

***Allegato A alla delibera n. 155/2021 del 18 novembre 2021***

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023  
presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A., nonché relative all'elaborazione della  
proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi  
per l'orario di servizio 2021-2022 e successivo**

## Indice

<b>Premessa .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR .....</b>	<b>4</b>
1.1 Valutazioni dell’Autorità .....	4
1.2 Indicazioni .....	4
1.3 Prescrizioni.....	5
<b>2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....</b>	<b>5</b>
2.1 Valutazioni dell’Autorità .....	5
2.2 Indicazioni.....	6
2.3 Prescrizioni.....	6
<b>3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....</b>	<b>7</b>
3.1 Valutazioni dell’Autorità .....	7
3.2 Indicazioni.....	7
3.3 Prescrizioni.....	8
<b>4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR .....</b>	<b>8</b>
4.1 Valutazioni dell’Autorità .....	8
4.2 Indicazioni.....	9
4.3 Prescrizioni.....	9
<b>5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....</b>	<b>9</b>
5.1 Valutazioni dell’Autorità .....	9
5.2 Indicazioni.....	10
5.3 Prescrizioni.....	10
<b>6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....</b>	<b>10</b>
6.1 Valutazioni dell’Autorità .....	10
6.2 Indicazioni.....	11
6.3 Prescrizioni.....	11

## Premessa

Con nota del 29 settembre 2021, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità) al prot. 15026/2021, La Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito LFI) ha comunicato di intendere di pubblicare sul proprio sito web istituzionale la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2023 (di seguito PIR 2023), assunta agli atti dell’Autorità al prot. 15395/2021 del 5 ottobre 2021, evidenziando che nessuna osservazione è pervenuta dai soggetti interessati entro il termine della fase di consultazione.

Si precisa che, pur essendo l’Impresa ferroviaria (T.F.T. S.p.A.) che effettua il servizio prevalente sulla rete, nell’ambito del Contratto di Servizio (di seguito CdS) stipulato con la Regione Toscana, interamente partecipata da LFI (gruppo al quale appartiene), il gestore non ha ancora provveduto all’individuazione del soggetto terzo a cui affidare i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali, ai sensi dell’articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015.

Nel 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’articolo 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).**

**Le prescrizioni inserite in carattere blu si riferiscono all’aggiornamento straordinario del PIR 2022.**

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato “**PIR 2023. (Edizione dicembre 2021)**” e pubblicato entro l’11 dicembre 2021, prima dell’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;
ANSFISA:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (già ANSF);
AQ:	Accordo Quadro;
CdS:	Contratto di Servizio;
ERA:	European Railway Agency;
ERTMS:	European Rail Management System;
GI:	Gestore dell’Infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa Ferroviaria;
LFI:	La Ferroviaria Italiana S.p.A.;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
OSS:	One Stop Shop (art. 12 del regolamento (UE) 2016/796);
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.

## 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 integrare la tabella riassuntiva delle modifiche intervenute (suddividendole in modifiche generali, nuovi inserimenti/eliminazioni e modifiche) con il riferimento del paragrafo oggetto della modifica.

Con riferimento ai richiami delle fonti normative nel paragrafo 1.3 *“Struttura legale”*, si ritiene opportuno modificare il titolo del paragrafo per renderlo più aderente ai contenuti riportati e, in generale, di procedere ad aggiornare e/o espungere i riferimenti normativi non più validi 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. Si suggerisce, inoltre, di introdurre disposizioni normative vigenti e, in particolare, 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. Sempre con riferimento al citato paragrafo 1.3 si rende opportuno integrare l’elenco delle delibere regolatorie citando la delibera dell’Autorità n. 28/2021 del 25 febbraio 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”*.

Si ritiene opportuno che nel paragrafo 1.7 *“Definizioni”*, sia introdotta la definizione del c.d. *“sportello unico”* One Stop Shop (OSS), di cui all’art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.

Infine, per quanto riguarda il servizio di assistenza alle PMR, si suggerisce l’utilizzo in tutto il PIR e nei relativi allegati di un unico acronimo.

### 1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si indica al GI di inserire, 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 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. Inoltre, si indica al GI di procedere 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, nel paragrafo 1.7 *“Definizioni”*, di introdurre la definizione del c.d. *“sportello unico”* One Stop Shop (OSS) di cui all’art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.
- 1.2.4 Si indica al GI, di utilizzare in tutto il PIR e nei relativi allegati l’uso dell’acronimo PMR per indicare il servizio di assistenza alle Persone con disabilità e mobilità Ridotta.

### 1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

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

### 2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.1.4 *“Certificato di sicurezza unico”*, si ritiene necessario che il GI provveda a specificare, in conformità all'articolo 9 del d.lgs. 50/2019, che il certificato di sicurezza unico può essere rilasciato anche dall'ERA e che lo stesso può essere richiesto allo *“sportello unico” One Stop Shop (OSS)* di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796. Il rilascio a cura di ANSFISA è infatti previsto rispetto al comma 8 del citato articolo 9 nel solo caso in cui l'IF abbia intenzione di operare nel solo territorio italiano.

Con riferimento al paragrafo 2.2.1.4 *“Elenco degli AQ sottoscritti e in vigore”*, si rileva che l'unico AQ indicato comprende sia servizi passeggeri, che merci di tipo OSP, e che lo stesso AQ è stato siglato tra LFI e la società T.F.T. azionista di controllo della stessa LFI. Osservando il perdurare della mancata individuazione dell'organismo di allocazione, come indicato nelle premesse del presente allegato, si ritiene necessario acquisire l'AQ in esame per le successive verifiche di competenza da parte dell'Autorità anche con riferimento al rispetto di quanto previsto dalla delibera dell'Autorità n. 16/2018 recante *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento”*.

Con riguardo alla documentazione da presentare, a cura delle IF, precedentemente al perfezionamento del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, si rileva che nel paragrafo 2.2.2.1 *“Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra LFI e IF”*, è richiesto il solo possesso e non la presentazione del certificato di sicurezza unico, a differenza di altri documenti quali la licenza; si ritiene necessario, in considerazione dell'obbligo di possesso di tale certificato per l'effettuazione dei servizi di trasporto ferroviari, che anche tale documento sia regolarmente presentato al GI.

Per quanto attiene al paragrafo 2.3.1 *“Obblighi comuni”*, 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), e per il gestore di stazione alla Misura 4.2, lettera b), della citata delibera. È quindi necessario integrare il paragrafo introducendo una specifica procedura per la trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza, come previsto dalla citata Misura 5.2 della delibera n. 28/2021.

Con riferimento al paragrafo 2.3.2 del PIR *“Obblighi di LFI”*, si ritiene necessario che il GI, in analogia a quanto riportato nel paragrafo 2.3.3 *“Obblighi di IF”*, richiami tra gli impegni il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell'Autorità sulla base delle vigenti disposizioni normative.

Nel paragrafo 2.6.1.1 *“Non utilizzo delle tracce contrattualizzate”*, il GI ha previsto quanto segue:” [...] *Nel caso di disdette di tracce che GI riassegnasse ad altra IF, la IF responsabile della disdetta è tenuta a corrispondere comunque a GI una somma pari al 20% del diritto di prenotazione delle tracce disdettate. [...] IF titolare di contratto di servizio con la Regione Toscana per servizi ferroviari regionali non sarà comunque soggetta a conseguenze economiche in caso di disdetta di tracce.”*; inoltre, nel successivo paragrafo 2.6.1.2 *“Franchigia sulla disdetta di tracce”*, il GI prevede che per le sole tracce ricadenti nell'ambito del CdS con la Regione Toscana l'IF incaricata sia sempre esonerata da qualunque penale per soppressione. Tale previsione

non è evidenziata nel successivo pertinente paragrafo 4.7.3 *“Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate”*, ove è previsto, al punto D), che *“Nel caso di mancata utilizzazione di tracce oggetto di contratto di utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 30% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.”*.

L’Autorità osserva che tali particolarità non paiono riconducibili a specifiche normative nazionali o eurounitarie o a misure regolatorie; al contrario, possono potenzialmente generare una discriminazione tra IF sulla base della sola esistenza o meno di una relazione contrattuale OSP con la Regione Toscana.

Infine, con riferimento al paragrafo 2.10 *“Gestione delle stazioni/tratti di linea di collegamento reti”*, si ritiene necessario, nel rispetto dei necessari obblighi di trasparenza previsti, che il GI pubblichi in allegato al PIR la convenzione stipulata con il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale RFI per il collegamento tra le due reti.

Al fine di migliorare il livello di servizio offerto ai viaggiatori, si ritiene 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 di specificare nel paragrafo 2.1.4 *“Certificato di sicurezza unico”* del PIR che, ai sensi dell’articolo 9 del d.lgs. 50/2019, la richiesta di certificato di sicurezza unico deve, di norma, essere presentata allo *“sportello unico”* One Stop Shop di ERA responsabile del rilascio del certificato e che, secondo quanto previsto dal comma 8 del predetto articolo 9, tale iter può essere alternativamente attivato presso ANSFISA.

**2.3.3** Si prescrive al GI di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 21 gennaio 2022, copia dell’AQ che LFI ha perfezionato il 13 maggio 2021 con la società T.F.T. S.p.A., come indicato nel paragrafo 2.2.1.4 *“Elenco degli AQ sottoscritti e in vigore”*, del PIR.

**2.3.4** Si prescrive al GI che il certificato di sicurezza unico venga incluso, nel paragrafo 2.2.2.1 *“Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra LFI e IF”*, tra i documenti che un’IF ha l’obbligo di presentare al GI prima della stipula del contratto di utilizzo dell’infrastruttura.

**2.3.5** Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 2.3.2 *“Obblighi di LFI”*, tra gli impegni del GI, il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell’Autorità sulla base delle vigenti disposizioni normative.

**2.3.6** Si prescrive al GI nei paragrafi 2.6.1.1 *“Non utilizzo delle tracce contrattualizzate”* e 2.6.1.2 *“Franchigia sulla disdetta di tracce”*, di prevedere anche per i servizi ferroviari oggetto di CdS con la Regione Toscana l’applicazione delle penali per soppressione, in analogia a quanto già previsto per i servizi ferroviari passeggeri non sottostanti a tale CdS. Dovrà anche essere verificata la

congruenza tra quanto riportato ai paragrafi 2.6.1.1, 2.6.1.2 e 4.7.3 *“Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate”*.

- 2.3.7 Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 2.10 *“Gestione delle stazioni/tratti di linea di collegamento reti”*, di pubblicare in allegato al PIR la convenzione stipulata con il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale RFI per il collegamento tra le due reti.

### 3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

#### 3.1 Valutazioni dell’Autorità

Nell’Allegato 3 *“Interventi di aumento di capacità dell’Infrastruttura”*, il GI riporta l’attivazione del sistema ERTMS L2 sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga entro l’anno 2022. In considerazione del fatto che il PIR in esame è riferito all’orario 2022-2023, è presumibile che tale attivazione sia completata prima o in coincidenza con l’avvio di tale orario di servizio ed è necessario osservare come tale nuovo sistema richieda adeguamento del materiale rotabile rispetto a quanto già in esercizio o potenzialmente utilizzabile secondo le attuali condizioni infrastrutturali; si ritiene, quindi, necessario che il GI apporti le conseguenti correzioni e/o integrazioni al paragrafo 3.3.3 *“Sistemi di sicurezza e sistemi di circolazione”* ove, tra i regimi di circolazione, viene menzionato esclusivamente il blocco conta-assi.

Con riferimento al grado di utilizzazione delle linee, si ritiene necessario che il GI, nel paragrafo 3.9 *“Utilizzazione delle linee”*, 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.

È inoltre da rilevarsi come, nell’allegato 6 *“Capacità e grado di impegno”*, siano riportati dati contraddittori. La linea Arezzo-Pratovecchio-Stia presenta una capacità bioraria di 3.5 treni a differenza della linea Arezzo-Sinalunga che presenta un livello di capacità bioraria pari a 5 treni. Tuttavia, la capacità giornaliera della prima risulta superiore (a parità di ore di apertura al servizio commerciale: 17 ore) rispetto alla seconda. Tali valori rivestono particolare importanza ai fini della dichiarazione di saturazione, che pare plausibile sulla base degli attuali livelli di impegno biorario della rete pubblicati dal GI.

#### 3.2 Indicazioni

**Non è prevista alcuna indicazione.**

### 3.3 Prescrizioni

- 3.3.1** Si prescrive al GI di apportare le necessarie integrazioni e/o correzioni nel paragrafo 3.3.3 *“Sistemi di sicurezza e sistemi di circolazione”*, in ragione della prevista attivazione del sistema ERTMS L2 entro il 2022.
- 3.3.2** Si prescrive al GI di illustrare, nel paragrafo 3.9 *“Utilizzazione delle linee”* del PIR, i principi utilizzati per definire i gradi di utilizzo delle linee riportati nell'allegato 6 *“Capacità e grado di impegno”* del PIR.
- 3.3.3** Si prescrive al GI:
- di verificare ed apportare le eventuali correzioni ai valori numerici riportati nell'allegato 6 al PIR relativo al grado di utilizzo delle linee della rete gestita;
  - di trasmettere all'Autorità, entro e non oltre il 31 gennaio 2022, una relazione esaustiva sulla stima e verifica dei valori numerici di cui all'allegato 6 al PIR.

## 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 della citata decisione, nel paragrafo 4.3.2 *“Tempistica per richiedere tracce per l'orario 2022/2023”*, è necessario specificare 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.

Nel paragrafo 4.4.1 *“Limitazioni all'accordo quadro”*, è stabilito che *“Per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, è possibile prenotare capacità anche oltre il limite dell'85% definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.”*. In considerazione della necessità di garantire, a qualunque richiedente l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, che già in sede di allocazione annuale sia possibile richiedere capacità al di sopra di quanto prenotato con AQ, si ritiene necessario che tale previsione – in quanto riservata all'esercizio dei soli servizi di trasporto regionale - venga espunta dal PIR.

In attesa dell'individuazione dell'AB, si ritiene necessario che il GI adotti regole di priorità che garantiscano possibilità di accesso all'infrastruttura ai richiedenti diversi dall'impresa titolare di CdS con la Regione Toscana. Il paragrafo 4.4.3.2 *“Criteri di priorità”*, prevede che i treni regionali che operano nell'ambito di tale CdS abbiano sempre e in ogni caso la priorità senza specificare nessun limite; tale previsione, anche se temperata dal principio secondo cui *“Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale”*, potrebbe portare, anche in relazione all'intensa utilizzazione delle linee, al diniego di accesso per altri richiedenti. Al fine di temperare tale rischio si ritiene necessario che sia espressamente previsto che la priorità dei servizi regionali è valida nei limiti del 85% della capacità bioraria massima della tratta e della linea (tale unità di misura è quella di maggior dettaglio adottata dal GI).

In relazione al trasporto merci pericolose, si rileva una contraddizione tra l'assoluto divieto di trasporto di tali merci, esplicitato nel paragrafo 4.6 *“Trasporto merci pericolose”*, e le regolamentazioni proposte nel corrispondente paragrafo 2.7 *“Trasporti eccezionali e merci pericolose”*. Si ritiene necessario che il GI



provveda a chiarire tale contraddizione intervenendo sul paragrafo 4.6 e sui correlati paragrafi pertinenti del PIR.

## 4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 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 2022/2023”*, 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 è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia”*.
- 4.3.2 Si prescrive al GI di eliminare, dal paragrafo 4.4.1 *“Limitazioni all’accordo quadro”* del PIR, quanto di seguito riportato: *“Per l’esercizio dei servizi di trasporto regionale, è possibile prenotare capacità anche oltre il limite dell’85% definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.”*
- 4.3.3 Si prescrive al GI che, nel paragrafo 4.4.3.2 *“Criteri di priorità”*, il criterio di priorità a) dedicato ai servizi regionali sia sostituito dal seguente periodo: *“ai servizi di trasporto pubblico regionale, disciplinati da contratto di servizio, nei limiti dell’85% della capacità bioraria massima della tratta e/o della linea;”*.
- 4.3.4 Si prescrive al GI, per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose sulla rete di competenza, di provvedere a eliminare le incongruenze presenti nei paragrafi 4.6 *“Trasporto merci pericolose”* e 2.7 *“Trasporti eccezionali e merci pericolose”*, nonché in altri paragrafi pertinenti del PIR.

## 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 5.1.1 *“Pacchetto minimo d’accesso”*, con riferimento al sottoparagrafo *“Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità”*, una 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 IF, 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 ecc.) nonché la tipologia quali statiche e dinamiche in tempo reale.

Con riferimento al paragrafo 5.16, *“Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito”*, sezione *“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.

## 5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 5.3 Prescrizioni

**5.3.1** Si prescrive al GI di esplicitare nel paragrafo 5.1.1 *“Pacchetto minimo di accesso”*, con riferimento al sottoparagrafo *“Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità”*, quanto segue:

- a) precisare che il GI mette a disposizione delle IF, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi anche ai treni di altre IF, al fine di consentire a tutte le IF 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, (p.es.: tabelloni, quadri orario, display ecc.) nonché la tipologia quali statiche e dinamiche in tempo reale.

**5.3.2** Si prescrive al GI nel paragrafo 5.1.6 *“Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito”* sezione *“Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n.1371/2007”*, 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.

## 6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

### 6.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI non ha riportato nel 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 6.4 *“Tariffe e performance regime”* il GI dovrà quindi introdurre una clausola in cui si specifichi che, per l'orario di servizio 2022-2023, 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 *“Servizi”*, saranno definiti, nel corso del 2022, a seguito della formulazione della nuova proposta tariffaria.

Con riferimento ai canoni ed alle tariffe relative all'orario 2021-2022 - scaturenti da una proposta mai ufficialmente formalizzata dal GI, e non elaborata dall'AB, peraltro non ancora individuato, e per cui l'Autorità non ha, quindi, ritenuto di procedere alla relativa verifica di conformità - si ritiene necessario che il GI adotti, con riferimento ai canoni di accesso (PMdA) (componenti A e B, quest'ultima riferita ai soli segmenti di mercato per cui vi sono previsioni di volumi di traffico per l'orario 2021-2022) e per le tariffe per l'utilizzo dei servizi (extra-PMdA) offerti direttamente dal GI medesimo, anche nell'ambito di impianti dallo stesso gestiti, i valori adottati dal Gestore dell'Infrastruttura nazionale RFI per il medesimo orario 2021-2022. Il GI dovrà, quindi, procedere a pubblicare, entro l'inizio dell'orario di servizio 2021-2022, un aggiornamento straordinario del PIR 2022 riportante i suddetti valori.

## 6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Per l'orario di servizio 2021-2022 si prescrive al GI di adottare, come valori: (i) dei canoni per il PMdA (componente A e componente B, quest'ultima modulata per i soli segmenti di mercato per cui vi sono previsioni di volumi di traffico per l'orario di servizio 2021-2022) nonché (ii) delle tariffe per i servizi extra PMdA forniti dal Gestore, anche nelle eventuali vesti di gestore di impianto di servizio, i corrispondenti valori assunti per l'infrastruttura ferroviaria nazionale da RFI con riferimento allo stesso orario di servizio.
- 6.3.2 Il GI provvede a pubblicare, entro l'avvio dell'orario di servizio 2021-2022, un aggiornamento straordinario del PIR 2022, in cui sono riportati i suddetti valori dei canoni e delle tariffe.
- 6.3.3 Per l'orario di servizio 2022-2023, 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.