con note del 30 agosto 2021, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 13109/2021, e del 4 ottobre 2021, assunta al prot. 15267/2021, la Società Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. (di seguito: FER), ha trasmesso rispettivamente 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, e gli allegati tecnici al suddetto PIR.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell'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);
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);
PRM:	Persone con disabilità e ridotta mobilità;
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, *“Struttura legale”*, si richiede di modificare il titolo del paragrafo per renderlo più aderente ai contenuti riportati e, in generale, di richiamare nella loro interezza il titolo completo della norma citata nonché di procedere ad aggiornare e/o espungere i riferimenti non più validi (ad esempio va integrato il riferimento al decreto MIT 28/T del 5 agosto 2005, con il riferimento al decreto MIT del 5 agosto 2016). Si suggerisce, infine, di introdurre i riferimenti ad ulteriori fonti normative vigenti e, in particolare, alla normativa eurounitaria armonizzata afferente all'entrata in vigore del c.d. quarto pacchetto ferroviario e 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.

Nel paragrafo 1.6, con riferimento al periodo di validità del PIR, non è chiaramente esplicitato il periodo di applicazione del PIR in esame per quanto concerne le regole relative al processo di allocazione della capacità e le regole e informazioni che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI e delle IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

Per quanto riguarda il paragrafo 1.7 relativo alle *“Definizioni”*, è opportuno aggiornare i contenuti alla luce del mutato quadro normativo di riferimento sia nazionale che eurounitario, andando ad aggiornare la definizione dell'Agenzia Nazionale responsabile per la Sicurezza delle Ferrovie, che risulta soppressa e incorporata nelle sue funzioni da ANSFISA, e andando ad eliminare la definizione di licenza nazionale in conseguenza dell'abrogazione, da parte del d.lgs. 139/2018, della lettera q) dell'art. 3 del d.lgs. 112/2015, nonché introducendo la definizione del c.d. *“sportello unico” One Stop Shop (OSS)*, di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.

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 rivedere, in generale, all'interno del PIR la corretta numerazione dei paragrafi e sottoparagrafi, e in particolare quella relativa all'elenco degli allegati, avendo cura di verificare la titolazione degli stessi.
- 1.2.3 Si indica al GI di modificare il titolo del paragrafo 1.3, *“Struttura legale”*, del PIR, procedendo a chiamarlo *“Quadro giuridico”*, e di verificare, all'interno dello stesso, l'esistenza dei riferimenti a disposizioni normative e regolamentari in vigore e non citate, nonché il permanere della validità dei riferimenti ivi riportati, procedendo ad aggiornarli o espungerli laddove necessario, ed in particolare:
 - a) richiamare nella loro interezza i titoli del regolamento (UE) 2017/2177, della decisione delegata (UE) 2017/2075 e del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795;

- b) introdurre il riferimento al decreto MIT del 5 agosto 2016 *“Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”*;
- c) introdurre nei pertinenti sottoparagrafi i riferimenti a quanto segue: regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004; direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) ; direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione); direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria; regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta; regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione, del 6 gennaio 2015, relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014; regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; d.lgs. 23 novembre 2018, n. 139, attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria; d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50, attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie; 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”*; delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 recante: *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”*; delibera 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”*.

1.2.4 Si indica al GI, nel paragrafo 1.7, *“Definizioni”*:

- a) di inserire la definizione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), e di sostituire in tutto il testo, laddove presente e necessario, l'acronimo ANSF con ANSFISA;
- b) di espungere la definizione di licenza nazionale e di sostituire in tutto il testo, laddove presente e necessario, il termine di *“licenza nazionale”* con *“licenza”*;
- c) di introdurre la definizione del c.d. *“sportello unico”* One Stop Shop (OSS) di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.

1.2.5 Si indica al GI di sostituire il termine di *“certificato di sicurezza”* con il termine aggiornato di *“certificato di sicurezza unico”* in tutto il testo del PIR laddove presente.

1.3 Prescrizioni

1.3.1 Si prescrive al GI d'inserire al paragrafo 1.6, “Validità, modalità di aggiornamento, distribuzione e prezzo” due sottoparagrafi:

- a) un primo, afferente al periodo di validità del PIR a cui si fa riferimento, esplicitando nel testo quanto segue: *“il documento contiene:*
 - *le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa che hanno validità a partire dal 12 marzo 2022 con riferimento all'orario di servizio in vigore dall'11 dicembre 2022 – 9 dicembre 2023;*
 - *le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dall' 11 dicembre 2022 al 9 dicembre 2023 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo)”.*
- b) un secondo relativo alle *“Procedure di aggiornamento del PIR”*.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.1.1, *“Chi può richiedere l'accesso”*, è previsto che i richiedenti non IF possano richiedere accesso solo tramite richieste di capacità pluriennali. Il richiedente non IF, può, invece, richiedere accesso alla rete anche tramite la presentazione di richieste di capacità per l'orario annuale, con l'unico obbligo di nominare l'IF che effettuerà il servizio entro un termine indicato nel PIR; a tal proposito si ritiene congruo il termine di almeno 30 giorni prima dell'avvio del medesimo servizio, come già applicato sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Al fine di introdurre maggior chiarezza verso gli stakeholder, si richiede di introdurre in generale nel capitolo 2 la corretta ed aggiornata terminologia di enti afferenti a funzioni di indirizzo e controllo nel settore dei trasporti. In particolare, nel paragrafo 2.1.3, *“Licenza”*, è opportuno introdurre la corrente denominazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ex MIT); inoltre, nel paragrafo 2.2.1 è opportuno riferirsi all'organismo di regolazione anziché a quello di controllo. Inoltre, nel paragrafo 2.2.2.1, *“Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra FER e IF”*, tra i documenti richiesti all'Impresa ferroviaria (di seguito IF) per la stipula del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura è opportuno inserire nell'elenco puntato anche il Certificato di Sicurezza Unico rilasciato da ANSFISA o ERA come documento separato da includere nella documentazione adatta a tale scopo. Infine, si rende necessario, in ottica di trasparenza, assicurarsi che i valori obiettivo e a consuntivo della puntualità pubblicati sul sito web istituzionale siano resi facilmente accessibili da parte degli utenti interessati.

Al fine di migliorare il livello di servizio offerto ai viaggiatori, è opportuno che il GI valuti, in collaborazione con le IF, la possibilità di fornire al pubblico ulteriori informazioni di natura commerciale come, per esempio, l'ubicazione della vettura adibita ai servizi PRM o l'ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette.

Con riferimento al paragrafo 2.4.7, *“Gestione della Circolazione Perturbata”*, riportato erroneamente nell'indice come paragrafo 2.4.6, è opportuno specificare le modalità con le quali vengono forniti specifici annunci in favore dell'utenza, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti in stazione, in linea con quanto dettato dal regolamento (CE) 1371/2007 e dal regolamento (UE) 782/2021, nonché dalla delibera ART n. 106/2018.

2.2 Indicazioni

2.2.1 Si indica al GI:

- a) di sostituire nel paragrafo 2.1.3, "Licenza", la denominazione "Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti" con quella aggiornata "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";
- b) di sostituire nel paragrafo 2.2.1, a), la parola "controllo" con la parola "regolazione" riferita all'Autorità preposta a dare l'autorizzazione al rinnovo dell'Accordo Quadro;
- c) di inserire il Certificato di Sicurezza Unico come documento separato nell'elenco puntato del paragrafo 2.2.2.1.

2.2.2 Si indica al GI di valutare, in collaborazione con le IF, la possibilità di fornire al pubblico ulteriori informazioni di natura commerciale come, ad esempio, l'ubicazione della vettura adibita ai servizi PRM o l'ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette.

2.2.3 Si indica al GI di verificare, per i sottoparagrafi del paragrafo 2.4, la corrispondenza della numerazione e titolazione riportata nell'indice del documento con quelle riportate nel testo.

2.3 Prescrizioni

2.3.1 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 2.1.1 del PIR, esplicitando come sia le richieste in termini di capacità pluriennale, sia quelle in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del Contratto di utilizzo - quale atto formale di assegnazione delle tracce e dei servizi connessi - possono essere presentate da imprese ferroviarie e persone fisiche o giuridiche con un interesse, di pubblico servizio o commerciale, ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (definiti "Richiedenti").

2.3.2 Si prescrive al GI di precisare nel paragrafo 2.4.7, "Gestione della Circolazione Perturbata", che gli annunci all'utenza sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007, al regolamento (UE) 782/2021 ed alla delibera ART n. 106/2018, inclusi i requisiti di accessibilità delle persone a mobilità ridotta.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al grado di utilizzazione delle linee, si ritiene necessario che il GI, nel paragrafo 3.9, illustri i principi utilizzati per il calcolo della capacità teorica e della capacità commerciale, nonché delle relative percentuali d'impegno delle linee; si osserva, infatti, che tali dati sono fondamentali al fine di individuare possibili condizioni di saturazione. Si precisa che tali informazioni, da rendersi disponibili come utile riferimento all'atto della richiesta di capacità per l'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, dovranno essere desunte dalla situazione relativa all'orario di esercizio in corso.

Con riferimento al paragrafo 3.7, "Strutture atte a servizi- Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)", si rende necessario introdurre un esplicito riferimento all'allegato 5 "Accesso PRM" ove saranno descritte le varie attività di cui si compone il servizio di assistenza alle PRM, nonché le modalità di richiesta di assistenza da parte delle PRM.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

- 3.3.1 Si prescrive al GI di illustrare, nel paragrafo 3.9 del PIR, i principi utilizzati per definire i gradi di utilizzo delle linee riportati nell'allegato 6 del PIR.
- 3.3.2 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 3.7, un riferimento all'allegato 5 "PRM" esplicitando che in tale allegato sono descritte le varie attività di cui si compone il servizio di assistenza alle PRM, nonché le modalità di richiesta di assistenza da parte delle PRM.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità, in ottica di maggior chiarezza e trasparenza verso gli stakeholder, rileva la necessità di introdurre, nel paragrafo 5.1.5 *"Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso"*, una maggiore specificazione relativa ai dettami normativi scaturenti in particolare dall'applicazione del regolamento (CE) 1371/2007 e del regolamento (UE) 782/2021 in relazione alle informazioni che le IF sono tenute a fornire ai passeggeri nel corso del viaggio. È opportuno, inoltre, evidenziare a tal proposito che il regolamento (CE) 782/2021 stabilisce, all'art. 10, paragrafo 3, che i dati relativi agli arrivi e partenze dei treni devono essere diffusi in tempo reale, in modo non discriminatorio e senza indebito ritardo, dai gestori delle infrastrutture alle imprese ferroviarie, ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione.

Oltre a quanto segnalato in analogia a quanto adottato come prassi dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, è necessario che nello stesso paragrafo siano previste anche le informazioni da garantire al pubblico, in stazione e nelle fermate, in merito alla circolazione dei treni, esplicitando gli strumenti di comunicazione adottati (p.es.: tabelloni, quadri orario, display ecc.), nonché la tipologia, quali statiche e dinamiche in tempo reale.

Con riferimento agli impianti a diritto di accesso garantito e ai servizi forniti in tale ambito, è necessario che il GI medesimo precisi nel PIR, coerentemente con quanto riportato nell'Allegato 8, per gli impianti nei quali

questi rivesta la funzione di gestore dell'impianto di servizio, le condizioni di accesso agli stessi, che ovviamente non comprendono la possibilità di affidare in locazione alle IF una porzione o la totalità dell'impianto stesso; per quanto riguarda la possibilità di locazione è evidente che, nel caso l'impianto sia locato in forma completa, dovrebbe essere rimosso dal PIR come impianto gestito dal GI e riportato in allegato 8 come impianto gestito da altro operatore. È inoltre necessario che il Gestore elenchi gli altri servizi extra-PMDA (complementari ed ausiliari) da esso direttamente forniti e le relative modalità di fornitura, omettendo di elencare il servizio di lavoro ausiliario svolto da personale del Gestore medesimo, dato che tale attività è svolta come supporto alla fornitura di servizi nell'ambito degli impianti da esso non gestiti.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

5.3.1 Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 5.1.5:

- di precisare che il GI mette a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi anche 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;
- di integrare lo stesso con la descrizione delle informazioni da garantire al pubblico, in stazione e nelle fermate, in merito alla circolazione dei treni, esplicitando gli strumenti di comunicazione adottati (p.es.: tabelloni, quadri orario, display ecc.), nonché la tipologia, quali statiche e dinamiche in tempo reale.

5.3.2 Con riguardo agli impianti a diritto di accesso garantito ed ai servizi forniti in tale ambito, è opportuno che il GI precisi nel paragrafo 5.1.6 del PIR, coerentemente con quanto riportato nell'Allegato 8, per gli impianti nei quali questi rivesta la funzione di gestore dell'impianto di servizio, le condizioni di accesso agli stessi.

5.3.3 Si prescrive al GI di elencare gli altri servizi extra-PMDA (complementari ed ausiliari) da esso direttamente forniti e le relative modalità di fornitura, omettendo di elencare il servizio di lavoro ausiliario svolto da personale del Gestore medesimo, dato che tale attività è svolta come supporto alla fornitura di servizi nell'ambito degli impianti da esso non gestiti.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

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 dovrà introdurre una clausola in cui 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.

Nelle more di tale formulazione ed approvazione della relativa proposta tariffaria, nel capitolo 6 il GI dovrà introdurre una clausola in cui 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.

Si considera infine necessario che venga eliminata l'Appendice 8 del PIR, che dà conto della metodologia utilizzata per la determinazione della proposta tariffaria relativa al PMdA, rinumerando conseguentemente le altre appendici.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Si prescrive al GI di modificare le sezioni del capitolo 6, indicando esclusivamente l'elenco degli impianti ad accesso garantito da esso gestiti, nonché dei servizi forniti nell'ambito di detti impianti, oltre a quello dei servizi extra-PMdA (complementari ed ausiliari) offerti direttamente dal Gestore medesimo.
- 6.3.2 Si prescrive al GI, 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 le tariffe relative agli altri 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, stralciando tutti i valori presenti nella bozza finale del PIR.
- 6.3.3 Si prescrive al GI di eliminare l'Appendice 8 del PIR *"Definizione del canone di utilizzo dell'infrastruttura regionale"* e di rinumerare, conseguentemente, le appendici seguenti.

7. Allegati al PIR

7.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento all'allegato 5 "PRM", al fine di rendere chiare e trasparenti le informazioni verso gli stakeholder, è necessario introdurre quanto segue:

- una specifica sezione afferente alla descrizione della procedura relativa alla richiesta di assistenza da parte delle PRM ed alla fornitura del servizio di assistenza alle PRM. In particolare, si rende necessario integrare tale allegato con una descrizione delle attività che compongono l'insieme dei servizi di assistenza alle persone a mobilità ridotta, indicando la tipologia del servizio offerto nelle singole stazioni, esplicitando il soggetto responsabile dell'assistenza alle PRM¹ ed eventualmente il ruolo del

¹ Si evidenzia che dalla lettura del paragrafo 6.2.1 pare che il GI sia responsabile solamente della manutenzione, pulizia e mantenimento in efficienza delle attrezzature finalizzate a garantire l'accessibilità alle PRM, mentre non è chiara la responsabilità del GI nel fornire assistenza alle stesse PRM. Per tale motivo, anche a fronte di tale incertezza, l'informazione compresa nell'allegato 5 andrebbe meglio specificata per chiarire, laddove è indicato l'"accesso assistito", da quale soggetto venga garantito.

GI in tale servizio di assistenza, le modalità attraverso le quali l'utente finale può richiedere il servizio, e definendo, altresì, l'importo degli indennizzi da corrispondere al passeggero in caso di mancata fornitura del servizio prenotato. Con riferimento alle "Modalità e tempistiche per richiedere il servizio di assistenza" si rende necessario, quantomeno con effetto dal 7 giugno 2023, adeguare il testo rispetto a quanto definito dalle 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 PRM a 24h prima del viaggio invece dell'attuale termine di 48h previsto dal regolamento (CE) 1371/2007.

- Eliminare i refusi presenti nelle informazioni rappresentate nelle tabelle ed integrare tali informazioni laddove mancanti. In particolare, per la tratta "Suzzara-Ferrara" la relativa tabella riporta la riga *"AS immediato con presenza costante di personale di servizio in tempo reale su tutta la stazione"*, rispetto alla quale non appare chiaro se sia riferito alla stazione/fermata di Sermide o alle stazioni seguenti; analoga formulazione è utilizzata per la tratta "Reggio E.- Guastalla" per la stazione di Reggio Emilia. Inoltre, nella tabella risultano altre tratte ove vi sono citate le medesime stazioni/fermate di cui sopra, che però non riportano le informazioni di accessibilità descritte in precedenza (si vedano le informazioni della stazione Reggio Emilia per le tratte "Reggio E.-Sassuolo", "Reggio E.-Ciano", che – stando all'attuale contenuto della tabella - sembrerebbero non essere accessibili; è necessario quindi verificare se si tratta di un refuso, o se nell'ambito di tali tratte la suddetta stazione non è accessibile).
- Individuare, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori, la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PRM eventualmente applicabile tra quelle rispettivamente stabilita dalla decisione della Commissione Europea 2008/164/CE e dal regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea, al fine di individuare successivamente i correlati obblighi del GI e delle IF nei confronti dei viaggiatori PRM. A tal fine, il GI dovrà quindi individuare, per ogni stazione e fermata aperta al servizio viaggiatori, l'eventuale appartenenza all'ambito di applicazione di una delle due suddette STI PRM.

Con riferimento all'allegato 8, si rende necessario che il GI, come previsto dalla misura 6.2 della Delibera ART n. 130/2019, utilizzi il *"Modello Comune"* definito dall'associazione RNE per la descrizione degli impianti di servizio.

7.2 Indicazioni

- 7.2.1 Si indica al GI di verificare le informazioni contenute all'interno delle tabelle presenti nell'allegato 5, eliminando i refusi presenti ed integrando le informazioni laddove mancanti, con particolare riferimento alla tipologia del servizio di assistenza alle PRM offerto nelle singole stazioni.**

7.3 Prescrizioni

- 7.3.1 Si prescrive al GI di introdurre nell'allegato 5 un'apposita sezione in cui sia:**
- a) riportata la descrizione della procedura relativa alla richiesta di assistenza da parte delle PRM ed alla fornitura del servizio di assistenza alle PRM;**
 - b) precisato che le tempistiche per richiedere il servizio di assistenza e le modalità di assistenza sono conformi con quanto stabilito dal regolamento (UE) 782/2021, fatte salve le eventuali disposizioni nazionali applicative ai sensi dell'art. 24 dello stesso regolamento;**
 - c) evidenziato il soggetto responsabile all'assistenza alle PRM ed eventualmente il ruolo del GI in tale servizio di assistenza;**

- d) riportato l'importo degli indennizzi da corrispondere al passeggero in caso di mancata fornitura del servizio prenotato.
- 7.3.2 Si prescrive al GI di specificare, per ognuna delle località di servizio presenti nell'elenco di cui all'allegato 5, la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PRM eventualmente applicabile [decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea].
- 7.3.3 Si prescrive al GI di utilizzare il *“Modello Comune”* definito dall'associazione RNE per la descrizione degli impianti di servizio.