

Allegato A alla delibera n. 173/2021 del 6 dicembre 2021

**Indicazioni e prescrizioni relative
al “Prospetto informativo della rete 2023” presentato dal gestore della
rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.
nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2022”.**

Indice

Premessa	3
1. Informazioni Generali	4
1.1 Sistemi informativi RNE	4
2. Caratteristiche dell’infrastruttura	4
2.1 Portale ePIR. Credenziali di accesso	4
2.2 Reti Ferroviarie collegate all’infrastruttura ferroviaria nazionale.	4
3. Condizioni di accesso all’infrastruttura	5
3.1 Variazioni di capacità e rinnovo degli Accordi Quadro.	5
3.2 Obblighi assicurativi dei richiedenti capacità	7
3.3 Schemi di AQ per servizi OSP: standard minimi di qualità per gli AQ per servizi di trasporto sottoposti a Obbligo di Servizio Pubblico e funzionalità ai fini dell’espletamento di una gara.	8
4. Allocazione della capacità	9
4.1 Accordi con i gestori degli impianti raccordati al fine della richiesta di tracce del segmento merci.	9
4.2 Tempistiche per la presentazione delle richieste di tracce in corso d’orario	12
4.3 Informazioni date dal GI prima della circolazione rispetto alle riduzioni di capacità	14
4.4 Richieste tardive	15
4.5 Trasporto merci pericolose	15
4.6 Progetto TTR	17
5. Tariffe e servizi	18
5.1 Sistema tariffario	18
5.2 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d’Accesso e le informazioni al pubblico.	18
5.3 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PMR) di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007 e al regolamento (UE) 2021/782	19
5.4 Penali per il superamento dei tempi di sosta programmati nelle stazioni di confine	21
6. Esecuzione del contratto	22
6.1 Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo	22
6.2 Obblighi di comunicazione delle IF e coordinamento internazionale tra i GI.	22
6.3 Nuova modalità di effettuazione delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati	23
6.4 Regole di gestione, customer satisfaction	25
7. Impianti di servizio	25
7.1 Procedura per il trattamento delle richieste di indennizzo delle persone a ridotta mobilità ai sensi della misura 5.2 della delibera art 106/2018	25
7.2 Caratteristiche degli impianti, dati di frequentazione delle stazioni e fermate	26
7.3 Locali da adibire alla bigliettazione ferroviaria/accoglienza clienti nelle stazioni ferroviarie	28

Premessa

Con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\2212, del 30 settembre 2021, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 15162/2021, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI o, in alternativa, GI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2023 (di seguito: PIR 2023), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni. L’articolazione dei capitoli del PIR 2023 corrisponde a quella del precedente PIR 2022 che ha rappresentato un’innovazione rispetto alle precedenti versioni, in quanto RFI ha inteso applicare un nuovo standard comune definito dall’Organizzazione dei Gestori dell’Infrastruttura Europei “Rail Net Europe” (di seguito: RNE) e denominato “*Network Statement Common Structure and Implementation Guide For Timetable 2022*”.

Con il presente documento – il cui ambito oggettivo è riferito esclusivamente all’infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a RFI S.p.A. in forza del decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e sue successive integrazioni, nonché nel Contratto di Programma stipulato con lo Stato – 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 l. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 di detto 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 inviata da RFI lo scorso 30 settembre 2021;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell’infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

Nella formulazione delle indicazioni e prescrizioni si è tenuto conto degli esiti dell’attività istituzionale svolta nell’ultimo anno dall’Autorità nella materia di interesse, anche in relazione alle segnalazioni ricevute, a quanto emerso nel corso dell’audizione del GI tenutasi il 20 ottobre 2021 e a quanto osservato dallo stesso GI con nota del 28 ottobre 2021 (prot. ART 17085/2021), ponendo specifica attenzione, tra l’altro, alle tematiche inerenti al progetto TTR, al trasporto merci pericolose; all’accessibilità per le persone a ridotta mobilità; alla corretta attribuzione delle cause di ritardo per i servizi di trasporto internazionali; all’allocazione di capacità nelle stazioni di confine; alle tempistiche per la presentazione delle richieste di tracce in corso d’orario, al rinnovo degli Accordi Quadro.

Le indicazioni e prescrizioni da applicarsi già a decorrere dall’orario di servizio 2021/2022 sono evidenziate con formattazione **in colore blu** (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi, pur essendo riferita al PIR 2023, deve intendersi a sua volta riferita alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2022 che, anche se eventualmente presentano numerazione differente, afferiscono agli stessi temi).

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AQ:	Accordo Quadro;
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
CdS:	Contratto di Servizio;
DD:	Decisione Delegata;
ERA:	Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie;
GI:	Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;
IF:	Impresa ferroviaria;
MIT:	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
NSCS:	Network Statement Common Structure and Implementation Guide for Timetable 2022;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PCS:	Path Coordination System;
PIR:	Prospetto informativo della rete relativo all’infrastruttura ferroviaria nazionale;
PMR:	Persone a ridotta mobilità;
PR:	Performance Regime;
Regolamento:	Regolamento d’esecuzione (UE) 2017/2177.
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RNE:	Rail Net Europe;
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

1. Informazioni Generali

1.1 Sistemi informativi RNE

1.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Dal giugno 2020, RNE, insieme all'Union Internationale pour le Transport Combine Rail-Route (UIRR), ha preso in carico la gestione del *Rail Facilities Portal* dalla Commissione Europea. Si ritiene opportuno, quindi, che, nel paragrafo 1.7.2 del PIR RFI elenchi, tra i sistemi informativi messi a disposizione da RNE, anche il *Rail Facilities Portal*.

1.1.2 Indicazioni

1.1.2.1 Si indica al GI di inserire, nel paragrafo 1.7.2 del PIR, il *Rail Facilities Portal* tra i sistemi informativi messi a disposizione da RNE.

1.1.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni

2. Caratteristiche dell'infrastruttura

2.1 Portale ePIR. Credenziali di accesso

2.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 2.1 del PIR è chiaramente indicato come l'accesso al portale ePIR sia possibile tramite l'uso di credenziali, ma non che tali credenziali sono rilasciate a chiunque a semplice richiesta. Tale informazione è al contrario disponibile sul sito del GI, dove è riportato, nella pagina pertinente di accesso al portale ePIR, che: *"Per consultare e-PIR è sufficiente accedere al portale ed effettuare la registrazione premendo il pulsante 'Crea account' oppure utilizzare le credenziali di autenticazione al Portale Applicazioni RFI (credenziali di accesso al precedente portale, non più aggiornato, PIR WEB)."*. È quindi opportuno che tale possibilità sia resa evidente anche nel documento in esame.

2.1.2 Indicazioni

2.1.2.1 Si indica al GI di esplicitare, nel paragrafo 2.1 del PIR, che il rilascio delle credenziali per l'accesso al portale ePIR è immediatamente garantito a chiunque ne faccia richiesta secondo quanto indicato nelle istruzioni riportate sul sito dello stesso GI.

2.1.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni

2.2 Reti Ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

2.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 2.2.2 del PIR, il GI elenca le stazioni di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e altre reti; con particolare riferimento alle stazioni di collegamento con le reti estere, questa Autorità ha rilevato come le convenzioni stipulate dal GI utilizzino criteri differenti stazione per stazione. Ad esempio, nella stazione di Ventimiglia l'allocazione della capacità risulta essere "guidata" da SNCF Réseau, mentre RFI ha la responsabilità di guidare l'allocazione di capacità per Modane; pur non essendo chiaro a quale gestore dell'infrastruttura un'impresa ferroviaria debba rivolgersi (presumibilmente al rispettivo gestore della tratta interna ai confini dello Stato), ai fini dell'utilizzo della capacità, invece, è chiaramente fatto obbligo alle imprese ferroviarie di stipulare un contratto di utilizzo con il gestore infrastruttura competente in relazione ai confini dello Stato.

Situazione differente emerge al confine con la Slovenia, dove il GI RFI alloca la capacità della tratta Gorizia Centrale-Nova Gorica, mentre il gestore infrastruttura Slovenske železnice- Infrastruktura d.o.o. è responsabile dell'allocazione capacità della tratta Sezana-Villa Opicina e Stanjel-Villa Opicina ed il contratto di utilizzo dell'infrastruttura è siglato da parte delle imprese ferroviarie con il gestore dell'infrastruttura responsabile dell'allocazione di capacità della tratta percorsa (ossia

per la stazione di Villa Opicina, i treni che terminano la propria corsa a Villa Opicina, provenendo dalla Slovenia, non siglano un contratto di utilizzo infrastruttura con il GI RFI ma con il gestore infrastruttura della rete slovena). A tal proposito RFI ha dichiarato in sede di audizione che tale casistica non dovrebbe verificarsi in futuro in quanto sono già in corso le attività di modifica della convenzione, in collaborazione con il gestore sloveno, al fine di uniformarla al modello vigente per gli altri valichi.

Si ritiene utile rilevare, inoltre, che, in sede di audizione, il GI ha chiarito come, per quanto riguarda i valichi con la Francia:

- nel caso del valico di Ventimiglia: RFI provveda all’allocazione della capacità nella stazione di Ventimiglia mentre il GI francese programmi la capacità da Ventimiglia fino al confine di stato IT/FR,
- nel caso del valico di Modane: la programmazione del traffico dal confine di Stato IT/FR fino a Modane sia effettuata da RFI mentre SNCF Réseau provvede all’allocazione capacità nella stazione di Modane e alla programmazione del traffico in ingresso verso la stazione di Ventimiglia.

Le particolarità sopra descritte, pur sicuramente note ai richiedenti capacità già operanti su itinerari internazionali, non sono evidenti all’interno del paragrafo 2.2.2 del PIR; in considerazione del fatto che le informazioni per l’accesso all’infrastruttura devono essere fornite in maniera trasparente, è quindi da ritenersi necessaria un’integrazione del PIR in modo che siano chiaramente individuati sia il gestore dell’infrastruttura cui compete ricevere le richieste di capacità, sia il gestore dell’infrastruttura con il quale le imprese ferroviarie devono siglare il contratto di utilizzo dell’infrastruttura.

Per quanto riguarda il processo di modifica della convenzione con il gestore sloveno, si ritiene opportuno richiedere a RFI di rendere edotta l’Autorità dei vari progressi cui si perverrà nel corso del 2022, ai fini di valutare un eventuale provvedimento dell’Autorità in occasione del procedimento per la definizione di prescrizioni e indicazioni per il PIR 2024.

2.2.2 Indicazioni

2.2.2.1 Si indica al GI di informare l’Autorità, in prima istanza entro e non oltre il 15 giugno 2022, e, a titolo di aggiornamento, entro e non oltre il 14 ottobre 2022, sui progressi del procedimento di modifica della convenzione stipulata con il gestore della rete nazionale slovena, volto a uniformare il modello gestionale delle stazioni interessate a quello già adottato per gli altri valichi nazionali.

2.2.3 Prescrizioni

2.2.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.2.2 del PIR specificando, per ogni stazione e tratta di confine con l’estero, il gestore cui i richiedenti capacità devono avanzare le richieste di capacità e il gestore con cui siglare il contratto di utilizzo dell’infrastruttura.

3. Condizioni di accesso all’infrastruttura

3.1 Variazioni di capacità e rinnovo degli Accordi Quadro.

3.1.1 Valutazioni dell’Autorità

Il GI, nel paragrafo 3.3.1, lettera a), del PIR, prevede che ai fini del rinnovo di un AQ, il richiedente capacità presenti la propria richiesta almeno 15 mesi prima dell’avvio dell’orario di servizio di interesse, unitamente all’autorizzazione concessa da parte dell’Autorità. Tale previsione è stata oggetto di varie osservazioni da parte dei partecipanti alla consultazione, sia con riferimento alla possibilità di presentare tale autorizzazione durante il procedimento di rinnovo dell’AQ da parte di RFI, sia con riferimento alla necessità che l’Autorità, al fine garantire certezza dei tempi procedurali e limitare un’insostenibile aleatorietà per i processi industriali, individui un termine temporale entro il quale il richiedente capacità debba presentare la propria richiesta di autorizzazione all’Autorità stessa.

L’Autorità ritiene, al fine di venire incontro alle necessità espresse dagli operatori economici intervenuti alla consultazione, che sia opportuno fissare il termine di presentazione delle domande di autorizzazione per il rinnovo di un AQ; tale termine, in considerazione della possibile complessità delle analisi istruttorie da doversi svolgere e della necessità di non superare il termine di X-15 per la presentazione della richiesta di rinnovo al GI, è opportuno sia fissato, anche sulla base delle risultanze dell’audizione u.s. svolta con RFI, al 15 marzo di ogni anno, in modo che la richiesta sia avanzata subito dopo la formalizzazione degli accordi quadro nell’anno in corso, e quindi in presenza di un quadro di riferimento stabile riguardo al livello di capacità oggetto di prenotazione sulla rete da parte dei richiedenti accesso.

Per quanto riguarda la tempistica di risposta, da parte del richiedente capacità, sulla bozza finale di AQ predisposta dal GI, si osserva che il termine di 5 giorni proposto rispetto ai 10 giorni previsti nelle precedenti edizioni del PIR pare, in prima analisi, risultare non congruo rispetto alla potenziale complessità delle attività di verifica del documento ai fini della sua definitiva accettazione; RFI, nelle proprie controdeduzioni rispetto alle osservazioni dei partecipanti presentate in esito alla consultazione svolta, ha dichiarato che *“La proposta di modifica dei tempi per la restituzione dell'accettazione di AQ a 5 gg dal ricevimento della proposta è ritenuta coerente con le tempistiche previste per la restituzione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura e, inoltre, sostenibile dai Richiedenti in quanto lo stesso articolato e gli allegati all'AQ sono, in tale fase, già preventivamente condivisi tra le Parti. Per tali ragioni la tempistica proposta si ritiene congrua per espletare le opportune verifiche finali.”*. Tale controdeduzione di RFI si basa sul presupposto che la documentazione di cui è composta la proposta finale di AQ sia stata preventivamente concordata con il richiedente capacità; tale presupposto, tuttavia, a giudizio dell'Autorità, non è da considerarsi quale adeguata garanzia della possibilità di riduzione della tempistica per le legittime necessità tecnico-organizzative di verifica da parte dei richiedenti, e tale riduzione, d'altra parte, non è stata giustificata da RFI sulla base di proprie puntuali e chiare necessità procedurali. Si ritiene, quindi, necessario mantenere il periodo di 10 giorni attualmente previsto, tanto alla luce delle precedenti considerazioni, quanto in considerazione dell'assenza, come dichiarato dal GI in sede di audizione, di possibili criticità.

Inoltre, RFI ha evidenziato, nella propria relazione accompagnatoria alla prima bozza del PIR 2023, che nel paragrafo 3.3.1: *“Si è provveduto, infine, a specificare – all'interno del punto c) “Variazioni di capacità” – che le variazioni di capacità in aumento potranno riguardare solo incrementi di periodicità della capacità già assegnata.”*. RFI, in risposta alle osservazioni contrarie avanzate dai partecipanti alla consultazione, ha dichiarato che: *“Il GI vuole specificare con la modifica proposta che la priorità garantita in sede di allocazione annuale alle tracce coperte da AQ può essere estesa anche oltre i giorni di circolazione garantiti in AQ e fino ad un limite massimo del 10% rispetto alla capacità attribuita. Al contrario un canale orario differente da quanto garantito in AQ per O/D, fermate, materiale rotabile, etc, non può avere la stessa priorità di quanto già verificato dal GI in sede di armonizzazione degli AQ. Quanto già previsto non esclude, ovviamente, la possibilità del Richiedente di richiedere annualmente tracce non garantite in AQ, fermo restando che tali ultime non godono della medesima priorità garantita alle tracce presenti in AQ.”*. In sede di audizione RFI ha chiarito, su richiesta degli Uffici dell'Autorità, come la previsione proposta non si estenda al tema delle richieste di variazioni di capacità di Accordi Quadro tramite appositi atti modificativi/integrativi, e quindi tale limite sia relativo alla sola richiesta di capacità annuale.

L'Autorità a tal proposito osserva che, pur essendo stata chiarita l'intenzione di RFI e pur dovendo ritenersi la stessa condivisibile e correttamente motivata, sia necessario una sua migliore specificazione all'interno del paragrafo, anche con riferimento al PIR 2022, in quanto un'errata interpretazione del testo proposto porterebbe a impedire la richiesta, da parte dei richiedenti capacità titolari di AQ, di integrazione di un AQ con nuovi servizi, come fino ad oggi ampiamente effettuato e come consentito dal comma 4 dell'articolo 23 del d.lgs. 112/2015, che recita: *“Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.”*. Per quanto considerato è anche necessario provvedere ad apposita specificazione nell'articolo 9 dello schema di AQ del PIR (Appendice 2 al capitolo 3) e nell'articolo 8 dello schema di AQ per servizi OSP del PIR (Appendice 3 al capitolo 3).

Con riferimento, infine, alle previsioni in merito al trattamento dei dati personali, all'*Anti-Bribery Management System* e alla sicurezza informatica, introdotte dal GI - nel rispetto dell'evoluzione normativa pertinente - in seno agli schemi contrattuali allegati ai capitoli 3 e 7 del PIR 2023, si ritiene opportuno, non ravvisando criticità al riguardo, di accogliere la proposta dello stesso GI, anticipata in sede di audizione e confermata con nota del 28 ottobre 2021 (prot. ART 17085/2021), di apportare tali aggiornamenti anche nei corrispondenti schemi contrattuali contenuti nel PIR 2022.

3.1.2 Indicazioni

3.1.2.1 Si indica al GI di provvedere ad apportare, negli schemi contrattuali di cui ai capitoli 3 e 7 del PIR 2022, gli aggiornamenti da questo inseriti nei corrispondenti schemi contrattuali di cui al PIR 2023 e riguardanti in particolare: il trattamento dei dati personali, l'*Anti-Bribery Management System* e la sicurezza informatica.

3.1.3 Prescrizioni

3.1.3.1 Si prescrive il GI di integrare il paragrafo 3.3.1, lettera a), del PIR con le seguenti tempistiche per la richiesta di autorizzazione al rinnovo dell'AQ all'Autorità da parte di un richiedente capacità:

- la presentazione della richiesta di autorizzazione al rinnovo dell'AQ deve essere presentata all'Autorità entro il termine perentorio del 15 marzo dell'anno in cui si intende richiedere il rinnovo dell'AQ al GI.

- 3.1.3.2** Si prescrive al GI che nel paragrafo 3.3.1, lettera b), 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.
- 3.1.3.3** Si prescrive al GI, per quanto riguarda il punto “c) Variazioni di capacità” del paragrafo 3.3.1 del PIR, di sostituire:
- a) il seguente capoverso *“Le variazioni in aumento nella misura sopra indicata potranno riguardare esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell’Accordo Quadro e potranno essere accordate da GI previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par.4.4.2.1.”* con quanto di seguito riportato: *“Per quanto riguarda il processo annuale di allocazione della capacità, le variazioni in aumento nella misura sopra indicata potranno riguardare esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell’Accordo Quadro e potranno essere accordate da GI previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par.4.4.2.1.”*;
 - b) il seguente periodo *“Per eventuali maggiori esigenze di capacità, superiori rispetto a quella oggetto dell’Accordo Quadro, e oltre la soglia di variazione prevista, il Richiedente dovrà presentare specifica richiesta.”* con quanto di seguito riportato: *“Per eventuali maggiori esigenze di capacità rispetto a quella oggetto dell’Accordo Quadro, sia in termini di periodicità oltre la soglia di variazione prevista, sia con riferimento a richieste di modifica di altre caratteristiche della capacità prevista in Accordo (come ad esempio differenti relazioni di traffico, missioni), il Richiedente dovrà presentare apposita richiesta di modifica dell’Accordo Quadro”.*
- 3.1.3.4** Si prescrive al GI di specificare, nell’articolo 9 “Contrattualizzazione della capacità con l’Impresa” dello schema di Accordo Quadro tipo (Appendice 2 al capitolo 3 del PIR), che le variazioni nel limite del +/-10% riguardano esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell’Accordo Quadro e possono essere effettuate purché finalizzate a consentire un miglior utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.
- 3.1.3.5** Si prescrive al GI di specificare nell’articolo 8 “Contrattualizzazione della capacità con l’Impresa Ferroviaria” dell’Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP (Appendice 3 al capitolo 3 del PIR), che le variazioni nel limite del +/-10% riguardano esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell’Accordo Quadro e possono essere effettuate purché finalizzate a consentire un miglior utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

3.2 Obblighi assicurativi dei richiedenti capacità

3.2.1 Valutazioni dell’Autorità

Al paragrafo 3.3.2.3 del PIR viene richiesto, tra i requisiti della polizza di Responsabilità Civile verso Terzi, un esplicito *“riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n. 1371/2007)”*. L’Autorità osserva che con il regolamento (CE) n. 782/2021 (rifusione), è stata prevista, all’articolo 40, l’abrogazione al 7 giugno 2023 del Regolamento (CE) n. 1371/2007 e, all’articolo 41, l’applicazione del nuovo citato Regolamento (UE) 782/2021 a partire dalla stessa data. Si ritiene quindi opportuno riformulare il riferimento al Regolamento CE 1371/2007, riportando entrambi i regolamenti e indicando che l’applicazione del Regolamento (UE) n. 782/2021 è prevista a partire dal 7 giugno 2023; analoga correzione deve essere apportata anche all’appendice 6 al capitolo 3 del PIR, che contiene lo schema di “Polizza Responsabilità Civile Terzi Dichiarazione di copertura”.

L’Autorità rileva come nei paragrafi 3.3.1.3 *“Risoluzione”* e 3.3.2.6 *“Risoluzione del contratto”*, sia previsto rispettivamente che la risoluzione dell’AQ e del Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura si verificherà a seguito di comunicazione del GI da inoltrarsi esclusivamente a mezzo lettera raccomandata A.R. Visto quanto sancito dall’articolo 5 del Decreto-legge 179/2012, convertito con modificazioni in Legge 221/2012, in materia di posta elettronica certificata (PEC), e dall’articolo 48 del Codice dell’Amministrazione Digitale, si ritiene opportuno che tale comunicazione possa essere inoltrata anche attraverso l’utilizzo della casella PEC aziendale.

3.2.2 Indicazioni

3.2.2.1 Nell'ambito dei paragrafi "3.3.1.3 *Risoluzione*" e "3.3.2.6 *Risoluzione del contratto*", si indica al GI di integrare il testo prevedendo, nel caso di richiesta di risoluzione rispettivamente dell'AQ e del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura da parte del GI, anche la trasmissione mediante PEC. Il GI aggiornerà conseguentemente i pertinenti schemi contrattuali.

3.2.2.2 Si indica al GI che, tra i requisiti previsti al paragrafo 3.3.2.3 del PIR per la polizza di Responsabilità Civile verso Terzi, sia esplicitato il riferimento al Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 "relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario", con evidenza che lo stesso sostituisce il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, "relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario" a partire dal 7 giugno 2023. Si ritiene inoltre opportuno apportare analogha correzione anche all'appendice 6 al capitolo 3 del PIR, che contiene lo schema di "Polizza Responsabilità Civile Terzi Dichiarazione di copertura".

3.2.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

3.3 **Schemi di AQ per servizi OSP: standard minimi di qualità per gli AQ per servizi di trasporto sottoposti a Obbligo di Servizio Pubblico e funzionalità ai fini dell'espletamento di una gara.**

3.3.1 Valutazioni dell'Autorità

La misura 15 "*Indicatori di qualità negli AQ o in altri Atti negoziali diversi dal CdS*" della delibera ART n. 16/2018, prevede l'obbligo di integrare l'AQ per servizi OSP tra un Ente Affidante e il GI con le prestazioni da fornire a cura del GI (compresi i livelli di servizio minimi, le modalità di monitoraggio e il sistema di penali). L'articolo 9 dello schema tipo di AQ per servizi di trasporto OSP di cui all'allegato 3 al capitolo 3 del PIR (ex articolo 8 del corrispondente schema nel PIR 2022), prevede tale obbligo, ma con la possibilità di ottemperare anche dopo l'effettiva firma dell'Accordo Quadro. Tale possibilità non è, tuttavia, a giudizio dell'Autorità, congruente con quanto esplicitamente previsto nella citata misura della delibera ART n. 16/2018, ed è quindi necessario prevedere che l'Allegato G all'AQ, dove tali contenuti devono essere inseriti di comune accordo tra Ente Affidante e GI, venga allegato al momento della firma dello stesso AQ.

Inoltre, a fronte di quanto osservato nell'ambito della stipula e/o rinnovo degli AQ relativi ai servizi di trasporto OSP regionali e media-lunga percorrenza (Regione Piemonte e Regione Puglia, MIMS), pare opportuno integrare l'ultimo paragrafo dell'art.9 dell'AQ relativo alle condizioni minime di qualità che il GI deve garantire, ai sensi della Misura 15 dell'Allegato A alla delibera ART n. 16/2018, e oggetto di negoziazione con l'ente affidante, richiamando - a vantaggio di chiarezza - tra gli aspetti considerati, anche il correlato sistema di penalità.

E' infine necessario rilevare come il comma 2 dell'articolo 3 dello schema di AQ in esame (che disciplina il caso in cui l'AQ sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico), definisca quanto segue: "*[...] la disponibilità della capacità oggetto del presente Accordo, è assicurata per il periodo di vigenza del medesimo Accordo a decorrere dal "primo orario di servizio utile" a valle del completamento dell'iter funzionale all'effettiva operatività dell'impresa aggiudicataria dei servizi.*". Al riguardo rileva come non sia chiaro il modo di operare del GI, in merito alla validità del citato AQ, nel caso in cui la procedura non si concluda. Si osserva infatti come, in caso di procedura di gara (ma in generale di affidamento), questa avvenga nell'ultimo periodo di valenza del CdS, tipicamente nell'ultimo anno e in prossimità della scadenza del contratto (solitamente fine anno); la richiesta di AQ deve avvenire, secondo quanto previsto nel PIR, in un tempo antecedente "X-15" rispetto all'orario di esercizio di interesse; quindi, l'eventuale aggiudicazione potrebbe avvenire a valle del processo di presentazione di richiesta di capacità quadro. Nel caso in cui, per svariati motivi, l'ente affidante non potesse procedere con l'aggiudicazione definitiva (ad esempio per eventuali ricorsi), si vedrebbe costretto a prorogare il CdS vigente per non interrompere il servizio. Se anche l'AQ vigente fosse in scadenza (e non più rinnovabile), sembrerebbe configurarsi la fattispecie per cui la richiesta di AQ presentata al GI, essendo non conclusa la procedura di affidamento, risulterebbe non utilizzabile - neanche a seguito di modifica - per i servizi in proroga, che risulterebbero quindi in assenza di AQ, non consentendo, ad esempio, di usufruire delle priorità garantite dalla presenza di AQ nel caso di tracce confliggenti. A tal proposito RFI, in sede di audizione, ha dichiarato come tale fattispecie ad oggi non si sia ancora verificata. Si ritiene, tuttavia, necessario che RFI proponga all'Autorità una possibile soluzione a tale evenienza, che, seppur infrequente, potrebbe verificarsi con potenziali effetti negativi sull'offerta dei servizi OSP ferroviari in un dato territorio.

3.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

3.3.3 Prescrizioni

- 3.3.3.1** Si prescrive al GI di sostituire, all'articolo 9 dello schema di AQ tipo per servizi OSP, il periodo: *"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, riferiti alle prestazioni di cui alle lettere i-v, sono negoziati tra Richiedente e GI e riportati nell'Allegato G che è parte integrante del presente AQ"*.
- 3.3.3.2** Si prescrive al GI di sostituire l'ultimo periodo dell'art. 9 dell'Accordo Quadro tipo per i servizi di trasporto OSP (Appendice 3 al capitolo 3 del PIR) con quanto di seguito riportato: *"Gli standard minimi di qualità e il correlato sistema di penali, riferiti alle prestazioni di cui alle lettere i-v, sono negoziati tra Richiedente e GI e riportati nell'Allegato G che è parte integrante del presente AQ"*.
- 3.3.3.3** Si prescrive al GI di proporre, entro e non oltre il 15 marzo 2022, una soluzione volta a mitigare eventuali effetti negativi dovuti all'assenza di un AQ OSP vigente a causa di un contemporaneo tardivo affidamento della gara per servizi OSP da parte di un'amministrazione affidante (per cause non riconducibili alla responsabilità dello stesso ente), con conseguente assenza di efficacia del nuovo AQ OSP e scadenza del corrispondente AQ OSP vigente.

4. Allocazione della capacità

4.1 Accordi con i gestori degli impianti raccordati al fine della richiesta di tracce del segmento merci.

4.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Al paragrafo 4.2 "Descrizione del processo", nell'ambito del processo annuale di allocazione della capacità, il GI ha modificato i tempi di presentazione, a cura del richiedente capacità, degli accordi con il titolare/gestore degli impianti raccordati (di servizio e non) o con l'eventuale gestore degli scali merci di RFI (che sono necessari per le tracce collegate all'ingresso/egresso dagli impianti raccordati), anticipandolo all'atto di presentazione della traccia (almeno otto mesi prima dell'avvio dell'orario di servizio) rispetto al termine vigente in precedenza, coincidente con quello della presentazione delle osservazioni per il progetto orario (entro 5 mesi prima dell'avvio dell'orario di servizio). Il GI ha motivato tale intendimento con ragioni di maggiore efficienza del processo di allocazione, ma, a giudizio dell'Autorità, non tiene in considerazione le esigenze dei restanti attori del sistema di trasporto (tra i quali si annoverano non solo le IF, ma anche i titolari/gestori degli impianti raccordati/impianti del GI, nonché i fornitori di servizi in tale ambito), cui sembra sproporzionato assegnare obblighi temporali di definizione e coordinamento di accordi di accesso e prestazione di servizi in assenza di qualsivoglia indicazione delle fasce orarie, anche orientative, di arrivo/partenza dei treni interessati. Tale riferimento è invece ad oggi rappresentato dalla bozza del progetto orario, che quindi rappresenta un primo complesso documento di coordinamento sull'intera rete ferroviaria nazionale a cura del gestore, che consente, alla vasta platea di soggetti interessati, di definire, anche in forma provvisoria, gli accordi di maggior dettaglio sui diversi impianti raccordati. Il GI, in occasione dell'audizione, ha motivato la proposta con l'importanza di assicurare che la richiesta di tracce orarie per i servizi di trasporto merci sia accompagnata da una responsabile considerazione della necessità di assicurarsi per tempo la capacità necessaria con riferimento agli impianti di "ultimo miglio"; si deve, tuttavia, osservare come il GI non abbia mai reso evidente la sussistenza di criticità operative su tale tema, con riferimento alla corretta applicazione delle regole vigenti.

Si ritiene necessario, inoltre, che, in considerazione delle esigenze espresse dal GI, lo stesso provveda a pubblicare entro il 15 gennaio di ogni anno un elenco contenente gli impianti (di servizio e non) non di proprietà del GI, per i quali sia stato regolarmente stipulato un contratto di raccordo di cui alla lettera tt) del comma 1 dell'articolo 3 del d.lgs. 112/2015; contratto che, in quanto unico strumento ove è formalizzato il rapporto commerciale tra GI e titolare/gestore dell'impianto raccordato, può ben rappresentare, per i richiedenti capacità, un riferimento di garanzia sull'effettività dei citati accordi con il titolare/gestore degli impianti raccordati.

Il GI ha inoltre inserito il seguente periodo, sempre riferito alla presentazione dei sopra citati accordi: "Con riferimento alle richieste relative all'orario successivo, qualora l'accordo fosse presentato in data successiva ai termini previsti al paragrafo 4.2 comma 4 la richiesta presentata verrà considerata tardiva e rivalutata in base alle specifiche tempistiche riportate nel PIR."; alla luce delle sopra riportate considerazioni, si ritiene necessario modificare tale testo, prevedendo esclusivamente la mancata assegnazione della traccia nel progetto definitivo in assenza della presentazione dei richiести specifici accordi e la sua messa a disposizione come capacità di riserva all'interno del catalogo merci di cui al capitolo 4.5.4 del PIR.

Infine, si ritiene necessario approfondire, con riferimento ai servizi internazionali, l'eventuale necessità di estendere l'obbligo di comunicazione dell'origine/destinazione estera del servizio e della possibile impresa ferroviaria estera *partner*, previsti attualmente per i soli servizi merci, anche ai servizi passeggeri. Durante il corso della consultazione, infatti, un'impresa ferroviaria ha evidenziato:

- 1) che le informazioni legate all'impresa ferroviaria estera *partner* e l'origine/destinazione estera sono già a disposizione di RFI tramite il sistema PCS (ossia il sistema informativo RNE da utilizzarsi per le richieste di capacità relative a servizi internazionali di trasporto passeggeri);
- 2) che "ridondare le stesse informazioni anche nel sistema ASTRO risulta un ingiustificato aggravio delle attività a carico dell'IF.";
- 3) che "in uno spirito collaborativo, [...] provvede ad inserire le richieste traccia internazionali oltre che nel sistema PCS anche in Astro. In quest'ultimo caso, l'apposizione del flag "prosegue su altra rete" a cura dell'IF consente a RFI di distinguere le tracce che si attestano sulla propria rete da quelle che proseguono verso l'estero.";
- 4) la richiesta di rimuovere tali obblighi "o eventualmente di circoscriverne la portata limitandolo ai soli casi di richieste tracce internazionali non veicolate via PCS ma esclusivamente via ASTRO e comunque facendo riferimento solo all'O/D estera e non al partner commerciale, informazione questa che non incide sulla graficazione e allocazione delle tracce."

RFI, nelle proprie controsservazioni, ha condivisibilmente evidenziato come tali informazioni siano primariamente riconducibili alla necessità di individuare correttamente i destinatari di eventuali penali al fine di garantire la corretta ed efficiente gestione della capacità delle stazioni di confine, e come, tali penali, secondo quanto prescritto dall'Autorità, siano ad oggi limitate ai soli servizi merci.

L'Autorità osserva che:

- 1) la corretta gestione di un trasporto internazionale, sia esso merci o passeggeri, richiede la conoscenza da parte del GI tanto dell'origine/destinazione estera del treno, quanto dell'impresa ferroviaria operante su tale treno e nella stazione o tratta di confine italiana lato estero;
- 2) tali informazioni risultano di particolare importanza nel caso di anomalie che possono impattare sul traffico internazionale e sulle quali il GI ha evidenti obblighi di cooperazione, ovviamente anche informativa, con i gestori delle infrastrutture estere limitrofe. L'articolo 36 del d.lgs. 112/2015, infatti, prevede, al comma 1, che: "Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino del normale svolgimento del servizio. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni. **Nell'eventualità di perturbazioni con potenziale impatto sul traffico transfrontaliero, il gestore dell'infrastruttura condivide le pertinenti informazioni con gli altri gestori dell'infrastruttura la cui rete e il cui traffico possono subirne le conseguenze e coopera con gli stessi per riportare il traffico transfrontaliero alla normalità.**" (enfasi aggiunta);
- 3) la necessità che il GI non richieda più volte, alle imprese ferroviarie e ai richiedenti capacità in genere, un dato già messo a disposizione tramite sistemi informativi dedicati (il PCS, come nel caso delle tracce internazionali) è da considerarsi corretta nell'ottica dell'efficienza dei processi industriali degli operatori economici;
- 4) l'alimentazione dei sistemi a cura del GI tramite le informazioni presenti su ASTRO-IF, come osservato da un'associazione di imprese ferroviarie, avviene anche tramite comunicazioni via posta elettronica tra imprese ferroviarie e GI; tali modalità di comunicazione, tuttavia, non sono formalmente descritte all'interno del PIR;
- 5) nel paragrafo 4.2 del PIR, all'ultimo trattino del punto 2), è riportato, tra le informazioni da comunicarsi a cura delle IF al momento della richiesta di tracce (durante il processo di allocazione annuale, in corso d'orario o gestione operativa), quanto segue: "per le richieste di tracce internazionali la località di Origine/Destino estera

(per segmento passeggeri e merci) e la IF partner estera (per segmento merci), da riportare all'interno della richiesta effettuata attraverso Astro-IF.". In realtà, anche i sistemi PIC e PCS possono essere utilizzati per le richieste tracce, ed è quindi necessario provvedere alle opportune integrazioni.

In relazione alle precedenti osservazioni, l'Autorità, anche prendendo atto dell'assenza di obiezioni avanzate dal GI in sede di audizione, ritiene necessario che lo stesso GI preveda l'applicazione degli obblighi di comunicazione dell'eventuale impresa ferroviaria estera partner e della origine/destinazione del treno internazionale anche ai servizi di trasporto passeggeri, nel caso in cui vengano utilizzati, per la richiesta di tracce, gli applicativi ASTRO-IF o PIC. Nel caso di utilizzo del sistema PCS, per i servizi merci e i servizi passeggeri le informazioni dovranno essere attinte, a cura del GI, da tale sistema, al fine di alimentare in maniera completa le proprie banche dati di norma alimentate da Astro-IF e PIC. Al fine di meglio specificare le modalità operative di tale "interfacciamento" tra PCS e ASTRO-IF/PIC, da specificare all'interno del PIR, si ritiene infine necessario che il GI integri opportunamente il PIR.

Tra le casistiche, riportate nel paragrafo 4.4.1, che consentono l'inoltro con 5 anni di anticipo al GI della richiesta di capacità finalizzata alla stipula di AQ, è indicata la seguente fattispecie: "*d. La programmazione dei servizi oggetto di richiesta è correlata ad attività di trasporto oggetto di contratto di un servizio pubblico.*". Al successivo paragrafo è indicato che "*Il precedente limite di 5 anni dal previsto avvio del servizio si riduce a 18 mesi rispetto all'avvio dell'orario di servizio nel caso in cui la richiesta di capacità quadro sia finalizzata: al rinnovo di AQ esistenti; alla sottoscrizione di un nuovo AQ, avanzata da un richiedente titolare di un AQ già vigente e non più rinnovabile.*". In considerazione del fatto che per i servizi OSP l'ente titolare di AQ risulta sempre il medesimo (tipicamente la Regione) e che, in base al dettato del paragrafo 4.4.1, si verrebbe a configurare una situazione in cui siano contemporaneamente applicabili entrambi i limiti, e quindi una contraddizione sulla regolamentazione in essere, si ritiene necessario specificare che la riduzione a 18 mesi, di cui al secondo paragrafo, non debba essere applicabile alle richieste AQ avanzate da enti affidanti servizi OSP.

Infine, nel paragrafo 4.2.2 "*Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro*" è indicato che laddove "*[...] il GI effettua un secondo coordinamento in applicazione dell'art. 10 par. 5 del Regolamento 2016/545/UE, applicherà i criteri di priorità del par. 4.4.5.2 al fine di addivenire ad una ulteriore proposta di allocazione della capacità quadro per i nuovi Richiedenti e per gli eventuali titolari di Accordi Quadro esistenti*"; si rileva al riguardo che il riferimento al paragrafo 4.4.5.2 risulta errato, in quanto non presente nel PIR. Si ritiene pertanto opportuno procedere alla correzione di tale riferimento, richiamando in sua vece il paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*".

4.1.2 Indicazioni

4.1.2.1 Relativamente al paragrafo 4.4.2.2 del PIR, si indica al GI di sostituire l'erroneo riferimento all'inesistente paragrafo 4.4.5.2 con il corretto richiamo al paragrafo 4.6.2 del PIR.

4.1.3 Prescrizioni

4.1.3.1 Si prescrive al GI, nel paragrafo 4.2 del PIR, di mantenere, nell'ambito del processo di allocazione annuale della capacità, come termine temporale di presentazione degli accordi tra il titolare/gestore degli impianti raccordati o con l'eventuale gestore degli scali merci di RFI, quello corrispondente alla presentazione delle osservazioni al progetto orario.

4.1.3.2 Si prescrive al GI di sostituire, nel paragrafo 4.2, il seguente periodo "*Con riferimento alle richieste relative all'orario successivo, qualora l'accordo fosse presentato in data successiva ai termini previsti al paragrafo 4.2 comma 4 la richiesta presentata verrà considerata tardiva e rivalutata in base alle specifiche tempistiche riportate nel PIR.*" con quanto di seguito riportato: "*Con riferimento alle richieste relative all'orario successivo, qualora l'accordo fosse presentato in data successiva rispetto al termine fissato per la presentazione delle osservazioni al progetto orario, la traccia non verrà assegnata e verrà messa a disposizione come capacità residua nel catalogo merci di cui al paragrafo 4.2.*".

4.1.3.3 Al fine di garantire un riferimento ai richiedenti capacità nell'ambito del processo di allocazione della capacità, si prescrive al GI di pubblicare, come allegato disponibile in ePIR, entro il 15 gennaio di ogni anno, un elenco, da denominarsi "Impianti raccordati non di proprietà del GI per i quali è vigente un contratto di raccordo", contenente, per ogni stazione del GI, gli impianti (di servizio e non) non di proprietà del GI per i quali è vigente il contratto di raccordo di cui alla lettera tt), comma 1, articolo 3, del d.lgs. 112/2015. Il GI aggiorna conseguentemente il paragrafo 4.2 del PIR. Per l'anno 2022, in prima applicazione della presente prescrizione, il termine di pubblicazione è fissato al 15 febbraio 2022.

- 4.1.3.4** Si prescrive al GI di sostituire, nel paragrafo 4.2 del PIR, il seguente periodo *“Pertanto, qualora la richiesta di tracce orarie per l’orario successivo a quello in vigore ovvero per il corso d’orario riguardi l’accesso ad impianti raccordati, l’IF deve indicare, tramite l’applicativo ASTRO-IF, la denominazione dell’impianto raccordato.”* con quanto di seguito riportato: *« Pertanto, qualora la richiesta di tracce orarie per l’orario successivo a quello in vigore, ovvero per il corso d’orario, riguardi l’accesso ad impianti raccordati, l’IF deve indicare, tramite l’applicativo ASTRO-IF, la denominazione dell’impianto raccordato, anche utilizzando come riferimento il prospetto “Impianti raccordati non di proprietà del GI per i quali è vigente un contratto di raccordo” pubblicato in ePIR”.».*
- 4.1.3.5** Si prescrive al GI, al punto 2 del paragrafo 4.2 del PIR, di sostituire il seguente periodo: *“per le richieste di tracce internazionali la località di Origine/Destino estera (per segmento passeggeri e merci) e la IF partner estera (per segmento merci), da riportare all’interno della richiesta effettuata attraverso Astro-IF.”* con quanto di seguito riportato: *“per le richieste di tracce internazionali di entrambi i segmenti passeggeri e merci, la località di Origine/Destino estera e la IF partner estera, da riportare all’interno della richiesta effettuata attraverso Astro-IF, PIC o PCS.”.*
- 4.1.3.6** Si prescrive al GI di:
- specificare nel paragrafo 4.2 del PIR che l’obbligo di cui alla precedente prescrizione non sussiste, per i servizi merci e per i servizi passeggeri, nel caso in cui l’impresa ferroviaria abbia avanzato richiesta di tracce per un servizio di trasporto internazionale tramite PCS e abbia ivi fornito le informazioni sulle località di Origine/Destino estere e sulla IF partner estera. In tal caso, l’alimentazione delle banche dati del GI, di norma garantita dalle IF con le interfacce messe a disposizione con ASTRO-IF e PIC, dovrà avvenire a cura del GI anche tramite interfacciamento diretto con il sistema PCS; inoltre, il GI deve specificare nel PIR eventuali modalità operative di integrazione delle informazioni inserite in PCS dalle IF, ai fini della corretta alimentazione dei sistemi Astro-IF e PIC.
 - di aggiornare, in conseguenza del precedente punto a), i propri sistemi informativi entro e non oltre il 30 giugno 2022, dandone contestuale comunicazione all’Autorità.
- 4.1.3.7** Si prescrive al GI di comunicare all’Autorità, entro e non oltre il 20 gennaio 2022, le modalità operative di estrazione, tramite query sul sistema PIC, delle tracce allocate da ogni RFC sia in occasione dei processi di allocazione annuale, sia in occasione di variazioni apportate in corso d’orario.
- 4.1.3.8** Si prescrive al GI di sostituire la seguente frase del paragrafo 4.4.1 *“Il precedente limite di 5 anni dal previsto avvio del servizio si riduce a 18 mesi rispetto all’avvio dell’orario di servizio nel caso in cui la richiesta di capacità quadro sia finalizzata:”* con quanto di seguito riportato: *“Il precedente limite di 5 anni dal previsto avvio del servizio si riduce, per i richiedenti capacità non ricadenti nel novero degli enti affidanti servizi di tipo OSP, a 18 mesi rispetto all’avvio dell’orario di servizio nel caso in cui la richiesta di capacità quadro sia finalizzata:”.*

4.2 Tempistiche per la presentazione delle richieste di tracce in corso d’orario

4.2.1 Valutazioni dell’Autorità

Il GI, nella sezione “Richieste in programmazione oraria” del paragrafo 4.5.3.2, ha proposto una rivisitazione dei tempi limite per la presentazione, da parte dei richiedenti capacità, delle richieste di tracce in corso d’orario, adottando una regola di generale anticipazione di tali richieste per quanto riguarda sia le richieste entro due tracce orarie (di minore complessità), sia le richieste oltre le due tracce orarie (di maggiore complessità).

La proposta comporterebbe:

- per richieste oltre le due tracce orarie, un tempo limite di richiesta non inferiore alle 30 giornate lavorative, in sostituzione del limite di 30 giornate solari vigente; a tale variazione si associa un incremento dei tempi di risposta del GI, che sarebbero fissati a 18 giorni lavorativi dalla richiesta rispetto ai 15 giorni lavorativi vigenti;

- b. per richieste entro due tracce orarie, un tempo limite di richiesta non inferiore a 12 giorni lavorativi rispetto ai 10 giorni lavorativi vigenti; rimane in tal caso invariato il limite di giorni entro il quale il GI garantisce una risposta (5 giorni lavorativi dalla richiesta).

Oltre tali variazioni, il GI intenderebbe formalizzare i seguenti limiti temporali di risposta da parte dei richiedenti capacità, tramite il sistema Astro-IF, alle proposte di progetto a questi presentate (limiti attualmente non previsti):

- a. per richieste oltre le due tracce orarie, un tempo limite di risposta, da parte del richiedente capacità, di sei giorni lavorativi dalla messa a disposizione del progetto da parte del GI;
- b. per richieste entro due tracce orarie, un tempo limite di risposta, da parte del richiedente capacità, di 24 ore dalla messa a disposizione del progetto da parte del GI;

L’Autorità, rilevando che il GI ha motivato le proprie proposte in merito con quanto previsto dalle linee guida RNE per le richieste di traccia ad hoc e con la necessità tecnico-informatica del rispetto dei tempi tecnici di validazione delle VCO, previsti in 4gg solari ante la prima circolazione del treno, anche in considerazione di quanto dichiarato da RFI in corso di audizione, osserva che:

- 1) come commentato dai richiedenti capacità in occasione della consultazione, i tempi di risposta degli esercenti i servizi di trasporto ferroviari alle richieste del mercato rivestono particolare importanza per la modalità ferroviaria. Va, inoltre, rilevato che lo stesso progetto TTR ha tra i propri obiettivi anche un anticipo dei tempi di messa a disposizione degli utenti dei servizi di trasporto passeggeri degli orari scaturenti dai processi annuali della capacità rispetto a quanto attualmente garantito; è quindi da considerarsi strategicamente legata alla competitività della modalità ferroviaria anche la rapidità di risposta alle richieste di capacità avanzate al GI, che, infatti, ha effettuato notevoli investimenti nel settore dei sistemi informativi a supporto della pianificazione dell’orario con il progetto *Optima* sommariamente descritto in CdP-I e sul quale l’Autorità ha chiesto più volte adeguate delucidazioni;
- 2) da un’analisi delle linee guida RNE “*Handbook for Ad-Hoc request Management (valid from TT2023)*”¹, si rileva come tali linee guida distinguano tra richieste ad hoc del tipo *individual train path* (treni che hanno un solo giorno di effettuazione) e richieste ad hoc del tipo *recurrent train path* (treni che hanno più giorni di effettuazione); per ognuno di questi due insiemi sono previste tempistiche differenti. Per quanto riguarda il solo aspetto delle tempistiche di risposta da parte del richiedente capacità (“*Acceptance of an offer from applicants*”), sono previste le seguenti tempistiche:
 - a. *individual train path*: “*The applicants’ acceptance should be sent within 24 hours of receipt of the path offer, excluding Saturdays and Sundays.*”. Quindi, per le tracce ad hoc che prevedono la circolazione di un dato treno per un solo giorno, il tempo di risposta da applicarsi per i richiedenti capacità è pari a 24 ore dal ricevimento dell’offerta, con l’esclusione di sabati e domeniche.
 - b. *recurrent train path*: “*The applicants’ acceptance should be sent within 7 calendar days of receipt of the path offer.*”. Quindi, per le tracce ad hoc che prevedono la circolazione di un dato treno per più giorni, il tempo di risposta da applicarsi per i richiedenti capacità è pari a 7 giorni solari dal ricevimento dell’offerta.

Tali tempistiche di risposta da parte dei richiedenti capacità sono evidentemente superiori rispetto a quelle che il GI ha proposto con la bozza del PIR 2023;

- 3) mentre l’attuale casistica considerata fino ad oggi dal GI per operare la distinzione tra richieste a maggiore o minore complessità seppur differente da quella utilizzata nel citato documento RNE, non è mai stata oggetto di richieste di modifica da parte dei richiedenti capacità o del GI (né tanto meno dell’Autorità, apparendo ragionevole), per quanto riguarda, invece, le tempistiche di lavorazione/accettazione delle richieste/proposte allocative, è necessario osservare che, pur essendo corretta l’intenzione del GI di fissare un limite temporale per la risposta alle proposte di progetto di tracce da parte dei richiedenti e pur essendo ragionevole il ricorso al limite dei sei giorni lavorativi per l’accettazione di proposte allocative di una certa importanza, al contrario il limite di sole 24 ore “solari” per l’accettazione nel caso di proposte allocative relative a non di più due tracce (ossia relative alle richieste di tracce a minore complessità) è da considerare estremamente rigido e ridotto.

¹ Il documento è disponibile sul sito web di RNE al seguente link: https://rne.eu/wp-content/uploads/1.2_HB_Ad_Hoc_Management_V3.0_2020-12-09.pdf.

- 4) durante l'audizione del 20 ottobre 2021, il GI ha evidenziato come tale modifica nel PIR sia stata proposta a seguito di un sondaggio da parte di RNE sull'applicazione delle linee guida sulle VCO predisposte dalla stessa RNE. RFI ha quindi inteso proporre i limiti definiti nell'*handbook* di RNE all'interno della classificazione adottata dal gestore per le VCO; inoltre, per specifiche dei sistemi informativi utilizzati, le VCO devono essere validate da RFI almeno 4 giorni prima dell'effettiva circolazione del treno interessato. Per quanto riguarda le richieste di minore complessità, le 24 ore per la risposta da parte del richiedente a seguito della consegna del progetto da parte del GI possono intendersi riferite ad un giorno lavorativo (escluso il sabato) e non solare; mentre, nel caso delle maggiori riprogrammazioni, il GI ritiene necessario mantenere la proposta assicurando, quindi, al richiedente capacità un tempo di risposta di sei giorni lavorativi a partire dalla consegna del progetto delle tracce.

Alla luce delle citate analisi e chiarimenti, le modifiche temporali proposte dal GI, a giudizio dell'Autorità, sembrano essenzialmente volte a garantire maggiori tempi di lavorazione delle richieste di capacità in corso d'orario che, in tale fase di evoluzione del processo di allocazione della capacità, possono ritenersi al momento adeguate, pur rimanendo suscettibili di successivo ulteriore esame da parte dell'Autorità, in relazione ai ritorni di esperienza che verranno maturati in sede attuativa. Si ritiene comunque necessario, per contemperare le diverse esigenze delle parti interessate nel processo (GI e richiedenti capacità), prevedere esplicitamente che, per le richieste di minore complessità, il limite di risposta per le IF alle proposte allocative formulate dal GI sia non inferiore a un giorno lavorativo (escluso il sabato).

4.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.2.3 Prescrizioni

- 4.2.3.1** Si prescrive al GI che nella sezione **“Richieste in programmazione oraria”** del paragrafo 4.5.3.2 **“Tempistica per richieste in corso d'orario”**, venga previsto, per le richieste di minore complessità, che il limite di risposta per il richiedente capacità sia non inferiore a un giorno lavorativo (sabato escluso) dal ricevimento della proposta inviata dal GI.

4.3 Informazioni date dal GI prima della circolazione rispetto alle riduzioni di capacità.

4.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 4.3.2 *“Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità”*, il GI, nel rispetto della DD (EU) 2075/2017, ha previsto adeguate procedure e tempistiche per la determinazione e la comunicazione delle riduzioni di capacità anche in relazione alla percentuale di traffico che si stima oggetto di deviazione/cancellazione.

Il GI, nel corso delle interlocuzioni con gli Uffici dell'Autorità, ha affermato (nota prot. ART 1664/2021) come non rientrino tra le riduzioni di capacità per le quali è necessario un preavviso di 24 mesi quelle per le quali, “senza alcun provvedimento”, siano possibili modifiche di percorso del treno in quanto impostato su linee denominate “affiancate”.

L'Autorità osserva che tale possibilità è garantita dal Regolamento Circolazione Treni all'articolo 14.7, secondo il quale per alcuni tratti di linea affiancati tra due stazioni è possibile prevedere che *“treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.”*, secondo apposite norme emanate dalle unità periferiche del GI. A giudizio dell'Autorità, tale previsione, a fronte di un maggiore onere nei confronti delle IF per quanto riguarda l'estensione anche sulla linea “affiancata” dei requisiti di circolabilità dei rotabili e delle competenze del personale, garantisce una maggiore e più tempestiva capacità di reazione a eventuali anomalie, offrendo altresì al GI varie possibilità nel campo della programmazione delle riduzioni di capacità. Tuttavia, è altrettanto evidente come l'utilizzo di tale possibilità anche tra linee non fisicamente adiacenti, ma che solo in alcuni punti si sovrappongono o almeno si avvicinano, in occasione di indisponibilità programmate, potrebbe comportare il generarsi di ritardi anche superiori alla soglia di puntualità per i treni passeggeri (che il GI ha fissato in 5 minuti), e conseguentemente potrebbe avere riflessi tanto sui risultati di puntualità percepita, quanto sui risultati del Performance regime.

Si osserva, infine, che con il termine “deviazione” il PIR (al paragrafo 1.8) intende una *“modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata”*, senza fare alcun riferimento alle eventuali operazioni di effettuazione e soppressione che non sono necessarie nel caso di presenza di linee affiancate. Lo stesso Regolamento Circolazione Treni evidenzia che il treno viene “impostato” su una linea, ossia viene assegnato ad un determinato percorso e quindi, in base ad un'interpretazione letterale di quanto riportato nel PIR, l'inoltro su linea affiancata di un treno deve necessariamente

assimilarsi a deviazione. L’Autorità, quindi, ritiene necessario che la definizione di deviazione di cui al paragrafo 1.8 del PIR sia opportunamente integrata per garantire adeguata trasparenza sulle condizioni di accesso all’infrastruttura.

4.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.3.3 Prescrizioni

- 4.3.3.1** Si prescrive al GI di sostituire la definizione di “deviazione” del paragrafo 1.8 “Glossario dei termini” del PIR, con la seguente: *“modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata; comprende anche i casi in cui un treno viene istradato su un percorso alternativo rispetto a quello impostato da traccia nel caso di due o più linee affiancate”*.

4.4 Richieste tardive

4.4.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al paragrafo 4.5.2, si prevede che le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1, siano trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto di tali scadenze precedenti, e comunque in ordine cronologico. Tuttavia, ai fini di una completa ottemperanza alla DD (UE) 2017/2075, con specifico riferimento al punto 6) dell’Annex alla DD, nel paragrafo 4.5.2 andrebbe specificato 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, pur essendo corretto trattare le richieste tardive successivamente a quelle ricevute entro la scadenza fissata nel PIR, il GI dovrebbe poter apportare eventuali modifiche a queste tracce, previa approvazione del richiedente interessato, al fine di soddisfare eventuali richieste tardive e perseguire 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.

4.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.4.3 Prescrizioni

- 4.4.3.1** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 4.5.2 con il seguente testo: *“nell’allocazione delle richieste tardive, il gestore dell’infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al meglio tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia”*.

4.5 Trasporto merci pericolose

4.5.1 Valutazioni dell’Autorità

Il GI, al paragrafo 4.7 relativo al trasporto merci pericolose, ha proposto di inserire previsioni di limitazione del traffico di merci pericolose in ragione della necessità del: *“controllo e mantenimento dei livelli di accettabilità del rischio in coerenza con le regole comunicate dal MIT relativamente al progetto di norma sul rischio in ambito ferroviario con la nota dell’8/2/2021 (protocollo MIT n. U0000942)”*. In base a quanto sommariamente descritto nel PIR, il GI prevede di monitorare le *“soglie di inaccettabilità del rischio in termini di tipologia di classe di merci e numero di treni”*, e, sulla base degli esiti di tale monitoraggio, imporre – se del caso - mensilmente delle limitazioni al traffico per specifiche classi di merci pericolose, su specifiche tratte e località di servizio (*“comunica alle IF l’elenco dei tratti di linea e delle località di servizio dove, con provvedimento immediato, non possono più circolare treni aventi in composizione le classi di merci pericolose individuate come responsabili dell’avvenuto superamento delle soglie;”*), oppure preavvisare le IF del potenziale superamento delle soglie di accettabilità del rischio e delle conseguenti successive decisioni sulla limitazione della circolazione dei treni che trasportano merci pericolose.

In sede di audizione, RFI ha evidenziato come tali limitazioni, che riguardano la sola modalità di trasporto ferroviario di competenza e non anche la modalità di trasporto su gomma, discendano da un confronto tecnico avvenuto con MIMS e ANSFISA, cui sono seguite precise disposizioni formali da parte del MIMS da applicarsi a cura di RFI. RFI ha rappresentato,

inoltre, che tra la proposta dalla stessa formulata l'anno scorso nel PIR 2022 e sempre relativa alla sola modalità ferroviaria, oggetto poi di bocciatura da parte del MIMS, e quanto proposto adesso nella bozza di PIR 2023, vi sono alcune differenze. La metodologia proposta l'anno precedente si basava sul principio di impedire il superamento del massimo numero di treni merci pericolose circolati nel passato in un dato periodo di tempo, mentre quella attualmente proposta da RFI, e approvata dal MIMS, consiste in un'analisi del rischio legata sia alle quantità trasportate che alla densità insediativa delle aree attraversate, la quale, però, non è in grado di fornire limiti di circolazione a priori, quanto piuttosto solo a posteriori, a seguito dell'effettiva circolazione dei treni e dell'osservazione dell'evoluzione dei rischi correlati. In ragione di tale strutturazione del modello, può verificarsi che tali limiti debbano essere imposti su una data tratta in un dato momento nel corso dell'orario, in base alle quantità e alla tipologia di merci pericolose fino a quel momento trasportate e alla corrispondente evoluzione delle curve del rischio osservato con riferimento alle aree attraversate.

Su tale argomento si ritiene utile confermare quanto già considerato dall'Autorità sul medesimo tema nell'Allegato A alla delibera ART n. 187/2020: *“L'Autorità osserva che tale limitazione impatta sulla capacità disponibile e sulle regole di allocazione della capacità individuando regole fino ad ora non pubblicizzate adeguatamente da RFI con lo strumento del PIR e sulle quali non pare disponibile alcuna disposizione o prescrizione d'interfaccia della stessa RFI; non è inoltre riportato sul PIR alcun esplicito riferimento legislativo e/o regolamentare che abbia imposto tali limitazioni. La stessa Commissione Europea, ed in particolare il Directorate General for Mobility and Transport, con nota del 25 settembre 2020 (prot. ART 14002/2020) ha espresso alcune perplessità, ivi inclusa – con riferimento agli aspetti di competenza dell'Autorità - la mancata esposizione di tali limitazioni nel PIR 2020 e nel PIR 2021.”*

È inoltre necessario rilevare che tali analisi dei rischi sono limitate alla sola modalità ferroviaria e non paiono tenere in considerazione gli effetti di trasferimento del rischio sulla più importante modalità di trasporto alternativa, ossia il trasporto su gomma, che evidentemente verrà impattata dalle limitazioni di cui trattasi, nel caso in cui il committente il trasporto, a seguito di tali limitazioni, intenda adottare – come del tutto probabile - la scelta della diversione modale da ferro a gomma.

Sono quindi da confermarsi, con i necessari aggiustamenti dovuti al nuovo modello metodologico che il GI intende applicare, le conclusioni già previste nel citato Allegato A alla delibera ART n. 187/2020, che non hanno trovato applicazione nel PIR 2022 a causa della decisione del GI di ritirare le proprie proposte dal PIR, e che sono riportati di seguito per comodità di consultazione:

“L'Autorità ritiene, quindi, necessario che RFI proceda all'integrazione del PIR:

- *riportando esplicitamente almeno i riferimenti alle disposizioni legislative e regolamentari (anche interne) alla base di tali limitazioni;*
- *inserendo in ePIR, in tempo utile rispetto al termine fissato per la richiesta di capacità per l'orario 2021-2022, ed anche con riferimento al PIR 2021, un allegato tecnico contenente i volumi giornalieri/mensili/annuali di merci pericolose che possono essere trasportati per ogni tratta/linea della rete ferroviaria di competenza.”*

È infatti da osservarsi come - prevedendo la regolamentazione proposta dal GI l'eventuale imposizione di limiti, specifici per tipologia di merce pericolosa, sulla quantità trasportabile in seno a determinate tratte e località di servizio, ed essendo mensile la periodicità del monitoraggio del rischio i cui esiti possono determinare tali imposizioni - il GI abbia individuato, nei fatti, un'aliquota di capacità massima assegnabile alla tipologia di trasporti di cui trattasi, nell'ambito della quantità di capacità di infrastruttura complessivamente assegnabile, in funzione dei diversi livelli di rischio osservati. Sia in occasione del processo di allocazione della capacità, sia durante il corso dell'orario, è quindi potenzialmente presente, per i richiedenti capacità, un “rischio” (d'impresa) legato alla possibile fruizione di capacità limitata per le merci pericolose, in misura non proporzionale rispetto alla capacità generale allocata ad ogni IF. È quindi necessario, a giudizio dell'Autorità, prevedere dei criteri volti a garantire l'equilibrata fruizione di tale limitata capacità tra i richiedenti capacità interessati, onde evitare la violazione dei principi di non discriminazione, equità e trasparenza.

4.5.2 **Indicazioni**

Non sono previste indicazioni

4.5.3 **Prescrizioni**

- 4.5.3.1** **Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 4.7 “Trasporto merci pericolose” del PIR con i riferimenti alle disposizioni legislative e regolamentari che sussistono alla base delle limitazioni di capacità imposte dal GI stesso sul trasporto merci pericolose, prevedendo, inoltre, la pubblicazione integrale di tali disposizioni come allegato al capitolo 4 del PIR.**

- 4.5.3.2** Si prescrive al GI di pubblicare, all'interno dell'allegato di cui alla precedente prescrizione, la metodologia di analisi del rischio utilizzata, comprendendo le informazioni (anche numeriche) utili a consentire ai richiedenti interessati di effettuare – *inter alia* – verifiche e simulazioni in autonomia riguardo ai risultati dell'analisi del rischio periodicamente pubblicati da parte del GI.
- 4.5.3.3** Si prescrive al GI di pubblicare in ePIR, entro il 31 gennaio di ogni anno, come allegato tecnico, un prospetto contenente, per ogni tipologia di merce pericolosa "ad impatto rilevante", una propria stima - effettuata secondo il modello metodologico proposto, ed espressa sia in valori assoluti che in percentuali - del massimo numero di treni e delle massime quantità mensili di merci pericolose che possono essere trasportate per ogni tratta/linea/località di servizio della rete in funzione dei livelli di rischio oltre i quali il GI considera il rischio inaccettabile, alla luce delle disposizioni normativo/regolamentari sottostanti. Il GI aggiorna conseguentemente il paragrafo 4.7 del PIR.
- 4.5.3.4** Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 4.7 del PIR, che per ogni IF che effettua trasporti merci pericolose, il rispettivo numero dei treni e la massa trasportata di merci pericolose non potrà essere superiore, in ogni trimestre, alla corrispondente quantità rilevabile applicando, alla quota di capacità complessivamente assegnata all'IF, i limiti mensili di cui alla precedente prescrizione.

4.6 Progetto TTR

4.6.1 Valutazioni dell'Autorità

Il paragrafo 4.9 "Progetto TTR", descrive le nuove modalità operative del processo di allocazione capacità che porteranno all'orario di servizio 2024-2025.

Già da agosto 2021 il GI ha avviato il primo step di definizione della cosiddetta *capacity strategy*, "anche attraverso la condivisione effettuata con i Richiedenti ed i Gestori dell'infrastruttura confinanti", che si concluderà entro l'avvio del passo successivo, ossia quello per la definizione del *capacity model* nel giugno 2022.

Al fine di esercitare le prerogative di cui all'articolo 37, comma 3, del d.lgs. 112/2015, l'Autorità ritiene necessario: (i) essere destinataria di tutte le comunicazioni che il GI invierà ai richiedenti capacità e ai gestori infrastruttura limitrofi durante il processo di definizione del *capacity strategy* e del successivo *capacity model*, provvedendo a integrare le parti pertinenti del paragrafo 4.9 del PIR; (ii) acquisire entro il 30 giugno 2022 una dettagliata e completa relazione da parte del GI sul processo di definizione del *capacity strategy*, con particolare attenzione alla condivisione con i richiedenti capacità, alla definizione della capacità futura disponibile dell'infrastruttura e alle identificazione delle necessità di sviluppo attese.

Si ritiene infine necessario, per garantire un processo di allocazione equo, trasparente e non discriminatorio, che i vari documenti che il GI definirà al termine di ogni step procedurale previsto nel TTR ed indicati nel cronoprogramma riportato nel paragrafo 4.9.3 del PIR (il *capacity strategy*, il *capacity model*, etc.), siano pubblicati come apposito allegato del PIR e in apposita sezione del sito web dello stesso GI.

4.6.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.6.3 Prescrizioni

- 4.6.3.1** Si prescrive al GI di provvedere a includere l'Autorità tra i destinatari di tutte le comunicazioni che il GI invierà ai richiedenti capacità e ai gestori infrastruttura limitrofi durante il processo di definizione del *capacity strategy* e del successivo *capacity model*; il GI aggiorna conseguentemente le parti pertinenti del paragrafo 4.9 del PIR.
- 4.6.3.2** Si prescrive al GI di pubblicare, in allegato al PIR e in apposita sezione del proprio sito web., al termine di ogni step procedurale del TTR di cui al cronoprogramma del paragrafo 4.9.3 del PIR, i documenti finali necessari ai richiedenti capacità per la partecipazione ai successivi step del processo TTR. Il GI aggiorna conseguentemente il paragrafo 4.9 del PIR.
- 4.6.3.3** Si prescrive al GI di trasmettere entro il 30 giugno 2022 una dettagliata e completa relazione sul processo di definizione della *capacity strategy*, con particolare attenzione al processo di condivisione con i richiedenti capacità, alla definizione della capacità futura disponibile dell'infrastruttura e alla identificazione delle necessità di sviluppo attese.

5. Tariffe e servizi

5.1 Sistema tariffario

5.1.1 Valutazioni dell’Autorità

Al punto 5, lettera a), della delibera n. 114/2021, è stato prescritto a RFI, relativamente al PMdA, di *“applicare quanto previsto al punto 2), lettera B, della Misura 4 dell’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, con riferimento al “regime provvisorio”, adottando in via transitoria, sia per il 2022 che per il 2023, i livelli tariffari applicati nel 2021, incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato, come risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo nazionale alla data di presentazione della proposta tariffaria prot. ART 8851/2021”*.

RFI è conseguentemente in possesso di tutti gli elementi informativi necessari per determinare le tariffe del PMdA relative all’orario di servizio 2022-2023, e pubblicarle al paragrafo 5.3.2 del PIR 2023.

Per quanto riguarda i servizi extra-PMdA, con delibera n. 172/2021 l’Autorità ha prescritto a RFI, al fine di consentire il completamento della verifica di conformità della proposta tariffaria presentata da RFI ai sensi del punto 6, lettere b) e d), della delibera n. 114/2021, di pubblicare nei pertinenti capitoli 5 e 7 del PIR 2023, entro il termine previsto dall’articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015, le tariffe riportate nella proposta tariffaria stessa, con alcune modifiche, dando evidenza che dette tariffe potranno essere oggetto di ulteriori modifiche in esito alla consultazione pubblica e agli approfondimenti e verifiche previsti nella citata delibera n. 172/2021.

Si ritiene pertanto opportuno esplicitare e precisare, con apposite prescrizioni, gli adempimenti riguardanti il contenuto del PIR 2023 che discendono dalle citate delibere.

5.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.1.3 Prescrizioni

5.1.3.1 Con riferimento al PMdA, si prescrive a RFI di riportare, al paragrafo 5.3.2 del PIR, i canoni calcolati sulla base di quanto previsto dal punto 5, lettera a), della delibera n. 114/2021, modificando conseguentemente il testo del paragrafo 5.2.

5.1.3.2 Con riferimento ai servizi extra-PMdA, si prescrive a RFI di riportare, nei pertinenti paragrafi dei capitoli 5 e 7 del PIR 2023, i corrispettivi determinati in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera n. 172/2021, dando evidenza che gli stessi potranno essere oggetto di modifiche in esito agli ulteriori approfondimenti e verifiche previsti dalla suddetta delibera. Si prescrive, inoltre, di modificare conseguentemente il testo del paragrafo 5.2.

5.2 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d’Accesso e le informazioni al pubblico.

5.2.1 Valutazioni dell’Autorità

In corso di audizione, è stato richiesto al GI di evidenziare le informazioni che sono da questi normalmente erogate alla clientela all’interno delle attività del PMdA (per prassi o riferimenti normativi) e quelle informazioni che, al contrario, sono richieste dalle IF per ragioni di tipo commerciale, come potrebbe ad esempio essere quella relativa all’ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette (ai fini di un maggiore sviluppo del modo combinato bici+treno). Il GI ha evidenziato come le informazioni legate al PMdA siano quelle legate alla circolazione del treno (ritardi, soppressioni, eventuale posizione di una certa vettura, come ad esempio quella dedicata alle PMR, etc.) già dettagliate in parte nell’allegato tecnico del DM 43/T o previste da RFI per necessità di regolarità della circolazione. Tutte le altre informazioni sono da considerarsi al di fuori del PMdA e quindi sono considerate, di fatto, come informazioni complementari. L’informazione sul posizionamento vettura dedicata al trasporto biciclette rientrerebbe pertanto in detta fattispecie complementare. I sistemi informativi del GI sono comunque già predisposti per la fornitura di tali informazioni.

Si ritiene quindi necessario - non essendo esplicitamente indicate nel PIR le tipologie di informazioni che il GI considera, per motivazioni normative e d’opportunità, inserite nel PMdA - che lo stesso GI provveda a integrare conseguentemente

il PIR (paragrafo 5.3.1 “Pacchetto minimo di accesso”, sottoparagrafo “*Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità*”) a seguito di opportuno coinvolgimento dei richiedenti capacità; tale integrazione risulta necessaria anche al fine di meglio dettagliare gli obblighi informativi gravanti sulle imprese ferroviarie prima della circolazione del treno.

5.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.2.3 Prescrizioni

- 5.2.3.1** Si prescrive al GI, a seguito di confronto con i richiedenti capacità e prevedendo la pubblicazione di un’apposita edizione straordinaria del PIR entro e non oltre il 30 settembre 2022, di integrare il sottoparagrafo “*Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità*” del paragrafo 5.3.1 del PIR, specificando le informazioni al pubblico che rientrano nell’ambito del PMdA. Il GI dovrà, inoltre, inviare apposita relazione esplicativa all’Autorità entro e non oltre il 30 settembre 2022.

5.3 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PMR) di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007 e al regolamento (UE) 2021/782

5.3.1 Valutazioni dell’Autorità

Come previsto dal paragrafo 5.4.6.1 “Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM” del PIR, la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio nelle stazioni e fermate dei servizi di trasporto passeggeri, devono essere valutate, concordate, motivate e formalizzate in appositi accordi tra il gestore della stazione e le imprese ferroviarie, da definirsi in puntuale aderenza a quanto previsto dalle STI applicabili (STI PMR 2008 o STI PMR 2014), garantendo la piena accessibilità delle PMR al trasporto ferroviario e offrendo, in sostanza, concretezza a quanto previsto già dal regolamento (CE) n. 1371/2007.

In sede di audizione il GI ha comunicato la mancata sottoscrizione dei previsti accordi a causa di tre principali criticità emerse durante le proprie interlocuzioni con le imprese ferroviarie Italo S.p.A., Trenitalia S.p.A. e Trenord S.p.A.:

- a) nel caso del sistema alta velocità, la flotta rotabili non è necessariamente dotata di dispositivo per l’ausilio alla salita a bordo (pur essendo rispettosa delle STI-PMR 2008/2014). Su tale punto RFI ha proposto, al fine di venire incontro alla problematica fatta emergere dalle imprese ferroviarie, di estendere il perimetro di offerta del servizio di assistenza coordinato dalle Sale Blu a tutto il network dei servizi AV (si prevede, a orario attuale, che ciò comporti un’estensione di detto perimetro a circa una decina di stazioni attualmente non servite);
- b) le IF hanno segnalato l’esistenza di una criticità sulla messa a disposizione, a propria cura, di un servizio di trasporto alternativo nel caso in cui un degrado dell’accessibilità del viaggio sia riconducibile alla responsabilità di RFI; il GI, dunque, si è reso disponibile a sopportare i costi di proposizione e offerta di tali alternative da parte delle IF, ma le IF non hanno inteso aderire a tale proposta. RFI, al fine di risolvere la criticità, ha quindi deciso di farsi carico, per la fattispecie citata, anche dell’organizzazione del servizio sostitutivo;
- c) nel caso dei materiali rotabili regionali conformi alle citate STI, esistono delle problematiche, in taluni casi, legate ad un’eccessiva distanza tra il ciglio dei marciapiedi h. 55 e la soglia della vettura a piano ribassato (distanza di almeno 7,5 cm in orizzontale e 5 cm in verticale), colmabili con l’utilizzo di dispositivi per l’ausilio alla salita a bordo disponibili nei citati materiali rotabili regionali conformi alle STI. Per quanto riguarda il trasporto regionale la stessa Trenitalia ha evidenziato la propria intenzione di non utilizzare i propri dispositivi di ausilio per consentire la salita/discesa dei PMR. Le IF hanno evidenziato che esistono problematiche relative alle comunicazioni agli utenti sull’eventuale variazione delle condizioni di accessibilità del materiale rotabile a causa di necessità di modifica non programmata dei turni del materiale rotabile, con conseguente potenziale utilizzo di materiali non idonei; tali criticità non sono state superate.

Il GI, con nota del 22 novembre 2021 (prot. ART 18632/2021), ha trasmesso alle IF un ulteriore schema di accordo dove la criticità di cui al precedente c) (“un’IF ha, a più riprese, manifestato la criticità operativo/gestionale in ordine alla comunicazione, in tempo utile per la programmazione o riprogrammazione del viaggio, delle variazioni delle condizioni di accessibilità al materiale rotabile agli utenti finali, chiedendo che questa attività venga svolta da RFI”), potrebbe essere in parte superata; il GI ha proposto di mettere a disposizione la propria piattaforma di prenotazione dei servizi di

assistenza alle PMR, denominata “ReteBlu”, alle PMR che non intendono fruire di alcun servizio di assistenza anche nelle stazioni e fermate che rientrano nell’ambito di applicazione delle STI PMR 2008 e 2014 ma che non appartengono alla rete del servizio di assistenza offerto da RFI. La possibilità di registrazione a tale piattaforma da parte delle PMR che non intendono usufruire del servizio di assistenza del GI, e che rimane assolutamente volontaria e non obbligatoria per le PMR stesse, sarà oggetto di apposita campagna promozionale a cura dello stesso GI. Il GI ha inoltre fatto presente che, nel caso di PMR non registrate alla citata piattaforma di prenotazione, l’obbligo informativo circa la variazione delle condizioni di accessibilità dei rotabili permanga sulle IF, con particolare riguardo al caso dei servizi connotati da obbligo di servizio pubblico, come dettato dalla misura 3.5 lettera a) della delibera ART n. 106/2018.

In relazione a quanto sopra descritto, l’Autorità rileva l’infruttuosità del tempo trascorso a partire dalla data di entrata in vigore della delibera n. 151/2019, che con la prescrizione 5.5.3.1 aveva esplicitato tali obblighi a carico del GI e delle IF; in attesa della corretta ottemperanza agli obblighi sopra citati si ritiene necessario specificare nel PIR che l’onere della corretta informazione sulla variazione delle condizioni di accessibilità del materiale rotabile sia sempre a carico delle IF ai sensi della misura 3.5 lettera a) della delibera ART n. 106/2018, in quanto l’eventuale utilizzo, da parte delle PMR, della piattaforma di registrazione *ReteBlu* non esonera le IF da tali obblighi. Si ritiene inoltre necessario che il GI segnali all’Autorità le IF che non abbiano inteso formalizzare i citati accordi entro l’entrata in vigore dell’orario di servizio 2021-2022; ciò, in considerazione di quanto già osservato dall’Autorità al paragrafo 5.4 dell’Allegato A alla delibera n. 187/2020, ove era espressamente evidenziata la necessità di attivare tali accordi a partire dall’orario di servizio 2021-2022, e di quanto disposto con la prescrizione 5.4.3.1 dello stesso Allegato, ove si prevedeva che nel PIR 2022 fosse esplicitamente riportato che “*Nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori appartenenti all’ambito di applicazione delle STI PRM (STI 2008 e STI 2014), l’erogazione del servizio di assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM), di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007, è assicurata in conformità agli accordi tra GI e IF per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo delle PRM, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi.*”.

In relazione alla citata abrogazione del regolamento (CE) 1371/2007 a partire dal 7 giugno 2023 e all’applicazione, a partire dalla stessa data, del regolamento (UE) 2021/782 in sua sostituzione, si ritiene opportuno ricordare come quest’ultimo regolamento, all’articolo 23, reciti tra l’altro: “*1. Alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta è fornita l’assistenza seguente:*

[...]

d) in caso di treni non dotati di personale, i gestori delle stazioni o le imprese ferroviarie forniscono gratuitamente assistenza, conformemente alle norme di accesso di cui all’articolo 21, paragrafo 1, durante la salita e discesa dal treno, qualora sia in servizio presso la stazione personale formato;

e) in caso di partenza, transito o arrivo in una stazione ferroviaria dotata di personale, il gestore della stazione o l’impresa ferroviaria fornisce gratuitamente all’interessato l’assistenza necessaria per salire sul treno, trasbordare verso il servizio ferroviario in coincidenza per cui ha un biglietto, o scendere dal treno, purché sia in servizio personale formato. In caso di notifica preventiva a norma dell’articolo 24, lettera a), il gestore della stazione o l’impresa ferroviaria provvede affinché sia fornita l’assistenza richiesta;

f) in caso di stazioni non dotate di personale, le imprese ferroviarie forniscono gratuitamente assistenza a bordo del treno e durante la salita e discesa dal treno, qualora su quest’ultimo sia presente personale formato;

g) in mancanza di personale di accompagnamento formato a bordo di un treno e in una stazione, i gestori delle stazioni o le imprese ferroviarie compiono ogni ragionevole sforzo per consentire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta di avere accesso al trasporto ferroviario;

h) le imprese ferroviarie compiono ogni ragionevole sforzo per fornire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta l’accesso agli stessi servizi a bordo offerti agli altri passeggeri, qualora le persone interessate non possano accedere a tali servizi in modo indipendente e sicuro.”.

Considerato quanto sopra, si ritiene opportuno che il GI provveda a riformulare il paragrafo 5.4.6 del PIR, inserendo espresso riferimento al Regolamento (UE) 2021/782 (specificando che sostituirà il Regolamento (CE) 1371/2007 a partire dal 7 giugno 2023); è inoltre necessario prevedere una più chiara descrizione dell’eventuale servizio di assistenza alle PMR anche nel caso di fermate/stazioni non rientranti nel circuito delle Sale Blu. Per quanto riguarda i servizi di trasporto internazionali, il GI dovrà adeguare, entro i termini previsti dal regolamento (24 ore di preavviso rispetto all’orario di partenza del treno), i limiti attualmente pubblicati sul proprio sito e che si riportano di seguito: “*Per i viaggi internazionali le richieste di assistenza devono essere inoltrate tramite e-mail alla Sala Blu di riferimento delle stazioni di fermata dei treni internazionali prescelti, oppure alla Sala Blu di Roma Termini (SalaBlu.ROMA@rfi.it, anche via fax allo 00 39 06 47308579) almeno 48 ore prima del viaggio.*”.

Si rileva infine l'opportunità di chiarire, nel testo del paragrafo 5.4.6.1 "Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM", che "la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo delle PRM" è in realtà riferita anche alla discesa.

5.3.2 Indicazioni

- 5.3.2.1** Si indica al GI di chiarire, nel testo del paragrafo 5.4.6.1 "Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM", che la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo delle PRM è in realtà riferita anche alla discesa.
- 5.3.2.2** Si indica al GI di integrare il paragrafo 5.4.6 "Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007" con il necessario riferimento al regolamento (UE) 2021/782, la cui entrata in vigore è prevista per il 7 giugno 2023 in sostituzione del regolamento (CE) 1371/2007.

5.3.3 Prescrizioni

- 5.3.3.1** Si prescrive al GI di inserire alla fine del paragrafo 5.4.6.1 del PIR il seguente periodo: "Le IF sono responsabili dell'informazione agli utenti circa le variazioni alle condizioni di accessibilità del proprio materiale rotabile secondo quanto previsto dalla misura 3 della delibera ART n. 106/2018".
- 5.3.3.2** Si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità, entro e non oltre il giorno 15 dicembre 2021, l'elenco delle IF che non abbiano proceduto alla formalizzazione degli accordi di cui al paragrafo 5.4.6.1 del PIR entro l'avvio dell'orario di servizio 2021-2022.
- 5.3.3.3** Si prescrive al GI di integrare i contenuti del paragrafo 5.4.6 con le casistiche previste del servizio di assistenza alle PMR anche nel caso di fermate/stazioni non rientranti nel circuito delle Sale Blu. Il GI dovrà inoltre adeguare i limiti minimi di preavviso di richiesta del servizio a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2021/782 (24 ore prima della partenza del treno) per tutte le casistiche gestite in qualità di operatore di stazione, entro e non oltre l'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2021/782.

5.4 Penali per il superamento dei tempi di sosta programmati nelle stazioni di confine

5.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 5.6.6 "Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere [nuovo]", sono descritte le regole in base alle quali il GI può imporre penali alle IF del segmento merci responsabili del superamento dei tempi di sosta programmata in corrispondenza delle stazioni di confine.

L'Autorità ritiene necessario che il GI valuti, previo confronto con le imprese ferroviarie interessate, la necessità di estendere tali penali anche ai treni che forniscono servizi di trasporto passeggeri, al fine di garantire una gestione efficiente della capacità di tali stazioni.

5.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

5.4.3 Prescrizioni

- 5.4.3.1** Si prescrive al GI di avviare un confronto con le imprese ferroviarie passeggeri, al fine di consentire al GI stesso la valutazione della necessità di estendere il regime di penali di cui al paragrafo 5.6.6 del PIR anche al segmento di mercato relativo al trasporto passeggeri. Al termine di tale confronto, il GI invierà, entro e non oltre il 30 settembre 2022, una relazione ove siano adeguatamente indagate, con ricorso ad appropriati elementi sia qualitativi che quantitativi, le effettive criticità eventualmente indotte sulle stazioni di confine dai treni operanti rispettivamente nel segmento del trasporto merci e nel segmento del trasporto passeggeri, nonché i possibili provvedimenti volti a garantire l'uso efficiente della capacità delle stazioni di confine.

6. Esecuzione del contratto

6.1 Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo

6.1.1 Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità rileva l’opportunità che la procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo (Appendice 1 al capitolo 6 del PIR), sia opportunamente integrata relativamente alle attività in carico al personale delle Sale blu di RFI riguardo alla celere segnalazione della presenza di passeggeri PMR su treni interessati da anomalie alle preposte strutture delle imprese ferroviarie; ciò al fine di garantire adeguata assistenza a tale particolare categoria di viaggiatori. La tematica è stata già oggetto di commento nella consultazione relativa al PIR 2022 da parte di un’impresa ferroviaria, che aveva proposto:

- di *“prevedere in caso di anomalie d’esercizio una maggiore proattività di Sala Blu, che deve assumere un ruolo attivo nella segnalazione tempestiva della presenza di clienti PRM, interfacciandosi di propria iniziativa con Sale operative/Assistenza della Clientela (ACAE).”*
- l’aggiunta del seguente capoverso dopo la lett. b) del paragrafo “Gestione dell’anomalia” della predetta procedura operativa: *“segnalare tempestivamente, tramite Sala Blu, i clienti PRM coinvolti nell’anomalia alla Sala operativa/Assistenza alla clientela della IF interessata, così da individuare tempestivamente soluzioni alternative mirate”.*

In merito a tale proposta RFI si dichiarava disponibile ad approfondire con le IF eventuali miglioramenti nel flusso comunicativo.

Al fine di giungere ad un’adeguata sintesi tra il GI e le imprese ferroviarie che effettuano trasporto passeggeri, e quindi alla conseguente integrazione di tale procedura operativa, si ritiene necessario che il GI avvii un confronto su tale tema entro i primi mesi dell’anno 2022.

6.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

6.1.3 Prescrizioni

- 6.1.3.1** Si prescrive al GI di avviare, entro il mese di febbraio 2022, un confronto con le imprese ferroviarie passeggeri volto a individuare le migliori misure comuni per l’assistenza ai passeggeri PMR in caso di anomalie, con particolare riguardo anche alla celere individuazione di tali passeggeri su treni coinvolti dalle anomalie e assicurando la necessaria collaborazione tra le strutture preposte del GI (le Sale Blu ed altre eventuali) e le strutture preposte delle imprese ferroviarie. Il confronto dovrà concludersi entro e non oltre il 31 maggio 2022 e le integrazioni alla procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo (Appendice 1 al capitolo 6) dovranno essere riportate nel primo aggiornamento straordinario utile del PIR.

6.2 Obblighi di comunicazione delle IF e coordinamento internazionale tra i GI.

6.2.1 Valutazioni dell’Autorità

A livello eurounitario risulta di particolare rilevanza la gestione degli eventi con ricadute sul traffico internazionale, sia nel caso di eventi rilevanti, sia nel caso di eventi marginali, ma che presentano effetti sulla regolarità della circolazione. Gli articoli 37 e 40 della Direttiva (UE) 2012/34 evidenziano l’obbligo della collaborazione tra GI di reti limitrofe. L’Autorità ritiene che tale collaborazione debba estrinsecarsi anche nell’ambito della gestione quotidiana della circolazione, con riguardo alla corretta attribuzione delle cause di ritardo e delle penali nelle stazioni di confine dei treni internazionali.

È infatti necessario ricordare come la COp 269/2010 «Procedura Operativa “Attribuzione e validazione delle cause di ritardo” (sostituita dalla vigente “Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime” pubblicata in ePIR il 30 giugno 2021) preveda, al paragrafo II.2.2, che:

- a) *“I ritardi all’ingresso sulla rete RFI da rete di altra nazione o da reti di ferrovie concesse devono essere codificati 81XX qualora non siano riconducibili ad eventi imputabili ad altro codice 81 avvenuti nella tratta immediatamente a monte del punto di ingresso, o si verificano rispetto alla circolazione su reti non RFI sul territorio nazionale.”;*

- b) *“Gli scostamenti maturati nella rete RFI, non riconducibili a responsabilità dirette del GI o delle IF circolanti sulla rete RFI, devono essere attribuiti:*
1. *al GI della Rete confinante precedente per treni in ingresso (cod.8 1PI),*
 2. *alla IF precedente per treni in ingresso (cod. 81 PR),*
 3. *al GI della Rete confinante successiva per treni in uscita (cod. 81 NI),*
 4. *alla IF successiva per treni in uscita (cod. 81 NR),*
 5. *ad anomalità dovute a cause esterne avvenute nelle reti confinanti (cod.81 ES).”.*

Tali istruzioni evidenziano come le cause di ritardo per responsabilità GI o IF lato estero debbano essere attribuite proprio a tali attori, piuttosto che alle imprese operanti sul territorio italiano; d'altra parte, l'attribuzione di tali cause ha anche il fine di individuare le corrette penalità da porre a carico di tutte le imprese ferroviarie, comprese quelle che hanno solamente accesso alla stazione di confine (e ciò anche con riferimento all'attivazione del meccanismo delle penali da comminarsi alle imprese ferroviarie merci che risultano responsabili, nelle stazioni di confine, del superamento del tempo massimo di sosta programmato, come comunicato dal GI alle parti interessate con nota del 20 ottobre 2021, prot. ART 16404/2021). In ragione di quanto considerato, si ritiene, quindi, necessario - essendo il sistema *Train Information System* (TIS), messo a disposizione da RNE, non adeguato al fine di acquisire le cause di ritardo lato estero, secondo quanto comunicato da RFI in sede di audizione - che il GI provveda a formalizzare appositi accordi con i GI delle reti estere e a definire le susseguenti procedure operative, tenendo informata l'Autorità.

6.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

6.2.3 Prescrizioni

- 6.2.3.1** Si prescrive al GI di inserire, all'inizio del paragrafo 6.2.8 *“Coordinamento internazionale in caso di eventi con impatti sul traffico internazionale”* quanto di seguito riportato: *“Per la gestione del traffico internazionale, in ogni stazione di confine di giurisdizione, in caso si verifichino ritardi a treni in arrivo dall'estero o in partenza verso l'estero, il GI si coordina preventivamente con il GI della rete estera limitrofa onde poter pervenire alla corretta attribuzione delle cause di ritardo e delle responsabilità del superamento dei tempi di sosta programmati nella stazione di confine stessa. Ai fini di tale coordinamento il GI definisce appositi accordi con i GI delle reti limitrofe”.*
- 6.2.3.2** Si prescrive al GI di inviare, entro e non oltre il 28 febbraio 2022, una relazione relativa all'effettiva assegnazione delle cause di ritardo per i treni del traffico internazionale (corredata dei necessari *report* anche in formato editabile), con particolare focus sulle stazioni di confine, relativamente all'orario 2020-2021.
- 6.2.3.3** Si prescrive al GI di inviare, entro e non oltre il 30 settembre 2022, una relazione relativa all'effettiva assegnazione delle cause di ritardo per i treni del traffico internazionale (corredata dei necessari *report* anche in formato editabile), con particolare focus sulle stazioni di confine, relativamente al periodo compreso tra il 12 dicembre 2021 (inizio dell'orario di servizio 2021-2022) e il 18 settembre 2022.
- 6.2.3.4** Si prescrive al GI di inviare, entro e non oltre il 30 settembre 2022, una relazione relativa agli accordi definiti con i gestori delle reti estere limitrofe al fine della comunicazione reciproca delle cause di ritardo dei treni internazionali.

6.3 Nuova modalità di effettuazione delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati

6.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, come riportato nel paragrafo 6.3.3.2.7 del PIR *“Nuova modalità di effettuazione delle attività di sgombero con mezzi di soccorso”*, intende sperimentare nella CA Reggio Calabria-Palermo (corrispondente ai territori regionali di Calabria e Sicilia) un nuovo modello di sgombero dell'infrastruttura con mezzi di soccorso attrezzati utilizzando, in vece dei tradizionali *“carri soccorso”* su rotaia (ossia convogli composti da due o più rotabili, con in composizione un locomotore diesel), mezzi gommati di piccole dimensioni appositamente attrezzati.

Gli Uffici dell’Autorità, in occasione delle interlocuzioni svoltesi nel corso del corrente anno, hanno evidenziato (nota prot. ART 10491/2021) alcune criticità sul modello proposto con particolare riferimento al numero di presidi previsti per ogni territorio regionale; il GI ha infatti espresso l’intenzione di ridurre, rispetto all’attuale situazione, il numero di presidi territoriali e quindi rarefare la densità degli stessi sui territori in esame, prevedendo, per ognuna delle due regioni, una sola sede dei costituenti nuclei per il soccorso (come evidenziato nella nota trasmessa dal GI e acquisita agli atti dell’Autorità al prot. n. 9005/2021), con conseguente possibile incremento dei tempi di intervento attualmente garantiti.

Gli Uffici dell’Autorità hanno simulato, a titolo di esempio prova, tramite strumenti di *travel planning* di comune utilizzo, i tempi di viaggio dei nuclei di intervento su mezzi stradali tra la sede di nucleo e alcuni punti della rete presi a campione. Per la Calabria sono stati considerati i seguenti tempi di viaggio su mezzo gommato: 1) da Catanzaro Lido a Reggio Calabria, tempo di viaggio pari a circa 120 minuti su una distanza di circa 166 km; 2) da Catanzaro Lido a Paola, tempo di viaggio pari a circa 90 minuti su una distanza di circa 90 km; 3) da Catanzaro Lido a Metaponto, tempo di viaggio pari a circa 180 minuti su una distanza di circa 260 km; 4) da Catanzaro Lido a Rosarno, tempo di viaggio pari a circa 80 minuti su una distanza di circa 107 km. Per la Sicilia sono stati considerati i seguenti tempi di viaggio su mezzo gommato: 1) da Carini (PA) a Catania, tempo di viaggio pari a circa 175 minuti su una distanza di circa 235 km; 2) da Carini (PA) a Siracusa, tempo di viaggio pari a circa 190 minuti su una distanza di circa 280 km; 3) da Carini a Messina, tempo di viaggio pari a circa 120 minuti su una distanza di circa 170 km).

Rispetto a tali considerazioni, che non entrano nel merito tecnico delle nuove procedure di intervento proposte dal GI, il Gestore stesso, in sede di audizione, concludendo che a proprio giudizio il livello di servizio medio che può garantire il nuovo modello è comparabile con quello del modello attuale, ha evidenziato che:

- il nuovo modello ha tra i vari obiettivi anche l’efficientamento delle risorse impiegate per tale servizio, a fronte dei volumi effettivi di produzione fino ad oggi garantito;
- l’attuale contratto tra RFI e Trenitalia per la fornitura del servizio prevede comunque, nel 2023, la riduzione del network operativo ad una sola sede di carro soccorso rispettivamente per Calabria e Sicilia;
- a seguito dell’analisi dei risultati della prima fase di sperimentazione da svolgere in Calabria e Sicilia, RFI potrà valutare eventuali soluzioni volte a calibrare la capillarità del servizio;
- i costi di tale servizio sono compensati dallo Stato tramite il CdP-S, quindi, a fronte dei risparmi derivanti dalla riorganizzazione proposta, vi sarebbe una corrispondente riduzione dei contributi da Stato per il servizio medesimo;
- il servizio in esame ha importanza per quanto riguarda la regolarità della circolazione, ma non impatta direttamente sulla sicurezza della circolazione ferroviaria.

L’Autorità, osservando che le sedi dei nuclei di soccorso non paiono essere state individuate in relazione alle effettive stimate necessità di intervento, in considerazione della forma sperimentale del modello in esame e della dichiarata disponibilità del GI di valutare eventuali calibrature della capillarità dello stesso servizio - pur ritenendo lo stesso GI che il livello di servizio medio del nuovo modello sia comparabile con quello del modello attuale - ritiene necessario che RFI, già a partire dal 2022, informi costantemente l’Autorità sugli interventi di sgombero con mezzi attrezzati effettuati sia nelle regioni oggetto di sperimentazione del nuovo modello organizzativo, sia nelle regioni dove il modello vigente è ancora mantenuto. Tale monitoraggio consentirà all’Autorità di adottare le eventuali determinazioni ritenute necessarie, nel caso in cui i contenuti delle suddette informative lo dovessero giustificare.

6.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

6.3.3 Prescrizioni

- 6.3.3.1** **Ai fini delle valutazioni e delle eventuali successive determinazioni dell’Autorità, si prescrive al GI di presentare, a partire dal 1 gennaio 2022 e con cadenza mensile, un report contenente informazioni adeguatamente dettagliate sugli interventi di sgombero dell’infrastruttura effettuati tramite mezzi attrezzati, specificando: numero e posizione del treno/rotabile oggetto di sgombero, tipologia di mezzi utilizzati (su gomma, su ferro), ora di richiesta, ora di “pronti” a partire, località di partenza dei mezzi attrezzati, luogo e ora di arrivo di detti mezzi attrezzati sul posto, termine intervento di detti mezzi, numero di agenti del GI componenti la squadra di intervento. Inoltre, per ogni intervento di sgombero rendicontato dovrà essere allegato copia del rapporto**

d'intervento emesso dal personale responsabile dei mezzi attrezzati e delle operazioni di sgombero.

6.4 Regole di gestione, customer satisfaction

6.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 6.3.2 del PIR, il GI descrive un indicatore volto a misurare le proprie prestazioni in termini di puntualità della circolazione ferroviaria; tale indicatore viene calcolato utilizzando la piattaforma PIC a disposizione di tutte le parti interessate. Per meglio valutare le prestazioni del GI sulle attività di erogazione delle informazioni al pubblico, si osserva che sarebbe opportuno che lo stesso mettesse a disposizione un indicatore di *customer satisfaction* su base regionale, calcolato utilizzando le indagini già effettuate per la valutazione del KPI di cui all'articolo 8 bis del contratto di utilizzo infrastruttura; la disponibilità di una misura di soddisfazione della clientela, riferita non all'intero territorio nazionale, quanto piuttosto al territorio regionale, garantirebbe la necessaria informazione agli enti affidanti, all'Autorità, ma anche alle imprese ferroviarie e agli utenti finali, riguardo all'effettiva qualità delle informazioni erogate dal GI ai viaggiatori a livello delle singole regioni. In sede di audizione, il GI ha confermato la fattibilità della predisposizione di un indicatore di *customer satisfaction* sull'erogazione delle informazioni al pubblico su base regionale, nonché la propria disponibilità a verificare la fattibilità di un indicatore analogo anche al caso del KPI sui servizi PMR (sempre con riferimento al citato articolo 8bis); lo stesso GI si è dichiarato disponibile a provvedere alle necessarie integrazioni del PIR, nonché alla messa a disposizione di tali dati alle parti interessate.

6.4.2 Indicazioni

6.4.2.1 Si indica al GI di provvedere a integrare il paragrafo 6.3.2. del PIR, per quanto riguarda la misurazione delle prestazioni del GI, con la previsione dell'indicatore di *customer satisfaction* sulle attività di erogazione delle informazioni al pubblico su base regionale, e di provvedere alla pubblicazione di tali indicatori a partire dal 30 settembre 2021 nell'apposito allegato di ePIR relativo alle prestazioni del GI.

6.4.2.2 Si indica al GI di verificare la fattibilità di definizione e valorizzazione, su base regionale, dell'indicatore di *customer satisfaction* sui servizi di assistenza PMR di cui all'articolo 8 bis dello schema di contratto di utilizzo dell'infrastruttura allegato al PIR. Il GI, entro e non oltre il 15 giugno 2022, provvede a informare l'Autorità sugli esiti di tale verifica e sull'eventuale integrazione del paragrafo 6.3.2. del PIR, analogamente alla precedente indicazione, entro il primo aggiornamento utile dello stesso.

6.4.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

7. Impianti di servizio

7.1 Procedura per il trattamento delle richieste di indennizzo delle persone a ridotta mobilità ai sensi della misura 5.2 della delibera art 106/2018

7.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al Regolamento (UE) 2021/782, articolo 28 (*"Ogni impresa ferroviaria e gestore della stazione di stazioni ferroviarie aventi in media un flusso di più di 10 000 passeggeri al giorno nel corso di un anno istituisce un meccanismo per la gestione dei reclami per i diritti e gli obblighi contemplati dal presente regolamento nel rispettivo ambito di responsabilità. [...]"*) e alla delibera ART n.28/2021, misura 4.1 (*"I gestori di stazione e i gestori di piattaforma digitale garantiscono la disponibilità di un meccanismo per il trattamento dei reclami di facile accesso ed utilizzo, avuto particolare riguardo alle esigenze degli utenti con disabilità [...]"*), l'Autorità ritiene che le previsioni della procedura in oggetto siano superate, in quanto le richieste di indennizzo da avanzarsi qualora *"il ripristino della disponibilità delle dotazioni per l'accessibilità delle stazioni non avvenga nei termini previsti ed indicati dal Gestore della Stazione secondo la*

quantificazione indicata nella Carta dei Servizi di RFI;” devono essere presentate al gestore di stazione responsabile secondo la generale casistica regolata dalle citate norme e delibere.

Con riferimento all’Appendice 4 al capitolo 7, recante “Accordo Quadro tipo per messa in disponibilità di specifiche aree funzionali all’installazione da parte dell’impresa di cisterne per lo stoccaggio dei reflui che dovranno essere raccolti dai treni per mezzo di carrellini dotati di apposita cisterna per lo svuotamento di serbatoi dei treni”, si ritiene opportuno, accogliendo anche la proposta dello stesso GI (nota prot. ART 17085/2021), che il GI provveda ad estendere anche nel PIR 2022 la possibilità, garantita nel PIR 2023, di contrattualizzazione dell’uso di tali aree anche al materiale rotabile non adibito a servizi regionali.

7.1.2 Indicazioni

7.1.2.1 Si indica al GI di eliminare, dall’Appendice 4 al capitolo 7 del PIR 2022, la limitazione della possibilità di contrattualizzazione dell’uso delle aree ivi indicate ai soli treni regionali, estendendo quindi tale possibilità a tutte le categorie di materiale rotabile.

7.1.3 Prescrizioni

7.1.3.1 Si prescrive al GI di eliminare dal PIR l’appendice 3 al capitolo 7 recante “Procedura per il trattamento delle richieste di indennizzo delle persone a ridotta mobilità ai sensi della misura 5.2 della delibera art 106/2018”, in quanto superata dalle nuove previsioni di cui al Regolamento (UE) 2021/782 e di cui alla delibera ART n. 28/2021. Tale procedura si dovrà ritenere in vigore fino a data non successiva al 31 dicembre 2021.

7.2 Caratteristiche degli impianti, dati di frequentazione delle stazioni e fermate

7.2.1 Valutazioni dell’Autorità

Nel paragrafo 7.3.2.3 del PIR, il GI ha inserito la seguente previsione: “Le Imprese Ferroviarie passeggeri trasmettono, entro il mese di febbraio di ogni anno, i dati relativi al numero dei viaggiatori saliti e discesi per ciascuna delle stazioni/fermate passeggeri in cui effettuano servizio commerciale in termini di totale mensile (valori per ogni mese) e di media giornaliera ferial e festiva relativa ai mesi di novembre e luglio. I dati sono trasmessi all’indirizzo pec rfi-dce@pec.rfi.it. Il GI garantisce la riservatezza dei dati commerciali forniti ai sensi della pertinente normativa vigente.”.

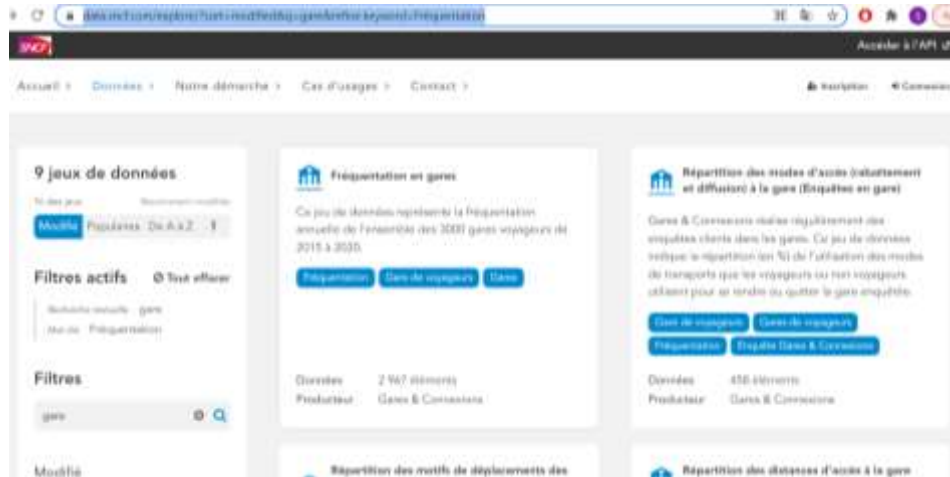
Le imprese ferroviarie, che hanno partecipato alla consultazione, hanno evidenziato la notevole valenza di tali dati ai fini commerciali e quindi la riservatezza degli stessi. Il GI ha evidenziato nelle proprie osservazioni che: “la disponibilità del dato in parola è indispensabile ai fini della corretta classificazione delle stazioni secondo i criteri evidenziati all’interno del paragrafo e non solo per finalità tariffarie ma per meglio guidare le attività di sviluppo delle stazioni stesse.”.

RFI in sede di audizione ha evidenziato come le sperimentazioni apposite di meccanismi automatici di rilevazione del flusso di passeggeri nelle stazioni non siano andate - ad oggi - a buon fine, e come il programma di installazione dei tornelli in stazione sia - tranne che per le grandi stazioni, dove prosegue come programmato - in via di ridefinizione. Per quanto riguarda l’utilità dei dati richiesti, RFI ha ricordato come questi siano necessari per definire la classificazione degli impianti, per elaborare i dati di customer, per analizzare e pianificare lo sviluppo delle stazioni e dei diversi servizi offerti da RFI. Infine, RFI ha affermato di poter garantire un adeguato trattamento del carattere di riservatezza di tali dati, a garanzia delle imprese ferroviarie che dovranno fornirli, come già peraltro fa da tempo riguardo ai dati da queste forniti in sede di richiesta di capacità infrastrutturale.

L’Autorità rileva:

- che i dati di frequentazione delle stazioni possono presentare profili di particolare riservatezza per le imprese ferroviarie se diffusi secondo estesi livelli di disaggregazione (ad esempio per treno, fascia oraria, etc.), ma ove adeguatamente aggregati non appare possano essere tali da rivelare informazioni commercialmente o industrialmente riservate;
- dati di frequentazione, in realtà, sono già messi a disposizione da altri GI in UE; SNCF, ad esempio, rende liberamente disponibili i dati di frequentazione annuale (dal 2015 al 2020) delle proprie stazioni sul proprio sito dedicato agli *open data*²;

² https://data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal



- il GI tedesco DB Netz AG, sul proprio sito, mette a disposizione degli utenti il livello di affollamento in tempo reale per alcune grandi stazioni della propria rete (ad esempio Francoforte³):



- In Italia, per quanto riguarda i servizi OSP dedicati al trasporto pubblico locale, già adesso le Regioni effettuano campagne di rilevazione dati sulle frequentazioni delle stazioni, in collaborazione con l'impresa ferroviaria incaricata di contratto di servizio, che vengono resi pubblici sul proprio sito istituzionale⁴

In considerazione di quanto sopra, si ritiene necessario che, in attesa che il GI definisca un processo di implementazione di sistemi di monitoraggio automatico delle frequentazioni almeno per le maggiori stazioni, si possa fare uso dei dati che già le imprese ferroviarie incaricate di servizi connotati da OSP mettono usualmente a disposizione delle Regioni e che non possono essere quindi connotati, anche per la natura dei servizi stessi, da alcuna riservatezza. Per quanto riguarda i dati di frequentazione delle stazioni desumibili dai servizi a mercato, si ritiene necessario che il GI concordi preventivamente con le imprese ferroviarie interessate i livelli di aggregazione utili a tutelare i diritti di riservatezza ragionevolmente esercitabili.

³ <https://www.bahnhof.de/bahnhof-de/bahnhof/Frankfurt-28Main-29-Hbf-1038974>

⁴ <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/ferrovie/sezioni/passeggeri-transportati-i-dati-sulle-frequentazioni;>
[https://hub.dati.lombardia.it/stories/s/SFR-dati-di-frequentazione/52uy-dgwp/;](https://hub.dati.lombardia.it/stories/s/SFR-dati-di-frequentazione/52uy-dgwp/)

7.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

7.2.3 Prescrizioni

- 7.2.3.1** Si prescrive al GI di sostituire, nel paragrafo 7.3.2.3 del PIR, il seguente periodo: *“Le Imprese Ferroviarie passeggeri trasmettono, entro il mese di febbraio di ogni anno, i dati relativi al numero dei viaggiatori saliti e discesi per ciascuna delle stazioni/fermate passeggeri in cui effettuano servizio commerciale in termini di totale mensile (valori per ogni mese) e di media giornaliera feriale e festiva relativa ai mesi di novembre e luglio. I dati sono trasmessi all’indirizzo pec rfi-dce@pec.rfi.it. Il GI garantisce la riservatezza dei dati commerciali forniti ai sensi della pertinente normativa vigente.”* con quanto di seguito riportato: *“Le Imprese Ferroviarie passeggeri incaricate di servizi OSP trasmettono, entro il mese di febbraio di ogni anno, i dati relativi al numero dei viaggiatori saliti e discesi per ciascuna delle stazioni/fermate passeggeri in cui effettuano servizio commerciale, in termini di totale mensile (valori per ogni mese) e di media giornaliera feriale e festiva relativa ai mesi di novembre e luglio. I dati sono trasmessi all’indirizzo pec rfi-dce@pec.rfi.it. Il GI garantisce la riservatezza dei dati commerciali forniti ai sensi della pertinente normativa vigente. I livelli di aggregazione delle informazioni, da trasmettersi a cura delle Imprese Ferroviarie passeggeri, per i servizi a mercato, sono concordati tra queste e il GI in apposito tavolo tecnico comune. A partire dal 30 settembre 2022, in assenza di accordo, verranno adottati i livelli di aggregazione già previsti per le imprese ferroviarie esercenti servizi OSP, tranne che per le stazioni ove il GI possa già impiegare strumenti di rilevazione automatica potenzialmente utili per tali misurazioni (quali, ad es., i tornelli).”*
- 7.2.3.2** Si prescrive al GI di avviare, entro il 31 gennaio 2022, un tavolo tecnico con le imprese ferroviarie esercenti servizi a mercato, al fine di definire di comune accordo un livello di aggregazione dei dati di frequentazione tale da contemperare le esigenze di riservatezza delle imprese ferroviarie con le esigenze di informazione del GI.
- 7.2.3.3** Si prescrive al GI, per quanto riguarda le stazioni ove siano installati i tornelli o sia in previsione l’installazione dei tornelli, di trasmettere all’Autorità, entro e non oltre il 31 gennaio 2022, lo schema delle informazioni memorizzate nel sistema di gestione di tali tornelli ed estraibili tramite apposite query al fine della misura del livello di frequentazione di tali stazioni.

7.3 Locali da adibire alla bigliettazione ferroviaria/accoglienza clienti nelle stazioni ferroviarie

7.3.1 Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità ha rilevato come nel *“Contratto tipo per la messa in disponibilità di locali da adibire alla bigliettazione ferroviaria/accoglienza clienti nella stazione ferroviaria”* (appendice 2 al capitolo 7 del PIR), l’art. 11 *“manutenzione”* sia stato significativamente rivisto da RFI prevedendo che gli obblighi di manutenzione ordinaria e straordinaria (prima in capo a RFI) siano in carico all’IF affittuaria.

In occasione dell’audizione il GI ha chiarito il proprio intendimento come basato sul fatto che, con la concessione d’uso di tali spazi, il GI garantisce la manutenzione ordinaria e straordinaria delle sole dotazioni minime di cui all’articolo 2bis, nonché quella straordinaria delle parti infrastrutturali. Relativamente ai beni mobili aggiunti dalle IF nei suddetti spazi concessi in uso da RFI, il GI ha ritenuto opportuno specificare – avendo ricevuto richieste in tal senso da alcune imprese ferroviarie sul territorio - come sia la manutenzione ordinaria, che quella straordinaria dei beni mobili in questione debbano essere a carico delle IF conduttrici, in quanto proprietarie di tali beni.

L’Autorità, in relazione a quanto sopra, ritenendo ragionevole la richiesta di RFI di non essere ritenuta responsabile della manutenzione di beni mobili aggiunti dalle imprese ferroviarie negli spazi regolati di cui trattasi, ritiene necessario, quindi, che l’articolo 11 in esame sia conseguentemente riformulato.

7.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

7.3.3 **Prescrizioni**

- 7.3.3.1** **Si prescrive al GI di mantenere la formulazione vigente nel PIR 2022 dell'articolo 11 dell'appendice 2 al capitolo 7, chiarendo, tuttavia, che RFI non è responsabile della manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni mobili aggiunti dalle imprese ferroviarie negli spazi concessi in locazione.**