

Allegato A alla delibera n. 145/2021 del 4 novembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023
presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici 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.....	5
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Valutazioni dell’Autorità	5
2.2 Indicazioni	7
2.3 Prescrizioni.....	7
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	8
3.1 Valutazioni dell’Autorità	8
3.2 Indicazioni	9
3.3 Prescrizioni.....	9
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	9
4.1 Valutazioni dell’Autorità	9
4.2 Indicazioni	9
4.3 Prescrizioni.....	10
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	10
5.1 Valutazioni dell’Autorità	10
5.2 Indicazioni	11
5.3 Prescrizioni.....	11
6. Tariffe e performance regime – Capitolo 6 del PIR.....	12
6.1 Valutazioni dell’Autorità	12
6.2 Indicazioni	12
6.3 Prescrizioni.....	12

Premessa

Con nota del 30 settembre 2021, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 15080/2021, Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (di seguito: FSE), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2023, nonché una relazione accompagnatoria ove viene reso noto il mancato ricevimento di osservazioni da parte degli *stakeholders* nel corso della fase di consultazione sulla prima bozza del documento.

Il Gestore ha affidato i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito: RFI o AB), ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112.

Con il presente documento l’Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell’articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015 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 e 6 di detta bozza finale del PIR 2023.

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

1. le valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della bozza del PIR 2023 inviata dal gestore dell’infrastruttura il 30 settembre 2021 (prot. ART 15080/2021);
2. le conseguenti indicazioni e/o prescrizioni al gestore dell’infrastruttura.

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato “*PIR 2023. (Edizione dicembre 2021)*” e dovrà essere pubblicato entro il 10 dicembre 2021, prima dell’entrata in vigore dell’orario di servizio 2021-2022.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AB	<i>Allocation Body</i> (organismo di allocazione della capacità);
ANSFISA:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (già ANSF);
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;
PMR:	Persone con disabilità e mobilità ridotta;
PMdA:	Pacchetto Minimo d’Accesso (art. 13 d.lgs. 112/2015);
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
TPL:	Trasporto Pubblico Locale.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 1.1 *“Introduzione”*, si rileva l’erronea citazione del d.lgs. 162/2007, abrogato dal d.lgs. 50/2019 recante *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.”*; è quindi necessario procedere alla correzione di tale citazione tanto nel suddetto paragrafo 1.1., quanto nel resto del PIR.

Si ritiene opportuno integrare il paragrafo 1.3 *“Quadro giuridico”* con il regolamento (UE) 782/2021 del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che dal 7 giugno 2023 sostituirà il vigente regolamento (CE) 1371/2007, nonché con il riferimento alla 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”*. Si ritiene, inoltre, opportuno inserire nel citato paragrafo 1.3 anche la delibera n. 28/2021 dell’Autorità, 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”*.

Si ritiene necessario integrare il paragrafo 1.8 *“Contatti”*, con le modalità di contatto dell’organismo a cui sono stati affidati i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali, RFI.

Si richiede, infine, di curare con attenzione l’utilizzo in tutto il testo della denominazione corretta ed aggiornata degli organismi citati (ad esempio ANSFISA, MIT ora MIMS, Ferrovienord) correggendo, inoltre, altri refusi presenti.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1** Si indica al GI di integrare il paragrafo 1.3 con il riferimento: (i) alla delibera dell’Autorità 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”*, nonché (ii) al Regolamento (UE) 782/2021 del 29 Aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che dal 7 giugno 2023 sostituirà il vigente regolamento (CE) 1371/2007 e (iii) alla 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”*.
- 1.2.2** Si indica al GI di assicurare, in generale, all’interno del PIR, l’utilizzo della denominazione corretta ed aggiornata dei diversi organismi citati, correggendo, inoltre, in tutto il testo gli altri refusi presenti.

1.3 Prescrizioni

- 1.3.1** Si prescrive al GI di sostituire, nel paragrafo 1.1 del PIR e nel resto del documento ove ricorra, il riferimento all'abrogato d.lgs. 162/2007 con il corretto riferimento al d.lgs. 50/2019.
- 1.3.2** Si prescrive al GI di inserire nel paragrafo 1.8 del PIR i riferimenti necessari per le comunicazioni con l'organismo a cui sono stati affidati i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali, RFI.

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.3.1.1, *“Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF”*, si rileva come tra la documentazione richiesta per la sottoscrizione del contratto di utilizzo da parte delle imprese ferroviarie non sia previsto il certificato di sicurezza; in considerazione del fatto che tale certificato è obbligatorio per accedere all'infrastruttura di FSE (come accade per tutte le infrastrutture ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015), si ritiene necessario inserire tale documento tra quelli elencati al citato paragrafo 2.3.1.1.

Con riferimento al paragrafo 2.3.1.6, *“Risoluzione del Contratto”*, è previsto che la risoluzione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura si verificherà a seguito di comunicazione di Ferrovie del Sud Est da inoltrarsi esclusivamente a mezzo lettera raccomandata A.R.

Visto quanto sancito dall'articolo 5 del decreto-legge 179/2012¹, convertito con modificazioni in Legge 221/2012, in materia di posta elettronica certificata (PEC) e dall'articolo 48 del Codice dell'Amministrazione Digitale², si ritiene che tale comunicazione possa essere inoltrata anche attraverso l'utilizzo della casella PEC aziendale.

¹ *“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.”*

² *“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.”*

Per quanto riguarda il paragrafo 2.3.2.2, *“Obblighi di GI”*, in considerazione del dichiarato non utilizzo da parte del GI degli Accordi quadro (di seguito: AQ), al fine di rendere effettivi gli aspetti sottesi alla Misura 15 della delibera n. 16/2018, e in considerazione anche del processo in corso relativo all’affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale esercito sulla rete in oggetto, si ritiene opportuno che il GI individui un allegato al PIR nel quale declinare, nell’ambito delle infrastrutture utilizzate per i servizi connotati da obbligo di servizio pubblico (di seguito: OSP), e con il coinvolgimento della Regione, gli indicatori e standard di qualità, e correlato sistema di penali, relativi ai fattori di qualità (Informazione all’utenza, Pulizia, Accessibilità toilette, Funzionamento impianti di riscaldamento/condizionamento, Accessibilità, Sicurezza) riconducibili alla responsabilità del GI. Inoltre, anche in considerazione del fatto che già nel PIR dell’anno precedente vi era il richiamo generale al futuro utilizzo, sulla rete in oggetto, dei sistemi informatici utilizzati da RFI sulla rete nazionale, ai fini di una maggiore trasparenza e possibilità di programmazione per le imprese ferroviarie (di seguito: IF), si ritiene opportuno indicare una data prevista entro la quale è ipotizzata l’entrata in servizio del sistema informatico analogo a quello attualmente in uso sull’infrastruttura ferroviaria nazionale.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.3.2.4, *“Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione”*, 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.

Con riferimento al paragrafo 2.3.2.5, *“Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità”*, ricordando che tale paragrafo deve essere definito nel rispetto delle previsioni della decisione delegata (UE) 2075/2017 (di seguito: DD) che ha modificato l’allegato VII alla direttiva 2012/34/UE, si osserva quanto segue:

- 1) nel caso di riduzioni di capacità superiori ai 7 giorni e che richiedano la deviazione/cancellazione di più del 30% dei treni giornalieri, la DD, al punto 8 dell’allegato, richiede una prima pubblicazione del programma da parte del GI e contemporanea consultazione entro 24 mesi prima dell’avvio dell’orario di servizio; nel paragrafo citato, tale limite è posto dal GI a 12 mesi. Il termine dei 12 mesi proposto dal GI è quindi nettamente inferiore a quanto previsto dalla DD ed inoltre sovrapposto al termine previsto dalla DD per la seconda consultazione (vedi il punto 11 dell’allegato alla DD);
- 2) al punto 7 del citato paragrafo 2.3.2.5, si introduce la possibilità di modificare il programma delle riduzioni di capacità comprese quelle di cui al punto 8 e 11 dell’allegato alla DD. Si ritiene necessario osservare che tale possibilità non è contemplata dalla DD per tale tipologia di riduzioni di capacità, se non nei casi previsti dal punto 14 del medesimo allegato, che si riporta di seguito per maggiore chiarezza: *“Il gestore dell’infrastruttura può decidere di non applicare i periodi di cui ai punti da 8 a 12, se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell’esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni non rientrano nel controllo del gestore dell’infrastruttura, se l’applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all’esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti interessati. In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell’infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.”*; alla luce di tali considerazioni, si ritiene necessario procedere con le conseguenti revisioni.

Si ritiene, inoltre, necessario precisare, all’interno del paragrafo citato, che i programmi di riduzione di capacità sono definiti e condivisi tra GI e AB, come indicato nel paragrafo 4.5 *“Allocazione di capacità per manutenzione dell’infrastruttura”*.

Con riferimento alle informazioni all’utenza, in particolare nel paragrafo 2.3.2.8 *“Sciopero”*, è necessario che il GI inserisca esplicito riferimento, oltre che alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007, anche alle

disposizioni del regolamento (UE) 782/2021, che entrerà in vigore, in sostituzione del citato regolamento (CE) 1371/2007, a partire dal 7 giugno 2023.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.4.2, *“Regole di gestione”*, nella rappresentazione tabellare delle fasce orarie, anche in considerazione dello specifico richiamo nelle diciture al *“Fine servizio”*, pare non univocamente indicata e disciplinata la fattispecie *“Inizio servizio - 6.00”*. Al fine di rendere chiare e trasparenti le informazioni verso gli *stakeholders* è necessario chiarire quali sono le regole di gestione applicate in questa fascia.

Infine, si rileva che nelle formulazioni relative alla *“Puntualità GI e IF”* la descrizione rispettivamente dei parametri Ngi e Nif non risulta coerente in quanto richiama i treni entro soglia mentre, anche in considerazione di quanto riportato sulla descrizione degli indicatori di cui al paragrafo 2.3.2.2 *“Obblighi di GI”*, andrebbero indicati come *“fuori soglia”*.

Con riferimento al paragrafo 2.6 *“Trasporti merci pericolose”* si ritiene opportuno completare il contenuto del paragrafo con del testo, in quanto risulta presente solo un acronimo, tra l'altro non citato all'interno del glossario.

2.2 Indicazioni

- 2.2.1 Si indica al GI nel paragrafo 2.3.1.6, *“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 Ferrovie del Sud Est, che la trasmissione avvenga anche mediante PEC.
- 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 PMR o l'ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette.
- 2.2.3 Si indica al GI nel paragrafo 2.4.2, *“Regole di gestione”*, in considerazione del fatto che non è esplicitato se l'inizio del servizio avvenga alle ore 6:00, di chiarire le regole di gestione applicate nella fascia *“Inizio servizio-6:00”* in quanto non paiono disciplinate.
- 2.2.4 Si indica al GI nel paragrafo 2.6, *“Trasporto merci pericolose”*, di esplicitare la descrizione dell'acronimo riportato e/o di integrare il contenuto del paragrafo con del testo.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 2.3.1.1 del PIR, tra i documenti che un'impresa ferroviaria deve presentare al fine di stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura, anche il certificato di sicurezza unico.
- 2.3.2 Si prescrive al GI di indicare, nel paragrafo 2.3.2.2 del PIR, *“Obblighi di GI”*, una data presunta entro la quale entrerà in servizio anche per la rete in oggetto il sistema informatico in uso sull'Infrastruttura Nazionale. Inoltre, in considerazione del dichiarato non utilizzo degli AQ, ai fini di rendere effettivi gli aspetti sottesi alla Misura 15 della delibera n. 16/2018;
- 2.3.3 In considerazione anche del processo in corso sull'affidamento del servizio ferroviario Regionale esercito sulla rete in oggetto, si prescrive al GI di redigere un allegato al PIR nel quale declinare, nell'ambito delle infrastrutture utilizzate per i servizi OSP, e con il coinvolgimento della Regione, gli indicatori e standard di qualità, e correlato sistema di penali relativi ai fattori di qualità

(Informazione all'utenza, Pulizia, Accessibilità toilette, Funzionamento impianti di riscaldamento/condizionamento, Accessibilità, Sicurezza) e riconducibili alla responsabilità del GI.

- 2.3.4** Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.3.2.5, di apportare i necessari aggiustamenti alle tempistiche di consultazione e alle previsioni di modifica dei programmi di riduzioni di capacità con durata superiore ai 7 giorni e che interessino più del 30% del traffico, al fine di allinearli a quanto previsto dai punti 8, 12 e 14 dell'allegato alla decisione delegata (UE) 2075/2017.
- 2.3.5** Si prescrive al GI di precisare, all'interno del paragrafo 2.3.2.5, che i programmi di riduzione di capacità sono definiti e condivisi tra GI e AB, come indicato nel paragrafo 4.5 "Allocazione di capacità per manutenzione dell'infrastruttura".
- 2.3.6** Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 2.3.2.8 del PIR, oltre che le disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007, anche le disposizioni del regolamento (UE) 782/2021 che entrerà in vigore, in sostituzione del citato regolamento (CE) 1371/2007, a partire dal 7 giugno 2023.
- 2.3.7** Si prescrive al GI di aggiornare, nel paragrafo 2.4.2, "Regole di gestione", con riferimento alla descrizione della puntualità dei treni, la descrizione dei parametri Ngi e Nif che dovrebbero ragionevolmente richiamare i treni con ritardo superiore alla soglia.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Al paragrafo 3.2.2, "Località di collegamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale con le reti regionali", tra le stazioni di collegamento con altre reti è individuata la stazione di Bari Centrale; in realtà tale stazione, come espressamente indicato da RFI nel proprio PIR, relativo all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, è idonea esclusivamente all'effettuazione di movimenti di manovra tra le due reti e non per l'effettuazione di servizi di trasporto tra le due reti. Si ritiene necessario apportare le necessarie specificazioni nel paragrafo 3.2.2 citato.

Al paragrafo 3.3.2.4, "Velocità delle linee", è riportato che "[...] Attualmente per le misure minime attuate con nota ANSF prot. 9956/2016 la velocità massima delle linee sprovviste del Sistema di Controllo Marcia Treno è limitata a 50 km/h."

Contrariamente a quanto riportato nel PIR al citato paragrafo, il comunicato stampa di FSE del 3 agosto 2020 riporta quanto segue: "Sulla tratta Mungivacca –Adelfia (BA) entra in funzione il sistema di sicurezza che permette a treni e binari di comunicare tra loro in tempo reale.

Nei primi 12 km della linea Putignano – Bari (via Casamassima) da oggi è attivo il SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) che fornisce il controllo della velocità massima, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dai segnali luminosi presenti lungo la linea, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno.

Entro la fine dell'anno il nuovo sistema di sicurezza SCMT sarà installato anche sulla tratta Adelfia –Putignano dove è attualmente in funzione il blocco conta assi.

Grazie a questa fondamentale innovazione tecnologica i treni di Ferrovie del Sud Est potranno superare il limite di velocità di 50km/ imposto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e percorrere in appena un'ora la linea da Putignano a Bari Centrale (via Casamassima).[...]"

In considerazione della evidente contraddittorietà tra le due informazioni diffuse da FSE, e della basilare importanza di tali informazioni tecnico-funzionali ai fini commerciali, si ritiene necessario che il GI verifichi e corregga le informazioni riportate nell'intero paragrafo 3.3 del PIR relazionando puntualmente all'Autorità.

Con riferimento al paragrafo 3.6.5, “Centri di manutenzione”, si rileva che è individuato il solo centro di manutenzione di Lecce; in realtà l’allegato 7 del PIR, “Descrizione Impianti di Servizio (Modello standard RailNetEurope – RNE) “Anno 2020-2021”, definito in base agli obblighi di cui al Regolamento d’esecuzione 2017/2177, individua due centri di manutenzione ossia l’impianto di Lecce e l’impianto di Bari. Si ritiene quindi necessario integrare opportunamente il citato paragrafo 3.6.5.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

- 3.3.1 Si prescrive al GI di esplicitare nel paragrafo 3.2.2 del PIR, che nella stazione di Bari centrale, stazione di collegamento con l’infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI, sono consentiti esclusivamente movimenti di manovra tra le due reti.
- 3.3.2 Si prescrive al GI di verificare e correggere ove necessario, nel paragrafo 3.3 del PIR le informazioni tecnico-funzionali ivi riportate. Il GI invierà all’Autorità, entro e non oltre il 14 gennaio 2021, una relazione esplicativa sulle verifiche e corrispondenti correzioni eventualmente apportate.
- 3.3.3 Si prescrive al GI di citare nel paragrafo 3.6.5 del PIR, oltre che l’impianto di manutenzione rotabili di Lecce anche l’impianto di manutenzione rotabili di Bari come indicato dall’allegato 7 allo stesso PIR.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell’Autorità

Al paragrafo 4.3.2, “Tempistica per richiedere tracce e servizi per l’orario 11 dicembre 2022 – 9 dicembre 2023”, è previsto che “I richiedenti possono avanzare all’AB, secondo le modalità previste al par. 4.2, richiesta di tracce orarie e servizi per l’orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione.”. Si osserva che, sul cronoprogramma del processo di allocazione inserito nel citato paragrafo, non si fa menzione della data di avvio del processo di allocazione ma esclusivamente della data termine “Scadenza per la presentazione di richieste tracce orario all’AB”; è quindi necessario, per ragioni di trasparenza, apportare la dovuta correzione.

Nel paragrafo 4.4.3, “Processo di armonizzazione”, sia per le tracce merci, sia per le tracce passeggeri è previsto che il margine di flessibilità previsto sia ridotto a +/- 10 minuti nelle fasce pendolari; in realtà in considerazione della regola applicata dall’AB secondo la quale “Le fasce orarie nelle quali potranno essere inseriti i servizi di trasporto merci sono individuate al di fuori delle fasce orarie “pendolari”” (paragrafo 4.4.2, “Processo di allocazione delle tracce e dei servizi”) tale riduzione si applica esclusivamente alle tracce passeggeri. È quindi necessario che tale considerazione sia meglio chiarita nel paragrafo 4.4.3 in esame.

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1** Si prescrive al GI, di sostituire nel paragrafo 4.3.2 il presente periodo: *“I richiedenti possono avanzare all’AB, secondo le modalità previste al par. 4.2, richiesta di tracce orarie e servizi per l’orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione.”* con quanto di seguito riportato: *“I richiedenti possono avanzare all’AB, secondo le modalità previste al par. 4.2, richiesta di tracce orarie e servizi per l’orario di servizio successivo a quello in vigore, a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione corrispondente con la scadenza per la presentazione di richieste tracce orarie all’AB.”*
- 4.3.2** Si prescrive al GI di chiarire, nel paragrafo 4.4.3, che la riduzione dei margini di flessibilità in fascia pendolare (*“I margini di flessibilità riportati in precedenza sono ridotti a ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari”*) è applicata esclusivamente ai servizi passeggeri.

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 5.2, *“Pacchetto minimo d’accesso”*, con riferimento al sottoparagrafo *“Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione”*, 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 debbano 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, (es tabelloni, quadri orario, display ecc.) nonché la tipologia quali statiche e dinamiche in tempo reale.

Per quanto riguarda gli impianti delle platee di lavaggio, si osserva come l’allegato 2 del PIR riporti, a differenza di quanto descritto nel paragrafo 5.3.5 del PIR, *“Platee di lavaggio”*, la disponibilità di platee di lavaggio a Bari S.E. e a Lecce RFI. Si ritiene necessario che il GI verifichi tale apparente incongruenza apportando le necessarie correzioni al paragrafo 5.3.5 e all’allegato 2 citati.

Per quanto riguarda il paragrafo 5.3.6, *“Aree per l’approvvigionamento di combustibile”*, si ritiene necessario sostituire il termine *“autoproduzione”* con il termine *“prestazione in proprio”* secondo quanto definito dal Regolamento d’esecuzione (UE) 2177/2017.

Con riferimento al servizio di assistenza ai viaggiatori PMR o con disabilità (paragrafo 5.4.6, *“Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007”*), si ritiene necessario, quantomeno con effetto dal 7 giugno 2023, di adeguare il 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 (fatte salve le eventuali disposizioni nazionali applicative ai sensi dell’art. 24 citato) 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. Inoltre, si richiede al GI di correggere i refusi e il testo mancante relativi alle

modalità di incarozzamento delle PMR. Al paragrafo 5.4.6, *“Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007”*, il testo prevede il seguente passaggio *“Le “persone a mobilità ridotta”, sono ricevute 1 marciapiede della stazione [...]”*, che sembrerebbe assente di alcune parti. Inoltre, dalla descrizione del paragrafo sembrerebbe che l’assistenza sia fornita solamente per l’imbarco. Al riguardo si ritiene necessario specificare che il servizio di assistenza si concretizza nell’accoglienza, accompagnamento ed incarozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all’uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sistemi di ausilio mobili per i trasferimenti.

Infine, si ritiene opportuno che il GI renda edotta l’Autorità dei programmi di adeguamento in termini di accessibilità PMR delle proprie stazioni e fermate e dei corrispondenti tempi di implementazione.

5.2 Indicazioni

5.2.1 Si indica al GI di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 31 gennaio 2022, una relazione sui programmi di adeguamento in termini di accessibilità PMR delle proprie stazioni e fermate e dei corrispondenti tempi di implementazione.

5.3 Prescrizioni

5.3.1 Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 5.2 *“Pacchetto minimo d’accesso”*, e con riferimento al sottoparagrafo *“Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione”*, di:

- a) 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;
- b) 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, (es tabelloni, quadri orario, display ecc.) nonché la tipologia quali statiche e dinamiche in tempo reale.

5.3.2 Si prescrive al GI di verificare, apportando i chiarimenti o correzioni ritenuti eventualmente necessari, la congruenza di quanto riportato nel paragrafo 5.3.5 e nell'allegato 2 del PIR con riferimento alle platee di lavaggio sulla rete FSE.

5.3.3 Si prescrive al GI di sostituire, nel paragrafo 5.3.6, *“Aree per l’approvvigionamento di combustibile”*, il termine *“autoproduzione”* con il termine *“prestazione in proprio”*, secondo quanto definito dal Regolamento d’esecuzione (UE) 2177/2017.

5.3.4 Si prescrive al GI di prevedere nel paragrafo 5.4.6 del PIR che almeno a partire dal 7 giugno 2023 - nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 782/2021, con specifico riferimento a quanto disposto dall’art. 24, *“Condizioni alle quali è fornita l’assistenza”*, e fatte salve le eventuali

disposizioni nazionali applicative – si applichi un termine per la richiesta di assistenza per PMR di 24h prima del viaggio, invece dell'attuale termine di 48h previsto dal Regolamento (CE) 1371/2007.

- 5.3.5 Si prescrive al GI di integrare il primo periodo del sottoparagrafo “Descrizione del servizio”, di cui al paragrafo 5.4.6, con le parti aggiunte in corsivo come segue: “[...] *rotabile idoneo (ETR e ATR). Il servizio si concretizza nell'accoglienza, accompagnamento ed incarozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a ruote per i trasferimenti.*”

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 paragrafo 6.2 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.

Con riferimento agli indicatori di puntualità di cui al paragrafo 6.4.3, si rende necessario - anche in vista dell'eventuale individuazione, da parte dell'Ente regionale affidante il Contratto di Servizio, delle stazioni ritenute rilevanti - che il Gestore includa, anche pro-futuro, tra gli indicatori che potranno essere valorizzati, per quanto possibile e compatibilmente con il grado di implementazione del sistema di controllo della circolazione, l'indicatore di puntualità di cui alla misura 7 dell'allegato A della delibera n. 16/2018.

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;
- 6.3.2 Si prescrive al GI di richiamare al paragrafo 6.4.3, “Puntualità”, l'indicatore %OS₍₀₋₅₎ di cui alla misura 7 della delibera dell'Autorità n. 16/2018.