

Allegato A alla delibera n. 156/2021 del 18 novembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023
presentato da Ferrotramviaria 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

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

Premessa

Con nota del 30 settembre 2021, assunta agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) al prot. 15348/2021 del 4 ottobre 2021, Ferrotramviaria S.p.A. (di seguito FT) ha comunicato di aver pubblicato 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. 15388/2021 del 5 ottobre 2021, evidenziando che nessuna osservazione è pervenuta dai soggetti interessati entro il termine della fase di consultazione.

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;
FT:	Ferrotramviaria S.p.A.
GI:	Gestore dell’Infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa Ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMdA:	Pacchetto Minimo di Accesso (art.13 del d.lgs. 112/2015);
PMR:	Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Al fine di rendere chiare e trasparenti a tutti gli stakeholder le modifiche apportate durante gli aggiornamenti del PIR, si suggerisce di introdurre una tabella in forma riassuntiva delle modifiche intervenute (suddividendole in modifiche generali, nuovi inserimenti/eliminazioni e modifiche) con il riferimento del paragrafo oggetto della modifica 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, si ritiene opportuno integrare il paragrafo 1.3, “*Quadro normativo*”, procedendo ad introdurre disposizioni normative vigenti e, in particolare, il riferimento 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. 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 richiede inoltre, di curare con attenzione l’utilizzo in tutto il testo della denominazione corretta ed aggiornata degli organismi citati (MIT ora MIMS) correggendo, inoltre, altri refusi presenti o parti mancanti.

Si ritiene infine opportuno che nel paragrafo 1.9 “*Definizioni*”, sia introdotta 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 procedere, all’interno del paragrafo 1.3 “*Quadro normativo*”, del PIR, all’inclusione dei riferimenti alle seguenti fonti normative e regolamentari: (i) regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; (ii) legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*”; (iii) delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 28/2021 recante: “*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami*”.
- 1.2.3 Si indica al GI di assicurare, in generale, all’interno del PIR la corretta ed aggiornata titolazione dei diversi organismi citati, correggendo, inoltre, in tutto il testo altri refusi presenti e inserendo le parti mancanti.
- 1.2.4 Si indica al GI, nel paragrafo 1.9 “*Definizioni*”, di introdurre la definizione del c.d. “*sportello unico*” One Stop Shop (OSS) di cui all’art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.

1.3 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 2.4.1, *“Obblighi comuni”*, la Misura 5.2 della delibera dell'Autorità 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 nel PIR per la trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza, come previsto dalla citata Misura 5.2 della delibera dell'Autorità n. 28/2021.

Con riferimento al paragrafo 2.4.7, *“Informazione e cooperazione con FT-DI”*, 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 dell'Autorità n. 106/2018.

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 alle 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 precisare, nel paragrafo 2.4.7, *“Informazione e cooperazione con FT-DI”*, che gli annunci all'utenza sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007, al regolamento (UE) 782/2021 ed a quelle della delibera ART n. 106/2018.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione

3.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell’Autorità

Per quanto riguarda le richieste tardive di capacità, ai fini di una completa ottemperanza alla decisione delegata (UE) 2017/2075, con specifico riferimento al punto 6) dell’Annesso della citata decisione, nel paragrafo 4.3.2, *“Tempistica per richiedere tracce per l’orario successivo a quello in vigore”*, 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.

Con riferimento al paragrafo 4.6.3, *“Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate”*, al fine di facilitare gli stakeholder in una lettura immediata del contenuto informativo e introdurre, nel limite del possibile, una standardizzazione nella visualizzazione delle informazioni nei PIR dei diversi GI, si suggerisce l’inserimento di una tabella riepilogativa delle varie penali a carico dell’IF, sulla falsa riga di quelle utilizzate dal GI nazionale e dagli altri GI di ferrovie regionali interconnesse.

4.2 Indicazioni

4.2.1 Si indica al GI di inserire, nel paragrafo 4.6.3 *“Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate”*, una tabella riepilogativa delle penali a carico delle IF in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate.

4.3 Prescrizioni

4.3.1 Si prescrive al GI di integrare il capoverso relativo alle richieste tardive del paragrafo 4.3.2 *“Tempistica per richiedere tracce per l’orario successivo a quello in vigore”*, 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”*.

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 *“Sistema di Informazioni al pubblico sulla 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.

Con riferimento al paragrafo 5.1.3, *"Servizi complementari"*, nella sezione *"Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità"*, in relazione alle modalità e tempistiche per richiedere il servizio di assistenza alle PMR, 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.

La descrizione degli impianti di servizio non sembra conforme a quanto previsto dal regolamento (UE) 2017/2177. Si rende, quindi, necessario che il GI, come previsto dalla misura 6.2 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 130/2019, utilizzi il *"Modello Comune"* definito dall'associazione RNE per la descrizione degli impianti di servizio.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1** Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 5.1.1 *"Pacchetto minimo d'accesso"* e con riferimento al sottoparagrafo *"Sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione"*, 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;
 - 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 statiche e dinamiche in tempo reale.
- 5.3.2** Si prescrive al GI di prevedere nella sezione *"Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità"* del paragrafo 5.1.3 *"Servizi complementari"*, 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.

- 5.3.3 Si prescrive al GI di utilizzare il “Modello Comune” definito dall’associazione RNE per la descrizione degli impianti di servizio.**

6. Tariffe e performance regime – 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 6.3 “*Tariffe*” il GI dovrà 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 tariffaria trasmessa tardivamente dal GI e formulata da un AB non ritenuto idoneo, per cui l’Autorità non ha 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.