

**Allegato "A" alla delibera n. 188/2023 del 5 dicembre 2023**

**Indicazioni e prescrizioni relative  
al "Prospetto informativo della rete 2025" presentato dal gestore della  
rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.  
nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2024"**

## Indice

<b>Premessa.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Informazioni Generali .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Caratteristiche dell'infrastruttura .....</b>	<b>5</b>
2.1 "Quieter Routes" .....	5
2.2 Tavolo tecnico di sviluppo dell'infrastruttura.....	6
2.3 Regole di utilizzo della rete, valori di riferimento della velocità per segmento di traffico/per tratta.....	8
2.4 Rappresentazione del grado di utilizzo della rete .....	10
<b>3. Condizioni di accesso all'infrastruttura.....</b>	<b>11</b>
3.1 Indipendenza del Gestore dell'infrastruttura .....	11
<b>4. Allocazione della capacità.....</b>	<b>12</b>
4.1 Richieste di capacità per treni con massa superiore alle 1600t e fino a 2500t e termini di notifica dei nuovi servizi passeggeri .....	12
4.2 Accordi con i gestori degli impianti raccordati al fine della richiesta di tracce del segmento merci .....	13
4.3 Tempistiche per la presentazione delle richieste di servizi extra-PMdA in allocazione annuale e S.O.M.....	14
4.4 Trasporto merci pericolose.....	16
4.5 Gestione operativa. Differimento in partenza.....	18
<b>5. Servizi e tariffe .....</b>	<b>20</b>
5.1 Fornitura di energia di trazione .....	20
5.2 Penali per il richiedente non IF in caso di mancata designazione dell'IF.....	21
<b>6. Esecuzione del contratto.....</b>	<b>22</b>
6.1 Gestione dell'esercizio ferroviario: cause di ritardo.....	22
<b>7. Impianti di servizio .....</b>	<b>23</b>

## Premessa

Con nota prot. RFI-AD.ARA\PEC\P\2023\57, del 29 settembre 2023, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 49205/2023, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI o, in alternativa, Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o GI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2025 (di seguito: PIR 2025), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni.

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 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – l'Autorità formula, in riferimento al suddetto PIR 2025, 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.

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 2025 inviata da RFI lo scorso 29 settembre 2023;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nella formulazione delle indicazioni e prescrizioni si è tenuto conto degli esiti dell'attività di regolazione, monitoraggio e vigilanza 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 27 ottobre 2023 (il cui verbale è stato assunto agli atti dell'Autorità al prot. 69327/2023), ponendo specifica attenzione, tra l'altro, alle tematiche inerenti informazioni sull'accesso alle c.d. *quieter routes*, modelli di esercizio della rete, tavolo tecnico di sviluppo dell'infrastruttura, allocazione capacità ai c.d. treni “pesanti”, accordi con i gestori degli impianti raccordati al fine della richiesta di tracce del segmento merci, allocazione capacità al trasporto merci pericolose, fornitura di energia di trazione e assegnazione delle cause di ritardo.

Le indicazioni e prescrizioni da applicarsi già a decorrere dall'orario di servizio 2023/2024 sono evidenziate con formattazione **in colore blu** (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2024, e deve intendersi riferita anche alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2025 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;
CdP:	Contratto di Programma;
CdP-I:	Contratto di Programma parte Investimenti;
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;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PACR:	Procedura di Attribuzione delle Cause di Ritardo;
PIR:	Prospetto informativo della rete relativo all'infrastruttura ferroviaria nazionale;

- PR: *Performance Regime*;
- RINF: Registro dell'infrastruttura;
- RFC: *Rail Freight Corridor*;
- RFI: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- RNE: *Rail Net Europe*;
- TTA: Tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI;
- STI: Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

## 1. Informazioni Generali

### 1.1.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

### 1.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

### 1.1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

## 2. Caratteristiche dell'infrastruttura

### 2.1 "Quieter Routes"

#### 2.1.1 Valutazioni dell'Autorità

RFI ha introdotto un nuovo paragrafo 2.4.6, denominato "*Quieter routes*", per illustrare gli obblighi derivanti dal vigente Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione del 26 novembre 2014 "relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE" (di seguito: STI NOISE)<sup>1</sup>. In particolare, è previsto:

- articolo 5 bis: "*A decorrere dall'8 dicembre 2024 i carri che rientrano nell'ambito d'applicazione del regolamento (UE) n. 321/2013 e che non sono contemplati al punto 7.2.2.2 dell'allegato del presente regolamento non circolano sulle tratte meno rumorose.*";
- articolo 5 ter: "*Con «tratta meno rumorosa» si intende una parte dell'infrastruttura ferroviaria, di una lunghezza minima di 20 km, su cui il numero medio di treni merci che circolano quotidianamente durante le ore notturne quali definite nella legislazione nazionale che recepisce la direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [...] sia superiore a 12. Il traffico merci negli anni 2015, 2016 e 2017 costituisce la base per il calcolo di tale numero medio. Nel caso in cui il volume del traffico merci, per circostanze eccezionali, si discosti in un dato anno di oltre il 25 % da tale numero medio, lo Stato membro in questione può calcolare il numero medio sulla base degli altri due anni.*";
- articolo 5 quater: "*1. Gli Stati membri designano le tratte meno rumorose conformemente all'articolo 5 ter e alla procedura di cui all'appendice D.1 dell'allegato. Essi comunicano all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ("l'Agenzia") un elenco di tratte meno rumorose entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente regolamento. L'Agenzia pubblica tali elenchi sul suo sito Internet.*".

L'elenco delle tratte sottoposte a tale restrizione è disponibile nel RINF gestito da ERA; tuttavia, l'attuale configurazione del predetto RINF non garantisce adeguata utilizzabilità in termini di immediata raffigurazione delle tratte sottoposte ad una qualche restrizione alla circolazione dei rotabili, peraltro non direttamente legata all'effettiva compatibilità treno-infrastruttura quanto piuttosto agli effetti provocati da tali rotabili sull'ambiente esterno all'ambito ferroviario.

Nel corso della citata audizione del 27 ottobre 2023, il GI ha confermato che i corridoi silenziosi sono stati individuati sulla base dei criteri definiti dalla STI NOISE e che, a partire dal 2021, ha iniziato a popolare i dati relativi a tali tratte all'interno del RINF. Tali corridoi silenziosi sono il naturale proseguimento delle linee internazionali lato estero e quindi, su tali

<sup>1</sup> La citata specifica tecnica d'interoperabilità è stata successivamente modificata dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/774 della Commissione del 16 maggio 2019, che, per l'appunto "modifica il regolamento (UE) n. 1304/2014 per quanto riguarda l'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Rumore» ai carri merci esistenti".

direttive internazionali saranno ammessi soltanto i carri dotati di suole freno conformi alla citata STI. Per quanto riguarda le barriere antirumore, è da ricordare che le stesse costituiscono interventi di protezione passiva a cura del GI, da realizzarsi secondo un orizzonte pluriennale, ma la UE ritiene prioritario, per ridurre il rumore associato alle fasi di frenatura del materiale rotabile, l'intervento diretto sulla sorgente e quindi sullo stesso materiale rotabile; tuttavia, è evidente che intervenendo sulla sorgente del rumore, questo potrà essere ridotto e RFI potrà progettare ed installare barriere antirumore di minore impatto ambientale.

Per quanto riguarda ulteriori potenziali effetti sulla circolazione, il GI ha assicurato che non sono, e non saranno previsti, controlli a propria cura nelle stazioni di confine riguardo all'ammissibilità dei carri in composizione ai treni internazionali in ingresso, con specifico riferimento ai sistemi frenanti. Quindi, non sono previsti allungamenti dei tempi di sosta in tali stazioni e conseguenti potenziali problemi di esercizio nel proseguimento lato estero o lato Italia dei treni internazionali.

Sulla base di quanto sopra descritto, l'Autorità ritiene, quindi, sufficiente che il GI metta a disposizione nella piattaforma ePIR un apposito allegato tecnico grafico con evidenza delle tratte e degli impianti per i quali vale il divieto di inoltro ai sensi dell'articolo 5 bis della STI NOISE; inoltre, in un secondo momento, per migliorare la fruibilità dell'informazione, si ritiene necessario che le medesime informazioni vengano messe a disposizione dell'utenza nella citata piattaforma ePIR tramite apposito *layer* della cartografia della rete nazionale ivi pubblicata dal GI, con ragionevole anticipo rispetto all'avvio dell'orario di servizio 2024-2025, in sostituzione dell'allegato tecnico grafico precedentemente citato.

### **2.1.2 Indicazioni**

Non è prevista alcuna indicazione.

### **2.1.3 Prescrizioni**

#### **2.1.3.1 Si prescrive al GI di:**

- a) **rendere disponibile in ePIR, entro il 15 febbraio 2024, un apposito allegato tecnico grafico, in formato pdf, ove sia data evidenza delle tratte e degli impianti per i quali vale il divieto di inoltro ai sensi dell'articolo 5 bis della STI NOISE;**
- b) **provvedere, entro il 11 novembre 2024, ad inserire, all'interno della cartografia pubblicata in ePIR, un apposito *layer* informativo relativo alle tratte e agli impianti per i quali vale il divieto di inoltro del materiale rotabile ai sensi dell'articolo 5 bis della STI NOISE.**

## **2.2 Tavolo tecnico di sviluppo dell'infrastruttura.**

### **2.2.1 Valutazioni dell'Autorità**

Annualmente, nel rispetto del paragrafo 2.6 “*Sviluppo dell'infrastruttura*”, il GI avvia il TTA, ossia il tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI. A tal riguardo, in occasione della consultazione sulla bozza del PIR 2025, Trenitalia S.p.A. ha osservato come sarebbe opportuna, nell'ambito della definizione delle specifiche funzionali dei progetti che sono finanziati all'interno del CdP-I tra RFI e MIT, l'istituzione di “*momenti di confronto con le IF in merito ai principali investimenti sulla rete sia per verificare la coerenza prospettica tra caratteristiche dell'infrastruttura e quelle delle flotte che per consolidare i modelli di servizio obiettivo posti alla base dei piani di investimento*”. RFI ha replicato, a sua volta, che - pur non essendo previsto, da parte del d.lgs. 112/2015 “*un processo di feedback strutturato per il Piano Commerciale come avviene per prassi per il Tavolo Tecnico di Ascolto*”-, è “*disponibile ad incontri specifici su tale tematica per eventuali chiarimenti o per ricevere input, che comunque possono già pervenire attraverso il processo strutturato annuale delle osservazioni al Piano Commerciale*.”.

A tal proposito, l'Autorità ritiene opportuno che venga evidenziato nel PIR che le eventuali proposte migliorative su progetti già presenti in CdP-I possono essere avanzate anche nell'ambito del TTA in questione, essendo da considerarsi inefficiente l'istituzione di ulteriori tavoli di confronto su tematiche riconducibili allo sviluppo dell'infrastruttura. RFI, in occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023, si è detta disponibile a modificare opportunamente il *format* di gestione del TTA attualmente in uso per la raccolta di osservazioni e commenti, onde fare intendere ai partecipanti al TTA stesso che sussiste la possibilità di esprimersi anche riguardo ad eventuali correlazioni tra progetti già previsti in CdP-I e

esigenze dei richiedenti stessi e che tali commenti saranno tenuti in adeguata e tracciabile considerazione in funzione dello stato di avanzamento dei singoli progetti oggetto di commenti.

Con riferimento all'opportunità di prevedere una migliore interlocuzione tra il GI e i gestori e/o operatori degli impianti di servizio, nonché, in generale, i gestori degli impianti raccordati all'Infrastruttura ferroviaria nazionale, al fine di meglio supportare lo sviluppo del sistema ferroviario nel suo complesso, piuttosto che nella sola componente dell'infrastruttura gestita da RFI, durante la citata audizione, il GI ha evidenziato quanto segue.

- i) Sono già previsti eventi, anche di tipo istituzionale, quali le conferenze dei servizi, per lo svolgimento di tali confronti; l'eventuale estensione del TTA a tutti gli altri soggetti diversi dai richiedenti capacità, ove non ragionevole e proporzionata, comporterebbe difficoltà nel garantire una gestione efficace ed efficiente del TTA a causa del numero elevato dei partecipanti;
- ii) vi è la possibilità di coinvolgere nel TTA tali soggetti diversi dai richiedenti capacità, anche per il tramite delle rispettive associazioni di categoria.

Su tale tematica l'Autorità, ritenendo condivisibile l'osservazione di RFI sull'eccessiva onerosità dell'estensione dei soggetti partecipanti al TTA laddove non ragionevole e proporzionata, nel ricordare che il d.lgs. 112/2015 prevede, all'articolo 11 quinque, comma 1, il coinvolgimento - nei c.d. meccanismi di coordinamento - dei richiedenti capacità non solo effettivi ma anche potenziali, ritiene in ogni caso necessario:

- che le interlocuzioni con i soggetti diversi dai richiedenti capacità effettivi e potenziali, in quanto portatori di esigenze che possono utilmente influenzare lo sviluppo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e, conseguentemente, del sistema ferroviario nazionale nel suo complesso, siano gestite, almeno per quanto riguarda l'iter di trattazione e la messa a disposizione delle valutazioni di RFI, in maniera analoga rispetto a quanto già previsto per il TTA;
- che il GI coinvolga nel TTA - prevedendo, ove ritenuto necessario, un'apposita sezione dello stesso - almeno le principali associazioni rappresentative delle categorie di operatori economici coinvolti nelle attività industriali, commerciali e logistiche correlate alla modalità di trasporto ferroviaria.

## 2.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

## 2.2.3 Prescrizioni

- 2.2.3.1 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 2.6 *"Sviluppo dell'infrastruttura"* e il format di presentazione e di gestione delle osservazioni da riportare in occasione del TTA, prevedendo che i relativi partecipanti possano avanzare osservazioni anche sui progetti di investimento già inseriti nel CdP tra RFI ed il MIT e nel Piano Commerciale, per fornire elementi di valutazione utili ai fini di eventuali correzioni/integrazioni delle specifiche progettuali già adottate per detti investimenti.
- 2.2.3.2 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 2.6 *"Sviluppo dell'infrastruttura"*, prevedendo che la partecipazione al TTA sia garantita oltre che ai richiedenti capacità effettivi e potenziali anche alle principali associazioni di categoria rappresentative degli operatori economici coinvolti - anche in qualità di gestori o utilizzatori di raccordi allacciati all'infrastruttura ferroviaria nazionale - nelle attività industriali, commerciali e logistiche correlate alla modalità di trasporto ferroviaria;
- 2.2.3.3 Si prescrive al GI di inserire, come penultimo capoverso del paragrafo 2.6 *"Sviluppo dell'infrastruttura"*, quanto di seguito riportato: *"Gli operatori economici o le istituzioni non annoverabili tra i richiedenti capacità effettivi e potenziali, ma che sono coinvolti in attività industriali, commerciali e logistiche correlate alla modalità di trasporto ferroviaria (quali ad esempio, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le Autorità di Sistema Portuale, i gestori dei terminali merci, portuali e inland, gli operatori del settore manutenzione dei rotabili) possono partecipare al processo di definizione dello sviluppo dell'infrastruttura, avanzando di propria iniziativa al GI proposte tramite apposito flusso informativo da attivarsi in seno alla piattaforma informatica dedicata alla gestione del Tavolo tecnico di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura. Per tale flusso informativo, il GI applica le medesime modalità e tempistiche di pubblicazione, sul proprio sito web,*

dei relativi esiti, tramite una relazione conclusiva del procedimento di analisi del GI, pubblicando altresì i contributi pervenuti dalla suddetta tipologia di partecipanti al TTA, ed una relazione contenente lo stato delle proposte giudicate meritevoli di approfondimento da RFI, ivi incluse informazioni adeguate e puntuali sull'inserimento delle stesse nel processo di pianificazione degli interventi e nel CdP pertinente.”.

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

### 2.3.1 Valutazioni dell'Autorità

In occasione di una riunione tenutasi con gli Uffici dell'Autorità in data 13 marzo 2023 (di cui è stato redatto verbale acquisito al prot. 10021/2023), RFI, a seguito di richiesta di chiarimenti da parte degli Uffici in merito alle attività di specificazione e pubblicazione degli intertempi tra treni programmati in successione, da prendersi a riferimento nella costruzione delle tracce orarie (vedi prescrizioni 4.3.3.2 e 4.3.3.3 di cui all'Allegato A alla delibera ART n. 227/2022), ha proposto di pubblicare “*la rappresentazione del modello d'esercizio per le linee della rete LSE e le linee di altra categoria percorse dai servizi ad essa afferenti, costruita sulla base del processo di consultazione, entro il 31 luglio 2024. [Il GI] Estenderà la proposta di catalogo a tutte le restanti linee/nodi della rete in tempo utile, entro il 31 luglio 2025, per la richiesta di allocazione della capacità quadro che avverrà a settembre 2025. Tale catalogo, insieme al dato di distanziamento minimo tra due treni successivi sulla base del sistema di segnalamento, si ritiene possa rappresentare lo strumento utile per meglio esporre il modello d'esercizio ottimale delle linee rispetto alla capacità disponibile e alla regolarità attesa, in continuità con quanto già richiesto dall'ART con le osservazioni sul Piano Commerciale, adempiendo quindi alla prescrizione in esame.*” . Nel sottoparagrafo “*Criteri di progettazione ottimale delle tracce*” del paragrafo 2.7.1 “*Regole di utilizzo della rete*” della bozza finale del PIR 2025, il GI non ha, tuttavia, indicato tale programmazione - in relazione alla quale, peraltro, lo stesso Gestore ha avviato una consultazione con i richiedenti capacità con nota del 8 giugno 2023, prot. RFI-NEMI\DCO\PEC\P\2023\1183 (acquisita agli atti dell'Autorità al prot. 20457/2023) – nonostante la stessa debba considerarsi essenziale per garantire una corretta e trasparente informazione a tutti i richiedenti capacità effettivi e, soprattutto, potenziali.

Avendo quindi, RFI, durante la citata audizione del 27 ottobre 2023, confermato la validità delle predette tempistiche, l'Autorità ritiene necessario che venga prevista apposita integrazione del PIR, fornendo esplicita evidenza dei termini temporali di pubblicazione dei modelli d'esercizio di riferimento delle varie linee assentite in concessione, riferendolo ad un'ora tipo (in particolare un'ora tipo per la mattina, un'ora tipo per il pomeriggio e un'ora tipo notturna), ed almeno un'ora di punta dell'esercizio giornaliero, disaggregando adeguatamente l'informazione e tenendo conto dei diversi segmenti di domanda afferenti alle diverse linee, nonché della stagionalità dei diversi periodi dell'anno tipo di esercizio.

Inoltre, al fine di garantire maggiore trasparenza sulla composizione dei margini di regolarità indicati nell'allegato all'ePIR “scenari tecnico-margini di regolarità”, si ritiene necessario che il GI, per ogni tratta indicata in tale allegato, fornisca oltre al valore totale dei margini, anche le rispettive sub-componenti (margini tecnico, margine per lavori e margine per puntualità).

Per quanto riguarda le regole di utilizzo della rete di cui al citato paragrafo 2.7.1 del PIR, si osserva, inoltre, anche a seguito delle attività svolte dagli Uffici dell'Autorità con riferimento a segnalazioni pervenute nel corso del corrente anno, come anche le regole di utilizzo delle stazioni rappresentino un riferimento utile per garantire il miglior utilizzo dell'infrastruttura; d'altra parte, la richiesta di capacità che paia andare immediatamente contro tali regole dovrebbe essere valutata dal GI sulla base della capacità non solo della stazione cui il richiedente fa riferimento, ma anche rispetto a possibili alternative, tecnicamente percorribili ai sensi del PIR, che renderebbero tale richiesta, con le opportune modifiche/integrazioni, conforme alle stesse norme del PIR. Ad esempio, un treno passeggeri monodirezionale con termine corsa per servizio viaggiatori a Venezia Mestre, non potrebbe essere concesso da RFI in applicazione delle specifiche regole di utilizzo pubblicate per la citata stazione; tuttavia, il proseguimento del materiale rotabile come materiale vuoto e la sosta in una stazione successiva, quale, ad esempio Venezia Marghera, potrebbe garantire, da una parte, il completo rispetto del principio allocativo da adottarsi a Venezia Mestre, e, dall'altro, l'effettuazione del servizio richiesto, a vantaggio dello sviluppo del mercato.

RFI, durante la citata audizione del 27 ottobre 2023, ha specificato, a tal proposito, che è da tenere in conto la disponibilità degli impianti potenzialmente a supporto delle stazioni, allo scopo di consentire l'effettuazione di servizi di trasporto nel rispetto delle regole di utilizzazione previste, ponendo attenzione a non creare potenziali situazioni di disequilibrio nel mercato.

Si ritiene quindi necessaria:

- un'opportuna integrazione delle schede indicate in ePIR e relative alle regole di utilizzo delle stazioni, prevedendo che la limitazione dell'accesso a stazioni passanti per materiali passeggeri monodirezionali non è valida nel caso in cui il materiale rotabile, dopo l'effettuazione del servizio viaggiatori, prosegua la corsa verso altro impianto;
- un'opportuna integrazione del paragrafo 2.7.1 del PIR e delle stesse regole di utilizzo delle stazioni, con l'esplicitazione di un principio di efficacia ed efficienza dell'utilizzo della rete, ossia che la valutazione delle richieste di capacità avviene considerando l'utilizzo, in forma di sistema, di più stazioni o impianti di servizio adiacenti o a distanza ragionevole (c.d. *viable alternative*), al fine di consentire l'effettuazione del servizio di trasporto, anche limitando, ove possibile, l'incremento irragionevole degli oneri economici a carico delle IF o dei richiedenti capacità.

Infine, durante la citata audizione del 27 ottobre 2023, a seguito della osservazione degli Uffici dell'Autorità riguardo alla necessità di integrare il PIR con informazioni adeguate sulle lunghezze dei binari e dei marciapiedi a servizio dell'utenza per ogni stazione, RFI ha chiarito come tali dati sino già disponibili in ePIR ed in particolare nella planimetria tematica della sezione "*Impianti*" denominata "*Stazioni Passeggeri*". Si ritiene, tuttavia, opportuno, per meglio mettere in evidenza le informazioni rese disponibili in ePIR - anche se già presenti, ma, come sovente registrato, caratterizzate da non immediata individuabilità - che il GI integri, con adeguati contenuti sulla rintracciabilità delle predette informazioni, il paragrafo 2.3 "*Descrizione della rete*" dello stesso PIR.

### 2.3.2 Indicazioni

- 2.3.2.1 Si indica al GI di integrare il paragrafo 2.3 "*Descrizione della rete*", specificando che le lunghezze dei binari e dei marciapiedi delle singole stazioni viaggiatori sono reperibili nelle *infobox* della planimetria "*Stazioni passeggeri*", disponibile nella sezione "*Impianti*" delle "*Planimetrie dell'Orario di Servizio xxxx-xxxx*" in ePIR.

### 2.3.3 Prescrizioni

- 2.3.3.1 Si prescrive al GI di integrare il testo del secondo alinea del sottoparagrafo "*Criteri di progettazione ottimale delle tracce*" del paragrafo 2.7.1 "*Regole di utilizzo della rete*", con quanto di seguito indicato:

- a seguito di un processo di consultazione con i richiedenti capacità, sia effettivi che potenziali, il GI mette a disposizione e aggiorna, in ePIR e, in particolare, nel documento "*scenario tecnico-margini di regolarità*", i "*modelli d'esercizio*" di ogni linea della rete ferroviaria nazionale (per ora tipo, in particolare un'ora tipo per la mattina, un'ora tipo per il pomeriggio e un'ora tipo notturna, ed almeno un'ora di punta dell'esercizio giornaliero, e disaggregando adeguatamente l'informazione, tenendo conto dei diversi segmenti di domanda afferenti alle diverse linee, nonché della stagionalità dei diversi periodi dell'anno tipo di esercizio), da prendere a riferimento esemplificativo nell'ambito del processo di allocazione annuale e pluriennale della capacità;
- in prima applicazione di quanto previsto al precedente punto elenco, i "*modelli d'esercizio*" per le linee della rete appartenenti alla categoria alta velocità/alta capacità o adattate per l'alta velocità e per le linee di altra categoria percorse dai servizi ad esse afferenti, verranno pubblicati entro il 31 luglio 2024;
- i "*modelli d'esercizio*" delle restanti linee verranno pubblicati entro il 31 luglio 2025.

- 2.3.3.2 Si prescrive al GI, di integrare il paragrafo 2.7.1. "*Regole di utilizzo della rete*" con quanto di seguito riportato: RFI, nella valutazione delle richieste di capacità, persegue il principio di efficiente ed efficace utilizzo della rete non solo rispetto all'applicazione delle regole di utilizzo del singolo impianto cui è richiesto accesso, ma anche in termini di utilizzo - in forma di sistema - di più stazioni o impianti di servizio adiacenti o a distanza ragionevole (c.d. "*viable alternative*"), al fine di consentire l'effettuazione del servizio di trasporto anche limitando, ove possibile, l'incremento irragionevole degli oneri economici a carico delle IF o dei richiedenti capacità."

- 2.3.3.3 Si prescrive che il GI aggiorni in ePIR, entro e non oltre il 30 marzo 2024, le schede di utilizzo dei "*principali impianti per servizi viaggiatori*", prevedendo che l'eventuale limitazione dell'accesso a impianti passanti per materiali passeggeri monodirezionali non è valida nel caso in cui il materiale, dopo l'effettuazione del servizio viaggiatori, prosegua la corsa, nella stessa direzione, verso altro impianto.

**2.3.3.4 Si prescrive al GI di aggiornare, entro e non oltre il 30 marzo 2024, l'allegato ePIR “*scenario tecnico-margini di regolarità*” introducendo, per ogni macro-tratta, le rispettive sub-componenti dei margini di regolarità previsti: margine tecnico, margine per lavori e margine per puntualità.**

## **2.4 Rappresentazione del grado di utilizzo della rete**

### **2.4.1 Valutazioni dell'Autorità**

Le informazioni contenute sia nel PIR che nell'ePIR devono essere caratterizzate da adeguata fruibilità e utilità per le parti interessate; l'Autorità, a tal proposito, ha rilevato come:

- l'apposito allegato tecnico di ePIR ove sono rappresentati i gradi di utilizzazione delle tratte, nel rispetto del paragrafo 2.7.2 *“Grado di utilizzo della rete”* del PIR, è attualmente in formato pdf e non di immediata fruibilità tramite fogli di calcolo per l'effettuazione di analisi da parte di eventuali interessati; analoga osservazione è valida per l'allegato tecnico *“Scenario tecnico margini di regolarità”*, di cui al paragrafo 2.7.1 *“Regole di utilizzo della rete”*;
- le macrotratte, indicate all'interno degli allegati citati al punto precedente, sono costituite da una successione di più tratte elementari e punti orario (così come inserite all'interno delle cartografie tematiche in ePIR) non immediatamente identificabili; anche tale modalità di presentazione delle informazioni non pare di immediata fruibilità ai fini delle proprie valutazioni per le parti interessate.

Infine, l'associazione Fermerci ha evidenziato l'opportunità che, sul portale ePIR, sia garantita la rappresentazione grafica delle tratte di rete satura o a capacità limitata, *“così che l'utente, scorrendo l'instradamento della propria traccia, possa avere un'evidenza più agevole di tali tratte, e, più in generale, si possa notare la distribuzione delle stesse in rapporto all'intera infrastruttura”*.

RFI, in occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023, ha dichiarato la propria disponibilità a mettere a disposizione, rispettivamente:

- gli allegati citati in formato excel editabile;
- un file excel ove sia riportata la successione delle tratte e stazioni componenti macrotratte;
- con riferimento alla visualizzazione su ePIR delle tratte sature o a capacità limitata, una planimetria ove sia indicato se nell'arco della giornata una tratta sia satura o a capacità limitata, oppure varie planimetrie, una per fascia oraria; nel caso sia da utilizzarsi per le necessità delle IF merci, potrebbe essere utile una sola planimetria giornaliera, da rendersi disponibile entro il 29 febbraio 2024; l'eventuale implementazione dei *layer* a carattere dinamico in ePIR necessiterebbe di una tempistica ulteriore rispetto a quella citata.

L'Autorità ritiene, quindi necessario che RFI:

- provveda, tramite un'appendice editabile all'allegato *“Gradi di Utilizzo dell'Infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura”* e all'allegato *“Scenario tecnico margini di regolarità”*, ad associare ad ogni macrotratta degli stessi allegati la corrispondente successione delle tratte elementari/posti di rilevamento orario come disponibili in ePIR (ossia nel modello di rete del GI);
- metta a disposizione in ePIR, per entrambi gli allegati citati e le relative appendici, oltre che un formato pdf anche un formato tabellare editabile degli stessi;
- metta a disposizione in ePIR un allegato ove siano rappresentate sulla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, con adeguato codice colore, le tratte a capacità limitata e le tratte sature, definendo, in un tempo successivo ragionevole, anche un apposito *layer* cartografico dinamico in funzione dell'intervallo orario desiderato.

### **2.4.2 Indicazioni**

#### **2.4.2.1 Si indica al GI:**

- di mettere a disposizione, come allegato in ePIR, entro il 29 febbraio 2024, una planimetria in formato pdf ove siano evidenziate, all'interno dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, le tratte e le stazioni a capacità limitata e sature;

- di attivare, nella raccolta documentale “*Programmazione Utilizzo Infrastruttura*” in ePIR, entro e non oltre il 30 settembre 2024, una planimetria ove siano evidenziate le tratte/stazioni sature o a capacità limitata in funzione dell’intervallo orario giornaliero desiderato dall’utente.

#### 2.4.3 Prescrizioni

- 2.4.3.1 Si prescrive al GI, per quanto riguarda gli allegati tecnici di ePIR “Gradi di Utilizzo dell’Infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura” e “Scenario tecnico margini di regolarità”, di definire, e pubblicare entro e non oltre il 30 marzo 2024, una corrispondente appendice, esportabile in formato editabile, ove, per ogni macrotratta indicata nei citati allegati, sia riportata la successione delle tratte/punti orario (tramite denominazione e relativo codice identificativo), utilizzate nel modello di rete presente nelle cartografie pubblicate in ePIR.
- 2.4.3.2 Si prescrive al GI di fornire, come allegato in ePIR, entro e non oltre il 30 marzo 2024, oltre alla versione in formato pdf, anche una corrispondente versione esportabile in formato foglio di calcolo editabile, degli allegati tecnici “*Gradi di Utilizzo dell’Infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura*” e “*Scenario tecnico margini di regolarità*”.

### 3. Condizioni di accesso all’infrastruttura

#### 3.1 Indipendenza del Gestore dell’infrastruttura

##### 3.1.1 Valutazioni dell’Autorità

L’Autorità ha rilevato che negli schemi di contratto riportati in Appendice 3 al capitolo 3 del PIR, si fa riferimento al Codice Etico del Gruppo FS, oltre che al Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex d.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI, denominato “*Modello 231*”. Per quanto riguarda il Codice Etico del Gruppo FS si osserva che:

- all’articolo 3.6 “*Conflitto di interessi*” è previsto che “*Tutto il personale del Gruppo nell’esercizio delle proprie funzioni – ai diversi livelli di responsabilità – non deve assumere decisioni in conflitto con gli interessi delle Società o incompatibili con i doveri d’Ufficio*”. A riguardo, è necessario ricordare come RFI, in quanto assegnatario dell’esercizio di funzioni essenziali, potrebbe dover adottare scelte in conflitto con gli interessi delle società che effettuano trasporto o gestiscono asset di RFI. Di conseguenza, il semplice richiamo ai “doveri di ufficio” appare insufficiente
- all’articolo 3.8 “*L’obbligo di riservatezza*”, si osserva come tale obbligo paia posto a garanzia della diffusione di informazioni, documenti e dati tutti identificati come appartenenti al Gruppo. In realtà, quanto indicato al comma 10 dell’articolo 11 del d.lgs. 112/2015, precisa che: “*Il gestore dell’infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso. In presenza di sistemi informatici comuni a diverse entità all’interno di un’impresa a integrazione verticale, l’accesso alle informazioni sensibili relative alle funzioni essenziali è limitato espressamente al personale autorizzato dal gestore dell’infrastruttura per l’esercizio di tali funzioni e nei limiti di quanto necessario. Le informazioni sensibili non sono comunicate ad altre entità all’interno di un’impresa a integrazione verticale.*” (enfasi aggiunta). Ossia tali dati non appartengono al Gruppo, ma esclusivamente al GI per disposizione di legge.

RFI, durante la citata audizione del 27 ottobre 2023, ha evidenziato: (i) la validità del principio di prevalenza delle previsioni del d.lgs. 112/2015 rispetto ad altre previsioni interne del Gruppo FSI, (ii) che il richiesto richiamo al d. lgs 112/2015 è già presente nelle premesse degli schemi contrattuali, e (iii) di non aver ravvisato controindicazioni alla specificazione della prevalenza di cui trattasi.

L’Autorità, in conclusione, ritiene necessario che all’interno dell’articolo 9, clausola d’integrità di cui agli schemi di contratto in Appendice al capitolo 3, sia espressamente fatto riferimento all’articolo 11 del d.lgs. 112/2015 “*Indipendenza del Gestore Infrastruttura*”, per chiarire come tale previsione normativa sia da considerarsi incondizionatamente prevalente rispetto al Codice Etico del Gruppo FSI, in particolare nell’ambito dei rapporti tra RFI e società del Gruppo FSI, compresa la *Holding*.

### **3.1.2 Indicazioni**

Non è prevista alcuna indicazione.

Non sono previste indicazioni.

### **3.1.3 Prescrizioni**

**3.1.3.1 Si prescrive al GI di integrare l'articolo 9 degli schemi di contratto, inclusi in Appendice al capitolo 3 del PIR, richiamando il requisito di indipendenza del GI, anche rispetto alle Società del Gruppo FSI, ai sensi dell'articolo 11 del d.lgs.112/2015.**

## **4. Allocazione della capacità**

### **4.1 Richieste di capacità per treni con massa superiore alle 1600t e fino a 2500t e termini di notifica dei nuovi servizi passeggeri**

#### **4.1.1 Valutazioni dell'Autorità**

In relazione alle modalità di richiesta capacità per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600t e inferiore a 2500t, riportate nel sottoparagrafo *"Richieste di tracce per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600t e inferiore a 2500t"* del paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"*, si rileva come, in corso di consultazione, le associazioni Fermerci e Fercargo abbiano evidenziato che *"nel rilascio della bozza di PO da parte di RFI, per tracce "pesanti" richieste dell'IF non c'è la conferma del rilascio con tonnellaggio pesante (extra 1600) da parte di RFI – in conseguenza un'IF non ha visibilità dell'effettiva disponibilità di tracce ordinarie pesanti sino alla pubblicazione del PO definitivo."*.

In occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023, RFI ha chiarito che, per conferire una facilitazione alle IF merci, già con la bozza di progetto orario viene data indicazione se la traccia sia, o meno, già progettata per l'utilizzo da parte di un treno con massa superiore alle 1600t; tuttavia, tale informazione non è definitiva fino alla consegna del progetto definitivo di orario, che dovrà recepire le osservazioni o integrare eventuali richieste tardive.

L'Autorità, preso atto di quanto dichiarato da RFI, ritiene necessario, per garantire trasparenza nelle comunicazioni del GI legate al processo di allocazione annuale della capacità, che tale prassi seguita da RFI sia esplicitata nel sottoparagrafo *"Richieste di tracce per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600t e inferiore a 2500t"* del paragrafo 4.2, *"Descrizione del processo"* del PIR; è, infine, utile osservare come la costruzione delle tracce per i treni "pesanti" comporti particolarità di programmazione e, successivamente, di gestione della circolazione, per le quali è ragionevole che solo a valle del completamento del progetto orario possa essere confermata tale peculiarità per la traccia richiesta.

Infine, con riferimento ai termini di notifica per i nuovi servizi passeggeri, si ritiene necessario allineare i termini previsti nel sottoparagrafo *"Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica"* del paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"* del PIR con i termini previsti all'articolo 24, comma 2 del d.lgs. 112/2015 (*"Il richiedente la capacità di infrastruttura al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno diciotto mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce."*).

#### **4.1.2 Indicazioni**

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 4.1.3 Prescrizioni

- 4.1.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel sottoparagrafo *"Richieste di tracce per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600t e inferiore a 2500t"* del paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"*, che il GI, a seguito delle richieste avanzate in sede di allocazione annuale, nella bozza di progetto orario presentata il 1° luglio di ogni anno fornisce ai richiedenti una valutazione in merito all'idoneità delle tracce per *"treni pesanti"*, anche al fine di garantire agli stessi la possibilità di formulare le proprie eventuali osservazioni; tale informazione potrà essere, o meno, confermata in fase di finalizzazione del progetto orario definitivo.
- 4.1.3.2 Si prescrive al GI di fissare, nel sottoparagrafo *"Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica"* del paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"*, i termini temporali di notifica per i nuovi servizi passeggeri come pari a 18 mesi antecedenti l'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale le corrispondenti richieste di capacità si riferiscono.

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

##### 4.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con la bozza del PIR 2025, il GI ha proposto di modificare, nel paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"*, nell'ambito del processo di allocazione annuale della capacità, il termine entro il quale comprovare *"di aver preso accordi con il titolare/gestore degli impianti raccordati o con l'eventuale gestore degli scali merci di RFI in ordine al ricevimento del traffico programmato"* (attualmente fissato in corrispondenza della presentazione delle osservazioni al progetto orario rilasciato alla scadenza di luglio), anticipandolo al termine di presentazione delle richieste di tracce, ossia al mese di aprile.

Il GI, a seguito della richiesta di alcuni richiedenti capacità o loro rappresentanti di ripristinare il termine precedente, ha chiarito che l'anticipo risulta funzionale *"ad avere un quadro chiaro e attendibile delle richieste, così da garantire a tutti i Richiedenti una maggiore efficienza e stabilità del processo di allocazione della capacità, soprattutto per le tratte maggiormente utilizzate."*; inoltre ha evidenziato che:

- *"nel processo di interazione tra MTO-IF-Terminal si chiede alle IF di dichiarare all'atto delle richieste di tracce che il Terminal conosca la richiesta ed abbia avviato delle interlocuzioni commerciali con l'MTO.";*
- *"Successivamente, durante la fase di armonizzazione della capacità, RFI verificherà nel dettaglio se le tracce sono compatibili con la capacità produttiva del Terminal e, se presente, con quella dell'Operatore di Manovra. La coerenza tecnica tra tutte le componenti della catena del trasporto merci sarà oggetto di valutazione per la predisposizione del progetto orario di luglio e nelle successive fasi del processo di allocazione."*.

L'Autorità osserva come le modifiche proposte dal GI siano state già presentate in occasione della bozza del PIR 2022 e che con la prescrizione 4.1.3.1 dell'Allegato A alla delibera ART n. 173/2021 tali modifiche siano state respinte con le seguenti motivazioni: *"Il GI ha motivato tale intendimento con ragioni di maggiore efficienza del processo di allocazione, ma, a giudizio dell'Autorità, non tiene in considerazione le esigenze dei restanti attori del sistema di trasporto (tra i quali si annoverano non solo le IF, ma anche i titolari/gestori degli impianti raccordati/impianti del GI, nonché i fornitori di servizi in tale ambito), cui sembra sproporzionato assegnare obblighi temporali di definizione e coordinamento di accordi di accesso e prestazione di servizi in assenza di qualsivoglia indicazione delle fasce orarie, anche orientative, di arrivo/partenza dei treni interessati. Tale riferimento è invece ad oggi rappresentato dalla bozza del progetto orario, che quindi rappresenta un primo complesso documento di coordinamento sull'intera rete ferroviaria nazionale a cura del gestore, che consente, alla vasta platea di soggetti interessati, di definire, anche in forma provvisoria, gli accordi di maggior dettaglio sui diversi impianti raccordati. Il GI, in occasione dell'audizione, ha motivato la proposta con l'importanza di assicurare che la richiesta di tracce orarie per i servizi di trasporto merci sia accompagnata da una responsabile considerazione della necessità di assicurarsi per tempo la capacità necessaria con riferimento agli impianti di *"ultimo miglio"*; si deve, tuttavia, osservare come il GI non abbia mai reso evidente la sussistenza di criticità operative su tale tema, con riferimento alla corretta applicazione delle regole vigenti."*.

Inoltre, è necessario evidenziare che il PIR vigente, entro il termine di presentazione delle osservazioni al progetto orario, richiede alle IF di comprovare di aver preso accordi con il titolare/gestore dell'impianto raccordato e non semplicemente di *"dichiarare all'atto delle richieste di tracce che il Terminal conosca la richiesta ed abbia avviato delle interlocuzioni commerciali con l'MTO"*, come asserito da RFI nella propria risposta al commento delle associazioni citate. Le stesse IF hanno evidenziato come tale generica dichiarazione, che pare essere sufficiente al GI in sede di definizione del progetto orario, possa già essere considerata recante l'indicazione dell'impianto di servizio di terminalizzazione, che deve sempre

e in ogni caso essere indicato all'atto della richiesta di tracce, come previsto nel medesimo paragrafo 4.2 ("qualora la richiesta di tracce orarie per l'orario successivo a quello in vigore ovvero per il corso d'orario riguardi l'accesso ad impianti raccordati, l'IF deve indicare, tramite l'applicativo ASTRO-IF, la denominazione dell'impianto raccordato anche utilizzando come riferimento il prospetto "Impianti raccordati non di proprietà del GI per i quali è vigente un contratto di raccordo" pubblicato in ePIR.").

In conclusione, considerando che, in occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023, RFI non ha fornito elementi di novità rispetto a quanto già in precedenza discusso, l'Autorità ritiene necessario confermare quanto già deciso con la citata prescrizione 4.1.3.1 dell'Allegato A alla delibera ART n. 173/2021 e, di conseguenza, mantenere, nel paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*" per le richieste di capacità avanzate non tardivamente durante il processo annuale di allocazione della capacità, l'attuale termine temporale, entro il quale comprovare di aver preso accordi con il titolare/gestore degli impianti raccordati o con l'eventuale gestore degli scali merci di RFI in ordine al ricevimento del traffico programmato, coincidente con la data di presentazione delle osservazioni al progetto orario.

#### 4.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 4.2.3 Prescrizioni

4.2.3.1 Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*", relativamente al processo di allocazione annuale della capacità per le richieste di capacità non presentate tardivamente, il termine temporale di presentazione degli accordi tra le IF e il titolare/gestore degli impianti raccordati o l'eventuale gestore degli scali merci di RFI coincidente con quello previsto per la presentazione delle osservazioni al progetto orario.

### 4.3 Tempistiche per la presentazione delle richieste di servizi extra-PMdA in allocazione annuale e S.O.M.

#### 4.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, nel paragrafo 4.5.1 "*Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025*", ha previsto di anticipare dal 2 settembre 2024 all'8 aprile 2024 la scadenza per la richiesta dei servizi extra-PmdA, facendola coincidere con il termine temporale previsto per la richiesta delle tracce. Tale proposta è stata giustificata come segue:

- è noto che "*i servizi industriali condizionino in modo significativo la capacità d'impianto per la necessità eventuale di maggiori soste nei binari di a/p ovvero movimentazioni del materiale rotabile.*";
- "*Nella misura in cui alcuni servizi/movimentazioni non possono essere soddisfatti indistintamente su tutti i binari di stazione, appare evidente come, in assenza di tali elementi, l'ottimizzazione che il Gestore persegue nell'assegnazione della capacità d'impianto, prevista nella bozza del progetto orario di luglio, rischia di essere falsata e/o compromessa.*";
- "*Rimane la possibilità, in occasione delle osservazioni al progetto orario, di proporre eventuali modifiche anche in merito ai servizi richiesti ad aprile.*".

Le IF intervenute in occasione della consultazione hanno, tuttavia, fatto presente come tale anticipo non consenta di programmare compiutamente le proprie richieste di servizi, non essendo noto il programma delle tracce proposte dal GI.

RFI, in occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023, ha evidenziato come, mentre la sosta può essere garantita su più binari, altri servizi extra-PmdA, quali il rifornimento idrico o lo svuotamento reflui o il parking, non possano essere garantiti su tutti i binari di un impianto.

L'Autorità osserva come, già in fase di richiesta tracce, le IF, sulla base delle previsioni del punto 2 del paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*", debbano fornire anche la seguente informazione: "*l'ipotesi di turno del materiale rotabile collegati all'insieme delle tracce richieste;*". Tale informazione consente al GI di avere contezza delle necessità delle IF in termini di sosta in stazione o movimentazioni per l'invio o il ricevimento da/per i binari di sosta collegati alla stazione stessa. Come chiarito dallo stesso GI in occasione della citata audizione, rimangono non noti altri servizi extra-PmdA, quali il rifornimento idrico e il parking, la cui anticipata conoscenza non pare in genere necessaria per la definizione della

programmazione dell'orario in stazioni o impianti; tuttavia, si ritiene che, nel caso in cui il grado di utilizzazione di una stazione sia tale da rendere estremamente difficoltosi gli aggiustamenti del piazzamento del materiale rotabile o del programma delle manovre, tale informazione potrebbe garantire una programmazione compatibile con la fornitura di tali servizi, evitando che, in sua assenza, il GI, all'atto della richiesta di servizi da parte delle IF, si ritrovi nelle condizioni di dover respingere la fornitura degli stessi a causa di una programmazione già in buona parte consolidata e non modificabile.

L'Autorità, inoltre, rileva come alla misura 7 dell'Allegato alla delibera ART n. 130/2019, siano previsti dei limiti temporali di risposta da parte dell'operatore di impianto di servizio, a seguito della richiesta di accesso o fornitura di servizi da parte di un richiedente. La richiesta di RFI, per come formulata, non è, quindi, congruente con i termini temporali previsti da tale misura.

Si ritiene, quindi, che gli attuali obblighi informativi a carico delle IF, da adempiersi al momento della richiesta delle tracce, ed in particolare l'obbligo di comunicare l'ipotesi di turno del materiale rotabile, rappresentino adeguata e sufficiente informazione per la definizione del progetto orario; tuttavia, in presenza di stazioni con elevato grado di utilizzazione, si ritiene ragionevole che, nel caso di servizi extra-PmdA che possono essere forniti solo su alcuni binari appositamente attrezzati (ad esempio il rifornimento idrico ma non, ovviamente, il parking):

- il GI, al fine di definire il programma dei treni e delle manovre nella stazione, richieda anticipatamente, rispetto al termine attualmente previsto, quali servizi extra-PmdA necessitino alle IF;
- nel caso in cui le informazioni di cui al precedente alinea non siano fornite nel momento temporale ivi previsto, la fornitura degli stessi servizi extra-PmdA che richiedono particolari binari per essere forniti, sia subordinata alla compatibilità tra lo schema di programmazione dei treni e delle manovre in stazione, e la messa a disposizione di tali servizi.

Inoltre, RFI, rispondendo a osservazioni di richiedenti capacità sulla possibilità di utilizzare lo Sportello Operativo Merci anche per i treni merci con in composizione TE/TES, si è detta disponibile (e ha confermato tale disponibilità anche in sede di audizione) a consentire l'avvio di un'apposita sperimentazione per l'orario 2023/2024. A tal fine, si ritiene opportuno l'inserimento di una specifica nota al paragrafo 4.5.3.2 del PIR 2024.

#### 4.3.2 Indicazioni

**4.3.2.1** Si indica al GI di inserire, nella sezione "*Richieste allo Sportello Operativo Merci*" del paragrafo 4.5.3.2 "*Tempistica per richieste in corso d'orario*", un apposito richiamo alla sperimentazione, da tenersi durante l'orario 2023/2024, dell'utilizzo di tale Sportello Operativo anche per richieste di tracce in corso d'orario per le quali si preveda la presenza in composizione di TE/TES.

#### 4.3.3 Prescrizioni

**4.3.3.1** Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 4.5.1 "*Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025*", di mantenere l'attuale tempistica, posta ai primi giorni del mese di settembre di ogni anno, relativamente alla scadenza per le richieste di servizi extra-PmdA da rispettersi durante il processo di allocazione annuale della capacità, prevedendo, tuttavia, nel caso di stazioni ad elevato grado di utilizzazione e di specifici servizi erogabili solamente su determinati binari (entrambi debitamente indicati all'interno dello stesso paragrafo 4.5.1 citato):

- che la richiesta di tali servizi extra-PmdA possa avvenire in corrispondenza della richiesta di tracce, al fine di garantire una programmazione coordinata tra tracce orarie/manovre rotabili e tali servizi extra-PmdA in ambito stazione;
- nel caso in cui la richiesta di tali servizi extra-PmdA non avvenga entro il termine di cui al precedente trattino, che la fornitura degli stessi è da considerarsi subordinata alla verifica di compatibilità con lo schema del programma dei treni e delle manovre in stazione predisposto dal GI.

**4.4 Trasporto merci pericolose.****4.4.1 Valutazioni dell'Autorità**

Il GI, con la bozza del PIR 2025, ha apportato alcune integrazioni al paragrafo 4.7 “*Trasporto merci pericolose*”, evidenziando l’intenzione di monitorare il livello di rischio del trasporto di merci pericolose lungo la propria infrastruttura, al fine di controllare e mantenere dei livelli di accettabilità del rischio, ed apportando alcune integrazioni al paragrafo 4.7.1 “*Criteri per l’individuazione degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose*”.

L’Autorità, a tal proposito, osserva, preliminarmente, di essere già intervenuta su tale specifica tematica con le delibere n. 187/2020 (relativa al PIR 2021) e n. 173/2021 (relativa al PIR 2022). In particolare, con le prescrizioni 4.3.3.1 e 4.3.3.2 dell’Allegato A alla delibera ART n. 187/2020 era stato richiesto al GI di:

- “*integrare il paragrafo 4.7 “Trasporto merci pericolose” del PIR 2022 con i riferimenti alle disposizioni legislative e regolamentari alla base delle limitazioni di capacità imposte dal GI stesso sul trasporto merci pericolose.*”;
- “*di pubblicare, entro il 31 gennaio di ogni anno, come allegato tecnico in ePIR, un prospetto contenente le quantità giornaliere/mensili/annuali di merci pericolose che possono essere trasportate per ogni tratta/linea della rete.*”.

RFI, dopo l’adozione di tale delibera, aveva provveduto ad eliminare, dalla versione finale del PIR 2022, le limitazioni inizialmente proposte.

Successivamente, con le prescrizioni 4.5.3.1, 4.5.3.2, 4.5.3.3, 4.5.3.4 dell’Allegato A alla delibera ART n. 173/2021, l’Autorità, aveva rispettivamente prescritto quanto segue:

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

Con la pubblicazione del PIR 2022, edizione di dicembre 2021, il GI aveva deciso di ritirare la propria proposta relativa all’eventuale imposizione dei limiti alla circolazione di cui trattasi.

Per quanto riguarda le integrazioni proposte con la bozza del PIR 2025, viene citata, nel paragrafo 4.7 “*Trasporto merci pericolose*”, come fonte normativa in applicazione della quale il GI effettua il monitoraggio del livello di rischio legato al trasporto ferroviario di merci pericolose, una “*Bozza di Regolamento*” inviata dal MIT con prot. U942 del 8 febbraio 2021 e mai adottato dallo stesso Ministero; la stessa bozza è presa a riferimento per individuare i limiti di accettabilità del rischio sociale (ossia cumulato) e individuale, tutti riferiti al periodo di un anno.

L’Autorità osserva che RFI non ha inteso inserire, con i necessari adattamenti, le prescrizioni sopra riportate nella bozza di PIR 2025, ma ha esclusivamente inserito nella bozza finale una previsione secondo la quale RFI provvederà a monitorare costantemente il livello di rischio e, successivamente, in caso di necessità, a concordare con le IF appositi provvedimenti mitigativi; è necessario ricordare che, nella bozza per consultazione, RFI aveva previsto espressamente la possibilità di inserire limitazioni alla circolazione.

In occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023, RFI ha comunicato che:

- gli attuali modelli di stima del rischio sono sensibili rispetto alla tipologia di merce trasportata; tuttavia le IF non sarebbero state in grado di comunicare tale informazione;
- ha individuato un intervallo temporale relativo all'anno per tarare la misura del livello di rischio;
- per evitare la possibilità che il trasporto merci venga fermato nel corso dell'anno è stata prevista l'effettuazione di un monitoraggio costante, cui possono seguire delle mitigazioni, quali i percorsi alternativi; tali interventi mitigativi verrebbero presi con quattro mesi d'anticipo.
- la proposta normativa del MIT non è stata finalizzata, al momento, in considerazione delle interlocuzioni necessarie con la Commissione Europea; non è, quindi, ancora in vigore;
- il modello di analisi del rischio adottato è aderente alla prima parte delle linee guida ERA pertinenti, ossia a quelle contenenti le modalità di calcolo del rischio di cui trattasi (tali linee guida si compongono di due parti: modalità di calcolo del rischio, misure mitigative);
- fino ad oggi non sono mai stati superati i livelli di rischio massimi previsti; nel caso di superamento di tali soglie, anche la comparazione con gli effetti della diversione modale potrebbe consentire, eventualmente, di tollerare o meno il superamento della soglia.

L'Autorità, preso atto di quanto dichiarato da RFI, ed in particolare dell'assenza di norme europee o nazionali che impongano tali scelte al GI e al sistema ferroviario in genere, osserva che:

- la valutazione del rischio derivante dalla metodologia proposta da RFI non tiene in considerazione gli effetti dell'eventuale diversione modale sulle componenti vulnerabili del sistema (il traffico su gomma comporta, presumibilmente, rischi anche maggiori rispetto al traffico su ferro) e i potenziali effetti sul tessuto socio-economico, anche nel caso non sia possibile individuare itinerari ferroviari alternativi, o effettuare la diversione modale su gomma o nave del trasporto delle merci pericolose;
- la misura del rischio sociale e individuale, come da prassi, è da intendersi riferita ad un periodo di osservazione nel suo complesso, mentre con il modello cumulativo ipotizzato, considerando l'orizzonte temporale di un anno, potrebbe succedere che già a partire dal giorno X, non necessariamente corrispondente al termine dell'anno preso a riferimento, non potrebbe essere consentito – fino alla fine dell'anno – il trasporto di una data merce pericolosa. Se l'adozione di tale divieto, da una parte, consente di rientrare nei limiti di rischio previsti dal modello (definibile come modello di rischio “a capienza”), dall'altra, pare ovvio che comporti l'accettazione di picchi di rischio, seppur concentrati in limitati periodi dell'anno. Ai fini del divieto di cui trattasi, infatti, il rischio considerato dovrebbe essere valutato – oltre che considerando anche l'incremento di rischio derivante dalla diversione modale imposta dal divieto di cui trattasi – facendo riferimento a medie di periodo anche infra-annuali, rispetto alle quali identificare limiti di tollerabilità.

In conclusione, si ritiene necessario che RFI:

- pubblichi, in allegato al PIR, le norme prese a riferimento nell'applicazione del proposto metodo di monitoraggio dei livelli di rischio relativo al trasporto di merci pericolose e degli eventuali provvedimenti mitigativi da adottarsi in esito al monitoraggio effettuato;
- metta a disposizione dei richiedenti capacità uno strumento di simulazione dell'andamento del livello di rischio sulla base del proprio modello, al fine di consentire agli stessi una verifica in autonomia di quanto misurato da RFI;
- preveda, in analogia a quanto previsto con le prescrizioni 4.5.3.3 e 4.5.3.4 dell'Allegato A alla delibera ART n. 173/2021, delle regole di allocazione della capacità volte a garantire alle IF merci che effettuano trasporto merci pericolose, un accesso equo, trasparente e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria, tramite rispetto delle proporzioni relative di traffico di merci pericolose da individuarsi in occasione del processo di allocazione della capacità.

#### 4.4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 4.4.3 Prescrizioni

- 4.4.3.1 Si prescrive al GI, ove intenda mantenere la limitazione alla circolazione di cui trattasi come specificata nella bozza finale del PIR 2025 trasmessa all'Autorità in data 29 settembre 2023, di inserire, come allegato in ePIR, entro e non oltre il 31 gennaio 2024, la *"Bozza di Regolamento"* inviata allo stesso GI dal MIT con prot. U942 del 8 febbraio 2021 e ad oggi non ancora vigente, o altro eventuale provvedimento regolamentare preso a riferimento.
- 4.4.3.2 Si prescrive al GI di provvedere a integrare, entro e non oltre il 31 maggio 2024, la propria procedura di stima del rischio afferente al trasporto ferroviario di merci pericolose riferita ad un orizzonte temporale annuale, definendo il livello di rischio massimo accettabile anche su orizzonti temporali al più mensili, al fine di poter conseguentemente definire il prospetto di cui alla successiva prescrizione, finalizzata a consentire una adeguata programmazione industriale delle attività delle imprese ferroviarie interessate e la conseguente ottimizzazione dei costi di produzione.
- 4.4.3.3 Si prescrive al GI, ove intenda mantenere la limitazione alla circolazione di cui trattasi come illustrata nella bozza finale del PIR 2025 trasmessa all'Autorità in data 29 settembre 2023, di specificare, nel paragrafo 4.7 *"Trasporto merci pericolose"*, onde consentire una adeguata programmazione industriale delle attività delle imprese ferroviarie interessate e la conseguente ottimizzazione dei costi di produzione:
- che viene pubblicato in ePIR, entro il 31 gennaio di ogni anno, come allegato tecnico, un prospetto contenente una propria stima – effettuata secondo il modello metodologico integrato come richiesto dalla precedente prescrizione, ed espressa sia in valori assoluti che in percentuali – del massimo volume di treni e dei massimi volumi mensili di merci pericolose *"ad impatto rilevante"* (distinte per categorie) che possono essere trasportate per ogni tratta/linea/località di servizio della rete, in funzione dei livelli di rischio oltre i quali il GI considera il rischio inaccettabile, alla luce delle disposizioni normativo/regolamentari sottostanti;
  - che all'atto della richiesta di tracce per treni che trasportano merci pericolose, le IF debbano indicare anche una stima della massa trasportata di merci pericolose, nonché la relativa classe o classi di pericolo ai sensi del RID, ai fini dell'applicazione del calcolo della quota di capacità di cui al punto seguente;
  - che per ogni IF che effettua trasporti merci pericolose, il rispettivo numero dei treni che trasportano merci pericolose e la massa trasportata di merci pericolose non potranno essere superiori, in ogni trimestre, alla corrispondente quantità rilevabile applicando, alla quota di capacità complessivamente assegnata all'IF sulla base dell'orario programmato, i limiti mensili di cui al primo punto elenco della presente prescrizione.

#### 4.5 Gestione operativa. Differimento in partenza

##### 4.5.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI ha deciso di eliminare, nel paragrafo 4.8.1.2 *"Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati"* del PIR vigente, il sottoparagrafo *"Differimento in partenza"*; tale differimento consentiva, peraltro, la possibilità, per un'IF, di ottenere il differimento della partenza del treno origine corsa previo assenso del GI e di non fare rientrare il ritardo concordato tra RFI e IF nell'ambito del *Performance Regime*.

Il GI ha evidenziato come tale possibilità non sia più attuabile a causa dell'impatto su altri treni programmati, e non rappresenti un incentivo per le IF al rispetto dell'orario di servizio.

Le associazioni Fermerci e Fercargo, nonché le IF Italo e Trenitalia, hanno richiesto di ripristinare tale possibilità, ricevendo un diniego da parte del GI, che ritiene di maggiore utilità lo strumento della riprogrammazione della traccia in gestione operativa, in modo da poter fornire una traccia effettivamente aderente alla marcia reale del treno e ottimizzare la gestione della circolazione a vantaggio di tutte le parti interessate.

In occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023, RFI ha evidenziato che *"L'individuazione [di] un nuovo canale disponibile rispetto alla capacità residua consente di ottimizzare la gestione della circolazione lungo tutto il percorso, a beneficio dell'IF stessa e di tutti i soggetti eventualmente coinvolti (Gestore della Manovra, Responsabile Impianto,*

raccordato, Struttura di Navigazione interessata ad assicurare la continuità territoriale, autorità portuale, ecc.), con particolare riguardo alle località interessate da impegno impianto (per cambio AdC, manovra, traslazione da/verso raccordo, ecc.).”.

Inoltre, la stessa RFI ha proposto, anche su invito degli Uffici dell'Autorità formulato durante la predetta audizione, di meglio dettagliare tale nuova modalità di gestione operativa, confermando l'eliminazione del paragrafo “*Differimento in partenza*” e prevedendo adeguate tutele per le IF rispetto agli effetti relativi all'ambito del *Performance Regime*.

In particolare, il GI ha proposto l'introduzione di un nuovo sottoparagrafo “*Riprogrammazione della traccia e dei servizi in caso di previsione di ritardo in partenza*”, il cui contenuto è qui di seguito riportato:

“Qualora il referente accreditato dell'IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione di origine, intenda comunque effettuare tale trasporto, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente accreditato del GI mediante PIC:

- ricorrendo alla soppressione della traccia, con specificazione della relativa motivazione e del ritardo previsto in partenza e conseguente esigenza di riprogrammazione del trasporto;
- effettuando quindi opportuna richiesta per la relazione interessata, indicando la traccia precedente di cui viene richiesta la soppressione. La riprogrammazione non rileva ai fini del *Performance Regime* rispetto al ritardo previsto relativamente al trasporto originario qualora la richiesta sia stata effettuata prima dell'orario programmato di partenza del treno.

Il GI potrà accogliere la richiesta di riprogrammazione, proponendo eventualmente una nuova traccia rispetto alla capacità residua disponibile.

In caso di individuazione da parte del GI di un canale orario differente, rispetto alle necessità dell'IF interessata, il referente dell'IF potrà eventualmente chiedere una nuova traccia o decidere di utilizzare la traccia originaria, adoperandosi per superare i problemi connessi al ritardo.

Qualora il treno non parta nei tempi previsti dalla nuova traccia oggetto di riprogrammazione, il ritardo accumulato in partenza genererà flusso economico secondo i meccanismi del *Performance Regime*.

Nel caso invece in cui il referente di IF non richieda la riprogrammazione del trasporto entro l'orario di partenza e il treno parta entro 30 minuti dall'orario programmato per i servizi passeggeri, ovvero entro 60 minuti per i servizi merci, il ritardo accumulato in partenza genererà flusso economico secondo i meccanismi del *Performance Regime*.

In caso di assenza di specifica richiesta di riprogrammazione entro l'orario di partenza e qualora il treno non parta nei tempi previsti al capoverso precedente, il referente accreditato del GI considererà la traccia soppressa di fatto per responsabilità IF con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1. In tal caso, qualora il referente IF manifesti comunque la volontà di effettuare comunque il trasporto, il referente accreditato del GI potrà formulare l'ipotesi di nuova traccia, con caratteristiche uguali o simili a quella soppressa, procedendo alla formale assegnazione della stessa dopo definitiva conferma dell'IF interessata.”.

Sulla base di quanto esposto, l'Autorità valuta adeguata la proposta di RFI di sostituire, nell'ambito della gestione operativa, l'operazione del “*Differimento in partenza*” con l'operazione della “*Riprogrammazione della traccia e dei servizi in caso di previsione di ritardo in partenza*”, da effettuare secondo la formulazione proposta da RFI stessa in occasione della citata audizione del 27 ottobre 2023.

#### 4.5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 4.5.3 Prescrizioni

4.5.3.1 Si prescrive al GI di sostituire, nel paragrafo 4.8.1.2 del PIR vigente, il sottoparagrafo “*Differimento in partenza*” con il nuovo sottoparagrafo “*Riprogrammazione della traccia e dei servizi in caso di previsione di ritardo in partenza*” proposto dal GI stesso nel corso dell'audizione tenutasi innanzi agli Uffici dell'Autorità il 27 ottobre 2023, il cui contenuto è qui di seguito riportato:

**“Qualora il referente accreditato dell’IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione di origine, intenda comunque effettuare tale trasporto, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente accreditato del GI mediante PIC:**

- ricorrendo alla soppressione della traccia, con specificazione della relativa motivazione e del ritardo previsto in partenza e conseguente esigenza di riprogrammazione del trasporto;
- effettuando, quindi, opportuna richiesta per la relazione interessata, indicando la traccia precedente di cui viene richiesta la soppressione. La riprogrammazione non rileva ai fini del Performance Regime rispetto al ritardo previsto relativamente al trasporto originario qualora la richiesta sia stata effettuata prima dell’orario programmato di partenza del treno.

Il GI potrà accogliere la richiesta di riprogrammazione, proponendo eventualmente una nuova traccia rispetto alla capacità residua disponibile.

In caso di individuazione, da parte del GI, di un canale orario differente rispetto alle necessità dell’IF interessata, il referente dell’IF potrà eventualmente chiedere una nuova traccia o decidere di utilizzare la traccia originaria, adoperandosi per superare i problemi connessi al ritardo.

Qualora il treno non parta nei tempi previsti dalla nuova traccia oggetto di riprogrammazione, il ritardo accumulato in partenza genererà flusso economico secondo i meccanismi del Performance Regime.

Nel caso, invece, in cui il referente di IF non richieda la riprogrammazione del trasporto entro l’orario di partenza e il treno parta entro 30 minuti dall’orario programmato per i servizi passeggeri, ovvero entro 60 minuti per i servizi merci, il ritardo accumulato in partenza genererà flusso economico secondo i meccanismi del Performance Regime.

In caso di assenza di specifica richiesta di riprogrammazione entro l’orario di partenza e qualora il treno non parta nei tempi previsti al capoverso precedente, il referente accreditato del GI considererà la traccia soppressa di fatto per responsabilità IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1. In tal caso, qualora il referente IF manifesti, comunque, la volontà di effettuare il trasporto, il referente accreditato del GI potrà formulare l’ipotesi di nuova traccia, con caratteristiche uguali o simili a quella soppressa, procedendo alla formale assegnazione della stessa dopo definitiva conferma dell’IF interessata.”.

## 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.”.

Durante la citata audizione del 27 ottobre 2023, RFI ha evidenziato che “Per quanto riguarda il misuratore c.d. virtuale, non è considerata per il calcolo del consumo del treno l’energia recuperata in fase di frenatura, in quanto non sono note le caratteristiche del sistema elettrico del rotabile. L’algoritmo considera esclusivamente l’equilibrio tra curve di trazione e curve di resistenza.”.

Sulla base di quanto sopra esposto, l’Autorità, nel ricordare che il perseguitamento della riduzione e della stabilizzazione dei prezzi dell’energia necessita non solo di azioni da parte del GI, ma anche di un’adeguata apertura del mercato dell’energia di trazione, osserva che nel PIR non è chiaramente indicato come l’algoritmo del misuratore virtuale non tenga in considerazione l’energia derivante dalla frenata rigenerativa e che tale informazione potrebbe essere di utilità per le IF al fine di effettuare le proprie valutazioni tecnico-economiche.

Si ritiene, quindi, necessario chiarire nel PIR che il misuratore virtuale non tiene in conto il recupero di energia garantito dall'applicazione della frenata rigenerativa, a differenza di quanto effettivamente già possibile tramite l'impiego del misuratore reale.

Infine, si ritiene necessario che il GI fornisca all'Autorità copia delle proprie procedure interne tramite le quali viene definito e assegnato ad ogni IF il consumo di energia di trazione, nonché il livello di compensazione da garantirsi sulla base del regime tariffario speciale attualmente vigente (quantificazione della compensazione da parte della CSEA e successiva ripartizione tra i soggetti interessati, compresa la stessa RFI).

#### 5.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 5.1.3 Prescrizioni

5.1.3.1 Si prescrive al GI di esplicitare, nel paragrafo 5.4.1 "*Fornitura corrente di trazione*", che l'algoritmo del misuratore virtuale per il calcolo dell'energia di trazione consumata da un treno, a differenza di quanto avviene nel caso dell'uso dei misuratori reali, non tiene in considerazione il recupero energetico ottenibile tramite l'applicazione della frenatura rigenerativa.

5.1.3.2 Si prescrive al GI di fornire all'Autorità, entro e non oltre il 29 febbraio 2024, una relazione e copia delle proprie procedure interne tramite le quali viene definito e assegnato ad ogni IF il consumo di energia di trazione, nonché il livello di compensazione da garantirsi (alle IF e alla stessa RFI) sulla base del regime tariffario speciale attualmente vigente.

### 5.2 Penali per il richiedente non IF in caso di mancata designazione dell'IF.

#### 5.2.1 Valutazioni dell'Autorità

RFI, nel paragrafo 5.6.3.1 "*Penali per il Richiedente in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata*", ha inserito l'esclusione di Regioni e Province autonome dall'ambito di applicazione delle penali attribuibili in capo al Richiedente non IF, in quanto la mancata erogazione dei servizi richiesti da tali soggetti, legati esclusivamente al trasporto pubblico di passeggeri, risulta praticamente impossibile che si realizzi.

L'Autorità, pur condividendo l'aspettativa sulla bassissima probabilità che la suddetta mancata erogazione si verifichi, non reputa prudente, ai fini anche della salvaguardia dell'equilibrio economico del GI, introdurre una tale previsione.

#### 5.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 5.2.3 Prescrizioni

5.2.3.1 Si prescrive al GI di eliminare, nel paragrafo 5.6.3.1 "*Penali per il Richiedente*" - parte recante "in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata" - il seguente periodo: "*Le Regioni e le Province autonome sono esonerate dal corrispondere penali nei termini sopra indicati*".

## 6. Esecuzione del contratto

### 6.1 Gestione dell'esercizio ferroviario: cause di ritardo.

#### 6.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Secondo il paragrafo 6.3.1 *"Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario"*, il *"Gl espleta operativamente la responsabilità dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria attraverso le gestione ed il controllo della circolazione, sulla base delle tracce orarie assegnate, delle tracce straordinarie ulteriormente disponibili o delle loro variazioni."*; tra le varie fondamentali attività del personale dedicato al coordinamento e alla regolazione della circolazione, è da annoverarsi anche l'assegnazione delle cause dei ritardi e delle anomalie che si generano durante la marcia dei treni, nonché quelle relative all'esercizio delle responsabilità sulle soppressioni degli stessi; ciò al fine di monitorare le prestazioni del sistema ferroviario (il calcolo degli indicatori di puntualità, infatti, si basa sulla corretta assegnazione di tali cause) e calcolare eventuali penali da comminarsi alle parti sulla base delle regole del PIR. Si ritiene, quindi, opportuno esplicitare tale precipuo compito all'interno dell'elencazione di cui al paragrafo 6.3.1 citato, ed inserire un richiamo alla Procedura per l'assegnazione delle cause di ritardo nel paragrafo 6.3.2 *"Regole di gestione"*, ove vengono indicati gli indicatori di prestazione in termini di puntualità.

Inoltre, in occasione delle interlocuzioni svoltesi con il Gestore e con le Associazioni rappresentative delle imprese ferroviarie, sono emersi elementi che depongono a favore dell'adozione di un intervento finalizzato a migliorare ulteriormente l'utilizzo della capacità di infrastruttura, a garantire una maggiore regolarità del regime di circolazione e, dunque, una maggiore efficienza e competitività del trasporto ferroviario nel suo complesso, con conseguenti benefici – in definitiva – a favore degli utenti finali.

Specificamente, in merito alla tematica dell'attribuzione delle cause di ritardo, si rileva che l'associazione dei gestori europei RNE nell'*"EPR Handbook 2013"*<sup>2</sup> ha dichiarato che:

- "The treatment of secondary delays was inspired by the "care-taker" principle, according to which the party responsible for a delay is not identified with the company that has caused the original disruption (so-called "wrong doer") but with the company that has the possibility to restrict its consequences, (the so-called "care-taker")."* (paragrafo 6.1.5 *"Allocation of caused, suffered and recovered delay minutes"* dell'*EPR Handbook 2013*, enfasi aggiunta);
- nella figura 3 del citato paragrafo 6.1.5 *"Allocation of caused, suffered and recovered delay minutes"* dell'*EPR Handbook 2013*, risulta evidente l'applicazione del principio *"care-taker"*, ossia che i codici di ritardo 91 e 92 sono di competenza del Gl;

European Performance Regime  
A joint project by UIC / RNE

	Caused delays (payments)	Suffered delays (receivables)
IM	IM delay codes (1x, 2x, 3x) Undocumented minutes Delays occurred in other networks due to this IM (4x) Secondary delays (91, 92)	RU delay codes (5x, 6x) Delay at handover point Delays caused in other networks (4x, 7x)  Secondary delays (93, 94) External causes (8x, 90) 50% of recovered time in line
RU	RU delay codes (5x, 6x) Delays occurred in other networks due to this RU (7x) Secondary delays (93, 94)	IM delay codes (1x, 2x, 3x) Delays caused in other networks (4x, 7x)  Secondary delays (91, 92) Undocumented minutes External causes (8x, 90) Delay at handover point 50% of recovered time in line 100% recovered time in station

Table 3 – Illustration of suffered and caused delays by partner

<sup>2</sup> Progetto *"European Performance Regime"*, link: <https://rne.eu/traffic-management/train-performance-management/other-activities/>.

In occasione dell'audizione del 27 ottobre 2023, RFI ha dichiarato che l'*EPR handbook* del 2013 non è al momento stato aggiornato e che non rientra tra i documenti di riferimento dei principali GI europei in materia di attribuzione delle cause di ritardo. La stessa RFI ha, tuttavia, dichiarato che ha intenzione di revisionare la PACR vigente, avviando un apposito iter di consultazione con le parti interessate.

#### 6.1.2 Indicazioni

- 6.1.2.1 Si indica al GI di integrare l'elenco delle attività delle figure di coordinamento e regolazione della circolazione nel paragrafo 6.1.3.1 *"Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario"*, introducendo un punto elenco relativo a *"la giustificazione delle cause di ritardo e di anormalità"*.
- 6.1.2.2 Si indica al GI di inserire, in corrispondenza della descrizione degli indicatori di puntualità riportata nel paragrafo 6.3.2 *"Regole di gestione"*, quanto di seguito riportato: *"Il GI provvede all'assegnazione delle cause di ritardo e delle cause di anormalità nel rispetto di quanto previsto nella vigente procedura per l'assegnazione delle cause di ritardo disponibile in ePIR."*.

#### 6.1.3 Prescrizioni

- 6.1.3.1 Si prescrive al GI di revisionare la PACR vigente, in applicazione del principio del *"care taker"*, come indicato da RNE nel proprio *EPR Handbook 2013*, avviando un apposito iter di consultazione con le parti interessate; tale revisione deve riguardare anche la casistica puntuale dei *"pronti-treno"*. A tal fine, RFI dovrà inviare all'Autorità, all'esito della consultazione ed entro il 29 marzo 2024, la proposta di revisione che, a seguito delle eventuali osservazioni degli Uffici dell'Autorità, dovrà essere adottata in occasione del primo aggiornamento straordinario del PIR.

## 7. Impianti di servizio

#### 7.1.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità valuta il contenuto del capitolo adeguato.

#### 7.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

#### 7.1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.