

Allegato A alla delibera n. 144/2021 del 4 novembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete
2023 presentato da Ente Autonomo Volturmo S.r.l., nonché
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.....	5
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Valutazioni dell’Autorità	5
2.2 Indicazioni	6
2.3 Prescrizioni.....	6
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	7
3.1 Valutazioni dell’Autorità	7
3.2 Indicazioni	7
3.3 Prescrizioni.....	7
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	7
4.1 Valutazioni dell’Autorità	7
4.2 Indicazioni	7
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 e Performance Regime – Capitolo 6 del PIR.....	9
6.1 Valutazioni dell’Autorità	9
6.2 Indicazioni	10
6.3 Prescrizioni.....	10

Premessa

Con nota del 30 settembre 2021, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 15110/2021, la Società Ente Autonomo Volturno s.r.l. (di seguito: EAV) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2023 (di seguito: PIR 2023), con annessa documentazione attestante l’avvenuta consultazione degli *stakeholders*, evidenziando che nessuna osservazione è pervenuta dai soggetti interessati entro il termine di consultazione. Detta bozza comprende inoltre la proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall’anno 2023, sottoscritta dall’Agenzia per la mobilità della Regione Campania (di seguito: ACaMIR), organismo incaricato dello svolgimento delle funzioni essenziali ex art. 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015 (di seguito: *Allocation Body*, o AB).

Con il presente documento l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: 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:

AB:	Allocation Body (organismo di allocazione della capacità);
Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AQ:	Accordo Quadro;
CdS:	Contratto di Servizio;
GI:	Gestore dell’infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMdA:	Pacchetto Minimo di Accesso (art. 13 d.lgs. 112/2015);
PMR:	Persone con disabilità e mobilità ridotta;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
STI:	Specifiche Tecniche d’Interoperabilità

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*”, si richiede di procedere ad aggiornare i riferimenti normativi e in particolare, di integrare il riferimento al decreto MIT 28/T del 5 agosto 2005, con il riferimento al decreto MIT del 5 agosto 2016 e si suggerisce, infine, di introdurre disposizioni normative vigenti e in particolare, la 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.

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:

- a) inserire nell’indice, all’interno del PIR, tutti i paragrafi e sottoparagrafi contenuti all’interno dello stesso;
- b) procedere, all’interno del paragrafo 1.3 “*Quadro Giuridico (aggiornamento dicembre 2020)*” del PIR, all’inclusione dei riferimenti alle seguenti fonti normative e regolamentari: (i) decreto MIT del 5 agosto 2016 recante: “*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*”; (ii) 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; (iii) regolamento (UE) 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; (iv) 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) 870/2014; (v) regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; (vi) 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; (vii) 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*”; (viii) 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".

1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Coerentemente con quanto previsto dalle prescrizioni 2.3.1 e 2.3.2 dell'Allegato A alla delibera n. 188/2020, il GI ha introdotto al paragrafo 2.3.1.5 l'impegno a valorizzare nell'ambito dell'Accordo Quadro (di seguito AQ) per servizi connotati da obbligo di servizio pubblico (di seguito OSP) gli indicatori di qualità di cui alla misura 15 della delibera n. 16/2018, ed ha conseguentemente integrato l'articolo 9 dell'AQ tipo, di cui all'appendice 1 del PIR, che si impegna a garantire. Il testo dell'articolo 9 contiene tuttavia degli evidenti refusi (derivanti presumibilmente dall'aver semplicemente riprodotto, senza gli adattamenti necessari, il testo introdotto al paragrafo 2.3.1.5) che si invita il GI ad eliminare: in particolare, laddove si fa riferimento a *"le seguenti prestazioni come definite negli Accordi Quadro che saranno stipulati"*. Per lo stesso motivo deve essere eliminato l'ultimo periodo del citato articolo 9 (*"Gli standard minimi di qualità, riferiti alle prestazioni di cui sopra, saranno definiti nell'ambito della negoziazione tra Richiedente e GI"*) in quanto la negoziazione cui si fa riferimento è antecedente alla stipula dell'AQ, che infatti ne riporta l'esito nell'Allegato F, cui l'AQ rimanda.

Con riferimento al paragrafo 2.4.1, *"Obblighi comuni (aggiornamento giugno 2021)"*, la Misura 5.2 della delibera n. 28/2021 prevede l'obbligo del gestore del servizio, di stazione, nel caso in cui il reclamo venga respinto dallo stesso in quanto afferente a profili di competenza di altri soggetti, di trasmettere tale reclamo, informandone contestualmente l'utente, al soggetto competente. Quest'ultimo è tenuto a fornire risposta all'utente con le modalità e le tempistiche specificatamente definite per la risposta al reclamo, indicate, per il gestore dei servizi, alla Misura 3.3, lettera d), per il gestore di stazione alla Misura 4.2, lettera b) della citata delibera. È quindi opportuno integrare il paragrafo introducendo una specifica procedura nel PIR per la trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza, come previsto dalla citata Misura 5.2 della delibera n. 28/2021.

In attuazione della lettera a) della prescrizione 2.3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 188/2020, il GI ha descritto nel paragrafo 2.4.2, *"Obblighi del GI EAV"*, del PIR 2022 l'indicatore di puntualità previsto dal Contratto di Servizio (di seguito CdS). Tale descrizione è stata tuttavia eliminata dalla bozza di PIR 2023 qui in esame. E' necessario, pertanto, prescrivere al GI di ripristinarla. Si prescrive inoltre al GI, coerentemente con quanto previsto dalla lettera b) della citata prescrizione 2.3.3, di introdurre nel paragrafo 2.4.2 la descrizione dell'indicatore "puntualità GI", riportata a pagina 7 della relazione illustrativa del sistema di Performance Regime, inviata a questa Autorità con nota EAV-0010867-2021 del 26 aprile 2021 (prot. ART 5565/2021). Inoltre, nel medesimo paragrafo, in ottica di trasparenza delle informazioni verso gli *stakeholders*, è necessario 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 n. 106/2018.

Con riferimento al paragrafo 2.5.2, *"Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione"*, si rende necessario richiamare anche l'obbligo di messa a disposizione in maniera non discriminatoria alle IF delle informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 (rif. 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 e rif. Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 22 novembre 2012 nella causa C-136/11).

Si ricorda inoltre, a tal proposito, che il regolamento (CE) 782/2021 stabilisce all'art. 10, paragrafo 1, 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 GI alle imprese ferroviarie (di seguito IF), ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione.

Infine, con riferimento sempre al medesimo paragrafo, 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 PMR o l'ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette.

2.2 Indicazioni

2.2.1 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 PMR o l'ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette.

2.3 Prescrizioni

2.3.1 Si prescrive al GI di introdurre nel PIR una specifica procedura per la trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza, come previsto dalla Misura 5.2 della delibera ART n. 28/2021.

2.3.2 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.4.2 del PIR, "*Obblighi del GI EAV*", di:

- a) ripristinare la descrizione dell'indicatore di puntualità previsto dal CdS vigente, come previsto dalla prescrizione 2.3.3 lettera a) dell'Allegato A alla delibera n. 188/2020;
- b) introdurre, come previsto nella prescrizione 2.3.3 lettera b) dell'Allegato A alla delibera n. 188/2020, la descrizione dell'indicatore "puntualità GI", riportata a pagina 7 della relazione illustrativa del sistema di Performance Regime, inviata a questa Autorità con nota EAV-0010867-2021 del 26 aprile 2021 (prot. ART 5565/2021);
- c) introdurre uno specifico riferimento agli obblighi informativi del GI e dell'IF nei confronti dei passeggeri, i quali devono essere conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera ART n. 106/2018.

2.3.3 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.5.2 del PIR "*Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione*", di:

- a) richiamare l'obbligo di messa a disposizione in maniera non discriminatoria alle IF delle informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 (rif. punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e rif. Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 22 novembre 2012 nella causa C-136/11).
- b) richiamare i contenuti del regolamento (CE) 782/2021, il quale all'art. 10, paragrafo 1, stabilisce 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 GI alle IF, ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Avendo il GI individuato un organismo con funzioni di AB, con riferimento alle informazioni che si riferiscono alla capacità di infrastruttura ed al suo grado di utilizzo, è necessario che il GI, sulla base dei propri piani di investimento, concordi con detto organismo i contenuti dei paragrafi pertinenti e che tale accordo venga esplicitato nel PIR.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

- 3.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nei paragrafi 3.2.11 e 3.3.11 *“Capacità di infrastruttura”*, che le informazioni presentate sono condivise con l'AB, nel rispetto delle specifiche funzioni.
- 3.3.2 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 3.2.17 e 3.3.17 *“Modalità di pianificazione e pubblicazione dei lavori non ordinari”*, che i programmi di restrizione temporanea della capacità sono concordati con l'AB, nel rispetto delle specifiche funzioni.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell'Autorità

Il primo capoverso del paragrafo 4.3.3 è ridondante con quanto previsto nel paragrafo 4.3.1: l'obbligo di notifica di un nuovo servizio passeggeri almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce corrisponde a quanto previsto dall'articolo 38, comma 4, della Direttiva (UE) 2012/34, modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370. Pertanto, per maggiore chiarezza, sarebbe opportuno riportare il primo capoverso del paragrafo 4.3.3 nel paragrafo 4.3.1, chiarendo come il termine dell'articolo 38, comma 4, della Direttiva (UE) 2012/34 sia individuato nei 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

Sempre nel paragrafo 4.3.3, ai fini di una completa ottemperanza alla decisione delegata (UE) 2017/2075, con specifico riferimento al punto 6) dell'Annesso alla Decisione, per quanto concerne la trattazione delle richieste tardive, 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 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.

4.2 Indicazioni

- 4.2.1 Si indica al GI di riportare il primo capoverso del paragrafo 4.3.3 nel paragrafo 4.3.1, chiarendo come il termine dell'articolo 38, comma 4, della direttiva (UE) 2012/34 corrisponda a 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1** Si prescrive al GI di integrare il penultimo capoverso del paragrafo 4.3.3, 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”*.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell’Autorità

Si rende necessario che il GI, come previsto dalla misura 6.2 dell’Allegato A alla delibera ART n. 130/2019, utilizzi il “Modello Comune” definito dall’associazione RNE per la descrizione degli impianti di servizio.

L’Autorità, in ottica di maggior chiarezza e trasparenza verso gli stakeholder, rileva la necessità di introdurre, nel paragrafo 5.3.6, *“Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità”*, 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 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, etc.) nonché la tipologia, quali statiche e dinamiche in tempo reale.

Con riferimento al paragrafo 5.5.3, *“Servizi di assistenza PMR”*, si ritiene necessario che il GI individui, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori, la Specifica Tecnica d’Interoperabilità PMR eventualmente applicabile tra quelle rispettivamente stabilite dalla decisione della Commissione Europea 2008/164/CE e dal regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione Europea, al fine di individuare successivamente i correlati obblighi del GI e delle IF nei confronti dei viaggiatori PMR. A tal fine, il GI dovrà individuare, per ogni stazione e fermata aperta al servizio viaggiatori, l’eventuale appartenenza all’ambito di applicazione di una delle due suddette STI PMR.

Inoltre, al fine di garantire una completa e trasparente informazione verso gli stakeholder, si richiede di specificare all’interno del citato paragrafo 5.5.3 quali stazioni del GI offrono servizi di assistenza alle PMR indicando, se esistono, non solo quelle del gestore della rete nazionale (RFI). Infine, per quel che riguarda le modalità e tempistiche per richiedere il servizio di assistenza alle PMR, si richiede, quantomeno con effetto dal 7 giugno 2023, di adeguare il contenuto del paragrafo 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 PMR a 24h prima del viaggio invece dell’attuale termine di 48h previsto dal regolamento (CE) 1371/2007.

Si ritiene, infine opportuno che il GI sostituisca, ovunque ricorra nel testo del PIR e dei relativi allegati, l’acronimo PRM - Persone a Ridotta Mobilità con l’acronimo PMR – Persone con disabilità e mobilità ridotta.

5.2 Indicazioni

- 5.2.1 Si indica al GI di sostituire, ovunque ricorra nel testo del PIR e nei suoi allegati, l'acronimo PRM (Persone a Ridotta Mobilità) con l'acronimo PMR (Persone con disabilità e mobilità ridotta).

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive al GI di utilizzare il "Modello Comune" definito dall'associazione RNE per la descrizione degli impianti di servizio.
- 5.3.2 Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 5.3.6, 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) 1371/2007, secondo quanto chiarito al punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
 - 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, etc.), nonché la tipologia, quali statistiche e dinamiche in tempo reale.
- 5.3.3 Si prescrive al GI nel paragrafo 5.5.3, "Servizi di assistenza PMR", di:
- elencare la Specifica Tecnica d'Interoperabilità PMR eventualmente applicabile per ciascuna delle località di servizio aperte al servizio viaggiatori [Decisione della Commissione Europea 2008/164/CE oppure Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione Europea].
 - Specificare quali stazioni del GI EAV offrono servizi di assistenza alle PMR indicando, se esistono, non solo quelle del gestore della rete nazionale (RFI);
 - modificare quanto riportato nel paragrafo 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 di detto regolamento.

6. Tariffe e Performance Regime – 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 capitolo 6 il GI 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

Non è prevista alcuna indicazione.

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, stralciando tutti i valori presenti nella bozza finale del PIR.