

Allegato A alla delibera n. 164/2021 del 1° dicembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023
presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, 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.....	7
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 30 settembre 2021, assunta agli atti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità) al prot. 15092/2021, Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (di seguito GTT) 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. 15394/2021, 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'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 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.

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;
GTT:	Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.;
IF:	Impresa Ferroviaria;
OSS:	One Stop Shop (art. 12 del regolamento (UE) 2016/796);
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMdA:	Pacchetto Minimo di Accesso;
PMR:	Personne 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 aggiornare la tabella “*Revisioni*” riassuntiva delle modifiche intervenute (suddividendole in modifiche generali, nuovi inserimenti/eliminazioni e modifiche) con il riferimento del paragrafo oggetto della modifica.

Si richiede di curare con attenzione l'utilizzo in tutto il testo della denominazione e degli acronimi corretti ed aggiornati degli organismi citati (MIT ora MIMS) correggendo, inoltre, altri refusi presenti. Si suggerisce, altresì, di inserire nell'indice del documento l'elenco completo di tutti i capitoli, paragrafi e sottoparagrafi, numerandoli, se non 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 nel paragrafo 1.3 “*Struttura legale*” e ai contenuti presenti nel paragrafo 1.4 “*Quadro legale*”, si ritiene opportuno modificare i titoli dei paragrafi per renderli più aderenti a quanto nei medesimi riportato. Si ritiene inoltre opportuno integrare il paragrafo 1.3 “*Struttura Legale*”, del PIR, 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*”. Sempre con riferimento al citato paragrafo 1.4, è inoltre necessario espungere il riferimento al DM 28T/2005.

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

1.2 Indicazioni

- 1.2.1 Si indica al GI di aggiornare la tabella “*Revisioni*” relativa alle modifiche apportate durante gli aggiornamenti del PIR, classificando le modifiche intervenute in “*modifiche generali, nuovi inserimenti/eliminazioni e modifiche*” e inserendo 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, nel paragrafo 1.3 “*Struttura legale*” del PIR, di:
 - a) modificare il titolo rinominandolo “*Quadro giuridico*”;
 - b) verificare, all'interno dello stesso, l'esistenza dei riferimenti a disposizioni normative e regolamentari in vigore e non citate, nonché il permanere della validità dei riferimenti ivi riportati, procedendo ad aggiornarli o espungerli laddove necessario. Inoltre, si dovrà procedere 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”.

- 1.2.4 Si indica al GI, nel paragrafo 1.4 “*Quadro legale*” del PIR, di modificare il titolo 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

- 1.3.1 Si prescrive al GI di espungere, dal paragrafo 1.4 “*Quadro legale*” del PIR, il riferimento al DM 28T/2005.

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

2.1 Valutazioni dell’Autorità

Si ritiene necessario nei paragrafi 2.4.1 “*Obblighi comuni*”, 2.4.2 “*Obblighi di GTT Infrastruttura*” e 2.5.4 “*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.

Con riferimento al citato 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 2.4.1 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.

Con riferimento agli obblighi di monitoraggio della puntualità di cui al paragrafo 2.4.2 “*Obblighi di GTT infrastruttura*”, si rileva che il GI ha integrato il suddetto paragrafo con la stima del valore degli indicatori di puntualità %OS(0-5) ed %OS(0-15) per l’anno 2021; tale stima è basata sui dati di consuntivo relativi ai primi mesi dello stesso anno, ed assunta anche come livello obiettivo per l’orario di servizio 2022-2023. Inoltre, nell’Allegato 6 “*Procedura Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime*”, si chiarisce che, nelle more dell’adozione della piattaforma software PIC-Web attualmente utilizzata da RFI, a partire da gennaio 2021 il GI ha adottato transitoriamente un altro software, che consente, sia pure con alcune limitazioni, di attribuire le cause di ritardo.

Alla luce di ciò, e in considerazione di quanto già prescritto al punto 2.3.2 dell’Allegato A alla delibera dell’Autorità n. 194/2020, si ritiene necessario che il GI integri il paragrafo 2.4.2 con la stima del valore dell’indicatore “*puntualità GI*” per l’anno 2021, basata sui dati finora consuntivati, e con la specificazione del livello obiettivo per l’orario di servizio 2022-2023.

Per quanto riguarda il paragrafo 2.4.5 “*Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità*”, è necessario rivedere alcune formulazioni nel testo, al fine di risolvere eventuali ambiguità nelle informazioni date agli stakeholders. Nello specifico, si ritiene che il GI debba esplicitare

quando si attiva la prima fase di consultazione con gli *stakeholders* relativamente alla programmazione dei lavori di manutenzione/delle indisponibilità infrastrutturali, che sembrerebbe avvenire nel mese X-25 anche se non chiaramente esplicitato. Inoltre, nel punto 3 del medesimo paragrafo, il richiamo alle “*indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2b*” pare inconferente e andrebbe, presumibilmente, sostituito con il punto 3b).

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, nei paragrafi 2.4.1 “*Obblighi comuni*”, 2.4.2 “*Obblighi di GTT Infrastruttura*” e 2.5.4 “*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 a partire dalla sua entrata in vigore, ed alla delibera ART n. 106/2018
- 2.3.2 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 2.4.1 “*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.
- 2.3.3 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.4.2 “*Obblighi di GTT infrastruttura*” del PIR con la stima del valore dell’indicatore “*puntualità GI*” per l’anno 2021, basata sui dati finora consuntivati, e con la specificazione del livello obiettivo per l’orario di servizio 2022-2023.
- 2.3.4 Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.4.5 “*Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità*” del PIR:
- di esplicitare quando si avvia la prima fase di consultazione con gli *stakeholders* relativamente alla programmazione dei lavori di manutenzione/delle indisponibilità infrastrutturali;
 - di verificare il richiamo al punto 2b) inserito nel punto 3 del citato paragrafo, sostituendolo con quello opportuno.

3. Caratteristiche dell'Infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità valuta il contenuto del documento 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 4.3.1.1 *"Tempistica per le richieste tardive"*, 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 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 *"Regole per la mancata designazione/utilizzazione della capacità"*, al fine di facilitare gli stakeholders nella lettura 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.

Per quanto riguarda il paragrafo 4.3.3 *"Tempistica per richieste in corso d'orario"*, sezione *"Richieste in programmazione oraria"*, si osserva come l'AB abbia proposto, analogamente a quanto fatto con il PIR 2023 da RFI in qualità di GI della rete ferroviaria nazionale, delle tempistiche limite di risposta da parte dei richiedenti capacità dopo il ricevimento della proposta di tracce nell'ambito delle variazioni in corso d'orario. Tali tempistiche, al momento, possono ritenersi adeguate, ma suscettibili di successivi interventi da parte dell'Autorità in relazione all'effettiva esperienza che verrà maturata; è tuttavia necessario prevedere che le 24h indicate come termine di risposta, da parte dei richiedenti capacità, rispetto a proposte di allocazione relative a richieste fino a due tracce o per corse prova, sia ragionevolmente ricondotto ad un termine non inferiore a un giorno lavorativo (escluso il sabato).

4.2 Indicazioni

4.2.1 Si indica al GI di inserire, nel paragrafo 4.6 *"Regole per la mancata designazione/utilizzazione della capacità"* del PIR, un'apposita tabella riepilogativa da redigersi sulla falsa riga di quelle

utilizzate dal GI nazionale e dagli altri GI di ferrovie regionali interconnesse, riportante i valori 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 paragrafo 4.3.1.1 “*Tempistica per le richieste tardive*” del PIR, nel seguente modo: “*Il GI [o 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 nel paragrafo 4.3.3 “*Tempistica per richieste in corso d'orario*” del PIR, sezione “*Richieste in programmazione oraria*”, di prevedere, per l'accettazione delle proposte relative a richieste fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), ovvero alle corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea, che il limite temporale di risposta per il richiedente capacità sia non inferiore a un giorno lavorativo (sabato escluso) dal ricevimento della proposta formulata dal GI [o dall'AB, ove se ne richieda l'individuazione].

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 “*Descrizione servizi del pacchetto minimo d'accesso*”, con riferimento al sottoparagrafo “*Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione*”, 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 necessario, 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 5.5.1 “*Assistenza a persone a ridotta mobilità (PMR) di cui al regolamento (CE) n.1371/2007*,” con riferimento alle stazioni/fermate nelle quali viene effettuato il servizio di assistenza alle PMR, è necessario che venga fatto esplicito riferimento, oltre che al sito web e alla carta dei servizi GTT, anche al pertinente contenuto del paragrafo 2.3.1.8.

Per quel che riguarda il medesimo paragrafo 5.5.1, in relazione al sottoparagrafo relativo alle “*Modalità e tempistiche per richiedere il servizio*” di assistenza alle PMR, si ritiene necessario, quantomeno con effetto dal 7 giugno 2023, adeguarne il contenuto tenendo conto 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*”, 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.

Relativamente al sottoparagrafo “*Diritti e obblighi di GI e IF*” del sopracitato paragrafo 5.5.1, il riferimento all’indice da monitorare attraverso indagini di *Customer Satisfaction* in stazione pare inconferente, rendendo quindi opportuna un’integrazione testuale da parte del GI.

5.2 Indicazioni

- 5.2.1 Si dà indicazione al GI di verificare il contenuto del sottoparagrafo “*Diritti e obblighi di GI e IF*” del paragrafo 5.5.1 “*Assistenza a persone a ridotta mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n.1371/2007*” del PIR, con riferimento all’indice da monitorare attraverso indagini di *Customer Satisfaction* in stazione, esplicitando nel testo a quale indice si faccia riferimento.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 5.2 “*Descrizione servizi del pacchetto minimo d’accesso*” del PIR, e con riferimento al sottoparagrafo “*Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione*”, 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: (i) 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 (ii) al regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che sostituirà il citato regolamento (CE) n. 1371/2007 con effetto dal 7 giugno 2023;
 - 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, al paragrafo 5.5.1 “*Assistenza a persone a ridotta mobilità (PRM) di cui al regolamento (CE) n.1371/2007*” del PIR, di:
- sostituire il primo periodo del sottoparagrafo “*Descrizione del servizio*” come segue: “*Il servizio si concretizza, negli impianti indicati nel sottoparagrafo “PRM” del paragrafo 2.3.1.8, nella Carta dei Servizi e nel sito web di GTT, nell’assistenza sino al binario di partenza, e viceversa, nonché nell’assistenza nella salita e discesa dal treno.*”;
 - modificare quanto riportato nel sottoparagrafo relativo alle “*Modalità e tempistiche per richiedere il servizio*” di assistenza alle PMR, prevedendo 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.

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 riferiti 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 e performance regime*” 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 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 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.

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 3 “*Caratterizzazione di stazioni e fermate*”, è opportuno che le informazioni contenute all'interno delle tabelle siano intelligibili mediante l'uso corretto degli acronimi inseriti nella “*legenda*” delle stesse. In particolare, pare che l'acronimo “*Non Applicabile (NA)*” sia stato utilizzato dal GI per indicare l'assenza di determinate dotazioni, che dovrebbe – invece – essere indicata direttamente mediante la denominazione “*NO*”¹.

7.2 Indicazioni

- 7.2.1 Si indica al GI di verificare nell'Allegato 3 “*Caratterizzazione di stazioni e fermate*” del PIR, le informazioni contenute all'interno delle tabelle, con particolare riferimento all'utilizzo degli acronimi.

7.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

¹ Ad esempio, nell'indicazione della presenza di servizi igienici (punto 9 della tabella) in alcune località di servizio relative alla tratta Rivarolo-Pont.