

Allegato "A" alla delibera n. 155/2023 del 26 ottobre 2023

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2025
presentato da Ferrovienord S.p.A.**

Indice

Premessa	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità.....	4
1.2 Indicazioni.....	4
1.3 Prescrizioni	4
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR	4
2.1 Valutazioni dell’Autorità.....	4
2.2 indicazioni.....	4
2.3 Prescrizioni	5
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	5
3.1 Valutazioni dell’Autorità.....	5
3.2 Indicazioni.....	5
3.3 Prescrizioni	5
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	6
4.1 Valutazioni dell’Autorità.....	6
4.2 Indicazioni.....	6
4.3 Prescrizioni	6
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR	6
5.1 Valutazioni dell’Autorità.....	6
5.2 Indicazioni.....	7
5.3 Prescrizioni	7
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR	8
6.1 Valutazioni dell’Autorità.....	8
6.2 Indicazioni.....	8
6.3 Prescrizioni	8
7. Allegati al PIR.....	9
7.1 Valutazioni dell’Autorità.....	9
7.2 Indicazioni.....	9
7.3 Prescrizioni	9

Premessa

Con nota trasmessa all'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) ed acquisita agli atti al prot. 44445/2023, del 15 settembre 2023, la Società Ferrovienord S.p.A. (di seguito: FN), ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2025 (di seguito: PIR 2025), evidenziando che nessuna osservazione è pervenuta dai soggetti interessati entro il termine della fase di consultazione effettuata sulla prima bozza del documento.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell'art. 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 ed agli allegati di detta bozza finale del PIR 2025.

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 del PIR 2025;**
- 2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura (di seguito: GI).**

Si precisa che il documento finale dovrà essere denominato "**PIR 2025 (Edizione dicembre 2023)**" e pubblicato entro il 9 dicembre 2023, termine dell'entrata in vigore dell'orario di servizio 2023-2024.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
GI:	Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa Ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete;
PMR:	Persone con disabilità e mobilità ridotta;
PMdA:	Pacchetto Minimo d'Accesso (art. 13 d.lgs. 112/2015);
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

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

2.1 Valutazioni dell’Autorità

Al paragrafo 2.2.4 “*Certificato di sicurezza unico*”, si ritiene necessario specificare che il suddetto certificato è rilasciato, in alternativa:

- dall’European Railway Agency (ERA), in tutti i casi di IIFF che effettuano servizi ferroviari in più di uno Stato Membro dell’UE;

- dall’ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali o da ERA (essendo la decisione rimessa alle IIFF) nei casi di IIFF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine;

e che tutte le domande e le relative informazioni, le fasi delle pertinenti procedure e i rispettivi risultati riguardanti il rilascio o l’aggiornamento del Certificato di Sicurezza Unico sono veicolate attraverso lo sportello unico (One stop shop - OSS) contattabile tramite l’indirizzo Internet: <https://oss.era.europa.eu>.

Nel paragrafo 2.3.1 “*Accordo quadro*”, si ritiene necessario sostituire, in quanto inconferenti, i recapiti riferiti all’ANSFISA con quelli del gestore, avendo cura di includere anche l’indirizzo PEC.

Nel paragrafo 2.5.2 “*Regole di gestione*”, nella sezione *Puntualità del servizio ferroviario*, si ritiene opportuno eliminare l’indicazione dei valori a consuntivo ed obiettivo, rispettivamente per gli orari 2021-2022 e 2023-2024, degli indicatori IP5 e di quello riferito alla performance del GI, stante comunque la vigenza dell’obbligo di pubblicazione annuale, sul sito Web del gestore, dei valori dei predetti indicatori.

2.2 indicazioni

2.2.1 Si dà indicazione al Gestore di eliminare dal paragrafo 2.5.2 “*Regole di gestione*”, sezione *Puntualità del servizio ferroviario*, i valori a consuntivo ed obiettivo, rispettivamente per gli orari 2021-2022 e 2023-2024, degli indicatori IP5 e di quello riferito alla performance del GI.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1** Si prescrive al Gestore di specificare, nel paragrafo 2.2.4 "Certificato di sicurezza unico", che il suddetto certificato è rilasciato, in alternativa:
- dall'European Railway Agency (ERA), in tutti i casi di IIFF che effettuano servizi ferroviari in più di uno Stato Membro dell'UE;
 - dall'ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali o da ERA (essendo la decisione rimessa alle IIFF), nei casi di IIFF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine;
- e che tutte le domande e le relative informazioni, le fasi delle pertinenti procedure e i rispettivi risultati riguardanti il rilascio o l'aggiornamento del Certificato di Sicurezza Unico sono veicolate attraverso lo sportello unico (One Stop Shop - OSS) contattabile tramite l'indirizzo Internet: <https://oss.era.europa.eu>.
- 2.3.2** Si prescrive al Gestore di sostituire, nel paragrafo 2.3.1 "Accordo quadro", i recapiti riferiti all'ANSFISA con quelli del gestore, avendo cura di includere anche l'indirizzo PEC.
- 2.3.3** Si prescrive al Gestore di integrare il paragrafo 2.4.4 "Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione", prevedendo l'obbligo di fornire l'informazione sui servizi sostitutivi con autobus.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

3.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell’Autorità

Nel paragrafo 4.4.1.1 *“Limitazione all’assegnazione di capacità quadro”*, al fine di consentire un ottimale utilizzo della capacità disponibile da parte dei servizi effettuati per finalità di trasporto pubblico locale salvaguardando comunque le esigenze di eventuali ulteriori richiedenti cui va assicurato un maggior grado di accessibilità e trasparenza alle informazioni, si ritiene necessario riformulare il testo del paragrafo come segue:

“Tenendo conto che, in caso di richieste confliggenti, il Gestore è tenuto ad applicare le procedure di coordinamento previste dal quadro normativo vigente, la capacità assegnabile per singolo Accordo Quadro o per l’insieme degli Accordi Quadro è così stabilita:

- *85% della capacità totale correlata a ogni singola tratta e a ogni singola fascia oraria;*
- *il singolo titolare di AQ, in sede di richiesta annuale di capacità, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile, fatte salve le misure di salvaguardia per eventuali soggetti terzi richiedenti capacità oltre il termine previsto per la suddetta richiesta annuale o in corso d'orario (restituzione al GI della quota di capacità eccedente il limite dell'85%, di cui al primo bullet.”*

4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3 Prescrizioni

4.3.1 Si prescrive al Gestore di riformulare il secondo periodo del paragrafo 4.4.1.1 *“Limitazione all’assegnazione di capacità quadro”*, come segue:

“Tenendo conto che, in caso di richieste confliggenti, il Gestore è tenuto ad applicare le procedure di coordinamento previste dal quadro normativo vigente, la capacità assegnabile per singolo Accordo Quadro o per l’insieme degli Accordi Quadro è così stabilita:

- *85% della capacità totale correlata a ogni singola tratta e a ogni singola fascia oraria;*
- *il singolo titolare di AQ, in sede di richiesta annuale di capacità, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile, fatte salve le misure di salvaguardia per eventuali soggetti terzi richiedenti capacità oltre il termine previsto per la suddetta richiesta annuale o in corso d'orario (restituzione al GI della quota di capacità eccedente il limite dell'85%, di cui al primo bullet);”*.

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento al Capitolo 5.4 *“Servizi complementari”*, e con specifico riferimento ai servizi resi alle PMR, si rammenta che l’articolo 21, *“Diritto al trasporto”*, del regolamento (UE) 2021/782, stabilisce che: *“1. Le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni stabiliscono o possiedono, con la partecipazione attiva delle organizzazioni rappresentative e, se del caso, dei rappresentanti delle persone con disabilità e delle persone*

a mobilità ridotta, norme di accesso non discriminatorie applicabili al trasporto di persone con disabilità inclusi i rispettivi assistenti personali riconosciuti come tali conformemente alle prassi nazionali, e di persone a mobilità ridotta. Tali norme tengono conto degli accordi di cui al punto 4.4.3 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1300/2014, in particolare per quanto riguarda l'entità responsabile di fornire l'assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta".

L'articolo 23 "Assistenza nelle stazioni ferroviarie e a bordo", del medesimo regolamento stabilisce, inoltre, che "g) in mancanza di personale di accompagnamento formato a bordo di un treno e in una stazione, i gestori delle stazioni o le imprese ferroviarie compiono ogni ragionevole sforzo per consentire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta di avere accesso al trasporto ferroviario; h) le imprese ferroviarie compiono ogni ragionevole sforzo per fornire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta l'accesso agli stessi servizi a bordo offerti agli altri passeggeri, qualora le persone interessate non possano accedere a tali servizi in modo indipendente e sicuro".

Sebbene l'allegato al PIR "Schema di accordo STI PMR 2014" contenga uno schema da utilizzare per gli accordi che, ai sensi del paragrafo 4.1.2.21.1 "Requisiti del sottosistema" delle STI PMR 2008 e del paragrafo 4.4. "Fornitura di dispositivi di ausilio per la salita a bordo e fornitura di assistenza" delle STI PMR 2014, è previsto debbano essere stipulati tra i gestori dell'infrastruttura/gestori di stazione e le IIFF al fine di garantire - nei limiti e con le eccezioni differientemente declinati nelle due versioni delle STI - l'accessibilità al servizio di trasporto ferroviario per le PMR, si rileva che non è desumibile dall'esame del PIR se tali accordi siano stati effettivamente sottoscritti.

Al proposito, con nota assunta al prot. ART 3458/2021 FN rendeva noto all'Autorità il seguente cronoprogramma per la stipula dei suddetti accordi:

- Entro 15 giugno 2021, invio Accordo Tipo;
- Entro 15 luglio 2021, osservazioni/Proposte Imprese Ferroviarie;
- Entro 15 ottobre 2021, testo di Compromesso GI;
- Entro 15 novembre 2021, firma accordi,

ad oggi non risultano pervenuti all'Autorità i documenti relativi a tale procedura, né un aggiornamento su eventuali modifiche al cronoprogramma stesso.

Si rende, pertanto, necessario che il Gestore provveda a fornire indicazione, nel citato paragrafo 5.4 "Servizi complementari" - Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PMR) - Diritti e obblighi di FERROVIENORD e IF, dell'avvenuta stipula dei suddetti accordi, rendendoli disponibili in apposito allegato al PIR, nonché trasmettendoli all'Autorità entro il 28 febbraio 2024, oppure, ove non ancora sottoscritti, a comunicare attraverso il PIR ed all'Autorità l'eventuale mancato rispetto del previsto cronoprogramma ed una sua conseguente rimodulazione.

5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.3 Prescrizioni

5.3.1 Si prescrive al Gestore di voler dare indicazione, nel paragrafo 5.4 "Servizi complementari" - Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PMR) - Diritti e obblighi di FERROVIENORD e IF, dell'avvenuta stipula degli accordi tra GI ed IIFF, da effettuarsi ai sensi di quanto disposto dalle

STI PMR 2008 e dalle STI PMR 2014, provvedendo, altresì, a pubblicare, in apposito nuovo Allegato al PIR, i suddetti accordi, stipulati in conformità al format previsto.

- 5.3.2 Si prescrive al Gestore di voler trasmettere all'Autorità, entro e non oltre il 28 febbraio 2024, copia degli accordi di cui alla precedente prescrizione 5.3.1, o di voler comunicare, entro la stessa data, l'eventuale mancata stipula degli Accordi medesimi, oltre ad una revisione del Cronoprogramma previsto per il loro perfezionamento.

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 6.3 *"Tariffe e Performance regime"*, si precisa quanto segue.

Ai sensi di quanto previsto dalla misura 4.3, numero 1), dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, il GI dovrà presentare, nel corso del 2024, la proposta tariffaria riferita al periodo regolatorio 2025-2029.

Ai sensi di quanto, altresì, previsto dalla misura 4.3, numero 3), dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, a partire dal 1° gennaio 2025 e sino al 31 dicembre del medesimo anno - che costituisce il primo anno del suddetto periodo tariffario quinquennale in cui la nuova tariffa sarà formalmente già in vigore ma non applicata - si adotteranno, in regime provvisorio, i canoni e le tariffe in vigore all'anno 2024 incrementati del tasso di inflazione programmato, come disponibile alla data di presentazione della proposta di cui al precedente periodo.

In considerazione di quanto sopra, si ritiene, quindi, necessario che il Gestore modifichi il testo del paragrafo 6.3 *"Tariffe e performance regime (aggiornamento giugno 2023"*, come di seguito indicato: *"I valori dei canoni e delle tariffe riconducibili all'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, saranno definiti, nel corso del 2024, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2025-2029 - che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 95/2023, il Gestore dovrà formulare nel corso del medesimo anno - e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2023-2024, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi"*.

Il Gestore dovrà quindi provvedere ad eliminare tutti i valori dei canoni e delle tariffe eventualmente riportati nel capitolo e negli allegati.

6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Si prescrive al Gestore di modificare il testo del paragrafo 6.3 *"Tariffe e Performance Regime (aggiornamento giugno 2023)"*, come di seguito indicato: *"I valori dei canoni e delle tariffe riconducibili all'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, saranno definiti, nel corso del 2024, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2025-2029 – che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 95/2023, il Gestore dovrà formulare nel corso del medesimo anno - e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2023-2024, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi"*.

- 6.3.2** Si prescrive al Gestore di eliminare dal Capitolo 6 e dagli allegati al PIR tutti i valori dei canoni e delle tariffe, eventualmente riportati.

7. Allegati al PIR

7.1 Valutazioni dell’Autorità

Con riferimento a tutti gli allegati al PIR, presenti nel PIRWeb, si ritiene opportuno che il Gestore aggiorni tutti i titoli in modo che gli stessi facciano esplicito riferimento al PIR 2025 e provvedendo, ove modificati rispetto a quelli relativi ai PIR precedenti, a pubblicare una ulteriore versione aggiornata, contenete gli adeguamenti effettuati in occasione della pubblicazione dell’edizione finale del suddetto PIR 2025.

Con particolare riferimento all’allegato “*Schema Accordo Quadro*”, si ritiene necessario che all’articolo 2 il riferimento agli indicatori di qualità venga integrato con un riferimento a quanto previsto dalla delibera dell’Autorità n. 16/2018 e con la specificazione che i suddetti indicatori, i relativi valori obiettivo ed il correlato sistema di penali da applicarsi in caso di mancato raggiungimento, sono oggetto di negoziazione con l’ente affidante il servizio OSP. A tal fine, è altresì necessario che lo schema tipo preveda il rimando ad un ulteriore allegato in cui tali informazioni troveranno illustrazione.

7.2 Indicazioni

- 7.2.1** Si dà indicazione al Gestore di provvedere all’aggiornamento delle intestazioni di tutti gli allegati, in modo che le stesse facciano esplicito riferimento al PIR 2025, provvedendo, nel caso in cui uno o più allegati siano modificati rispetto a precedenti versioni, a pubblicare la versione aggiornata in occasione della pubblicazione dell’edizione finale del suddetto PIR 2025.

7.3 Prescrizioni

- 7.3.1** Si prescrive al Gestore di aggiornare l’allegato “*Schema Accordo Quadro*”, integrando l’articolo 2 con il riferimento agli obblighi del Gestore di prevedere la definizione degli indicatori di qualità ai sensi della delibera dell’Autorità n. 16/2018 e specificando che i suddetti indicatori, i relativi valori obiettivo ed il correlato sistema di penali da applicarsi in caso del loro mancato raggiungimento, sono oggetto di negoziazione con l’ente affidante il servizio OSP.
- 7.3.2** Si prescrive al Gestore di prevedere l’introduzione di un nuovo allegato allo schema di Accordo Quadro, destinato a contenere l’illustrazione degli indicatori di qualità, dei livelli obiettivo fissati e del correlato sistema di penali per il mancato raggiungimento dei suddetti livelli obiettivo.