

***Allegato A alla delibera n. 163/2021 del 1° dicembre 2021***

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023  
presentato da Società Ferrovie Udine-Cividale 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

<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.....	7
<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.....	9
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
<b>7. Allegati al PIR.....</b>	<b>11</b>
7.3 Valutazioni dell'Autorità .....	11
7.4 Indicazioni.....	12
7.5 Prescrizioni.....	12

## Premessa

Con nota del 30 settembre 2021, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità) al prot. 15152/2021, Ferrovie Udine Cividale S.r.l (di seguito FUC) ha comunicato di aver pubblicato sul proprio sito web istituzionale la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2023 (di seguito PIR 2023), assunta al prot. 15393/2021, rendendo noto 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, 6 ed agli allegati di detta versione del PIR 2023.

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

- 1. le valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza 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.**

### 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;
ERA:	Agenzia Europea per le Ferrovie;
FUC:	Ferrovie Udine Cividale S.r.l;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
OSS:	One Stop Shop (art. 12 del regolamento (UE) 2016/796);
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.;
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

## 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 introdurre una tabella in forma riassuntiva delle modifiche intervenute (suddividendo in modifiche generali, nuovi inserimenti/eliminazioni e modifiche) con il riferimento del paragrafo oggetto della modifica.

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. È necessario, altresì, inserire nell'indice del documento l'elenco completo di tutti i capitoli, paragrafi e sottoparagrafi, numerandoli, se non è stato già effettuato. Per quanto riguarda il servizio di assistenza alle PMR, si suggerisce di uniformare in tutto il PIR, e nei relativi Allegati, l'utilizzo dell'acronimo PMR.

Con riferimento ai richiami delle fonti normative, si ritiene opportuno integrare il paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*”, procedendo ad aggiornare e/o espungere i riferimenti normativi non più validi e ad introdurre quelli relativi a disposizioni normative vigenti, quali, in particolare, la 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*” e il 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, è inoltre opportuno integrare l'elenco delle delibere regolatorie con il riferimento alla 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*”.

Nel paragrafo 1.4 “*Quadro legale*”, si ritiene opportuno modificare il titolo del paragrafo per renderlo più aderente a quanto nel medesimo riportato.

Si ritiene, inoltre, 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.

### 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 (suddividendo in modifiche generali, nuovi inserimenti/eliminazioni e modifiche) con il riferimento del paragrafo oggetto della modifica.
- 1.2.2 Si indica al GI, con riferimento ai contenuti del PIR e, laddove applicabile, degli Allegati, di
  - a) assicurare, in generale, la corretta ed aggiornata titolazione dei diversi organismi citati, correggendo, inoltre, in tutto il testo, altri refusi presenti e inserendo le parti mancanti;
  - b) inserire nell'indice del documento l'elenco completo di tutti i capitoli, paragrafi e sottoparagrafi, previa loro numerazione, se non è stato già effettuato;
  - c) uniformare l'utilizzo dell'acronimo PMR per indicare il servizio di assistenza alle Persone con disabilità e Mobilità Ridotta.
- 1.2.3 Si indica al GI di verificare, all'interno del paragrafo 1.3 “*Quadro giuridico*” del PIR, 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 dovrà procedere all'inclusione dei riferimenti alle seguenti fonti normative: (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"*.

- 1.2.4 Si indica al GI di modificare il titolo del paragrafo 1.4 *"Quadro legale"* del PIR, rinominandolo *"Status giuridico"*.
- 1.2.5 Si indica al GI, nel paragrafo 1.7 *"Definizioni"* del PIR, 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 2.1.4 *"Certificato di Sicurezza Unico"*, si osserva come sia ivi erroneamente riportato che tale certificato è rilasciato esclusivamente dall'ANSFISA. Secondo quanto previsto dall'articolo 9 del d.lgs. 50/2019, il certificato di sicurezza unico può essere rilasciato anche dall'ERA e può essere richiesto allo *"sportello unico"* One Stop Shop (OSS) previsto a tal fine. Il rilascio da parte 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. Si ritiene, pertanto, necessario che il GI apporti le pertinenti correzioni e integrazioni al paragrafo 2.1.4, nel rispetto di quanto previsto dal citato d.lgs. 50/2019.

Nel paragrafo 2.2.1 *"Accordo Quadro"*, è previsto che in sede di AQ, per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, è possibile prenotare capacità anche oltre il limite 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 è possibile richiedere capacità al di sopra di quanto prenotato con AQ, si ritiene necessario che tale previsione venga espunta dal PIR.

Si rende inoltre necessario, alla luce di quanto disposto dall'articolo 23, comma 8, del d.lgs. 112/2015, specificare, sempre al paragrafo 2.2.1 *"Accordo Quadro"*, che il rinnovo di un Accordo Quadro sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010, previa autorizzazione dell'Autorità, può essere effettuato una sola volta.

Con riferimento 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 GI e IF"* è richiesto il solo possesso e non anche 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 ferroviario, che anche tale documento sia regolarmente presentato al GI.

Con riferimento al paragrafo 2.3.1 *“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 2.3.1 del PIR, introducendo una specifica procedura per la trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza, come previsto dalla citata Misura 5.2 della delibera dell’Autorità n. 28/2021.

Si ritiene anche necessario: (i) nel paragrafo 2.3.2. *“Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC”*, richiamare, tra gli impegni, il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell’Autorità e dell’ANSFISA; (ii) nel paragrafo 2.3.3. *“Obblighi dell’Impresa Ferroviaria”*, richiamare, tra gli impegni, il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell’Autorità, dell’ANSFISA e del GI, sulla base delle vigenti disposizioni normative; (iii) nel paragrafo 2.4.5 *“Gestione della circolazione perturbata”*, specificare che le modalità con le quali vengono forniti gli annunci in favore dell’utenza, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti in stazione, sono conformi, oltre che alle disposizioni del regolamento (CE) 1371/2007 e della delibera dell’Autorità n. 106/2018, anche a quelle del regolamento (UE) 2021/782, almeno a partire dalla data di entrata in vigore di quest’ultimo.

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 dà indicazione 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 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 essere presentata allo One Stop Shop dell’ERA, responsabile del rilascio del certificato, e che, secondo quanto previsto dal comma 8 del citato articolo 9, tale iter può essere alternativamente attivato presso ANSFISA nel solo caso in cui l’IF abbia intenzione di operare nel solo territorio italiano.

**2.3.2** Si prescrive al GI di eliminare, nel paragrafo 2.2.1 *“Accordo Quadro”* del PIR, il seguente punto b): *“di prenotare, per l’esercizio dei servizi di trasporto regionale, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità”*.

**2.3.3** Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 2.2.1 *“Accordo Quadro”* del PIR, che il rinnovo di un Accordo Quadro sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010, può essere effettuato una sola volta, previa autorizzazione dell’Autorità;

**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 GI e IF”* del PIR, tra i documenti che una 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 introdurre, nel paragrafo 2.3.1 *“Obblighi comuni”* del 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.
- 2.3.6 Si prescrive al GI di inserire:
- nel paragrafo 2.3.2 *“Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC”* del PIR, il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell’Autorità e dell’ANSFISA, sulla base delle vigenti disposizioni normative;
  - nel paragrafo 2.3.3 *“Obblighi dell’Impresa Ferroviaria”* del PIR, il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell’Autorità, dell’ANSFISA e del GI, sulla base delle vigenti disposizioni normative;
  - nei paragrafi 2.3.1 *“Obblighi comuni”*, 2.3.2 *“Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC”* e 2.4.5 *“Gestione della circolazione perturbata”* del PIR, che gli annunci all’utenza sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007, al regolamento (UE) 2021/782, almeno dalla data di sua entrata in vigore, ed alla delibera ART n. 106/2018.

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

#### 3.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 3.6 *“Stazioni passeggeri e impianti merci”*, ed in particolare in relazione alle modalità e tempistiche per richiedere il servizio di assistenza alle PMR, si ritiene necessario, quantomeno con effetto dal 7 giugno 2023, adeguare il PIR alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782, con specifico riferimento a quanto disposto dall’art. 24 *“Condizioni alle quali è fornita l’assistenza”*, il quale (fatte salve le eventuali disposizioni nazionali attuative 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.

Nello stesso citato paragrafo 3.6, sono riportate informazioni relative alla tariffazione ordinaria vigente per il trasporto delle PMR e degli accompagnatori; si osserva che tali informazioni non sono di pertinenza del GI, quanto piuttosto delle IF che effettuano il trasporto, ed è quindi necessario espungerle dal PIR.

Con riferimento al paragrafo 3.9 *“Utilizzazione della linea”*, si osserva che il GI non ha indicato all’interno del PIR, e dei suoi Allegati, il carico orario e giornaliero delle proprie linee; si ritiene pertanto necessario che il GI provveda a integrare il paragrafo con tali valori, che sono da ritenersi essenziali ai fini della corretta applicazione delle stesse previsioni delineate nel paragrafo stesso e negli altri pertinenti paragrafi del PIR.

#### 3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 3.3 Prescrizioni

- 3.3.1 Si prescrive al GI, nel paragrafo 3.6 *“Stazioni passeggeri e impianti merci”*, di:
- a) prevedere che, almeno a partire dal 7 giugno 2023, nel rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782, con specifico riferimento a quanto disposto dall’art. 24 *“Condizioni alle quali è fornita l’assistenza”*, fatte salve le eventuali disposizioni nazionali

attuative, 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) espungere il seguente testo:

*"Al Viaggiatore disabile e all'accompagnatore in viaggio sulla linea ferroviaria Udine – Cividale si applica la tariffazione ordinaria in vigore, ad eccezione delle due seguenti casistiche:*

- *titolare di "Carta Blu rilasciata da Trenitalia";*
- *la Carta consente di usufruire della gratuità del viaggio o del pagamento di un prezzo ridotto per l'accompagnatore. La Carta deve essere accompagnata da un documento di identificazione personale del titolare, in corso di validità;*
- *titolare di "titolo di viaggio ai sensi della L.R. n. 23/2007 art. 34". L'Amministrazione Regionale, avviando il processo di semplificazione a vantaggio dei cittadini, a partire dal mese di giugno 2018, ha applicato la Legge n. 29 del 21/07/2017, che consente alla Regione di avvalersi dei gestori dei servizi di trasporto pubblico per il rilascio dei Titoli di viaggio agevolati. Pertanto, gli utenti, in possesso dei requisiti di reddito prestabiliti e appartenenti alle categorie protette e benemerite previste per legge, possono ottenere direttamente da SAF-ARRIVA il rilascio del tesserino e degli abbonamenti annuali sia per il servizio urbano di Udine che per quelli extraurbani (massimo cinque linee). Per accedere al servizio della tratta ferroviaria Udine Cividale decade la certificazione finora emessa dalla ex Provincia di Udine, pertanto gli aventi diritto non dovranno più recarsi presso le sedi di FUC per il nullaosta mediante l'apposizione del timbro. Sarà sufficiente esibire al personale di controlleria il tesserino e l'abbonamento in corso di validità SAF/ARRIVA recante la dicitura: "Abbonamento art. 34 L.R. 23/2007" valido per la tratta Udine Cividale e/o fermate intermedie. L'accompagnatore non gode di alcuna riduzione o gratuità.",*

in quanto riferito a competenze dell'IF esercente il trasporto e non del GI.

3.3.2 Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 3.9 *"Utilizzazione della linea"*, di inserire i valori aggiornati del carico orario e giornaliero delle tratte/linee di giurisdizione, avendo cura di inserire i medesimi, se richiamati, anche all'interno dei pertinenti Allegati del 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 alla decisione, nel paragrafo 4.2.2 *"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, appare condivisibile trattare le richieste tardive successivamente a quelle pervenute entro la scadenza fissata nel PIR, ma si ritiene necessario prevedere che l'AB possa 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.

Si rende necessario che il GI definisca, in un apposito paragrafo del capitolo 4, le regole per la mancata designazione/utilizzazione della capacità, ed esponga i valori delle varie penali previste al riguardo, riportandole - per facilità di lettura - in un'apposita tabella riepilogativa da redigersi sulla falsa riga di quelle utilizzate dal GI nazionale e dagli altri GI di ferrovie regionali interconnesse.

## 4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive al GI di integrare l'ultimo capoverso relativo alle richieste tardive del paragrafo 4.2.2 *"Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore"* del PIR, nel seguente modo: *"Il GI [l'AB, ove se ne richieda l'individuazione] 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 inserire, in un apposito paragrafo del capitolo 4 del PIR, le regole per la mancata designazione/utilizzazione della capacità ed i valori delle varie penali previste al riguardo, riportandoli per facilità di lettura in un'apposita tabella riepilogativa da redigersi sulla falsa riga di quelle utilizzate dal GI nazionale e dagli altri GI di ferrovie regionali interconnesse.

# 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 5.1.4 *"Descrizione servizi del 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"*, una specificazione relativa ai dettami normativi scaturenti in particolare dall'applicazione del regolamento (CE) 1371/2007 e del regolamento (UE) 2021/782, 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 (UE) 2021/782 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 GI 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 GI 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, etc.), nonché la tipologia, quali statiche e dinamiche in tempo reale.

Nel paragrafo 5.1.6 *"Descrizione dei servizi complementari"*, all'interno del sottoparagrafo relativo ai *"Servizi di manovra"* è riportato quanto segue: *"Le modalità di esecuzione del servizio, nonché i diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (GI FUC e IF) sono riportate in 0."*; si ritiene necessario che il GI corregga tale evidente refuso.

Infine, si rende 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 5.1.4 *“Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso”*, e con riferimento al sottoparagrafo *“Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la 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 e del regolamento (CE) 782/2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che sostituirà il citato regolamento (CE) n. 1371/2007;
  - 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 5.1.6 *“Descrizione dei servizi complementari”*, all'interno del sottoparagrafo relativo al *“Servizi di manovra”* di correggere il refuso presente nell'ultimo periodo di tale punto e che si riporta di seguito: *“Le modalità di esecuzione del servizio, nonché i diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (GI FUC e IF) sono riportate in 0.”*.
- 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 – 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 capitolo 6 *“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, contenuti in una proposta tariffaria ritenuta irricevibile anche in quanto formulata dal GI piuttosto che dall'AB, che peraltro non risulta ancora essere stato individuato, e per la quale l'Autorità non ha conseguentemente 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 GI 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.

Con riferimento al performance regime, si rende necessario che il Gestore ripristini nel paragrafo 6.4 il valore della penale unitaria massima, Pu.

## 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 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 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** 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.
- 6.3.4** Si prescrive al GI di ripristinare, nel paragrafo 6.4 "Performance regime", il valore della penale unitaria massima Pu, pubblicando, entro l'inizio dell'orario di servizio 2021-2022, un aggiornamento straordinario del PIR 2022.

## 7. Allegati al PIR

### 7.3 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento all'Allegato 3 "Caratteristiche LdS", al fine di rendere chiare e trasparenti le informazioni nei confronti degli *stakeholders*, è necessario che il GI integri la tabella<sup>1</sup> inserendo una riga specifica dove, per ogni località di servizio aperta al servizio viaggiatori, sia indicata quale STI relativa alle PMR sia eventualmente applicabile tra quelle rispettivamente stabilite dalla decisione della Commissione Europea 2008/164/CE e dal regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione Europea; detta riga dovrà riportare la STI PMR applicabile o, nel caso in cui nessuna delle stazioni o fermate ricada nell'ambito di applicazione delle STI PMR, la dicitura "*Non applicabile*"; è infatti opportuno evidenziare come tale complemento di informazione sia fondamentale al fine di individuare successivamente i correlati obblighi del GI e delle IF nei confronti dei viaggiatori PMR, come definiti all'interno delle citate STI PMR (in particolare gli accordi tra GI e IF per garantire l'accessibilità delle PMR ai servizi ferroviari).

Il GI, a tal fine, dovrà quindi: (i) individuare, per ogni stazione e fermata aperta al servizio viaggiatori, l'eventuale appartenenza all'ambito di applicazione di una delle due suddette STI PMR, aggiornando

<sup>1</sup> Inviata anche all'Autorità dal GI con nota del 31 marzo 2021 (prot. ART 4016/2021).

opportunamente l'Allegato 3; (iii) definire un cronoprogramma per l'adozione di verbali di coordinamento tra GI e IF per l'assistenza alle PMR, come previsto nelle citate STI PMR applicabili.

Si ritiene, infine, necessario eliminare dall'indice - elenco Allegati del PIR il riferimento agli Allegati 1 *"Orario di servizio"* e 2 *"P.M."*, peraltro non resi disponibili, rinumerando di conseguenza gli allegati seguenti.

#### 7.4 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 7.5 Prescrizioni

**7.5.1 Si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità, entro e non oltre il 31 gennaio 2022:**

- a) l'Allegato 3 *"Caratteristiche LdS"*, aggiornato inserendo una riga denominata *"STI PMR"* dove, per ogni impianto aperto al servizio viaggiatori gestito da FUC, sia riportata l'eventuale appartenenza al campo di applicazione della STI PMR 2008 o, in alternativa, della STI PMR 2014 o, se del caso, la non appartenenza all'ambito di applicazione delle citate STI PMR<sup>2</sup>;
- b) per le località rientranti nell'ambito di applicazione delle citate STI PMR, un cronoprogramma relativo alla definizione degli accordi tra GI e IF, prevedendone la conclusione entro il 10 giugno 2022.

**7.5.2 Si prescrive al GI di eliminare dall'indice - elenco Allegati del PIR, il riferimento agli Allegati 1 *"Orario di servizio"* e 2 *"P.M."*, peraltro non resi disponibili, rinumerando di conseguenza gli allegati seguenti.**

---

<sup>2</sup> Il campo testuale nella tabella dovrà quindi contenere uno dei seguenti possibili valori: *"STI PMR 2008"*, *"STI PMR 2014"*, *"Non applicabile"*.