

Allegato "A" alla delibera n. 227/2022 del 30 novembre 2022

**Indicazioni e prescrizioni relative
al "Prospetto informativo della rete 2024" presentato dal gestore della
rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.
nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2023"**

Indice

Premessa	3
1. Informazioni Generali	5
1.1 Riferimenti web relativi alla cooperazione tra gestori dell'infrastruttura europei e integrazione glossario	5
2. Caratteristiche dell'infrastruttura	5
2.1 Comunicazione preventiva alla richiesta di tracce per treni con peso superiore alle 1600 tonnellate.....	5
2.2 Programma di sviluppo dell'ERTMS.....	7
2.3 Tavolo tecnico di sviluppo dell'infrastruttura. Dismissione delle stazioni.....	9
2.4 Regole di utilizzo della rete, valori di riferimento della velocità per segmento di traffico/per tratta.....	10
3. Condizioni di accesso all'infrastruttura	11
3.1 Schemi di AQ per servizi OSP: profili informativi PIC.....	11
3.2 <i>Customer satisfaction</i> dei servizi di assistenza alle PMR su base regionale	13
4. Allocazione della capacità	13
4.1 Richieste di capacità per treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t	13
4.2 Disposizioni contrattuali per la costruzione e l'esercizio degli impianti raccordati (DICC).....	14
4.3 Tempistiche per la presentazione delle richieste di tracce in corso d'orario e aggiornamento dello scenario tecnico.....	15
4.4 Progetto TTR	16
4.5 Adeguamento degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose.	17
5. Servizi e tariffe	18
5.1 Fornitura di energia di trazione	18
5.2 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso, accesso ai dati tramite sistemi PIC WEB e PIC IF Back End e pubblicazione dati.....	20
5.3 Assistenza a Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) in presenza di bus sostitutivi.	21
5.4 Penali per soppressione treni e penali per il superamento dei tempi di sosta programmati nelle stazioni di confine	22
6. Esecuzione del contratto	26
6.1 Puntualità e segmenti di mercato	26
6.2 Prestazioni del GI rispetto alle restrizioni di capacità programmate.....	28
6.3 Informazioni da garantire in caso di sciopero.....	28
7. Impianti di servizio	29
7.1 Schemi di contratto per la concessione d'uso delle aree e strutture nell'ambito delle stazioni di passeggeri..	29
7.2 Centri di manutenzione. Obblighi e diritti delle IIFF	29

Premessa

Con nota prot. RFI-NEMI.DCO\PEC\P\2022\426, del 30 settembre 2022, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 20441/2022, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI o, in alternativa, GI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2024 (di seguito: PIR 2024), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni.

L'articolazione dei capitoli del PIR 2024 corrisponde a quella dei precedenti PIR 2022 e PIR 2023 e rispetta lo standard comune definito dall'Organizzazione dei Gestori di infrastrutture ferroviarie 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 (di seguito: CdP) 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 2024.

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 2024 inviata da RFI lo scorso 30 settembre 2022;
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 e a quanto emerso nel corso dell'audizione del GI tenutasi il 21 ottobre 2022, ponendo specifica attenzione, tra l'altro, alle tematiche inerenti al trasporto merci tramite treni con peso eccedente le 1600 tonnellate, al progetto TTR, alla corretta comunicazione dei programmi di implementazione del sistema ERTMS, alla messa a disposizione dei dati di circolazione tramite collegamento *system to system* a favore di Regioni/Province autonome/Stato. Inoltre, l'Autorità ha formulato indicazioni e prescrizioni sul modello del sistema di penali per il superamento dei tempi di sosta programmata nelle stazioni di confine applicabile ai treni merci internazionali, risultante dall'applicazione di alcuni correttivi al modello inserito nel PIR 2023, proposti dal GI - anche in considerazione delle varie interlocuzioni tenutesi con le IIFF durante il corso del 2022 - con la bozza finale del PIR 2024; è opportuno ricordare che, a seguito di specifica consultazione avviata in data 30 settembre 2022 e conclusasi il 14 ottobre 2022, il GI, con nota del 10 novembre 2022 (prot. ART 24126/2022) ha inteso proporre ulteriori modifiche rispetto alla propria proposta descritta nella bozza finale del PIR 2024.

Infine, si evidenzia che gli Uffici dell'Autorità hanno analizzato le osservazioni avanzate dalle parti interessate in occasione della consultazione di cui al punto 4 (i) della delibera 173/2021 (relativa a indicazioni e prescrizioni per il PIR 2023) ove si è previsto che RFI provvedesse: *"(i) ad avviare entro il primo bimestre del 2022, ed a concludere entro il bimestre successivo alla data di avvio, una specifica consultazione pubblica, volta a raccogliere dai soggetti portatori di interesse osservazioni e proposte in merito ad eventuali modifiche e integrazioni della disciplina sottostante all'esercizio della funzione essenziale di assegnazione delle tracce ferroviarie e dettagliata nel PIR vigente, nel rispetto del principio di gestione efficiente della capacità;"*. In esito a tale analisi l'Autorità ha quindi adottato, tenuto anche conto delle osservazioni precedentemente comunicate al GI con riferimento alla bozza di marzo 2022 del Piano Commerciale, specifiche prescrizioni con particolare riferimento alla corretta individuazione e pubblicizzazione dei modelli d'esercizio previsti dal GI sulle varie tratte della rete di competenza, che prevedono l'integrazione del c.d. "scenario tecnico" con i valori di velocità di riferimento e di "intertempo" per segmento di traffico, nonché l'individuazione di uno specifico indicatore prestazionale del GI in tema di programmazione delle indisponibilità infrastrutturali rispetto alla capacità dedicata ai servizi commerciali.

Le indicazioni e prescrizioni da applicarsi già a decorrere dall'orario di servizio 2022/2023 sono evidenziate con formattazione [in colore blu](#) (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2023, e deve intendersi riferita alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2022 che, pur eventualmente presentando numerazione differente, afferiscono agli stessi temi).

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

ANSFISA:	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali;
Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AQ:	Accordo Quadro;
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
CAD:	Codice Amministrazione Digitale;
CdP:	Contratto di Programma;
CdP-I:	Contratto di Programma parte Investimenti;
CdP-S:	Contratto di Programma parte Servizi;
CdS:	Contratto di Servizio;
DCS:	<i>Data Collector System</i> ;
DICC:	Disposizioni, istruzioni e clausole contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati;
DD:	Decisione Delegata;
ERA:	Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;
ERTMS:	<i>European Rail Traffic Management System</i> ;
GI:	Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
IF:	Impresa ferroviaria;
IFN:	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
MIT:	Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti;
NSCS:	<i>Network Statement Common Structure and Implementation Guide for Timetable 2022</i> ;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PCS:	<i>Path Coordination System</i> ;
PGOS:	Prefazione generale all'orario di servizio;
PIR:	Prospetto informativo della rete relativo all'infrastruttura ferroviaria nazionale;
PMR:	Persone con disabilità e mobilità ridotta;
PR:	<i>Performance Regime</i> ;
Regolamento:	Regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177;
RFC:	<i>Rail Freight Corridor</i> ;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RNE:	Rail Net Europe;
SCMT:	Sistema controllo Marcia Treno;
TCR:	<i>Temporary Capacity Restriction</i> ;
TTA:	Tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI;
TTR:	<i>Progetto Timetable Redesign</i> ;
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

1. Informazioni Generali

1.1 Riferimenti web relativi alla cooperazione tra gestori dell'infrastruttura europei e integrazione glossario

1.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Si osserva come alcuni link del paragrafo 1.7 "Cooperazione tra gestori dell'infrastruttura europei" non siano aggiornati e come, per quanto riguarda l'Organismo di Regolazione del corridoio RFC5, nel sottoparagrafo 1.7.1 "Rail Freight Corridors" sia opportuno indicare le regole per l'individuazione dell'Organismo di Regolazione cui rivolgere il reclamo.

Si rileva inoltre l'opportunità di citare, tra le fonti normative eurounitarie, anche il regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, "relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta" cui nel PIR viene fatto riferimento.

Si ritiene, infine, opportuno che il GI introduca una definizione di treni passeggeri di tipo "leisure", con riferimento alle specifiche regolamentazioni sulla tempistica di richiesta delle corrispondenti tracce, come meglio approfondito nel pertinente paragrafo di cui al capitolo 4 del presente Allegato A.

1.1.2 Indicazioni

1.1.2.1 Si indica al GI di integrare il paragrafo 1.3.1 "Quadro giuridico", inserendo il riferimento al regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, "relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta".

1.1.2.2 Si indica al GI di verificare e correggere, ove necessario, nel paragrafo 1.7, "Cooperazione tra Gestori dell'infrastruttura Europei" i link web presenti.

1.1.2.3 Si indica al GI di riportare, nel sottoparagrafo 1.7.1, "Rail Freight Corridors", le regole per l'individuazione dell'Organismo di Regolazione cui gli utenti del corridoio RFC5 possono rivolgere eventuali reclami, come definite nel vigente accordo di cooperazione tra Organismi di Regolazione per quanto riguarda il corridoio RFC5.

1.1.2.4 Si indica al GI di introdurre al paragrafo 1.8 "Glossario dei termini" la definizione di treno straordinario passeggeri di tipo "leisure".

1.1.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

2. Caratteristiche dell'infrastruttura

2.1 Comunicazione preventiva alla richiesta di tracce per treni con peso superiore alle 1600 tonnellate

2.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel paragrafo 2.3.5 "Limiti di massa", ed in particolare nel sottoparagrafo "Linee in cui è ammessa la circolazione dei treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t", il GI ha inserito la previsione di cui alla disposizione d'esercizio n. 8/2021 di RFI, secondo la quale è ammessa la circolazione di treni con massa rimorchiata superiore a 1600 t e fino a 2500 t sulle linee indicate all'allegato X della PGOS-IF e PGOS-RFI, comunicando alla Direzione Tecnica di RFI, preventivamente alla richiesta delle tracce, le modalità di composizione e frenatura dei suddetti treni, specificando se queste sono conformi a quanto previsto dalla parte pertinente della PGOS-IF¹ o derivano dagli esiti di autonome analisi di rischio condotte dagli stessi richiedenti di capacità in ossequio ai *common safety methods* definiti in sede eurounitaria.

¹ Articolo 60, comma 3.

Pur essendo tale disposizione impattante sul processo di allocazione della capacità, nel pertinente capitolo 4 del PIR il GI non ha descritto, nonostante ciò sia necessario ai fini della trasparenza procedurale, come tale obbligo sia integrato dallo stesso GI nell'ambito del suddetto processo (annuale, VCO o gestione operativa), ad esempio specificando le modalità e le tempistiche di interlocuzione con la Direzione Tecnica, o come il richiedente capacità debba dare conto dell'avvenuta comunicazione in occasione della richiesta tracce tramite i sistemi informativi ASTRO-IF o PIC.

Mentre in risposta alle osservazioni presentate in corso di consultazione dai richiedenti capacità il GI ha replicato che tale obbligo a carico delle IIFF è necessario al fine di consentire ai competenti uffici di RFI di dare corso alla susseguente comunicazione nei confronti di ANSFISA, in corso di audizione lo stesso GI ha chiarito come tale comunicazione abbia carattere meramente formale e la Direzione Tecnica di RFI non preveda alcun assenso o diniego a seguito del ricevimento della stessa. In aggiunta, secondo quanto riferito in corso di audizione, la Direzione Commerciale di RFI, a seguito di richiesta di una traccia per un treno "pesante" provvede a verificare con la competente Direzione Tecnica (tramite flusso di comunicazioni interno alla stessa RFI) l'avvenuta comunicazione da parte dell'IF; in assenza di tale comunicazione preventiva da parte dell'IF alla Direzione Tecnica di RFI, la Direzione Commerciale di RFI provvede a processare la richiesta prevedendo un limite di 1600 t alla massa rimorchiata del treno.

Inoltre, RFI ha precisato, sempre in audizione, che la limitazione delle richieste in gestione operativa è dovuta a «*difficoltà operative sulla verifica della garanzia delle condizioni di inoltro della traccia "pesante" (in particolare quelle relative al rispetto del distanziamento cui allegato X della PGOS), nonché alla luce della penuria di slot idonei al distanziamento prescritto in capacità residua (cui attinge la Gestione Operativa, di seguito: GO) su taluni valichi. La stessa qualità della traccia non sarebbe garantita dato il breve preavviso tipico della GO con possibili effetti sul restante traffico.*». RFI si è in ogni caso detta disponibile a «*un periodo di sperimentazione durante il quale potranno essere richiesti treni con massa rimorchiata maggiore di 1600 t ed inferiore alle 2500t attraverso lo sportello operativo merci.*» (sportello di nuova istituzione).

L'Autorità osserva che, non prevedendo RFI alcuna verifica di merito su quanto comunicato dall'IF, la stessa comunicazione (di cui la Direzione Commerciale assume conoscenza esclusivamente a seguito di apposita richiesta nei confronti di Direzione Tecnica) potrebbe essere prevista all'interno della richiesta di traccia da parte della IF e quindi direttamente inserita in Astro-IF/PIC; successivamente, tramite flusso comunicativo interno a RFI, tale comunicazione di cui alla citata disposizione d'esercizio n. 8/2021 potrebbe essere inoltrata da parte della Direzione Commerciale alla Direzione Tecnica.

Infine, preso atto delle difficoltà operative rilevate da RFI e delle conseguenti limitazioni all'utilizzo delle richieste in gestione operativa per i treni "pesanti" l'Autorità ritiene opportuno che il GI, integrando e modificando il sottoparagrafo "Richieste allo Sportello Operativo Merci" del paragrafo 4.5.3.2 "Tempistica per richieste in corso d'orario" (da inserirsi anche all'interno del PIR 2023 ai fini della corretta informazione nei confronti dei richiedenti capacità), avvii in breve tempo la sperimentazione relativa all'utilizzo dello sportello operativo merci per le richieste di tracce di treni "pesanti", in modo da limitare le conseguenze di tali decisioni sulla "flessibilità commerciale" delle IIFF (vedi capitolo 4 del presente Allegato A).

2.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.1.3 Prescrizioni

2.1.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.3.5, "Limiti di massa", facendo riferimento anche ai pertinenti paragrafi del capitolo 4 "Allocazione della capacità", con la previsione che, nel caso il richiedente capacità abbia intenzione di richiedere tracce per l'effettuazione di treni con massa rimorchiata superiore alle 1600 tonnellate ed inferiore a 2500 tonnellate, le comunicazioni di cui alla disposizione d'esercizio n. 8/2021 di RFI ("Preliminarmente alla richiesta delle tracce, le IF specificano alla Direzione Tecnica di RFI se i treni sono composti "secondo le norme di composizione e frenatura di cui al comma 3 dell'articolo 60 della PGOS-IF" oppure "secondo gli esiti delle analisi di cui al comma 3bis dell'articolo 60 della PGOS-IF") possono avvenire, in occasione della richiesta di traccia, tramite opportuna annotazione all'interno dell'applicativo Astro-IF/PIC. A seguito di tali annotazioni in Astro-IF/PIC, le stesse dovranno pervenire alla Direzione Tecnica di RFI tramite flusso comunicativo interno. Dovrà inoltre essere precisato che, in assenza di tale comunicazione, la traccia, ove concessa, prevederà una massa massima trainata di 1600 tonnellate.

2.2 Programma di sviluppo dell'ERTMS

2.2.1 Valutazioni dell'Autorità

In occasione della consultazione indetta dal GI sul Piano Commerciale edizione marzo 2022 (con orizzonte temporale di riferimento esteso fino al 2026), l'Autorità, con nota prot. 12911/2022, ha formulato varie osservazioni tra le quali si richiama quella relativa alla necessità di garantire adeguata informazione, nel Piano Commerciale e nel PIR, ai richiedenti capacità relativamente alla decisione di RFI di procedere con la dismissione del sistema SCMT e la contestuale sostituzione con il sistema ERTMS, al fine di consentire agli stessi richiedenti capacità di sviluppare ed eseguire una propria corrispondente programmazione di attrezzaggio dei rotabili circolanti in Italia per poter interagire con detto sistema ERTMS (*"Si ritiene inoltre necessario che il GI [...]provveda a recepire nel PIR e nel Piano Commerciale i cronoprogrammi, fino all'anno 2036, presenti nel citato piano di sviluppo ERTMS, in modo da dare corretta e tempestiva informazione a tutti i richiedenti capacità, anche potenziali; è infatti necessario osservare che l'installazione dell'ERTMS e la dismissione del sistema SCMT comportano notevoli impatti sulle necessità di aggiornamento del materiale rotabile, come già ben espresso da codesto Gestore nello stesso citato piano di sviluppo."*).

Con nota prot. ART 14489/2022, il GI ha evidenziato come il piano di sostituzione del sistema SCMT con il sistema ERTMS sia già a disposizione dei richiedenti capacità sulla propria piattaforma ePOD e non ha quindi ritenuto necessario riportare tale piano né nel Piano Commerciale né nel PIR, evidenziando come le varie IIFF e Associazioni di categoria siano già state coinvolte nello sviluppo di tale piano di sostituzione. In realtà, in fase di consultazione sulla bozza di PIR, alcuni *stakeholder* hanno lamentato varie criticità tecnico-economiche allo stato irrisolte; in particolare, l'associazione Fercargo ha lamentato le seguenti criticità, qui elencate per tipologia e correlata argomentazione specifica:

- 1) *"L'ERTMS per le Imprese Ferroviarie merci è unicamente una voce di costo"*.
 - a. *"L'implementazione dell'ERTMS su rotabili già esistenti o su rotabili di nuova acquisizione è unicamente una voce di costo che incide sul costo del trasporto per un importo stimato del 5/6% senza alcun beneficio dal punto di vista operativo."*;
 - b. *"fino al termine del piano di implementazione ERTMS i rotabili dovranno essere dotati di doppio attrezzaggio [n.d.r.: SCMT+ERTMS] per permettere di circolare sull'intera infrastruttura."*;
- 2) *"I costi di implementazione di serie sono ingenti e altamente sottostimati"*.
 - a. *"l'implementazione di ERTMS su locomotive [ha] un impatto variabile tra € 150.000 e € 400.000 per rotabile, a cui si deve aggiungere l'impatto dei costi fissi [...]. Tali costi non sono sostenibili senza adeguato supporto."*;
- 3) *"I costi fissi per sviluppo e autorizzazione dell'ERTMS sono ingenti e non distribuiti in modo equo"*.
 - a. *"I fornitori di rotabili stanno indicando costi fissi ingentissimi per lo sviluppo ed autorizzazione dell'ERTMS, quotando costi fissi variabili tra € 600.000 e € 1.000.000 per ESC type omologativo."*;
 - b. *"Dal momento che oggi in Italia sono presenti già 8 ESC type e si prospetta un aumento di tale numero è prevedibile una esplosione di tali costi, la cui distribuzione tra le varie IF non è al momento nota."*;
 - c. *"In particolare, l'impatto del processo autorizzativo per le Teste di Serie si attende lunghissimo ed oneroso."*
- 4) *"La complessità degli ESC Type e della terra ERTMS avranno un forte impatto sulla circolabilità dei rotabili."*
 - a. *"L'ERTMS richiede una autorizzazione per ESC type. Ogni autorizzazione di ESC type porta con sé non solo costi e tempi ingenti e oggi non preventivabili, ma limitazioni operative. Dal momento che ad oggi non è noto il numero e la distribuzione degli ESC type è impossibile stimare l'impegno necessario, così come è impossibile garantire che all'atto dell'implementazione di ERTSM e conseguente spegnimento di SCMT i rotabili afferenti ad una determinata linea saranno pronti per il cambio di sistema. Al contrario è quasi certo che all'implementazione di ERTMS diversi rotabili perderanno la circolabilità su tali linee poiché non pronti in tempo." (enfasi aggiunta);*
 - b. *"A ciò si aggiunge già oggi un problema enorme derivante dalla rigida applicazione dell'Art. 7.2.5 della STI che porterà a devastanti conseguenze sul sistema ferroviario nazionale. La norma infatti indica che un rotabile equipaggiato con sistema di Classe A (ERTMS) e B (SCMT) circolante su una linea equipaggiata con sistema di Classe A e Classe B può circolare unicamente utilizzando il sistema di Classe A." (enfasi aggiunta);*

- c. *"Oggi i principali fornitori di locomotive indicano la NON POSSIBILITA' di autorizzare rotabili con ERTMS su tutta l'infrastruttura prima di 3/4 anni, a fronte della prima autorizzazione su un primo ESC type non prima del 2023.";*
- d. *"È quindi necessario un piano anche per le Imprese Ferroviarie merci e in generale per i possessori di locomotive merci che: - **Copra interamente i costi di implementazione / upgrade / retrofit / installazione su nuovi rotabili dell'ERTMS - Gestisca l'implementazione delle teste di serie in modo coordinato con il piano di accelerato RFI, garantendo che nessun rotabile perda circolabilità sulle linee di nuovo attrezzaggio - Identifichi un piano organico di sviluppo delle varie teste di serie sui vari ESC type, ristorando interamente i costi alle Imprese ferroviarie che dovranno privarsi del rotabile utilizzato per le prove per la durata necessaria - Indichi con chiarezza una soluzione che permetta ai rotabili equipaggiato con sistemi di Classe A e Classe B ma con Classe A non ancora autorizzati di circolare sulle linee con doppio attrezzaggio utilizzando il sistema di Classe B in attesa del termine del processo di autorizzazione dei vari ESC type.**" (enfasi aggiunta).*

Rispetto a tali criticità, RFI ha evidenziato quanto segue:

- 1) *"Come riportato nella STI CCS 2016/919 e s.m.i. **l'attrezzaggio di ERTMS/ETCS è obbligatorio per tutti i nuovi veicoli in conformità con le SRS ETCS Baseline 3**" (enfasi aggiunta);*
- 2) *"Per i rotabili già esistenti, come noto, **RFI ha assunto il ruolo di committente per lo sviluppo, fino all'Autorizzazione all'Utilizzo da parte di ANSFISA, delle nuove Applicazioni Generiche (AG) e delle Prime Applicazioni Specifiche (1aAS) di tutti i Tipi di Veicoli circolanti sulla IFN per rinnovo o ristrutturazione dei SSB con STM SCMT/SSC. Le IF dovranno attrezzare le serie in conformità al TdV per i quali saranno stanziati i finanziamenti come da. D.L. 121/2021**" (enfasi aggiunta);*
- 3) *"Dalle ultime analisi effettuate da RFI – realizzate anche sulla base di quanto rappresentato dalla DG Move – risulta che **il costo totale dell'intervento di attrezzaggio ERTMS sui rotabili di serie abbia subito un rincaro legato anche all'aumento dei costi delle materie prime. Anche alla luce di quanto rappresentato dalle IIFF, RFI ha già provveduto ad avviare, nelle opportune sedi istituzionali, iniziative volte ad incrementare il fondo per il finanziamento dei costi di implementazione del sistema ERTMS.**" (enfasi aggiunta);*
- 4) *RFI ha intenzione di definire degli ESC type aggregati con l'obiettivo finale di definire, per ognuno dei quattro fornitori attualmente presenti in Italia, un ESC type valido per le linee oggetto del Piano Accelerato ERTMS;*
- 5) *Per quanto riguarda le criticità legate alle rigidità contenutistiche della STI CCS, regolamento EU 2016/919, "In considerazione delle problematiche derivanti dall'applicazione del Reg. EU 2016/19 e delle interlocuzioni già avviate con ANSFISA e MIMS, RFI sta svolgendo ulteriori analisi e iniziative volte ad individuare azioni mitigative per la tematica di cui trattasi."*

In sede di audizione, RFI, ha precisato, in particolare, quanto di seguito riportato:

- sono attualmente aperti dei tavoli di confronto con le IIFF in modo che il piano di attrezzaggio di terra sia coordinato con il piano di attrezzaggio a bordo treno;
- RFI si è fatta carico dell'omologazione dei "bordi", mentre spetta alle IIFF provvedere all'attrezzaggio dei "bordi"; RFI si è fatta parte diligente nei confronti dello Stato per l'aumento dei fondi disponibili, anche a seguito delle segnalazioni sull'insufficienza dei fondi da parte delle IIFF;
- gli aspetti comunicazionali del piano ERTMS prevedono che: i) sia elaborata, con cadenza almeno annuale, una revisione interna del Piano ERTMS con le date aggiornate di attivazione (e che sarà disponibile anche su ePOD), rilasciata in tempo utile per poter conseguentemente aggiornare i prospetti di attivazione e le cartografie ePIR. RFI ritiene che, ad oggi, gli orizzonti di attivazione del citato piano siano piuttosto affidabili fino all'anno 2026; ii) le informazioni di cui al precedente punto consentano l'aggiornamento della pertinente sezione del Piano Commerciale la cui bozza viene prodotta orientativamente a febbraio/marzo dell'anno successivo. In ogni caso RFI conferma che nel Piano Commerciale verrà rappresentato tutto il piano ERTMS accelerato (fino al 2036); iii) RFI provvederà ad inserire, nella prossima edizione del PIR, ulteriori informazioni utili sulle attività necessarie per poter accedere all'infrastruttura attrezzata con ERTMS, ai fini della trasparenza, equità e non discriminazione nei confronti dei richiedenti capacità attuali e potenziali;
- per quanto riguarda l'ESC Type, ogni volta che un'applicazione generica/specifica o un tipo nuovo di veicolo viene adottato, deve esserne verificata la compatibilità con il sottosistema di terra; tale integrazione è a carico di RFI per le nuove linee del Piano ERTMS comprese negli AQ già aggiudicati per 4 applicazioni generiche (diversi

fornitori), per le linee già in esercizio con ERTMS; per nuove IIFF estere o nuovi fornitori l'integrazione è a carico delle IIFF;

- la necessità di verifica di integrazione tra bordo e ESC Type di terra deriva da precisi obblighi [*Application Guide GUI/CCS TSI/2020 "Guide for the application of the CCS TSI In accordance with Article 19(3) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016"*]; LG ANSFISA "*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche.*" Rev. 1] insistenti anche sulle IIFF lato estero e tale problema è presente in tutti i Paesi europei.

Oltre alle criticità sopra discusse, che saranno oggetto di apposito approfondimento da parte dell'Autorità, si rileva che, con la bozza del PIR 2024, il GI ha inteso, infine, riportare sommariamente generiche previsioni di estensione del sistema ERTMS in sostituzione del sistema SCMT nel paragrafo 2.3.13 "*Sistemi di esercizio e di controllo della marcia*", senza, tuttavia, indicare né la disponibilità del piano di sviluppo ERTMS ("*Piano di sviluppo ERTMS/ETCS e GSM-R*") nella piattaforma ePOD, né le linee interessate da tale programma entro l'avvio o la durata dell'orario di servizio 2023-2024 cui il PIR 2024 fa riferimento. L'Autorità ritiene necessario che tali informazioni, che sono da considerarsi basilari per la definizione e il perseguimento delle proprie politiche industriali da parte di ciascun operatore economico del settore ferroviario, siano integrate nel citato paragrafo del PIR, già a partire dal PIR 2023, ai fini della trasparenza, equità e non discriminazione nei confronti dei richiedenti capacità, non solo attuali ma anche potenziali.

2.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

2.2.3 Prescrizioni

2.2.3.1 Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 2.3.13, "*Sistemi di esercizio e di controllo della marcia*", il link al "*Piano di sviluppo ERTMS/ETCS e GSM-R*" adottato e disponibile sulla propria piattaforma di gestione documentale ePOD, onde consentire ai richiedenti capacità di reperire informazioni sulle previsioni di attivazione di tale sistema per le tratte di proprio interesse.

2.3 Tavolo tecnico di sviluppo dell'infrastruttura. Dismissione delle stazioni

2.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Come meglio approfondito nel capitolo 4 del presente allegato A, all'articolo 4, comma 4, delle DICC, ossia delle condizioni contrattuali per la costruzione e la gestione dei raccordi, è riportata la possibilità che una stazione di arrivo e partenza dei veicoli, oppure di appoggio per un raccordo (a servizio di uno o più impianti di servizio collegati), sia trasformata in fermata (ossia vengano eliminati i deviatori e rimangano esclusivamente i binari di corsa) e che il raccordato possa, a propria discrezione e a proprie spese, provvedere agli interventi tecnologici e infrastrutturali necessari per il mantenimento in esercizio del raccordo.

In considerazione del fatto che il GI, in sede di Tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI (di seguito: TTA), di cui al paragrafo 2.6 "*Sviluppo dell'infrastruttura*", è tenuto ad esporre le proprie eventuali iniziative di dismissione dei propri impianti di servizio, si ritiene necessario che lo stesso, oltre che gli operatori direttamente interessati, informino con debito anticipo il mercato nell'ambito del suddetto tavolo tecnico, raccogliendo quindi eventuali osservazioni, anche in considerazione della possibilità che alla dismissione di stazioni corrisponda la dismissione di uno o più impianti di servizio per i quali è obbligatorio il rispetto di quanto previsto dall'articolo 13, comma 8, del d.lgs. 112/2015, dall'articolo 15 del regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177, nonché dalla misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 dell'Autorità.

Inoltre, RFI, in esito alla consultazione, si è resa disponibile a tenere aggiornati i richiedenti capacità in relazione all'iter delle proposte avanzate e giudicate da RFI come meritevoli di approfondimento, tramite la predisposizione di "*un report per ogni stakeholder attraverso il quale, con cadenza annuale, saranno fornite le opportune informazioni sullo stato della richiesta. In particolare, sarà indicato se la proposta, dopo il superamento dei vari step previsti, rientra nel processo di pianificazione e quindi se è stato inserito in CdP.*"

A tal proposito l'Autorità, anche in relazione alla posizione favorevole espressa a tal proposito da RFI in sede di audizione, ritiene necessario, al fine di garantire la trasparenza nei confronti del mercato, che il GI predisponga un'apposita relazione

sull'iter di tali interventi, da mettere a disposizione della totalità degli *stakeholder* annualmente, sul proprio sito aziendale, nella medesima sezione riservata al citato TTA.

2.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

2.3.3 Prescrizioni

2.3.3.1 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 2.6, "*Sviluppo dell'infrastruttura*", prevedendo di integrare le informazioni da mettere a disposizione del mercato annualmente (tramite comunicazione agli *stakeholder* e pubblicazione sul sito aziendale), prima dell'avvio del TTA, con l'elenco delle stazioni per le quali il GI stia valutando la dismissione e l'indicazione degli impianti di servizio ad esse collegati o che le utilizzino come stazioni di appoggio.

2.3.3.2 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 2.6, "*Sviluppo dell'infrastruttura*", prevedendo che, insieme alla relazione di analisi sulle risultanze del TTA annuale, venga messa a disposizione entro il 30 gennaio di ogni anno, nella pertinente sezione del sito aziendale, anche una relazione contenente opportune informazioni sullo stato delle proposte giudicate meritevoli di approfondimento da RFI, ed in particolare sull'inserimento, dopo il superamento dei vari step previsti, nel processo di pianificazione e quindi nel CdP. In prima applicazione della presente prescrizione, la scadenza da rispettarsi è posta al 30 giugno 2023.

2.4 Regole di utilizzo della rete, valori di riferimento della velocità per segmento di traffico/per tratta

2.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota dell'Autorità prot. 12911/2022 del 13 maggio 2022, relativa a osservazioni sulla bozza di Piano Commerciale del marzo 2022, era stata evidenziata l'opportunità della messa a disposizione del modello di esercizio delle linee/direttrici della rete gestita e una valutazione ed esplicitazione di quale sistema, tra quello omotachico e quello eterotachico (e, nel secondo caso, secondo quali percentuali) possa meglio garantire adeguate prestazioni in termini di utilizzazione della capacità, velocità e regolarità dei servizi.

Con nota RFI-AD\PEC\P\2022\825 del 10 giugno 2022 (prot. ART 14489/2022), RFI, anche con riferimento alla definizione di modalità di rappresentazione di tali modelli di esercizio e delle caratteristiche prestazionali della rete, aveva espresso il proprio assenso a quanto osservato dall'Autorità.

Al fine di avviare tale processo per quanto riguarda la messa a disposizione dei modelli di esercizio (anche in prospettiva della progressiva adozione del TTR, che attualmente è limitato solo ad alcune direttrici di traffico) si ritiene necessario che il GI integri il documento denominato "scenario tecnico" - disponibile in ePIR, di cui al paragrafo 4.5.4 "*Processo di allocazione delle tracce e dei servizi*"-, facendovi riferimento anche nel paragrafo 2.7 "*Utilizzazione delle rete*" tramite l'inserimento di uno specifico sottoparagrafo e prevedendo in particolare:

- per ogni tratta, l'indicazione della velocità presa a riferimento per la progettazione delle tracce in fase di allocazione della capacità, distinguendo per segmenti di traffico merci, passeggeri AV, passeggeri lunga percorrenza non AV, passeggeri trasporto pubblico locale (di seguito: TPL), e
- per ogni tratta e coppia di segmenti di traffico, l'intertempo minimo previsto dal GI ai fini della garanzia di adeguati livelli di regolarità della circolazione.

A tal proposito è opportuno rilevare che RFI, in corso di audizione, dichiarandosi favorevole a indicare le "*velocità di riferimento dei materiali rotabili che ottimizzano la capacità di infrastruttura*", ha anche evidenziato come:

- già nel corso del tempo abbia reso evidente la necessità di elevare [già al momento del rinnovo di alcuni Accordi quadro (di seguito: AQ), connotati da Obbligo di servizio pubblico (di seguito: OSP) e relativi al TPL] le velocità di impostazione dei servizi su alcune linee a traffico promiscuo come, ad esempio, la linea DD Roma-Firenze (velocità di almeno 200 km/h);
- tale aumento della velocità massima dei servizi OSP TPL comporti la sostituzione del materiale rotabile attualmente disponibile per i servizi OSP TPL, che può arrivare ad una velocità massima di 160 km/h.

2.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

2.4.3 Prescrizioni

2.4.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.7 "Utilizzazione della rete" con un apposito sottoparagrafo che contenga i riferimenti ai seguenti specifici dettagli informativi, da riportarsi nell'allegato "Scenario tecnico-margini di regolarità" di cui al paragrafo 4.5.4 "Processo di allocazione delle tracce e dei servizi": i) velocità di riferimento per la costruzione delle tracce per i diversi segmenti di traffico: merci, passeggeri TPL, passeggeri lunga percorrenza non AV e passeggeri lunga percorrenza AV, tale da ottimizzare l'utilizzo della capacità; ii) intertempi utilizzati tra differenti segmenti di traffico ai fini della garanzia di livelli ottimali di regolarità della circolazione.

3. Condizioni di accesso all'infrastruttura

3.1 Schemi di AQ per servizi OSP: profili informativi PIC.

3.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nell'ambito delle interlocuzioni degli Uffici dell'Autorità con alcune Regioni in merito alla gestione e al monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico regionale, è emersa la volontà di alcuni Enti di dotarsi di sistemi informativi locali atti al monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico oggetto di Contratto di Servizio di seguito: CdS). A tale scopo emergerebbe quindi la necessità per i suddetti Enti di poter accedere in maniera più completa alle informazioni disponibili sui sistemi informatici del GI, e relativi ai servizi di trasporto pubblico regionale di competenza, al fine di poter sviluppare possibili piattaforme "locali" di monitoraggio del servizio di trasporto oggetto del CdS.

Al sottoparagrafo "d) Accesso ai sistemi informativi" del paragrafo 3.3.1 "Accordo Quadro" è previsto che "E' facoltà dei Richiedenti (non IF) ottenere, su richiesta e con riferimento ai treni di competenza, l'accesso al sistema informativo del GI PICWEB-IF, o prodotto equivalente, (ai fini dell'informazione alla clientela e della gestione dei Contratti in essere fra Richiedente, ove non esso stesso IF, con la/le IF che effettuano le attività di trasporto) [...]".

La delibera dell'Autorità n. 16/2018, relativa alle "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015.", alla misura 3 dell'Allegato A prevede quanto segue:

- Punto 6: "Allo scopo di favorire lo sviluppo dei servizi di mobilità e forme diffuse di controllo delle modalità di erogazione dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri, dell'utilizzo efficiente delle risorse pubbliche a compensazione degli obblighi di servizio pubblico e di promuovere la partecipazione al dibattito pubblico, **i dati necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi di cui alle Misure successive, prodotti direttamente o indirettamente dalle IF, dai GS o dai GI, rientrano nella titolarità degli EA e/o del soggetto competente della programmazione dei servizi e sono resi accessibili e riutilizzabili secondo quanto disposto ai punti 8 e seguenti della presente Misura, nel rispetto e nei limiti di cui al decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 e s.m.i..**" (enfasi aggiunta);
- punto 12: "Al fine di favorire il più ampio utilizzo dei servizi di trasporto da parte dei cittadini, l'EA, in qualità di titolare dei dati di cui al punto 6, rende accessibili e riutilizzabili, a condizioni eque e non discriminatorie, i predetti dati agli operatori economici che esercitano attività nel settore del trasporto passeggeri e dei servizi accessori, anche sotto forma di intermediazione".

Tali previsioni regolatorie trovano conferma anche all'interno del cosiddetto Codice dell'Amministrazione Digitale (di seguito: CAD) applicabile anche al GI secondo quanto indicato all'articolo 2, comma 4, ove si prevede che: "Le disposizioni di cui al capo V, **concernenti l'accesso ai documenti informatici, e la fruibilità delle informazioni digitali si applicano anche ai gestori di servizi pubblici ed agli organismi di diritto pubblico.**" (enfasi aggiunta); è infatti da rilevare come la direttiva 2014/24/UE relativa agli appalti pubblici individui, all'articolo 2, comma 1.4, gli organismi di diritto pubblico come "gli organismi che hanno tutte le seguenti caratteristiche:

a) sono istituiti per soddisfare specificatamente esigenze di interesse generale, aventi carattere non industriale o commerciale;

b) sono dotati di personalità giuridica; e

c) sono finanziati per la maggior parte dallo Stato, dalle autorità regionali o locali o da altri organismi di diritto pubblico; o la loro gestione è posta sotto la vigilanza di tali autorità o organismi; o il loro organo di amministrazione, di direzione o di vigilanza è costituito da membri più della metà dei quali è designata dallo Stato, da autorità regionali o locali o da altri organismi di diritto pubblico".

Conseguentemente, su RFI, in qualità di organismo di diritto pubblico, ricadono i seguenti obblighi ai sensi dell'articolo 50 del CAD: **"Qualunque dato trattato da una pubblica amministrazione, con le esclusioni di cui all'articolo 2, comma 6, salvi i casi previsti dall'articolo 24 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali, è reso accessibile e fruibile alle altre amministrazioni quando l'utilizzazione del dato sia necessaria per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'amministrazione richiedente, senza oneri a carico di quest'ultima, salvo il riconoscimento di eventuali costi eccezionali sostenuti dall'amministrazione cedente; è fatto comunque salvo il disposto dell'articolo 43, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445."** (enfasi aggiunta).

A giudizio dell'Autorità, quindi:

- gli Enti Affidanti (che comprendono sia Regioni e Province Autonome, sia lo Stato) hanno diritto ad accedere ai dati di cui alla misura 3, punto 6, dell'Allegato A alla citata delibera n. 16/2018 (in quanto titolari delle competenze in materia e necessitanti accesso ai fini dell'adempimento delle proprie funzioni istituzionali) secondo le modalità tecnico/operative definite da RFI nel PIR;
- RFI ha l'obbligo di mettere a disposizione i dati di cui alla misura 3, punto 6, dell'Allegato A alla citata delibera n. 16/2018 senza oneri a carico degli Enti affidanti, salvo eventuali costi aggiuntivi/eccezionali sostenuti dalla stessa RFI.

RFI, in sede di audizione, nel concordare con quanto sopra, ha rappresentato:

- che le richieste di accesso al sistema in esame presentano un costo di lavorazione correlato al tempo di elaborazione e quindi all'impiego dei server;
- che le utenze di *Back End* necessitano di un sistema proprietario dell'EA per l'interfacciamento;
- che qualora un Ente affidante disponesse di questo prerequisito necessario per il rilascio dell'utenza, RFI darebbe, stante la normativa vigente richiamata anche dall'Autorità, il proprio assenso all'accesso, rilasciando gratuitamente un numero limitato di utenze per ogni Ente Affidante che dovesse presentare richiesta.

In considerazione di quanto esposto sopra, si ritiene necessario integrare opportunamente il citato paragrafo 3.3.1 del PIR, nonché introdurre opportune modifiche, come meglio precisato nei successivi capitoli del presente Allegato A:

- al paragrafo 5.3.1 "Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso";
- al sottoparagrafo "utenze informative" del paragrafo 5.5.2 "Fornitura di informazioni complementari";
- al sottoparagrafo "Utenze Informative" del paragrafo 5.5.2.1 "Tariffe".

3.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

3.1.3 Prescrizioni

3.1.3.1 Si prescrive al GI di sostituire al punto d) "Accesso ai sistemi informativi" del paragrafo 3.3.1, "Accordo quadro", il seguente periodo "Nel caso specifico di Regioni e Province Autonome, ai fini di una completa informazione alla clientela, il sistema PICWEB-IF o prodotto equivalente, fornirà indicazioni relativamente ai ritardi di tutti i treni viaggiatori che servono il territorio regionale." con quello di seguito riportato: "Nel caso specifico di Regioni, Province Autonome e Amministrazioni statali, ai fini di una completa informazione alla clientela e dello svolgimento dei compiti istituzionali di propria competenza, il sistema PICWEB-IF o prodotto equivalente fornirà (eventualmente, ove richiesto, anche tramite connessione diretta tra sistemi informativi del GI e sistemi informativi delle predette Regioni, Province Autonome e Stato) i dati relativi ai ritardi di tutti i treni viaggiatori afferenti ad un dato Contratto di Servizio o Accordo Quadro OSP e, in generale, i dati necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi di prestazione, come specificati nelle pertinenti misure regolatorie di cui alla delibera n. 16/2018 dell'Autorità relativa alle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico".

3.2 Customer satisfaction dei servizi di assistenza alle PMR su base regionale.

3.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento all'indicazione 6.4.2.2 dell'Allegato A alla delibera n. 173/2021 ("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."), RFI, con nota del 14 giugno 2022 (prot. ART 14578/2022) ha comunicato l'impossibilità di valorizzare in maniera statisticamente affidabile un indicatore di *customer satisfaction* su base regionale per il servizio di assistenza PMR; ciò in ragione dell'adeguata disponibilità di dati rinvenibile esclusivamente per 4 regioni.

In corso di audizione, RFI, in merito alla possibilità di pubblicare ugualmente tali dati specificando, per le regioni interessate, l'eventuale inaffidabilità statistica dell'indicatore, ha osservato come solo per quattro regioni (Lazio, Lombardia, Emilia-Romagna e Campania) il campione di utenti intervistati assuma rilevanza statistica ai fini del calcolo di apposito indice di prestazione, e quindi ritiene più opportuno valutare la pubblicazione di un indice per macro aree, pur nella consapevolezza che i risultati di ognuna di tali aree saranno pesantemente influenzati dalle regioni caratterizzate dal maggior numero di dati. Tali differenze sono legate alla maggiore o minore disponibilità degli utenti a rispondere, a seguito della fruizione del servizio, ad apposite interviste effettuate in situ.

In relazione a quanto evidenziato da RFI, l'Autorità, al fine di migliorare il dettaglio dei dati di *customer satisfaction* su tali attività del GI a favore dei viaggiatori, ritiene opportuno che lo stesso definisca delle macroaree di riferimento per le quali mettere a disposizione il pertinente indicatore, oltre a quello definito a livello aggregato nazionale.

3.2.2 Indicazioni

3.2.2.1 Si indica al GI di individuare, entro il 30 aprile 2023, dandone comunicazione all'Autorità, almeno quattro macroaree geografiche significative rispetto alle quali definire e valorizzare l'indicatore di *customer satisfaction* sui servizi di assistenza alle PMR di cui all'articolo 8 bis dello schema di contratto di utilizzo dell'infrastruttura allegato al PIR, aggiornando conseguentemente il paragrafo 6.3.2, "Regole di gestione", e il prospetto pubblicato nella pertinente sezione del sito web aziendale.

3.2.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

4. Allocazione della capacità

4.1 Richieste di capacità per treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t

4.1.1 Valutazioni dell'Autorità

In relazione agli obblighi di cui al sottoparagrafo "Linee in cui è ammessa la circolazione dei treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t" del paragrafo 2.3.5 "Limiti di massa", con riferimento a quanto già osservato al capitolo 2 del presente Allegato A, l'Autorità:

- ritiene necessario che siano specificate nel pertinente paragrafo 4.2 "Descrizione del processo" le modalità di trasmissione della comunicazione del superamento della massa di 1600 t da parte del richiedente capacità tramite sistema Astro-IF/PIC nell'ambito della richiesta di traccia;
- anche con riferimento alle citate difficoltà di carattere operativo/gestionale paventate dal GI, sia integrato e modificato opportunamente il sottoparagrafo "Richieste allo Sportello Operativo Merci" del paragrafo 4.5.3.2, al fine di un avvio in breve tempo della sperimentazione relativa all'utilizzo dello sportello operativo merci per le richieste di tracce di treni "pesanti".

4.1.2 Indicazioni

4.1.2.1 Si indica al GI di inserire il sottoparagrafo "Richieste allo Sportello Operativo Merci" nel paragrafo 4.5.3.2 "Tempistica per richieste in corso d'orario" anche all'interno del PIR 2023, nonché di integrarlo e modificarlo

opportunamente con l'indicazione dell'avvio della sperimentazione, entro e non oltre il 31 gennaio 2023, dell'utilizzo di tale sportello specifico per le richieste di tracce relative a treni con massa rimorchiata maggiore di 1600 t ed inferiore a 2500 t.

4.1.3 Prescrizioni

4.1.3.1 Si prescrive al GI di inserire nel paragrafo 4.2, "*Descrizione del processo*", uno specifico sottoparagrafo dedicato alla tematica della richiesta di tracce per treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t, ove siano descritte le procedure di comunicazione da parte delle IIFF, tramite sistema ASTRO-IF/PIC, delle modalità di verifica di cui alla disposizione d'esercizio RFI n. 8/2021 unitamente alla richiesta tracce, al fine di ottemperare alle specifiche previsioni di cui al capitolo 2 del PIR.

4.2 **Disposizioni contrattuali per la costruzione e l'esercizio degli impianti raccordati (DICC).**

4.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Al paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*", il GI ricorda che le condizioni contrattuali per la costruzione, l'esercizio e la gestione dei raccordi sono riportate all'interno delle DICC allegate al PIR. A tal proposito, l'Autorità rileva che le DICC prevedono, al comma 24.4 dell'articolo 24, quanto segue: "*Qualora la stazione di arrivo e partenza dei veicoli oppure di appoggio fosse trasformata in fermata e il Raccordato intendesse mantenere l'operatività dell'Impianto Raccordato, lo stesso dovrà farsi carico degli interventi infrastrutturali e tecnologici, nonché dei costi gestionali che ne deriverebbero.*".

L'Autorità osserva preliminarmente che la misura 14.1 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, prevede che "*È garantita agli interessati la possibilità di raccordarsi alle infrastrutture ferroviarie a condizioni trasparenti, eque e non discriminatorie, secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 3, del d.lgs. 112/2015.*"; inoltre, si osserva che la fattispecie di cui al citato comma 24.4 delle DICC, pur essendo riferibile al soddisfacimento di esigenze del GI e non del Raccordato, impone, tuttavia, allo stesso oneri imprevisi al fine di mantenere in esercizio il raccordo, anche in presenza di un contratto di raccordo vigente.

RFI, in sede di audizione, ha concordato con tali osservazioni convenendo sulla necessità di meglio chiarire quanto riportato nel citato articolo, anche in ragione del fatto che, usualmente, la dismissione di stazioni è programmata esclusivamente in assenza di traffico o di raccordi con contratto vigente. Inoltre, la stessa RFI ha comunicato che "*per i 423 raccordi attivi, i contratti in vigore sono 196 (che comprendono un numero pari a 237 raccordi) ed è costantemente impegnata a regolarizzare con la massima urgenza i contratti la cui definizione/aggiornamento è ancora pendente.*".

In conclusione, pur rilevando che la delibera n. 130/2019 prevede che le varie attività di manutenzione straordinaria e modifica del raccordo effettuate dal GI su richiesta del raccordato siano a carico di quest'ultimo, l'Autorità ritiene necessario - in applicazione della misura 14.1 dell'Allegato A alla suddetta delibera, che garantisce agli interessati la possibilità di raccordarsi alle infrastrutture ferroviarie a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie - che il GI, previa consultazione del mercato, preveda l'aggiornamento del citato comma 4 dell'articolo 24 delle DICC, in ragione della necessità di definire precisi criteri di compartecipazione da parte del raccordato ai costi relativi alle suddette attività; ciò in coordinamento con il processo di sviluppo dell'infrastruttura di cui al CdP-I e al Piano Commerciale, per i quali sono normalmente previsti ingenti finanziamenti a carico dello Stato.

4.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.2.3 Prescrizioni

4.2.3.1 Si prescrive al GI di modificare, previa consultazione del mercato, la previsione di cui all'articolo 24, comma 4, delle DICC, che, nella versione attuale, dispone che il raccordato si faccia carico di tutti i costi di intervento infrastrutturale e tecnologico al fine di mantenere attivo il raccordo in caso di dismissione di una stazione interconnessa, per scelta del GI. Tale modifica deve comportare l'introduzione di un meccanismo di compartecipazione, da parte del raccordato, ai predetti costi, basata su criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori, in coordinamento con il processo di sviluppo dell'infrastruttura e quindi con il processo di definizione del CdP-I e del Piano Commerciale. La consultazione dovrà concludersi entro il 30 aprile 2023, in modo da consentire l'aggiornamento delle DICC entro il termine per la pubblicazione, ai fini della consultazione, della prima bozza del PIR 2025.

4.3 Tempistiche per la presentazione delle richieste di tracce in corso d'orario e aggiornamento dello scenario tecnico.

4.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, nella sezione "Richieste in programmazione oraria" del paragrafo 4.5.3.2 "Tempistica per richieste in corso d'orario", ha proposto una nuova rivisitazione dei tempi limite per la presentazione delle richieste di tracce (fino a due oltre quelle tecniche associate) proponendo un ulteriore aumento rispetto a quanto già adottato con il PIR 2023. Le IIFF e alcune associazioni di categoria del settore merci hanno formulato, in occasione della consultazione sul PIR, varie osservazioni e manifestato perplessità in proposito; il GI, nelle proprie valutazioni sulle osservazioni ricevute in corso di consultazione, ha motivato la propria proposta con "l'incremento dei tempi tecnici per l'interazione IF-RFI".

RFI in sede di audizione ha giustificato tali incrementi imputandoli a:

- 1. sensibile incremento dei volumi di treni straordinari leisure viaggiatori (un tempo residuale) che necessitano di verifiche tecniche rispetto alla fattibilità della richiesta e, molto spesso, alla rimodulazione della stessa richiesta originaria, seguendo un processo iterativo congiuntamente all'impresa ferroviaria, al fine di convergere sulla qualità finale della traccia e dei servizi industriali e commerciali correlati;*
- 2. sensibile incremento dei programmi di esercizio legati all'omologazione dei materiali rotabili;*
- 3. la necessità di permettere alle II.FF di consolidare il processo della richiesta nei sistemi informatici (ASTRO) in tempo utile rispetto alla consegna formale da parte di RFI."*

Nella stessa audizione RFI ha, comunque, manifestato la propria disponibilità ad applicare tali tempistiche esclusivamente per i treni straordinari *leisure* viaggiatori e per le corse legate all'omologazione dei rotabili.

Sulla base delle motivazioni puntuali addotte da RFI, si ritiene accoglibile la modifica delle tempistiche proposta, limitatamente alle casistiche che RFI ha individuato come critiche, ossia le richieste di treni passeggeri *spot* denominati *leisure* (per i quali RFI dovrà dare un'adeguata definizione nel Glossario di cui al capitolo 1), nonché quelle afferenti alle corse prova.

E' inoltre da rilevare che il GI, con la bozza di PIR 2024, ha proposto di introdurre una distinzione tra le tempistiche relative a richieste di soppressione in programmazione oraria di tracce/servizi che prevedano una modifica dell'impegno impianto nelle stazioni interessate (almeno 15 giorni lavorativi prima dell'attuazione del provvedimento) e quelle relative a richieste di soppressione in programmazione oraria di tracce/servizi che non prevedano una modifica dell'impegno impianto nelle stazioni interessate (almeno 5 giorni lavorativi prima dell'attuazione del provvedimento). In sede di audizione, RFI, anche a seguito delle osservazioni formulate dagli Uffici dell'Autorità in merito alla necessità di coordinamento di tali previsioni con il paragrafo 5.6.4.1 del PIR, ha deciso di ritirare la propria proposta.

Infine, per quanto riguarda il documento denominato "Scenario tecnico margini di regolarità" di cui al paragrafo 4.5.4, come meglio descritto nel pertinente paragrafo del capitolo 2 del presente Allegato A, si ritiene necessaria una sua integrazione, al fine di dare chiare informazioni sui modelli di esercizio presi a riferimento dal GI in termini di velocità e intertempi per i diversi segmenti di traffico.

4.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.3.3 Prescrizioni

4.3.3.1 Si prescrive al GI di sostituire nel sottoparagrafo "Richieste in programmazione oraria" del paragrafo 4.5.3.2 "Tempistica per richieste in corso d'orario", il punto elenco compreso tra il primo, che inizia con la frase "di almeno 30 giorni lavorativi," e il terzo, che reca "di almeno 5 giorni lavorativi rispetto alla data programmata di attuazione del provvedimento, nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi.", con i punti elenco di seguito riportati:

- di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione del servizio, per richieste riguardanti più di due tracce (escluse le tracce tecniche collegate richieste contestualmente a quelle commerciali). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà entro 18 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;**

- **ad esclusione dei casi di cui al punto successivo, di almeno 12 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate richieste contestualmente a quelle commerciali), sempre che l'IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi; in questo caso l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte di GI avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;**
- **di almeno 15 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, nel caso in cui la richiesta riguardi fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate richieste contestualmente a quelle commerciali) per servizi di trasporto straordinari passeggeri denominati leisure (sempre che l'IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi), o corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea; in questo caso l'accettazione o il rigetto della tracce da parte di GI avverrà entro 7 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;**
- **di almeno 5 giorni lavorativi rispetto alla data programmata di attuazione del provvedimento, nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi già assegnate/i."**

4.3.3.2 Si prescrive al GI di integrare, entro e non oltre il 31 maggio 2023, l'allegato tecnico presente in ePIR denominato "*Scenario tecnico margini di regolarità*" di cui al paragrafo 4.5.4, con specifici dettagli informativi per ogni tratta, in termini di: i) velocità di riferimento per la costruzione delle tracce per i diversi segmenti di traffico: merci, passeggeri TPL, passeggeri lunga percorrenza non AV e passeggeri lunga percorrenza AV, tale da ottimizzare l'utilizzo della capacità; ii) intertempi tra differenti segmenti di traffico ai fini della ottimizzazione della regolarità della circolazione. Il GI dovrà fornire, entro la data sopra citata, opportuna evidenza di quanto sopra sul sito web aziendale, al fine di consentire ai richiedenti capacità di avanzare le opportune osservazioni nell'ambito della consultazione relativa al PIR 2025.

4.3.3.3 Si prescrive al GI, con riferimento alla precedente prescrizione, di presentare all'Autorità, entro e non oltre il 31 gennaio 2023, una proposta relativa alle modalità e alla forma prescelta dal GI per l'aggiornamento del documento "*Scenario tecnico margini di regolarità*", ai fini delle valutazioni di competenza degli Uffici dell'Autorità e delle eventuali richieste di modifica/integrazione.

4.4 Progetto TTR

4.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Il paragrafo 4.9 "*Progetto TTR*" descrive le nuove modalità operative del processo di allocazione capacità che porteranno, con l'orario di servizio 2024-2025 e con l'orario di servizio 2025-2026, ad una prima applicazione parziale del TTR, mantenendo tuttavia sostanzialmente, per il processo di allocazione capacità di tali orari, l'attuale quadro regolatorio e normativo.

In particolare, al paragrafo 4.9.4 "*Pilots e test del progetto TTR*", il GI ha chiarito come «*In coerenza con quanto stabilito dalle linee guida di RNE "Proposed Minimum Scope for Timetable 2025" e con le modifiche attese del quadro normativo europeo e nazionale, RFI provvede, per l'orario di servizio 2024-2025, ad una implementazione parziale per alcuni territori sia del Capacity Strategy che del Capacity Model. Per quanto riguarda i Capacity Needs Announcements, dei quali è prevista nel citato documento un'applicazione volontaristica, gli stessi potranno essere oggetto di una fase di testing, in cooperazione con FTE, su alcune line."*».

In sede di audizione RFI ha anche chiarito quanto segue:

- l'applicazione del processo di *Capacity Needs Announcements* da parte dei gestori infrastruttura è facoltativa per l'orario 2024-2025 e volontaristica (secondo quanto deciso con il *TTR Minimum Scope* approvato dall'Assemblea Generale di RNE nel dicembre 2021);
- RFI è attualmente impegnata in sperimentazioni operative del processo TTR in collaborazione con altri gestori lato estero, come SBB Infra, e prevede il coinvolgimento di associazioni di imprese ferroviarie come *Forum Train Europe*, al fine di valutare il funzionamento del processo citato dei *Capacity Needs Announcements*, nella prospettiva del suo utilizzo da parte dei richiedenti capacità;
- il *Capacity model 2025* (riferito all'orario 2024-2025) avrà la stessa estensione del corrispondente *Capacity strategy 2025* e quindi limitato ad alcune linee del Nord Italia;

- RFI ha pubblicato il *Capacity strategy 2025* in apposita sezione del proprio sito aziendale, ove ha anche reso disponibile il *link* al sito di RNE nel quale sono stati pubblicati i documenti recanti le *Capacity Strategy* definite dagli altri GI associati, nonché il "*common*" *Capacity Strategy*, risultato del progetto a cui RFI ha partecipato con i gestori infrastruttura delle reti estere limitrofe;
- il *Capacity Strategy 2026* (*deadline* fissata al dicembre 2022) sarà redatto in conformità alle indicazioni fornite da RNE e comporterà variazioni rispetto alle informazioni fornite nel *Capacity Strategy 2025*.

Al fine di esercitare le prerogative di cui all'articolo 37, comma 3, del d.lgs. 112/2015, l'Autorità conferma la necessità di: (i) essere destinataria di tutte le comunicazione 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 il paragrafo 4.9 del PIR; (ii) acquisire entro il 30 giugno 2023 una dettagliata e completa relazione da parte del GI sul processo di definizione del *Capacity Strategy* e del *Capacity Model* (con particolare attenzione alla condivisione con i richiedenti capacità, anche potenziali, alla capacità futura disponibile dell'infrastruttura e alle necessità di sviluppo attese) nonché sullo stato delle sperimentazioni in atto. Ritiene inoltre opportuno che il GI chiarisca come e in quale misura, allo stato attuale, le regole vigenti nell'ambito dei processi di allocazione della capacità continueranno ad essere applicate per la definizione degli orari 2024-2025 e 2025-2026.

4.4.2 Indicazioni

4.4.2.1 Si indica al GI di precisare, all'interno del paragrafo 4.9.1, "*Obiettivi del TTR*", come e in quale misura le regole vigenti nell'ambito dei processi di allocazione della capacità continueranno ad essere applicate con riferimento agli orari 2024-2025 e 2025-2026.

4.4.3 Prescrizioni

4.4.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 4.9.1, "*Obiettivi del TTR*", con quanto di seguito riportato "*RFI provvede a includere l'ART tra i destinatari di tutte le comunicazioni inviate ai richiedenti capacità e ai gestori infrastruttura limitrofi durante il processo di definizione del capacity strategy, del successivo capacity model e degli ulteriori documenti a supporto del processo TTR. Al termine di ogni step procedurale del TTR di cui al cronoprogramma del paragrafo 4.9.3, i documenti finali necessari ai richiedenti capacità per la partecipazione ai successivi step del processo TTR sono pubblicati nell'apposita sezione dedicata al progetto TTR sul sito www.rfi.it*".

4.4.3.2 Si prescrive al GI di trasmettere entro il 30 giugno 2023 una dettagliata e completa relazione sul processo di definizione della *capacity strategy* e del *capacity model* (con particolare attenzione alla condivisione con i richiedenti capacità, anche potenziali, alla capacità futura disponibile dell'infrastruttura e alle necessità di sviluppo attese) nonché sullo stato delle sperimentazioni in atto.

4.5 **Adeguamento degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose.**

4.5.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, in risposta ad una specifica osservazione avanzata in corso di consultazione, ha evidenziato come il seguente periodo "*Lo stesso GI si potrà rivalere dei costi degli adeguamenti infrastrutturali sulle IF interessate secondo criteri equi, trasparenti e non discriminatori.*", all'interno del paragrafo 4.7.1, "*Criteri per l'individuazione degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose*", sia da "*riferirsi alle sole opere di adeguamento determinate da esigenze puntuali manifestate dall'IF e non agli interventi programmatici previsti nell'ambito del CdP e Piano Commerciale.*".

In corso di audizione il GI ha evidenziato che:

- le iniziative progettuali condivise nell'ambito dei Tavoli di ascolto che confluiscono all'interno del Piano Commerciale, e che vengono finanziate dal CdP-I, sono valutate nell'ambito di sviluppi infrastrutturali di interesse per il mercato ferroviario;
- posto che ogni asset è messo a disposizione del mercato e, quindi, non può presupporre *ex ante* un vincolo di destinazione nei confronti di una singola impresa, qualora si rendessero necessari adeguamenti puntuali da parte di una IF per i propri traffici, che, nell'ambito del TTA, non rientrassero negli sviluppi previsti dal CdP-I/Piano Commerciale, è facoltà dei richiedenti capacità richiedere eventuali adeguamenti necessari per il ricevimento di

merci pericolose a fronte della corresponsione delle risorse necessarie per coprire i costi derivanti dalla realizzazione degli interventi specifici richiesti;

- tale previsione, già presente da tempo nel PIR, può essere meglio coordinata con quanto seguito nella prassi per altri interventi urgenti, effettuati a carico della stessa RFI su altre porzioni dell'infrastruttura a fronte di richieste urgenti da parte di richiedenti capacità; RFI non ha mai richiesto il ristoro di tali costi di adeguamento negli anni precedenti;
- RFI condivide l'opportunità di una migliore perimetrazione di tale casistica, considerando specifiche situazioni ad esempio legate all'imminenza di un traffico e per le quali non sia possibile seguire l'usuale flusso di valutazione degli investimenti.

Sulla base di quanto meglio precisato dal GI, l'Autorità ritiene necessario, al fine di garantire condizioni di accesso trasparenti, eque e non discriminatorie per i richiedenti capacità interessati, che venga maggiormente circostanziata tale casistica, a detta del GI mai applicata, correlandola a particolari necessità, come l'imminenza di un traffico specifico, per le quali non sia possibile seguire l'usuale processo di valutazione degli investimenti; processo in base al quale l'inserimento di particolari interventi nei citati strumenti contrattuali (CdP-I) o informativi (Piano Commerciale) (o il loro finanziamento a esclusivo carico del GI, nel caso questi lo ritenga opportuno) è promosso dallo stesso GI nell'ambito della propria autonomia e discrezionalità, in accordo con il MIT e sulla base delle risultanze delle previste interlocuzioni con gli stakeholder.

4.5.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.5.3 Prescrizioni

- 4.5.3.1 **Si prescrive al GI di sostituire nel paragrafo 4.7.1 del PIR il seguente periodo *"Lo stesso GI si potrà rivalere dei costi degli adeguamenti infrastrutturali sulle IF interessate secondo criteri equi, trasparenti e non discriminatori."* con quanto di seguito riportato: *"Lo stesso GI, nel caso siano da attuarsi interventi che, per particolari sopravvenute necessità del richiedente capacità (ad esempio l'imminenza dell'avvio di uno specifico traffico ferroviario), non sia possibile valutare nell'ambito degli ordinari processi di sviluppo dell'infrastruttura (e quindi inseriti, al termine del normale iter di valutazione, tra gli interventi finanziati tramite il CdP-I tra RFI e lo Stato o tramite risorse proprie del GI), si potrà rivalere, sul richiedente interessato, dei costi degli adeguamenti infrastrutturali specifici da questi richiesti, secondo criteri equi, trasparenti e non discriminatori."***

5. Servizi e tariffe

5.1 **Fornitura di energia di trazione**

5.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Al paragrafo 5.4.1., *"Fornitura di corrente di trazione"*, il PIR prevede quanto di seguito specificato.

- *"Il servizio consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile, sia su rete alimentata a 25kV che su rete alimentata a 3kV."*;
- *"RFI assocerà l'utilizzo della corrente di trazione a tutte le tracce richieste dalle IF sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata, salvo specifica comunicazione da parte delle IF di utilizzo di diversa tipologia di trazione."*

In considerazione dei soli obblighi di RFI relativi alla messa a disposizione degli impianti per la distribuzione dell'energia di trazione elettrica, in quanto parte del PMdA, ed essendo la fornitura dell'energia di trazione un servizio complementare non compreso nel PMdA, essendo stato rilevato che nel PIR non sono attualmente chiarite le modalità secondo le quali un'IF possa acquisire energia di trazione da un fornitore diverso da RFI, è stato richiesto a RFI di esporre, in corso di audizione, le proprie considerazioni in merito, che sono qui di seguito riportate:

- attualmente la normativa non disciplina i casi di consumatori finali con punti di fornitura (POD) "mobili" quali risulterebbero le IF proprietarie. L'assetto regolatorio prevede che la distribuzione di energia elettrica venga effettuata dal distributore territorialmente competente e che il consumatore finale stipuli un contratto di fornitura con soggetto abilitato alla vendita di energia;

- condizione indispensabile affinché le IIFF possano acquistare energia elettrica sul libero mercato è che siano attrezzate con misuratori fiscali certificati installati a bordo treno e riconosciuti dal mercato elettrico;
- resta da definire il ruolo del distributore, in quanto, con riferimento alla fattispecie delle IIFF, si tratterebbe di gestire una enorme quantità di "contatori mobili" su tutto il territorio nazionale e quindi sulle zone elettriche di mercato, mentre attualmente i distributori operano per territorio di competenza e quindi su POD fissi assegnati univocamente ad una e una sola "zona elettrica"; una possibile soluzione legata anche alla necessità di garantire obbligatoriamente la corretta contabilizzazione dei flussi energetici rispetto al mercato, potrebbe essere quella di attribuire formalmente a RFI, per il tramite dell'Autorità di Regolazione Energia, Reti e Ambiente (di seguito: ARERA), il ruolo di distributore a servizio del sistema ferroviario (si veda il caso dei Sistemi di Distribuzione Chiusi); con questo assetto, i POD fissi di RFI (p.es. quelli presenti nelle sottostazioni elettriche) rappresenterebbero il perimetro di un sistema di distribuzione all'interno del quale la misura e la contabilizzazione degli assorbimenti a bordo treno verrebbero gestiti in seno al mercato ferroviario stesso. Le IIFF sarebbero pertanto gli appartenenti ad uno specifico sistema "chiuso" di distribuzione. Definito il ruolo del distributore, l'impresa ferroviaria sarebbe così libera di rivolgersi al miglior fornitore di energia presente sul mercato in quel momento, coerentemente con le proprie politiche di acquisto. Tale assetto, consentirebbe anche di gestire la fase transitoria in cui solo una quota parte del materiale rotabile è dotata di misuratore reale certificato e fiscalmente riconosciuto. In quest'ultimo caso RFI svolgerebbe un duplice ruolo: quello di distributore per il Sistema Ferroviario, e quello di acquirente di energia per tutti i consumi afferenti ai treni non dotati di misuratore fiscale a bordo treno.

In base a quanto sopra descritto, l'Autorità, rilevando come in altri Paesi UE come la Germania tale possibilità sia già prevista, ritiene necessario che il GI valuti la fattibilità e individui delle proposte da porre in consultazione presso il mercato al fine di garantire ai richiedenti capacità la possibilità di rivolgersi a fornitori di corrente di trazione diversi da RFI, ai fini della successiva integrazione del PIR.

L'Autorità, inoltre, rileva che, in corso di consultazione, il GI ha evidenziato che: *"in merito al tema della restituzione di corrente di trazione in linea, questo gestore ha già integrato il testo del PIR esplicitando che in caso di adesione alla rendicontazione con il misuratore reale, le misurazioni trasmesse al DCS corrispondono all'energia netta consumata dal treno e pertanto tiene conto sia della corrente assorbita che della corrente immessa in rete"*; in relazione a quanto sopra, l'Autorità ritiene necessario che il GI inserisca tale previsione, attualmente non esplicitata in PIR, nel paragrafo 5.4.1, *"Fornitura corrente di trazione"*, in quanto valido incentivo per le IIFF ai fini della migrazione verso la fatturazione del consumo energetico mediante l'utilizzo dei misuratori reali.

Infine, come da verbale della citata audizione del GI, *"Relativamente al servizio di fornitura di corrente di trazione RFI, stante la situazione del mercato energetico, ha proposto nella bozza del PIR 2024 delle misure che possano coadiuvare l'attività delle imprese ferroviarie (i.e. l'elaborazione sia di una prima stima del prezzo dell'energia elettrica, che la pubblicazione mensile della stessa nel portale ePIR - si precisa che la comunicazione del prezzo dell'energia su base mensile non sarà oggetto di fatturazione, ma rappresenta un valore di consuntivo per il solo mese di riferimento-; la riduzione del valore dell'acconto fornito dalle IF per la fornitura del servizio, che passa dall'85% al 75% di un dodicesimo del totale del valore del servizio inserito nel Contratto)." In considerazione della proposta di RFI di poter anticipare anche nel PIR 2023 le sopra richiamate misure, inserendole in aggiornamento straordinario del documento, in quanto non oggetto di osservazioni e finalizzate a venire incontro alle richieste delle IIFF, l'Autorità non rinviene motivi ostativi all'accoglimento di quanto proposto con riferimento al pertinente punto b) *"Fornitura corrente di trazione"* del sottoparagrafo *"Fatturazione"* del paragrafo 5.9 *"Consuntivazione dei servizi non ricompresi nel PMdA, rendicontazione, fatturazione e pagamento"*.*

5.1.2 Indicazioni

5.1.2.1 Si indica al GI di modificare il paragrafo 5.9 *"Consuntivazione dei servizi non ricompresi nel PMdA, rendicontazione, fatturazione e pagamento"* del PIR 2023, ed in particolare i punti a) *"Tracce e pacchetto minimo di accesso"* e b) *"Fornitura corrente di trazione"* del sottoparagrafo *"Fatturazione"*, adottando la formulazione proposta con la bozza finale del PIR 2024.

5.1.3 Prescrizioni

5.1.3.1 Si prescrive al GI di avviare entro il 1° febbraio 2023 una consultazione sulle modalità con le quali i richiedenti capacità possano richiedere la fornitura di corrente di trazione ad altri soggetti differenti dallo stesso GI. All'avvio della consultazione il GI dovrà individuare anche eventuali limitazioni o forme di agevolazione all'acquisizione di energia di trazione da parte di richiedenti capacità da fornitori terzi rispetto al GI stesso in

relazione all'utilizzo dei Misuratori a Bordo Treno, purché conformi a quanto previsto dalla EN 50463:2017 secondo quanto previsto al paragrafo 5.4.1 del PIR. La consultazione dovrà concludersi entro il 5 maggio 2023 al fine di consentire al GI di introdurre, all'esito positivo della stessa consultazione, tali modalità nella bozza per consultazione del PIR 2025, aggiornando contestualmente le attuali previsioni del paragrafo 5.4.1 del PIR. Entro la data di pubblicazione della bozza per consultazione del PIR 2025 il GI invierà all'Autorità una relazione descrittiva sull'andamento della consultazione e sulle conclusioni cui il GI è pervenuto.

5.1.3.2 Si prescrive al GI di esplicitare, nel paragrafo 5.4.1 del PIR, che in caso di adesione alla rendicontazione con il misuratore reale a bordo treno, le misurazioni trasmesse al DCS corrispondono all'energia netta consumata dal treno e pertanto, ai fini della rendicontazione, viene tenuta in conto sia la corrente assorbita, sia la corrente immessa in rete dai rotabili.

5.2 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso, accesso ai dati tramite sistemi PIC WEB e PIC IF Back End e pubblicazione dati.

5.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Come descritto al capitolo 3 del presente Allegato A, sussistono obblighi da parte di RFI nei confronti di Regioni, Province Autonome e lo Stato, in qualità di richiedenti servizi di trasporto passeggeri con oneri di servizio pubblico, in base alle misure approvate con la delibera n. 16/2018 dell'Autorità e dei pertinenti articoli del CAD.

In particolare, RFI ha l'obbligo di mettere a disposizione i dati di cui alla misura 3, punto 6, dell'Allegato A alla citata delibera n. 16/2018, senza oneri a carico degli Enti affidanti, salvo eventuali costi eccezionali sostenuti dalla stessa RFI (come disposto all'articolo 50 del CAD).

L'Autorità quindi ritiene necessario che, al paragrafo 5.3.1, "Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso", ed in particolare nel sottoparagrafo denominato "Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità e Informazioni al pubblico", relativamente all'accesso ai sistemi informativi del GI:

- vengano espressamente citati i profili utente disponibili per Regioni, Province Autonome ed Amministrazioni statali, nonché il relativo numero di utenze (almeno pari a quanto risulta dall'applicazione delle regole di cui alla tabella 5.25 e non minori di due) in qualità di titolari di AQ vigenti in base ai quali sono sottoscritti specifici contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- venga espressamente indicato che, ai sensi dell'articolo 50 del CAD, alle sole Regioni, Province Autonome e Stato è garantito, a richiesta, l'accesso al "PIC IF Back End-Pubblicazione dati" alle condizioni economiche che, a loro volta, dovranno rispettare quanto previsto dal citato articolo 50 del CAD, non prevedendo oneri a carico degli Enti affidanti salvo eventuali costi eccezionali sostenuti dalla stessa RFI.

Si rileva inoltre, nel medesimo sottoparagrafo, l'errato riferimento al paragrafo 5.3.2 invece che al paragrafo 5.5.2, "Fornitura di informazioni complementari", ed in particolare alla tabella 5.25 "Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative".

Per quanto riguarda il citato paragrafo 5.5.2, ed in particolare il sottoparagrafo "Utenze informative", si ritiene necessario specificare che l'accesso al sistema "PIC IF Back End-Pubblicazione dati" è anche garantito all'interno del PMdA, per quanto riguarda Regioni, Province autonome e Stato, nell'ambito di attuazione degli AQ OSP; deve inoltre essere corretto l'errato riferimento al paragrafo 6.3.4.1, sostituendolo con quello corretto al paragrafo 5.5.2.1.

Per quanto riguarda il paragrafo 5.5.2.1, "Tariffe", ed in particolare la tabella 5.26 "Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative" relativa al sistema informativo *system to system*, si ritiene necessario specificare che, per quanto riguarda Regioni, Province autonome e Stato, nell'ambito di applicazione degli AQ OSP, l'accesso al sistema "PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)" viene garantito senza oneri, come acconsentito dalla stessa RFI durante l'audizione del 21 ottobre 2022, tranne il manifestarsi di eventuali costi eccezionali, da quantificare puntualmente da parte del GI e da sottoporre al vaglio degli Uffici dell'Autorità.

5.2.2 Indicazioni

5.2.2.1 Si indica al GI di sostituire nel sottoparagrafo denominato "Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità e Informazioni al pubblico" del paragrafo 5.3.1 del PIR, l'errato riferimento al paragrafo 5.3.2 con quello al paragrafo 5.5.2.

5.2.3 Prescrizioni

- 5.2.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 5.3.1, *"Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso"*, ed in particolare nel sottoparagrafo denominato *"Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità e Informazioni al pubblico"* relativamente all'accesso ai sistemi informativi del GI, quanto segue: i) i profili di utenza disponibili per Regioni, Province Autonome ed Amministrazioni statali, nonché il relativo numero di utenze (almeno pari a quanto risulta dall'applicazione delle regole di cui alla tabella 5.25 e non minori di due) in qualità di titolari di AQ OSP vigenti in base ai quali sono sottoscritti specifici contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; ii) la garanzia, ai sensi dell'articolo 50 del CAD, della fornitura a richiesta, alle sole Regioni, Province Autonome ed Amministrazioni statali, dell'accesso al *"PIC IF Back End-Pubblicazione dati"*, alle condizioni economiche che dovranno rispettare quanto previsto dal citato articolo 50 del CAD e senza oneri a carico degli Enti affidanti, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico della stessa RFI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di regolazione dei trasporti.
- 5.2.3.2 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 5.5.2, *"Fornitura di informazioni complementari"*, ed in particolare nel sottoparagrafo *"Utenze informative"*, che l'accesso al sistema *"PIC IF Back End-Pubblicazione dati"* è anche garantito all'interno del PMdA, per quanto riguarda Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, nell'ambito di applicazione degli AQ OSP vigenti in attuazione dei quali siano sottoscritti contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.
- 5.2.3.3 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 5.5.2.1, *"Tariffe"*, ed in particolare nella tabella 5.26, *"Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative"*, relativa al *Servizio Informativo System to System*, che, per quanto riguarda Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, nell'ambito di applicazione degli AQ OSP da queste sottoscritti, l'accesso al sistema *"PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)"* viene garantito senza oneri, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

5.3 Assistenza a Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) in presenza di bus sostitutivi.

5.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Nell'ambito delle interlocuzioni tra GI e Uffici dell'Autorità, il GI, con nota del 1° luglio 2022 (prot. ART 15649/2022), ha espresso la propria disponibilità, in presenza di bus sostitutivi dei servizi di trasporto ferroviario per eventi perturbativi delle circolazioni, e ove siano presenti persone con disabilità e a ridotta mobilità, a *"valutare l'eventuale esecuzione del servizio a seguito di formale richiesta d'intervento da parte delle IF, nel perimetro di impianti rientranti nel network SalaBlu, purché quest'ultima fornisca adeguate informazioni circa il livello di accessibilità del mezzo su gomma impiegato, puntuali indicazioni sull'itinerario e il conseguente tempo di percorrenza al fine di conoscere, con la dovuta precisione, l'orario e il luogo di arrivo."*

A fronte di tale disponibilità, il GI ha, peraltro, fatto presente che:

- i paragrafi 31 e 52 dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007, attribuiscono specifica responsabilità alle IF in caso di criticità al servizio ferroviario;
- l'art. 18, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2021/782, prevedendo che restino *"ferme le competenze delle IIFF in ordine all'organizzazione di un servizio alternativo nei casi di ritardo, perdita di coincidenza o soppressione, attribuisce specifica responsabilità, in materia di accessibilità e assistenza alle PRM, ai fornitori del servizio alternativo."*

Avendo il GI confermato la disponibilità sopra descritta durante l'audizione del 21 ottobre 2022, l'Autorità ritiene necessario integrare di conseguenza il paragrafo 5.4.6, *"Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento UE n782/2021"*, in modo da rendere edotte le IIFF che effettuano servizi di trasporto ferroviario passeggeri della sopra descritta possibilità di avanzare richiesta di collaborazione al GI per garantire assistenza a PMR anche in presenza di servizi sostitutivi su gomma, nell'ambito di stazioni e fermate rientranti nel network SalaBlu.

5.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.3.3 Prescrizioni

5.3.3.1 Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 5.4.6, "Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento UE n. 782/2021", con le modalità di richiesta d'intervento, da parte delle IIFF, di assistenza a persone con disabilità e a ridotta mobilità a cura di RFI, all'interno del perimetro di impianti rientranti nel network SalaBlu, anche laddove siano da utilizzarsi bus sostitutivi dei servizi di trasporto ferroviario per eventi perturbativi della circolazione.

5.4 Penali per soppressione treni e 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", 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.

Tali penali sono state introdotte nella bozza per consultazione del PIR 2022, a seguito di un processo di consultazione promosso da RFI sulla base dell'indicazione n. 6.1.2.1 dell'Allegato A alla delibera n. 151/2019 dell'Autorità. Con la delibera n. 187/2020, relativa a indicazioni e prescrizioni sul PIR 2022, l'Autorità ha prescritto a RFI di prevedere espressamente che all'applicazione delle penali fossero sottoposte tutte le IIFF che accedono alle stazioni di confine² e che, tra queste, per le IF operanti lato estero fosse preso come riferimento per il calcolo della penale il valore della traccia acquistata in Italia e riferibile alla provenienza/proseguimento del treno collegato³.

Nel corso del 2022, il GI ha portato avanti approfondite interlocuzioni con le IIFF interessate che hanno evidenziato varie criticità, sia strettamente legate a tale sistema di penali, sia legate all'organizzazione del processo produttivo e del coordinamento tra IIFF, sia legate a procedure interne allo stesso GI; inoltre, nel mese di settembre 2022, RFI (nota del 2 giugno 2022, prot. ART 17411/2022) ha messo a disposizione di tutte le IIFF una specifica query PIC "Anteprima penali supero sosta negli impianti di confine" volta a garantire maggiore trasparenza nei confronti del mercato sugli effetti del meccanismo di penali previsto.

Il GI con la bozza finale del PIR 2024 ha proposto i seguenti correttivi:

- 1) introduzione di una soglia di tolleranza di 10 minuti, entro la quale il superamento del tempo di sosta programmata nella stazione di confine non genera alcuna penale (*"In considerazione degli scostamenti di orario che si possono verificare nel corso delle operazioni previste durante la sosta, la penale sarà applicata esclusivamente in caso di tempi di eccedenza sosta Tes (IF) superiori a 10'."*);
- 2) *"L'ammontare complessivo delle penali non potrà comunque essere superiore, sia per le IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura che per quelle titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria sulle tratte di Confine di Stato, al 3% del pedaggio rendicontato all'IF su base annua per le tracce internazionali"*.

A seguito della pubblicazione della bozza finale del PIR, il GI ha richiesto alle parti interessate di presentare osservazioni sui correttivi citati entro il 14 ottobre 2022; con nota del 10 novembre 2022 (prot. ART 24126/2022) il GI ha trasmesso le proprie "Valutazioni alle osservazioni ricevute sulla proposta di revisione di RFI", nonché copia delle osservazioni pervenute (dalle sole associazioni di categoria Fercargo e Fermerci) e una simulazione degli effetti delle proposte sulle varie IIFF interessate, proponendo di: *"integrare la proposta di revisione del sistema di penali di cui al par. 5.6.6 del PIR rispetto al sistema vigente, che pertanto considera:*

² Delibera ART n. 187/2020, Allegato A, prescrizione 5.5.3.1: *"Si prescrive al GI di esplicitare, all'interno del paragrafo 5.6.6 "Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere [nuovo]" del PIR, che le penali delle stazioni di confine sono comminabili a tutte le IF che accedono alle stazioni di confine stesse."*

³ Delibera ART n. 187/2020, Allegato A, prescrizione 5.5.3.2: *"Si prescrive al GI, per soste maggiorate nella stazione di confine dei treni in arrivo e partenza rispetto alla sosta programmata, attribuibili a responsabilità delle IF operanti esclusivamente lato estero (per le quali non sia presente una traccia acquistata dalla stessa IF in Italia, correlata al treno lato estero e in base alla quale calcolare la penale), di prendere a riferimento il valore della traccia acquistata in Italia e riferibile alla provenienza/proseguimento del treno collegato."*

- i. *l'introduzione di una franchigia variabile in funzione dei tempi massimi per le operazioni effettuate nell'impianto di confine secondo i seguenti intervalli:*

Tempi max operazioni di transito	Franchigia
0'-39'	10'
40'-59'	20'
≥60'	30'

- ii. *la modifica al cap attualmente previsto con un cap pari al 3% del pedaggio annuo rendicontato a ciascuna IF per le sole tracce internazionali;*
- iii. *per le sole IIFF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria, la compartecipazione del totale annuo di penali di cui al par. 5.6.6 all'ammontare complessivo di penali da Performance Regime (con limite fissato al 5% del pedaggio annuo) la cui somma, pertanto, non potrà superare il valore limite fissato per il Performance Regime."*

L'Autorità ritiene necessario ricordare, preliminarmente, che l'attuale sistema non ha generato ancora alcun effetto economico (pur essendo entrato in vigore con il PIR 2022 e quindi con l'orario di servizio 2021-2022), a seguito della comune intesa tra GI e richiedenti capacità interessati volta a sospendere gli effetti economici, in una prima fase, fino al mese di giugno 2022 e, successivamente, fino al mese di dicembre 2022, in considerazione della particolare situazione economico-politica legata alla pandemia e agli eventi bellici nell'est Europa, nonché a specifiche normative emanate da ANSFISA (successivamente modificate con nota ANSFISA n. 5346.10-02-2022), incontrando il favore degli Uffici dell'Autorità. Pur tuttavia, gli stessi Uffici dell'Autorità, già con la propria nota prot. ART 10799/2022 del 21 aprile 2022, avevano evidenziato che *"la suddetta deroga temporanea dell'applicazione degli effetti economici delle penali in esame, ove prevista da codesto Gestore, dovrà rappresentare - sia per le II.FF. del settore merci coinvolte, che per lo stesso gestore - occasione utile per porre in essere tutte le iniziative gestionali ritenute necessarie ai fini dell'ottimizzazione dei rispettivi assetti organizzativi e della collaborazione reciproca, da considerarsi indispensabile per l'efficiente ed efficace applicazione delle penali di cui trattasi, tenendo informata l'Autorità sugli esiti delle suddette iniziative."* (enfasi aggiunta).

Per quanto riguarda le osservazioni pervenute in sede di consultazione, terminata il 14 ottobre 2022, l'associazione Fercargo (prot. ART 22315/2022), ha evidenziato le seguenti criticità:

- *"nella maggior parte dei casi i ritardi al confine hanno origine e maturano su reti ferroviarie estere e non su quella nazionale;*
- *la situazione dei ritardi esteri non può essere tenuta sotto controllo perché il sistema proposto non prevede un coordinamento europeo e non coinvolge altri attori (in particolare altri gestori infrastruttura) dei Paesi attraversati dai trasporti internazionali;*
- *il sistema di penali punisce i ritardi senza premiare la puntualità né il minore impiego di capacità pianificata ai confini;*
- *il sistema di penali punisce soltanto le IIFF che attraversano i confini italiani, sebbene molto spesso i ritardi sono dovuti ad altri soggetti (GGI esteri, terminals, manovratori, clienti, ...)".*

Tuttavia, a giudizio dell'Autorità, tali criticità non tengono in considerazione la principale regola del sistema in esame, ossia che le penali sono dovute dalle IIFF direttamente responsabili del superamento dei tempi di sosta massimi programmati nella stazione di confine gestita da RFI (fenomeno che, come evidenziato successivamente in questo stesso paragrafo, presenta valori non trascurabili). Inoltre, si ricorda che è obbligo di RFI coordinarsi adeguatamente con i GI esteri confinanti per la corretta determinazione delle cause di ritardo dei treni internazionali.

Per quanto riguarda le osservazioni pervenute dall'associazione Fermerci (nota prot. ART 24126/2022), si citano, in particolare le seguenti criticità di possibile interesse:

- *"Il valore della penale indicato risulta inoltre non compatibile con il valore della traccia acquistata dalle imprese estere che è di gran lunga inferiore visti i pochi chilometri percorsi sull'IFN italiana. Alla luce di questo, il modello ipotizzato farebbe sì che le IF estere, se poco virtuose, raggiungano in pochi mesi il cap del 3% del pedaggio annuo rendendo inapplicabile il concetto di penale perché non più esigibile e potenzialmente potrebbero mettere in atto una gestione delle soste al confine penalizzante, in termini di capacità, per tutte le altre IF. Al*

fine di mitigare questo rischio si ritiene che una riduzione del fattore correttivo da 0,3 a 0,1 possa rendere il sistema più omogeneo sia per le IF estere che per quelle italiane." (enfasi aggiunta);

- *"Con l'introduzione di una franchigia nei criteri che regolano il calcolo delle eventuali penali maturate a seguito di una sosta aggiuntiva nelle località di transito, codesto Gestore ha condiviso e recepito la necessità di determinare un intervallo di tempo "neutro" ai fini della contabilizzazione- **Nella determinazione della sua quantità invece, si ritiene che codesto Gestore debba maggiormente considerare le peculiarità del segmento merci nella sua interezza**, che possono incidere negativamente sulla perfetta rispondenza tra i minuti di sosta programmati e quelli effettivamente maturati"* (enfasi aggiunta);
- *"Nel caso di ritardo maturato in partenza da una stazione di confine per il quale l'IF dovrà corrispondere al Gestore la relativa penale, si ritiene che detto ritardo debba essere nettato dalle successive contabilizzazioni che il Gestore effettua per il calcolo di altri oneri a carico delle IF";*
- *"Considerando i traffici internazionali sviluppati tra i valichi e gli impianti posti a una distanza breve/brevissima, la penale applicata in caso di superamento dei tempi di sosta programmati risulterebbe superiore al pagamento della stessa traccia,";*
- *"[...] le IF che lavorano con treni internazionali si troveranno di fronte a una duplice penalizzazione generata sia dal performance regime sia dal sistema di penali al confine. Al fine di mitigare l'effetto economico dei due sistemi di penalizzazione applicato al medesimo ritardo, si richiede che il cap del 3% sia a concorrenza del cap del 5% previsto dal performance regime escludendo quindi la possibilità che i due si possano sommare.";*
- *"alla luce delle continue interruzioni presenti sulle linee, per cui l'esercizio ferroviario risulta fortemente degradato e per cui le IF sono costrette a farsi carico di oneri derivanti dal ritardo dei treni quali maggior impegno di risorse e locomotive, si richiede che l'applicazione della penale al confine sia a carattere biunivoco tra Gestore Infrastruttura e Imprese Ferroviarie. **Si ritiene infatti che tanto la penale abbia una finalità di stimolo nei confronti delle IF per ottimizzare i flussi attraverso i confini, tanto la stessa la abbia nei confronti del Gestore per l'ottimizzazione delle lavorazioni che influiscono sui traffici internazionali.**"* (enfasi aggiunta);

A giudizio dell'Autorità:

- la prima criticità sopra richiamata da Fermerci evidenzia il rischio che la proposta di RFI di fare riferimento, per quanto riguarda il citato cap del 3%, ad un monte canoni completamente differente tra IIFF operanti lato estero e IIFF operanti lato Italia, potrebbe penalizzare le IIFF lato Italia;
- per quanto riguarda una migliore puntualizzazione delle soglie di tolleranza, si osserva che il GI ha inteso modularle in funzione del valore massimo dei tempi di sosta programmata e che tale possibilità sia condivisibile se correlata all'effettivo tempo di sosta programmata nella stazione di confine per lo specifico treno internazionale;
- per quanto riguarda la correlazione con ulteriori oneri (compreso il Performance Regime) a carico dell'IF responsabile rispetto al GI, si conferma che la penale è correlata al fenomeno del possibile affollamento di rotabili nelle stazioni di confine, per ritardi dei treni merci da/per le reti estere, con conseguenti gravi effetti sulla regolarità della circolazione e che la stessa è stata oggetto di un lungo processo di consultazione slegato dal sistema del Performance Regime;
- per quanto riguarda l'ultima criticità, si osserva che il GI, nell'ambito del processo di programmazione delle proprie attività, deve rispettare le tempistiche di cui all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE [modificato con la Decisione delegata (UE) 2017/2075] e prevedere che l'orario di servizio sia definito nel rispetto dei limiti temporali previsti e delle stesse TCR; l'Autorità, al fine di meglio valutare le prestazioni del GI su tale ambito, nel capitolo 6 del presente allegato A ha individuato l'opportunità di definire uno specifico indicatore prestazionale.

L'Autorità, anche sulla base delle simulazioni e dei dati forniti con la citata nota prot. ART 24126/2022, relativi al periodo gennaio-giugno 2022, osserva come:

- 1) sia condivisibile la previsione dell'introduzione di un limite annuale al monte penali per superamento dei tempi di sosta, nonché l'introduzione di una soglia di tolleranza del valore dello scostamento maturato per causa di una data IF rispetto al tempo di sosta programmata; si ritiene, tuttavia, che tali previsioni non debbano rendere inefficace il sistema rispetto agli obiettivi perseguiti;
- 2) nel periodo gennaio-giugno 2022, lato Italia, sono circolati 45344 treni internazionali merci (come da estrazione dati tramite il sw applicativo PIC-Web); nello stesso periodo, secondo il sistema di penali vigente, 11286 treni (sia lato estero sia lato Italia) andrebbero in penale avendo maturato maggiori soste nelle stazioni di confine per

causa IF; per tali treni è stimato un monte penali pari a 2.632.172 euro da suddividersi tra IIFF operanti lato estero (1.015.430 euro) su un totale di treni in penale di 3929 (cui sono corrisposti 214.817 minuti di scostamento in stazione di confine) e IIFF operanti lato Italia (1.616.742 euro) su un totale di treni in penale pari a 7357 treni (cui sono corrisposti 347.314 minuti di ritardo). Secondo tali dati sono quindi individuabili circa 50 minuti medi di scostamento nelle stazioni di confine e una corrispondente penale media di 232 euro a treno. E' utile osservare come i valori medi di scostamento oggetto di penali dovuti a IIFF lato estero e dovuti a IIFF operanti lato Italia sono rispettivamente pari 55 e 47 minuti, cui corrispondono 258 e 220 euro di penali a treno; ossia, in proporzione, le IIFF lato estero generano maggiori scostamenti e maturano quindi maggiori penali per ogni treno interessato.

- 3) In base ai dati citati, è stata definita la seguente tabella dove i dati sono riportati separatamente con riferimento alle diverse stazioni di confine, distinguendo tra IIFF operanti lato estero e IIFF operanti lato Italia.

	<i>IF lato estero treni in penale</i>	<i>IF lato estero scostamenti in penale (minuti)</i>	<i>IF lato estero scostamenti medi in penale</i>	<i>IF lato Italia treni in penale</i>	<i>IF lato Italia scostamenti in penale (minuti)</i>	<i>IF lato Italia scostamenti medi in penale</i>
<i>Brennero</i>	1967	114325	58	2170	93131	43
<i>DOMO II</i>	47	1738	37	482	26356	55
<i>Domodossola</i>	123	3564	29	149	4711	32
<i>Luino</i>	17	644	38	770	28345	37
<i>Tarvisio</i>	1701	84367	50	2561	109413	43
<i>Ventimiglia</i>	74	10178	138	126	4908	39
<i>Villa Opicina</i>	(*)	(*)	(*)	1099	80448	73
<i>Totali</i>	3929 (a)	214416 (b)	55 (b/a)	7357 (c)	347312 (d)	47 (d/c)

(*) L'attuale convenzione tra GI italiano e gestore infrastruttura sloveno non prevede che per l'accesso alla stazione di Villa Opicina (parte della rete nazionale italiana) lato estero l'IF firmi un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con RFI. Con nota prot. ART 22157/2022 del 21 ottobre 2022, RFI ha comunicato all'Autorità il termine della discussione tecnica sull'aggiornamento della predetta convenzione con il GI limitrofo e l'avviarsi verso la conclusione dell'iter per la firma della nuova convenzione.

(Fonte: elaborazione ART su dati RFI)

Si osserva come, nelle varie stazioni esaminate, i treni oggetto di penale siano in buona parte riferibili alle IIFF operanti lato Italia, mentre, come già osservato nel precedente punto, i valori medi di scostamento nelle stazioni di confine siano essenzialmente equiparabili, tranne che per le stazioni di Domo II e Domodossola (dove la media di scostamento per le IIFF lato Italia è sensibilmente superiore rispetto a quanto registrato per le IIFF lato estero) e quelle di Ventimiglia e Brennero (dove la situazione è capovolta);

- 4) nel caso delle IIFF lato estero, il valore del pedaggio annuale che tali IIFF corrispondono al GI risulta nettamente inferiore a quello ipotizzato utilizzando il canone convenzionale di 559 euro a traccia; conseguentemente, il riferimento, ai fini dell'applicazione del cap del 3%, anche per le IIFF lato estero, al canone effettivamente corrisposto al GI (come anche evidenziato da uno stakeholder) determinerebbe una discriminazione a sfavore delle IIFF operanti lato Italia, a parità di treni effettuati e a parità di scostamenti di orario nell'ambito delle stazioni di confine.

Pertanto, sulla base di quanto sopra osservato, al fine di garantire l'efficacia deterrente del sistema in esame (pur limitandone l'impatto economico a carico di tutte le IIFF operanti nel segmento merci rispetto al sistema vigente nel PIR 2022), ed in particolare al fine di non pervenire a previsioni di penali sostanzialmente inefficaci per quanto riguarda le IIFF operanti lato estero, nonché al fine di evitare discriminazioni a sfavore delle IIFF operanti lato Italia, l'Autorità ritiene di:

- 1) accogliere la proposta del GI di introdurre una soglia di tolleranza variabile in funzione del tempo effettivo di sosta programmata per il dato treno internazionale;

- 2) per quanto riguarda la previsione del limite del 3% del canone annuo effettivamente corrisposto dalla singola IF per le sole tracce internazionali, si ritiene che, per le IIFF operanti lato estero il monte canoni da prendere a riferimento sia quello convenzionale ottenibile come somma dei canoni delle tracce collegate lato Italia (seguendo quindi quanto già previsto nel PIR 2022, con riferimento alla determinazione della penale, per effetto della prescrizione 5.5.3.2 dell'Allegato A alla delibera n. 187/2020 precedentemente riportata);
- 3) non correlare il limite del 3% sopra citato agli importi eventualmente dovuti dalle IIFF in ambito Performance Regime.

5.4.2 **Indicazioni**

Non sono previste indicazioni

5.4.3 **Prescrizioni**

5.4.3.1 Si prescrive al GI di aggiornare il modello di determinazione delle penali per il superamento dei tempi di sosta programmata nelle stazioni di confine vigente nel PIR 2022 e descritto nel paragrafo 5.6.6, "Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere", secondo quanto segue:

- introdurre una soglia di tolleranza, entro la quale il superamento del tempo di sosta programmato non produce penali, variabile in funzione del tempo di sosta programmata reale del singolo treno secondo la seguente tabella proposta dal GI al termine della consultazione conclusasi il 14 ottobre 2022:

Tempi max operazioni di transito	Franchigia
0'-39'	10'
40'-59'	20'
≥60'	30'

- introdurre un limite riferito al totale annuale da corrispondersi da parte di ogni IF a titolo di penali per il superamento della sosta programmata nelle stazioni di confine, pari al 3% del monte canoni preso a riferimento per la singola IF. Nel caso delle IIFF operanti lato Italia, il monte canoni da considerarsi sarà pari a quello ottenuto dalla somma dei canoni corrisposti dall'IF per le sole tracce internazionali; nel caso delle IIFF operanti esclusivamente lato estero, il monte canoni sarà pari a quello ottenuto sommando i canoni delle tracce, acquistate in Italia, dei treni di provenienza o di proseguimento dei treni internazionali lato estero, rispettivamente nei casi di uscita verso l'estero o di ingresso dall'estero.
- non prevedere ulteriori modifiche all'attuale sistema di penali di cui al PIR 2022.

6. Esecuzione del contratto

6.1 **Puntualità e segmenti di mercato**

6.1.1 **Valutazioni dell'Autorità**

Il paragrafo 6.3.2, "Regole di gestione", prevede che: "RFI provvede a misurare per segmenti di mercato la puntualità reale in arrivo dei treni con fermata nelle principali stazioni della rete (intermedie o di destino) riportate in un apposito allegato tecnico del portale ePIR."

I segmenti di mercato presi a riferimento dal GI all'interno del pertinente allegato al PIR denominato "Dati Puntualità- Nessuna Esclusione ed RFI" risultano essere i seguenti: Mercato, Servizio Universale, Regionale, Mercè. L'esatta definizione di tali segmenti di mercato non è riportata all'interno del PIR ma in un manuale utente di supporto della piattaforma PIC denominato "PICWEB Filtri di selezione Report PICSA"; a tal proposito, l'Autorità ha rilevato che tali segmenti di mercato sono definiti, nel paragrafo 1.1.13 "Gruppo Categoria" del citato manuale utente, come segue:

- "Mercato – ES": comprende i treni che rientrano all'interno delle categorie "ES*";
- "Servizio universale": comprende i treni che rientrano all'interno delle categorie "EXP, IC, EC, EN";
- "Trasporto Regionale": comprende i treni che rientrano all'interno delle categorie "Regionali, IR, DIR";
- "Cargo".

La categoria "Altra" comprende, infine, i treni che rientrano all'interno delle categorie "INV, LIS, CP, NCL, MR Vuoti, non attribuita, TRAD".

L'Autorità in occasione del Parere n. 8/2022 relativo allo schema di CdP - parte servizi 2022-2026, tra il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e il GI, ha già evidenziato quanto segue: "Per quanto riguarda gli indicatori di puntualità dei servizi di trasporto (allegato 1b), lo schema di contratto in esame mantiene la seguente classificazione: "Mercato", "Lunga percorrenza Servizio Universale"; "Regionale"; "Merici". Si osserva, tuttavia, che tale classificazione risulta di scarsa chiarezza in quanto, prendendo a riferimento il file di supporto "PIC_MUW_Criteri di selezione Report PICSA.pdf" della piattaforma PIC del gestore:

- 1) Il segmento "Mercato" comprenderebbe tutti servizi con categoria commerciale ES comprensivi, quindi, tanto dei servizi alta velocità, quanto dei servizi su rete convenzionale, ma effettuati con materiali ETR o AGV/Italo EVO;
- 2) Il segmento "Lunga percorrenza Servizio Universale" comprenderebbe i servizi lunga percorrenza "(EXP, IC, EC, EN)" ossia servizi espressi, intercity, ma anche eurocity ed euronight, che rappresentano servizi completamente diversi gli uni dagli altri e che non possono essere certo riferiti, nella propria totalità, ai servizi "universali" da intendersi esclusivamente come servizi soggetti a O.S.P."

Conseguentemente, nello stesso Parere, l'Autorità ha evidenziato l'opportunità di meglio esplicitare tali segmenti di mercato prevedendo", al fine di individuare obiettivi di puntualità congruenti con le effettive necessità della collettività di utenti nelle sue diverse caratterizzazioni, una categoria a mercato comprensiva dei soli servizi alta velocità, una categoria a mercato comprensiva di servizi non alta velocità (ad esempio i treni internazionali o treni ES effettuati esclusivamente su rete convenzionale e velocità massime non superiori a 250 km/h), una categoria O.S.P. lunga percorrenza (comprensiva sia di eventuali servizi ad alta velocità, che di servizi non ad alta velocità)".

L'Autorità, sulla base di quanto descritto e osservato, nonché in considerazione del parere concorde della stessa RFI espresso durante l'audizione del 21 ottobre 2022, ritiene necessario, al fine di garantire adeguata trasparenza nei confronti del mercato, e confermando, quindi, quanto già espresso col citato Parere n. 8/2022, che:

- 1) RFI preveda i seguenti segmenti di mercato passeggeri, in alternativa a quelli fino ad oggi adottati, al fine del successivo calcolo degli indicatori di puntualità dei servizi passeggeri utilizzati per la valutazione delle prestazioni del GI: i) una categoria a mercato comprensiva dei soli servizi alta velocità, ii) una categoria a mercato comprensiva di servizi lunga percorrenza non alta velocità, iii) una categoria OSP lunga percorrenza, iv) una categoria OSP trasporto locale;
- 2) siano di conseguenza aggiornati i filtri query PIC.

6.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

6.1.3 Prescrizioni

6.1.3.1 si prescrive al GI al paragrafo 6.3.2, "Regole di gestione" di:

- a) descrivere i segmenti di traffico passeggeri di riferimento per il calcolo degli indicatori di puntualità utilizzati per la misura delle prestazioni del GI (mercato AV, mercato lunga percorrenza non AV, OSP Lunga percorrenza, OSP Trasporto Locale);
- b) aggiornare conseguentemente l'allegato al PIR "Dati Puntualità-Nessuna Esclusione ed RFI";
- c) aggiornare, entro e non oltre il 10 dicembre 2023, secondo i segmenti di mercato di cui al punto a), il corrispondente filtro query PIC "Categorie" sostituendo quello attualmente in uso.

6.2 Prestazioni del GI rispetto alle restrizioni di capacità programmate

6.2.1 Valutazioni dell'Autorità

In occasione della consultazione di cui al punto 4.iii) della delibera n. 173/2021, è stato osservato come *"Attualmente RFI riserva, in funzione del tipo di linea, fino al 25% della capacità totale della stessa per manutenzione. A nostro modesto avviso, il GI dovrebbe dare prova dell'effettiva necessità di riservare capacità in quella misura per attività manutentiva, dichiarando anche il tempo realmente utilizzato della stessa. Allo stesso modo, dovrebbe quindi essere introdotto un sistema incentivante per la massimizzazione dell'utilizzo della capacità per manutenzione al fine di ridurre gradualmente il tempo sottratto alla circolazione dei treni."*

Il GI ha replicato evidenziando quanto segue: *"Le esigenze di capacità per lavori derivano dai cicli manutentivi definiti con ANSFISA per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza."*

Devono essere inoltre considerate le condizioni infrastrutturali, l'esistenza di interventi di potenziamento o manutenzione straordinaria e la programmazione annuale dell'attività sull'infrastruttura.

RFI ha comunque l'obiettivo prioritario di garantire la massima capacità al mercato ferroviario, impiegando al contempo tutta la capacità disponibile per lavori programmati al fine di potenziare e mantenere in efficienza l'infrastruttura ferroviaria. A tal proposito, è utile considerare che l'effettiva utilizzazione delle fasce IPO deve tenere in considerazione, anche nella stessa fase di definizione, l'impatto complessivo sulla linea interessata e non sulla singola tratta in cui si effettuano i lavori."

L'Autorità osserva che, a fianco della dimensione prestazionale della regolarità della circolazione (valutata tramite l'indicatore puntualità RFI di cui al paragrafo 6.3.2 *"Regole di gestione"*), risulterebbe necessario che il GI definisse un indicatore che fornisca una misura della relazione, per linea o porzioni omogenee di linea, tra ore di apertura al traffico commerciale e ore dedicate alla manutenzione programmata e allo sviluppo dell'infrastruttura (quindi alle restrizioni programmate di capacità, *Temporary Capacity Restrictions* o, in breve, TCR), anche facendo riferimento alle differenti fasce orarie eventualmente impegnate nelle restrizioni programmate; tale indicatore darebbe quindi adeguata evidenza dell'equilibrio che il GI deve garantire tra le proprie attività e gli interessi del mercato del trasporto ferroviario, e potrebbe rappresentare sia un utile riferimento rispetto all'effettiva utilizzazione di tale capacità, sia uno strumento di confronto tra diverse realtà della rete.

6.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

6.2.3 Prescrizioni

6.2.3.1 Si prescrive al GI di individuare un indicatore rappresentativo delle prestazioni dello stesso, ulteriore rispetto all'indicatore puntualità RFI, che fornisca una misura della relazione, per linea o porzioni omogenee di linea, esistente tra ore di apertura al traffico commerciale e ore dedicate alla manutenzione programmata e allo sviluppo dell'infrastruttura, anche con riferimento al diverso posizionamento temporale nelle 24 ore delle restrizioni programmate di capacità. Il GI dovrà inviare all'Autorità una propria proposta, corredata di adeguata applicazione numerica, entro il 31 marzo 2023, ai fini dell'approvazione da parte degli Uffici dell'Autorità e il successivo inserimento nella bozza per consultazione del PIR 2025, relazionando, altresì, sulla correlazione osservata tra le anomalie di circolazione di maggiore impatto verificatesi nell'ultimo triennio e andamento degli indicatori di puntualità per segmento di mercato e direttrici di traffico.

6.3 Informazioni da garantire in caso di sciopero

6.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Si ritiene necessario che il GI specifichi, nel paragrafo 6.2.7, *"Sciopero"*, l'impegno da parte di GI e IF al rispetto degli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri, in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782 ed alle Misure della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

6.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

6.3.3 Prescrizioni

6.3.3.1 Si prescrive al GI di introdurre, nel paragrafo 6.2.7, "*Sciopero*", uno specifico riferimento agli obblighi informativi di GI e IF nei confronti dei passeggeri, in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782 ed alle Misure della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

7. Impianti di servizio

7.1 Schemi di contratto per la concessione d'uso delle aree e strutture nell'ambito delle stazioni di passeggeri.

7.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel sottoparagrafo "*Formalizzazione*" del paragrafo 7.3.2.5, "*Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari*", il GI prevede che "*La messa a disposizione all'impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari dell'area richiesta sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di concessione d'uso (appendici 1 e 2 al presente capitolo), ancillare al contratto di utilizzo e tacitamente rinnovabile annualmente salvo recesso anticipato di una delle parti.*"

In realtà, i gestori commerciali GS Rail e GS Retail (diversi da RFI) utilizzano schemi di contratto da questi definiti e differenti da quelli pubblicati nel PIR.

Per garantire adeguata trasparenza nei confronti del mercato, l'Autorità, avendo la stessa RFI espresso la propria condivisione in occasione dell'audizione del 21 ottobre 2022, ritiene, quindi, necessario che nel sottoparagrafo in questione sia specificato:

- Che gli schemi di contratto di cui alle appendici 1 e 2 al capitolo 7 sono utilizzati esclusivamente nel caso in cui il gestore commerciale della stazione sia RFI;
- che gli schemi di contratto, da utilizzarsi nel caso di spazi ricadenti nella gestione del gestore commerciale GS Rail [per il quale sussiste specifico obbligo di cui alla lettera i del comma 4 dell'articolo 2 del regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177] sono pubblicati all'interno del rispettivo sito aziendale.

7.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

7.1.3 Prescrizioni

7.1.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel sottoparagrafo "*Formalizzazione*" del paragrafo 7.3.2.5, "*Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari*", che:

- gli schemi di contratto riportati in appendice 1 e 2 al capitolo 7 sono utilizzati esclusivamente nel caso in cui il gestore commerciale della stazione sia RFI;
- gli schemi di contratto, da utilizzarsi nel caso di spazi ricadenti sotto il gestore commerciale GS Rail, sono pubblicati all'interno del rispettivo sito aziendale.

7.2 Centri di manutenzione. Obblighi e diritti delle IIFF

7.2.1 Valutazioni dell'Autorità

RFI ha introdotto, con la bozza di PIR 2024, varie integrazioni in termini di obblighi delle IIFF che hanno accesso ai centri di manutenzione messi a disposizione da parte del GI e sulla compatibilizzazione delle richieste di accesso tra loro interferenti da parte di più IIFF. Il tenore delle integrazioni agli obblighi delle IIFF parrebbe ricondursi all'affidamento completo di una porzione di centro di manutenzione ad una specifica IF come formalizzato tramite un apposito verbale di consegna. Le disposizioni del PIR prevedono che tale affidamento sia esclusivamente a favore di una data IF (non

potendo questa farvi accedere altri soggetti se non propri appaltatori di servizi) che è completamente responsabile del rispetto di qualsivoglia previsione normativa e regolamentare.

L'Autorità, tuttavia, al paragrafo 7.3.6 "*Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati*", ha rilevato che lo stesso GI evidenzia che "*Il servizio si concretizza nella messa a disposizione di aree (fabbricati, zone coperte ed aree scoperte) e delle relative attrezzature funzionali ivi presenti ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia delle attrezzature di proprietà delle IF.*" (enfasi aggiunta) mentre nel sottoparagrafo "*Formalizzazione*" del paragrafo 7.3.6.5 è previsto che il GI possa prevedere una *riperimetrazione delle aree assegnate da consegnare alle diverse IF nell'ambito del centro di manutenzione*" nonché l'assegnazione alle varie IIFF interessate "*dei turni su base giornaliera o oraria per l'accesso al medesimo Centro di Manutenzione.*".

A parere dell'Autorità, tali previsioni paiono contraddittorie in quanto:

- per un verso, prevedono l'affidamento di una porzione del centro di manutenzione (e delle relative responsabilità) ad una data IF tramite un verbale di consegna (quindi ad uso esclusivo e senza possibilità che la stessa possa consentire l'accesso a richiesta ad altra IF interessata a fruire di quella data porzione di centro);
- per altro verso, il GI si riserva di consentire un uso promiscuo del medesimo centro o porzione tramite turni.

Da un lato, quindi, parrebbe che la gestione di porzione dell'impianto sia affidata ad una data IF (in forma incompleta in quanto non sembra previsto l'accesso di altra IF interessata in accordo diretto con l'IF affidataria), dall'altro, la gestione rimane in carico al GI (ciò in quanto chi garantisce l'accesso è anche, di fatto, il gestore dell'impianto).

In corso di audizione gli Uffici hanno richiesto al GI di chiarire il proprio modello organizzativo-gestionale di accesso agli impianti di manutenzione (anche con riferimento all'esplicito divieto di accesso a favore di altre IIFF interessate previi accordi con l'IF affidataria) al fine di giustificare i nuovi obblighi che il GI ha inteso proporre in fase di consultazione del PIR 2024. Il GI ha precisato che:

- nell'assegnazione di capacità presso un centro di manutenzione offerto, RFI si qualifica quale operatore di impianto;
- né in PIR, né tantomeno nel verbale di consegna, si cita il concetto di "*affidamento ad una IF ad uso esclusivo*";
- l'affidamento di una porzione di impianto ad una IF risponde al ruolo di Operatore d'Impianto ricoperto esclusivamente da RFI negli impianti da quest'ultima direttamente gestiti, la quale, dunque, definisce i binari dove ciascuna IF potrà espletare, secondo il regime della "*prestazione in proprio*", il servizio (come avviene per qualsiasi altro servizio di impianto);
- sono in capo a RFI gli obblighi di manutenzione e di sicurezza per quanto di propria competenza. Gli obblighi in capo alla IF sono quelli relativi alle attività che vengono svolte all'interno del centro di manutenzione secondo il regime della prestazione in proprio (tramite proprie risorse o mediante ricorso a proprie società appaltatrici del servizio).

L'Autorità, sulla base di quanto precisato da RFI, ritiene necessario osservare che la predisposizione di un verbale di consegna delle aree non parrebbe congruente con le intenzioni di RFI; con riferimento alla consegna delle aree, infatti, al paragrafo 7.3.6.5, "*Diritti e obblighi di GI e IF*" e il suo sottoparagrafo "*Formalizzazione*" è previsto che:

- o "*è fatto espresso divieto a l'IF di cedere in uso, in tutto o in parte, l'Area assegnata, ferma restando la possibilità di autorizzare i propri appaltatori di servizi (di seguito "Appaltatori di servizi") ad accedere alla stessa per svolgere le attività connesse alla manutenzione.*";
- o "*Ad inizio dell'orario di servizio verrà redatto tra l'IF e il GI un verbale di consegna degli spazi dedicati al servizio, attestanti l'effettiva messa a disposizione dell'area scoperta e/o della zona coperta e/o del fabbricato da parte del GI verso l'IF rinnovato automaticamente a ogni cambio di orario, salvo non intervengano modifiche nell'utilizzo dell'impianto, anche in corso di orario.*";
- o "*RFI, al fine di poter soddisfare la richiesta di utilizzo del Centro di Manutenzione presentata da un'altra Impresa Ferroviaria in corso d'orario può, eventualmente, procedere ad una compatibilizzazione in base alla capacità residua degli spazi assegnati fra le Imprese Ferroviarie richiedenti, in maniera equa e non discriminatoria, stabilendo la perimetrazione in più aree da consegnare alle diverse Imprese Ferroviarie nell'ambito del Centro di Manutenzione ovvero assegnando dei turni su base giornaliera o oraria per l'accesso al medesimo Centro di Manutenzione*";

- *"Alla riconsegna degli spazi tra l'IF e il GI verrà redatto un verbale di riconsegna per attestare lo stato in cui vengono restituiti gli spazi messi a disposizione dell'IF".*

Con il verbale di consegna, quindi, l'IF prende in gestione un'area del centro di manutenzione, alla quale possono accedere anche ditte appaltatrici da questa incaricate, dovendo rispettare vari obblighi legati alla sicurezza della circolazione e del lavoro, nonché alla tutela ambientale, senza, tuttavia, poter utilizzare tale area per attività industriali a favore di terzi ove sia disponibile adeguata capacità. La riconsegna dell'area è normalmente prevista alla fine della validità del contratto di utilizzo o può essere prorogata in base alla sottoscrizione di un successivo contratto di utilizzo. Lo schema di gestione dell'impianto di servizio, quindi, pur vedendo il GI come responsabile della gestione della capacità disponibile nell'impianto (intesa come capacità di stazionamento sui binari del centro di manutenzione e non come capacità di produzione di un dato servizio di manutenzione), ne prevede la consegna, ad uso non esclusivo, di una porzione all'IF interessata per attività connesse alla manutenzione, anche tramite ditte appaltatrici. E', inoltre, da ricordare come l'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015, includa i centri di manutenzione tra gli impianti di servizio ad accesso garantito compresi i servizi in esso forniti; la stessa definizione di operatore dell'impianto di servizio riportata alla lettera n, comma 1, articolo 3, del citato d.lgs. 112/2015, lo definisce come *"un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11,"*.

L'Autorità, ritiene, in generale, che, nell'ambito delle proprie attività di prestazione in proprio all'interno degli impianti di servizio di proprietà del GI, le IIFF debbano dichiarare se prevedano di vendere servizi ferroviari (assumendo in tale caso anche la qualifica di operatori di impianto) che lo stesso GI non ha intenzione di mettere a disposizione del mercato; inoltre, nel caso in cui l'IF ricorra a imprese appaltatrici per l'effettuazione di tali servizi ferroviari, essendo tali imprese appaltatrici operatori di impianto di servizio che operano all'interno dell'impianto del GI ove vendono servizi ferroviari alla data IF, allora tali imprese appaltatrici devono ottemperare agli obblighi di un qualunque operatore di impianto di servizio, tra i quali la messa a disposizione delle informazioni sui servizi forniti per il tramite del prospetto RNE dell'impianto predisposto e, conseguentemente, integrato all'uopo dal GI.

In conclusione, l'Autorità ritiene necessario, ai fini di una migliore utilizzazione della capacità disponibile nel centro di manutenzione (così come per altri impianti di servizio ad accesso garantito) e di un adeguato sviluppo del mercato, che il GI:

- inserisca in PIR uno schema di verbale di consegna e di riconsegna alle IIFF delle aree dei centri di manutenzione;
- preveda le modalità con le quali l'IF debba dichiarare l'eventuale propria disponibilità a fornire ad altri richiedenti capacità - e le modalità di effettiva messa a disposizione, nei limiti delle proprie risorse - servizi ferroviari prestati in proprio nella porzione di centro di manutenzione presa in consegna e sui binari assegnati volta per volta dal GI;
- preveda tipologia e modalità con le quali le imprese appaltatrici incaricate dalle IIFF di effettuare servizi ferroviari nell'ambito del centro di manutenzione del GI debbano mettere a disposizione di altre IIFF i propri servizi in qualità di operatori di impianto di servizio operanti all'interno del centro di manutenzione del GI;
- inserisca, nella descrizione di impianto di ogni centro di manutenzione gestito, l'indicazione della disponibilità alla vendita del servizio di manutenzione da parte delle IIFF beneficiarie della messa a disposizione di aree all'interno del centro di manutenzione, nonché delle imprese appaltatrici delle IIFF in genere e ivi operanti nell'ambito della fornitura di servizi ferroviari e quindi in qualità di operatori di impianti di servizio.

7.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

7.2.3 Prescrizioni

7.2.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 7.3.6 *"Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati"*:

- a) che un'IF, laddove prenda in consegna o abbia intenzione di prendere in consegna un'area all'interno del centro di manutenzione del GI, deve dichiarare la propria eventuale disponibilità a vendere servizi di

manutenzione rotabili anche ad altri richiedenti capacità (assumendo quindi la qualifica di operatore di impianto di servizio) già al momento del perfezionamento del contratto di utilizzo dell'infrastruttura;

b) ai fini del corretto aggiornamento, da parte del GI, delle descrizioni di impianto di cui al regolamento (UE) 2017/2177:

- i. le modalità con le quali l'IF dichiara la propria eventuale disponibilità e possa garantire l'effettiva messa a disposizione anche di altri richiedenti capacità, nei limiti delle proprie risorse, dei servizi ferroviari prestati in proprio (utilizzando esclusivamente risorse proprie) nella porzione di centro di manutenzione presa in consegna, nonché sui binari assegnati volta per volta dal GI;
- ii. le modalità con le quali le imprese appaltatrici, operanti su richiesta di un'IF all'interno di un centro di manutenzione del GI, in qualità di operatori di impianto di servizio debbano segnalare al GI, per il tramite della stessa IF per cui operano, i servizi ferroviari forniti e le relative modalità di fornitura, ai fini del successivo aggiornamento della descrizione di impianto del centro di manutenzione a cura dello stesso GI.

7.2.3.2 Si prescrive al GI di provvedere a definire, entro il 31 marzo 2023, in allegato al capitolo 7, "*Impianti di servizio*", e inviandone copia all'Autorità, gli schemi dei verbali di consegna e di riconsegna alle IIFF delle aree dei centri di manutenzione, prevedendone la pubblicazione nel primo aggiornamento straordinario del PIR.