

Allegato A alla delibera n. 157/2021 del 18 novembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023
presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l., 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.....	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.....	8
4.3 Prescrizioni.....	8
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	8
5.1 Valutazioni dell’Autorità	8
5.2 Indicazioni.....	9
5.3 Prescrizioni.....	9
6. Tariffe e performance regime – Capitolo 6 del PIR.....	10
6.1 Valutazioni dell’Autorità	10
6.2 Indicazioni.....	10
6.3 Prescrizioni.....	10
7. Allegati al PIR	11
7.1 Valutazioni dell’Autorità	11
7.2 Indicazioni.....	11
7.3 Prescrizioni.....	11

Premessa

Con nota del 20 settembre 2021, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità) al prot. 14398/2021 del 20 settembre 2021, la Società Ferrovie del Gargano S.r.l. ha comunicato di aver pubblicato la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2023 (di seguito PIR 2023, acquisito agli atti dell'Autorità al prot. 15390/2021 del 5 ottobre 2021), evidenziando che sono pervenute osservazioni da parte dei 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, 6 e agli allegati di detta versione del PIR 2023.

Per ciascuno di tali capitoli e allegati 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;
GI:	Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa Ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMdA:	Pacchetto Minimo di Accesso;
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 *stakeholders* 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 si ritiene opportuno integrare il paragrafo 1.2 “*Normativa*”, procedendo ad introdurre le 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 1.2 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*”.

Per quanto riguarda il paragrafo 1.6.1 “*Validità del PIR*”, non è esplicitato con chiarezza il periodo di applicazione del PIR in esame per quanto concerne le regole relative al processo di allocazione della capacità e le regole e informazioni che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI e delle IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

Si ritiene opportuno che nel paragrafo 1.8 “*Glossario dei termini*”, sia introdotta la definizione del c.d. “*sportello unico*” One Stop Shop (OSS), di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.

Si suggerisce, infine, di curare con attenzione in tutto il PIR la titolazione corretta ed aggiornata degli organismi citati (MIT ora MIMS) e del richiamato riferimento del PIR citato nell'allegato del contratto tipo di utilizzo dell'infrastruttura, art. 13, comma 4, correggendo, inoltre, in tutto il testo altri refusi presenti.

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 procedere, all'interno del paragrafo 1.2 “*Normativa*”, 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 1.8 “*Glossario dei termini*”, 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 rivedere, in generale, all'interno del PIR, la corretta ed aggiornata titolazione dei diversi organismi citati e del richiamato riferimento del PIR citato nell'allegato del contratto tipo

di utilizzo dell'infrastruttura, art. 13, comma 4, correggendo, inoltre, in tutto il testo altri refusi presenti.

1.3 Prescrizioni

1.3.1 Si prescrive al GI d'inserire, al paragrafo 1.6.1 “Validità del PIR”, quanto segue:

“il documento contiene:

- **le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa che hanno validità a partire dal 12 marzo 2022 con riferimento all'orario di servizio in vigore dall'11 dicembre 2022 al 9 dicembre 2023;**
- **le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dall' 11 dicembre 2022 al 9 dicembre 2023 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).**

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

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.3.1 “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 2.4 “Condizioni di Accesso Commerciali - Accordo quadro”, è necessario inserire il riferimento normativo all'art. 23, comma 6, del d.lgs. 112/2015, che sancisce la disposizione afferente all'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro, nel richiedere una durata superiore ai cinque anni dell'AQ stesso.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.4.4 “Regole di gestione”, nella rappresentazione tabellare delle fasce orarie, anche in considerazione dello specifico richiamo nelle diciture al “Fine servizio” e a quanto riportato nel paragrafo 2.4.4.1 “Treni Pendolari” per quanto attiene l'appartenenza di tali treni in afflusso nella fascia mattutina (5.30 – 8.30), 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 opportuno dunque chiarire quali sono le regole di gestione applicate in questa fascia.

Con riferimento al paragrafo 2.10.3 “Gestione della circolazione perturbata”, 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.

In relazione al paragrafo 2.5.8 “Risoluzione del contratto”, nell'ambito delle casistiche per le quali si ritiene risolto di diritto il Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria relativamente al mancato versamento, anche parziale, di tre rate mensili dei corrispettivi dovuti all'AB, pare che quanto riportato nel testo non sia conforme con quanto disposto al paragrafo 2.5.7 “Pagamento”, nel quale l'AB prevede l'emissione della fatturazione semestralmente. In ottica di rendere chiare le informazioni eliminando possibili interpretazioni da parte degli *stakeholders*, è opportuno che il GI elimini le potenziali incongruenze a riguardo.

Per quanto attiene al paragrafo 2.6.1 “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 ai paragrafi 2.6.2 *"Obblighi del GI"* e 2.6.3 *"Obblighi di IF"*, è necessario che il GI richiami tra gli impegni il dovere di ottemperanza del GI e delle IF alle disposizioni dell'Autorità sulla base delle vigenti disposizioni normative.

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.
- 2.2.2 Si indica al GI di chiarire, nel paragrafo 2.4.4 *"Regole di gestione"*, le regole di gestione applicate nella fascia *"Inizio servizio-6:00"*, in quanto non paiono disciplinate e non è esplicitato se l'inizio del servizio avvenga alle ore 6:00.
- 2.2.3 Si indica al GI di chiarire, nel paragrafo 2.5.8 *"Risoluzione del contratto"*, le informazioni riportate in merito alle clausole di risoluzione legate al mancato pagamento di tre rate mensili, verificandone la congruenza rispetto a quanto indicato al paragrafo 2.5.7 *"Pagamento"*.

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 2.3.1 *"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 introdurre, nel paragrafo 2.4 *"Condizioni di Accesso Commerciali - Accordo quadro"*, il riferimento all'art. 23, comma 6, del d. lgs. 112/2015 nel testo afferente alla richiesta di un AQ superiore ai cinque anni.
- 2.3.4 Si prescrive al GI di precisare, nel paragrafo 2.10.3 *"Gestione della circolazione perturbata"*, che gli annunci all'utenza sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007, al regolamento (UE) 782/2021 ed a quelle della delibera ART n. 106/2018.
- 2.3.5 Si prescrive al GI di inserire, nei paragrafi 2.6.2 *"Obblighi del GI"* e 2.6.3, *"Obblighi di IF"*, tra gli impegni del GI e delle IF, il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell'Autorità sulla base delle vigenti disposizioni normative.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al grado di utilizzo delle linee ferroviarie, si ritiene necessario che il GI illustri, in uno specifico paragrafo del capitolo 3, i principi utilizzati per il calcolo della capacità teorica e della capacità commerciale, nonché delle relative percentuali d'impegno delle citate linee; si osserva, infatti, che tali dati sono fondamentali al fine di individuare possibili condizioni di saturazione dell'infrastruttura ferroviaria. Si precisa, inoltre, che tali informazioni, da rendersi disponibili come utile riferimento all'atto della richiesta di capacità da parte di un richiedente per l'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, dovranno essere desunte dalla situazione relativa all'orario di esercizio in corso. Il GI dovrà, infine, produrre un allegato al PIR (o una tabella direttamente inserita nel capitolo 3) che riporti i gradi di utilizzo della rete (capacità teorica, capacità commerciale, soglia di capacità limitata, soglia di saturazione) per ogni linea, in base alla metodologia descritta nel paragrafo menzionato e sul modello di quanto già avviene nei PIR del GI nazionale e degli altri GI delle reti regionali interconnesse.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione

3.3 Prescrizioni

3.3.1 Si prescrive al GI:

- a) di illustrare, in uno specifico paragrafo del capitolo 3 del PIR, i principi utilizzati per definire, per ogni linea, il calcolo della capacità teorica, della capacità commerciale, nonché della soglia di capacità limitata/saturazione;
- b) di introdurre un allegato al PIR (o apposita tabella nel capitolo 3) che riporti i gradi di utilizzo della rete per ogni linea.

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 4.2.2 *"Tempistica per richiedere tracce per l'orario 2022-2023"*, è necessario specificare che *"Il CFP 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 l'AB 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.

Al fine di assicurare adeguata chiarezza nei confronti degli stakeholder, è opportuno che l'informativa relativa agli obblighi di notifica di un nuovo servizio passeggeri sia inserita prima della descrizione del paragrafo 4.2.2

“Tempistica per richiedere tracce per l’orario 2022-2023”. Per tale motivo il paragrafo 4.3.3 *“Nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato”* si suggerisce sia inserito come primo sottoparagrafo del paragrafo 4.2 *“Tempistica per le richieste”*.

Per quanto riguarda il paragrafo 4.2.3 *“Tempistica per richiedere tracce per l’adeguamento intermedio”*, è opportuno che il GI introduca una visualizzazione grafica per descrivere la tempistica di come avviene l’assegnazione delle tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell’orario, onde rendere più agevole agli stakeholder la comprensione del processo.

Con riferimento al paragrafo 4.6.3 *“Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate”*, al fine di facilitare agli *stakeholders* la lettura del contenuto informativo e di standardizzare, nel limite del possibile, l’illustrazione delle informazioni contenute nei PIR dei diversi GI regionali e nazionale, si suggerisce di inserire 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 interconnesse.

4.2 Indicazioni

- 4.2.1 Si indica al GI di spostare il paragrafo 4.3.3 *“Nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato”* nel paragrafo 4.2 *“Tempistica per le richieste”*, come primo sottoparagrafo.
- 4.2.2 Si indica al GI di introdurre, nel paragrafo 4.2.3 *“Tempistica per richiedere tracce per l’adeguamento intermedio”*, una infografica per descrivere la tempistica del processo di assegnazione delle tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell’orario.
- 4.2.3 Si indica al GI di inserire, al 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 4.2.2 *“Tempistica per richiedere tracce per l’orario 2022-2023”*, nel seguente modo: *“Il CFP 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 *stakeholders*, rileva la necessità di introdurre nel paragrafo 5.2 *“Pacchetto minimo di accesso”*, con riferimento alla sezione *“Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per il 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 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 coerenza con quanto rappresentato nelle tabelle descrittive di cui al Capitolo 4, *"Località di servizio"*, dell'Allegato 1 al PIR, *"Caratteristiche dell'infrastruttura"*), 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.

Per quel che riguarda il paragrafo 5.5 *"Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007"*, 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. Inoltre, è necessario riportare la definizione integrale di *"persona con disabilità"* e *"persona a mobilità ridotta"* contenuta nel citato regolamento (UE) 782/2021, nonché specificare con chiarezza, all'interno del medesimo paragrafo, in quali stazioni viene garantito il servizio di assistenza alle PMR all'interno dell'impianto ferroviario, nella salita in treno e fino al posto assegnato nella carrozza, e nella discesa dal treno e fino all'uscita dall'impianto ferroviario.

Si rende, infine, 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 5.2 *"Pacchetto minimo di accesso"*, sezione *"Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità"*, di:

- 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;
- 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, nel paragrafo 5.5 *"Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007"*, di:

- prevedere 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;
- b) riportare la definizione integrale di “*persona con disabilità*” e “*persona a mobilità ridotta*” contenuta nel citato regolamento (UE) 782/2021;
 - c) specificare con chiarezza in quali stazioni viene garantito il servizio di assistenza alle PMR nella salita in treno e nell'effettuazione del percorso fino al posto assegnato nella carrozza, nonché nella discesa dal treno e l'effettuazione del percorso fino all'uscita dall'impianto ferroviario.

- 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.

7. Allegati al PIR

7.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento all'allegato I, appendice I, al Capitolo II - *“Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria”*, all'art. 7 bis *“Key Performance Index del GI”*, al fine di rendere trasparenti le informazioni verso gli stakeholder, è opportuno che l'AB inserisca una quantificazione minima percentuale di quanto destinare al miglioramento dei servizi nelle stazioni rispetto alle quali non è stato conseguito il target contrattualizzato relativo al singolo KPI.

Per quanto riguarda l'allegato I, appendice II, al Capitolo II - *“Accordo Quadro Tipo per servizi di trasporto pubblico locale”*, all'art. 5 *“Informazioni e Riservatezza dei dati”*, è opportuno, per maggiore chiarezza verso gli stakeholders, che i link ipertestuali dei fascicoli di linea siano collegati ad un orario di servizio aggiornato anziché a quello visualizzato nel testo e riferito al 2019.

7.2 Indicazioni

- 7.2.1** Si indica al GI di inserire nell'allegato I, appendice I, al Capitolo II *“Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria”*, all'art. 7 bis *“Key Performance Index del GI”*, una quantificazione minima percentuale di quanto destinare al miglioramento dei servizi nelle stazioni rispetto alle quali non è stato conseguito il target contrattualizzato relativo al singolo KPI.
- 7.2.2** Si indica al GI di inserire nell'allegato I, appendice II, al Capitolo II - *“Accordo Quadro Tipo per servizi di trasporto pubblico locale”*, all'art. 5 *“Informazioni e Riservatezza dei dati”*, i link ipertestuali dei fascicoli di linea collegati all'orario di servizio aggiornato.

7.3 Prescrizioni

- 7.3.1** Non è prevista alcuna prescrizione.