

Allegato A alla delibera n. 158/2021 del 18 novembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della Rete 2023
presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
per l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra.**

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.....	4
2.1 Valutazioni dell’Autorità	4
2.2 Indicazioni	5
2.3 Prescrizioni.....	5
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	6
3.1 Valutazioni dell’Autorità	6
3.2 Indicazioni	6
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.....	7
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	7
5.1 Valutazioni dell’Autorità	7
5.2 Indicazioni	7
5.3 Prescrizioni.....	7
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	7
6.1 Valutazioni dell’Autorità	7
6.2 Indicazioni	7
6.3 Prescrizioni.....	7

Premessa

Con nota del 30 settembre 2021, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità) al prot. 15164/2021 di pari data, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2023 (di seguito PIR 2023) per l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra (di seguito IFRU), 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'art. 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di detta versione del PIR 2023.

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

- 1. le pertinenti valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2023;**
- 2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura (di seguito GI).**

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato **"PIR 2023. (Edizione dicembre 2021)"** e pubblicato entro l'11 dicembre 2021, prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio 2021-2022.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AQ:	Accordo Quadro;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
IFRU:	Infrastruttura ferroviaria regionale umbra;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PRM:	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

Si ritiene opportuno che nel “*Glossario (aggiornamento Dicembre 2021)*”, sia introdotta la definizione del c.d. “*sportello unico*” One Stop Shop (OSS), di cui all’art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.

Con riferimento ai richiami delle fonti normative si ritiene opportuno integrare il paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*” procedendo ad introdurre le disposizioni normative vigenti e in particolare, 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*”. Inoltre, è opportuno correggere, in quanto erroneamente riportata, la data di inizio di validità del PIR riportata nel paragrafo 1.6.1 “*Periodo di validità*”, con riferimento alle regole e alle procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e a quelle relative al processo di allocazione della stessa.

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si indica al GI, nel “*Glossario (aggiornamento Dicembre 2021)*”, di introdurre la definizione del c.d. “*sportello unico*” One Stop Shop (OSS) di cui all’art. 12 del regolamento (UE) 2016/796.
- 1.2.2 Si indica al GI di procedere, all’interno del paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*”, all’inclusione del riferimento alla seguente fonte normativa: 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*”.
- 1.2.3 Si indica al GI di correggere la data di inizio di validità del PIR riportata nel paragrafo 1.6.1 “*Periodo di validità*”, con riferimento alle regole e alle procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e a quelle relative al processo di allocazione della stessa.

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 punto “*b) Sottoscrizione e adempimenti successivi*” del paragrafo 2.3.1 “*Accordo quadro (aggiornamento dicembre 2021)*”, il GI ha proposto di ridurre da 10 a 5 giorni, a partire dal ricevimento della proposta di AQ da parte del GI, il termine temporale di risposta da parte del richiedente capacità. Tale nuovo termine, che inoltre è legato a giorni solari e non lavorativi, pare risultare non congruo rispetto alla potenziale complessità delle attività di verifica del documento da parte del richiedente capacità ai fini della sua definitiva accettazione. Si ritiene quindi necessario che il GI mantenga il termine di 10 giorni vigente.

Si osserva che il paragrafo 2.6 “*Processo di verifica di compatibilità treno-tratta per l’utilizzo di veicoli autorizzati*” fa esclusivo riferimento all’infrastruttura ferroviaria nazionale; si ritiene necessario che il GI provveda ad apportare le necessarie correzioni/integrazioni utili a informare i richiedenti capacità su modalità e costi della verifica di compatibilità.

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

Nello schema di AQ tipo per servizi di trasporto OSP, di cui all'Appendice 3 al capitolo 2 (aggiornamento dicembre 2021), è necessario integrare l'ultimo paragrafo dell'art. 9 relativo alle condizioni minime di qualità che il GI deve garantire, ai sensi della Misura 15 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, e oggetto di negoziazione con l'ente affidante, richiamando tra gli aspetti anche il correlato sistema di penalità.

Per quanto attiene al paragrafo 2.3.3.1 "*Obblighi Comuni (aggiornamento dicembre 2020)*", 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.

Infine, per maggiore chiarezza, si ritiene opportuno eliminare dal primo rigo del paragrafo 2.2.4 "*Certificato di sicurezza unico*" il seguente refuso: "*dall'ANSFISA*".

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 PRM o l'ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette.
- 2.2.2** Si indica al GI di eliminare dal primo rigo del paragrafo 2.2.4 "*Certificato di sicurezza unico*" il seguente refuso: "*dall'ANSFISA*".

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1** Si prescrive al GI che al punto "*b) Sottoscrizione e adempimenti successivi*" del paragrafo 2.3.1 "*Accordo quadro (aggiornamento dicembre 2021)*", il termine di risposta da parte del richiedente capacità alla proposta finale di AQ sia mantenuto pari a 10 giorni dal ricevimento della proposta stessa.
- 2.3.2** Si prescrive al GI di apportare, al paragrafo 2.6 "*Processo di verifica di compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati*" del PIR, le necessarie correzioni/integrazioni inserendo le informazioni, relative all'IFRU, su modalità e costi della verifica di compatibilità treno-tratta.
- 2.3.3** Si prescrive al GI di sostituire il seguente periodo dell'articolo 9 dello schema di AQ tipo per servizi OSP, Appendice 3 al capitolo 2 (aggiornamento dicembre 2021) del PIR: "*Gli standard minimi di qualità, riferiti alle prestazioni di cui alle lettere i-v, saranno definiti nell'ambito della negoziazione tra Richiedente e GI.*", con quanto di seguito riportato: "*Gli standard minimi di qualità e il relativo sistema di penali, riferiti alle prestazioni di cui alle lettere i-v, saranno definiti nell'ambito della negoziazione tra Richiedente e GI.*"

- 2.3.4** 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.

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 e servizi per l'orario in vigore dal 12 dicembre 2021 al 10 dicembre 2022 (aggiornamento dicembre 2020)”*, 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 4.4.1.1 *“Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro”*, è riportato quanto segue: *“Tale limitazione non trova applicazione per le richieste di sottoscrizione di nuovi Accordi Quadro aventi ad oggetto capacità funzionale ai servizi di trasporto pubblico locale, nonché agli Accordi Quadro già sottoscritti.”*

In considerazione della necessità di garantire, a qualunque richiedente l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, che già in sede di allocazione annuale è possibile richiedere capacità al di sopra di quanto prenotato con AQ, si ritiene necessario che tale previsione - che consente di derogare al limite dell'85% della capacità infrastrutturale assegnabile con AQ solo nel caso di servizi di trasporto pubblico locale, nonché di Accordi Quadro già sottoscritti - venga espunta dal 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 e servizi per l’orario in vigore dal 12 dicembre 2021 al 10 dicembre 2022 (aggiornamento dicembre 2020)”, 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 4.4.1.1 “Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro” del PIR, quanto di seguito riportato: “Tale limitazione non trova applicazione per le richieste di sottoscrizione di nuovi Accordi Quadro aventi ad oggetto capacità funzionale ai servizi di trasporto pubblico locale, nonché agli Accordi Quadro già sottoscritti.”.*

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.