

Allegato “A” alla delibera n. 213/2025 del 4 dicembre 2025

**Indicazioni e prescrizioni relative
al “Prospetto informativo della rete 2027” presentato dal gestore della
rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.
nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2026”**

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali	5
1.1 Aggiornamento del PIR	5
1.2 Definizioni	5
2. Caratteristiche dell'infrastruttura	7
2.1 Stazioni di collegamento con l'infrastruttura ferroviaria nazionale	7
2.2 Sagome, Blocco radio e reti TEN-T.....	8
2.3 Modelli d'esercizio e regole di utilizzo degli impianti.....	12
2.4 Utilizzazione delle linee alta velocità	14
3. Condizioni di accesso all'infrastruttura.....	16
3.1 Accordi quadro: sistema di soccorso, termini di presentazione della proposta e impegni sugli scenari infrastrutturali di riferimento.	16
3.2 ERTMS: adeguamento dei veicoli e integrazione terra-bordo.....	18
3.3 Gestione dei dati RINF futuri e corse prova.....	23
4. Allocazione della capacità	24
4.1 Richieste difformi e DICC	24
4.2 Informazioni date dal GI rispetto alle riduzioni di capacità.	26
4.3 Criteri di priorità: linee specializzate	28
4.4 Tempistica per la pubblicazione delle riduzioni ai canoni (tariffe c.d. "PROMO")	28
5. Servizi e tariffe	29
5.1 Riduzioni ai canoni (tariffe c.d. "PROMO")	29
5.2 Fornitura di corrente di trazione	29
5.3 Circolazione treni speciali	31
5.4 Fornitura di informazioni complementari	32
6. Esecuzione del contratto.....	33
6.1 Obblighi del GI, norme tecniche e di sicurezza.....	33
6.2 Gestione dell'esercizio ferroviario: indicatori di puntualità	34
6.3 Sistema di soccorso e sgombero con mezzi attrezzati	36
7. Impianti di servizio	37
7.1 Stazioni passeggeri: informazioni e indennizzi alle PMR	37
7.2 Platee di lavaggio e centri di manutenzione.....	38

Premessa

Con nota prot. RFI-AD.ARA\PEC\P\2025\329, del 1° ottobre 2025, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 79501/2025, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito: RFI o, in alternativa, Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o GI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2027 (nel seguito: PIR 2027), 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 (nel seguito: CdP) stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, e dell'articolo 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 di detto PIR 2027.

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 2027 inviata da RFI lo scorso 1° ottobre 2025;
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 dall'Autorità nella materia di interesse durante il lasso di tempo intercorrente tra la data di pubblicazione del PIR 2026, edizione dicembre 2024, e la data del presente atto, anche in relazione alle segnalazioni ricevute e a quanto emerso nel corso dell'audizione del GI tenutasi il 7 novembre 2025 e il 10 novembre 2025 (il cui verbale è stato assunto agli atti dell'Autorità al prot. 94734/2025), ponendo specifica attenzione, tra l'altro, alle tematiche inerenti alle regole di utilizzo della rete, all'implementazione dell'ERTMS e relativi iter autorizzativi dei rotabili; alla programmazione delle corse prova, alla misurazione dell'energia di trazione fornita alle IF.

Le indicazioni e prescrizioni da applicarsi già a decorrere dall'orario di servizio 2025/2026 sono evidenziate con formattazione [in colore blu](#) (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2027, e deve intendersi riferita anche alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2026 che, pur eventualmente presentando numerazione differente, afferiscono agli stessi temi).

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

AdSP:	Autorità di sistema Portuale;
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;
DICC:	Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per i contratti di raccordo;
ENIM:	<i>European Network of Rail Infrastructure Managers;</i>
ERA:	Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;
ERTMS:	<i>European Rail Traffic Management System;</i>
GI:	Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
HD:	<i>High Density;</i>
IaP:	Informazioni al Pubblico;

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:	<i>Performance Regime</i> ;
RINF:	Registro dell'infrastruttura;
RFC:	<i>Rail Freight Corridor</i> ;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RNE:	<i>Rail Net Europe</i> ;
SERA:	<i>Single European Railway Area</i> ;
TEN-T:	<i>Trans-European Transport Network</i> ;
TTA:	Tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI;
TTR:	<i>Time Table Redesign</i> ;
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

1. Informazioni Generali

1.1 Aggiornamento del PIR

1.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Al paragrafo 1.5.2 *"Procedure di aggiornamento del PIR"*, ordinario e straordinario, si prevede che gli obblighi di pubblicazione delle bozze per consultazione, da rispettarsi a cura del GI, si adempiono con la pubblicazione sul sito web del GI.

Si osserva, tuttavia, che il GI, nel caso di proposta di aggiornamento anche degli allegati disponibili nell'ePIR, provvede alla loro pubblicazione non nella medesima sezione del citato sito web ma nella sola piattaforma ePIR e, in alcuni casi, di tale aggiornamento non viene fatta menzione nella relazione accompagnatoria della prima bozza del PIR.

In sede di audizione, RFI ha proposto, per agevolare i richiedenti durante la consultazione, di inserire, nella sezione del proprio sito dedicata alla consultazione, un esplicito rimando all'ePIR ove verrebbe messa a disposizione una sezione per i documenti in consultazione.

Preso atto di quanto proposto da RFI, l'Autorità ritiene necessario, per garantire adeguata visibilità e unitarietà della elencazione degli aggiornamenti proposti al PIR e agli allegati disponibili nell'ePIR, che gli stessi allegati per i quali siano proposti aggiornamenti nell'ambito della consultazione, siano pubblicati nella medesima sezione del sito del GI ove lo stesso pubblica le bozze di PIR, sia nell'ambito dei processi di aggiornamento ordinario, che nell'ambito dei processi di aggiornamento straordinario.

1.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

1.1.3 Prescrizioni

1.1.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 1.5.2 del PIR *"Procedure di aggiornamento del PIR"*, che gli obblighi di pubblicazione del PIR per la consultazione, sia in sede di aggiornamento ordinario che in sede di aggiornamento straordinario, devono essere assolti anche per gli allegati pubblicati nella piattaforma informatica ePIR, di cui dovrà essere predisposta la modifica conseguente, onde consentirne la pubblicazione nella medesima sezione del sito web del GI ove viene pubblicato, per consultazione, il PIR, e facilitare l'evidenziazione delle modifiche apportate ai contenuti.

1.2 Definizioni

1.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, con la bozza di PIR 2027, ha proposto di modificare la definizione di *"impianti raccordati"*, di cui al paragrafo 1.8 *"Definizioni"* del PIR, al fine di ricomprendere tra gli impianti raccordati non solo quelli non di proprietà del GI stesso, ma anche quelli genericamente non gestiti dal GI; questo farebbe sì che impianti di proprietà del GI, ma dati in gestione ad altri soggetti possano entrare in tale insieme. Tuttavia, si rileva che la definizione di *"impianto raccordato"* riportata alla lettera ss, del comma 1 dell'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 descrive tale fattispecie come: ***"l'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo"*** (ndr: **evidenza aggiunta**).

In sede di audizione, RFI ha chiarito come sua intenzione fosse, invece, considerare i casi in cui l'impianto di servizio di proprietà di un dato soggetto sia gestito da un altro operatore economico; l'Autorità, preso atto di quanto dichiarato da RFI ed essendo la formulazione proposta in contrasto con quanto già previsto a livello legislativo nazionale, ritiene necessario che l'attuale definizione di *"impianto raccordato"* presente nel PIR non venga modificata.

Con la bozza di PIR 2027, il GI ha anche proposto alcune modifiche alla definizione di *"missione"*, consolidatasi a valle delle prescrizioni approvate dall'Autorità con la delibera n. 178/2024, motivandole con il perseguimento de *"l'obiettivo di*

renderla più coerente con quanto specificato alla definizione di "orario cadenzato" nonché di renderla applicabile anche al processo di definizione degli Accordi Quadro."

Tale spiegazione non rientra negli effetti delle modifiche proposte, contestate dall'IF SVI che ha partecipato alla consultazione, che comprendono:

- la possibilità che la missione sia costituita non più solo da tracce tipo, ma anche da canali orario;
- la modifica delle specifiche da rispettarsi per estensioni della missione a tracce con origine/destinazione differenti, tramite: i) eliminazione della previsione che in un nodo la traccia possa servire una qualunque stazione del nodo di origine e del nodo di destinazione caratteristici della missione; ii) la riduzione del rapporto di sovrapposizione tra la lunghezza del percorso in sovrapposizione e la lunghezza totale di ognuna di tali tracce, dal 75%, previsto con la delibera n. 178/2024, al 50%; iii) in alternativa al criterio della percentuale di sovrapposizione, per i soli servizi AV/AC, proposizione della possibilità che appartengano alla missione anche servizi con medesime caratteristiche di missione su alcuni itinerari quali, a titolo d'esempio rispetto a quanto proposto nella bozza di PIR 2027: Milano Rogoredo – Roma Tiburtina (per l'asse Torino/Brescia–Napoli/Salerno/RC); Venezia Mestre – Milano Lambrate (per l'asse Trieste/Udine/Venezia-Torino).

RFI ha evidenziato che, a suo giudizio, con tali modifiche *"A puro titolo esemplificativo, infatti, seguono le attuali definizioni: • 2 tracce/canali orario Torino – Venezia (AV), e Milano-Venezia (AV), con pari fermate e velocità commerciale tra Milano e Venezia sono tracce cadenzate e omologhe ma non appartengono alla stessa missione; • 2 tracce/canali orario Torino – Milano-Roma-Napoli (AV) e Milano-Roma (AV) con pari fermate e velocità commerciale sono tracce cadenzate e omologhe ma non appartengono alla stessa missione."*

In sede di audizione il GI, su richiesta degli Uffici, ha precisato che:

- la definizione di missione non interferisce con l'applicazione dei criteri di priorità;
- a proprio giudizio, la missione, per come definita, è molto simile se non addirittura coincidente con il concetto di orario cadenzato. RFI ha quindi inteso proporre un adattamento della definizione per renderla sovrapponibile al concetto di orario cadenzato inserendo nella medesima missione tracce tra loro omologhe e cadenzate, data una determinata porzione di infrastruttura e struttura di orario.

In pratica, secondo RFI, la missione rappresenta una modalità di programmazione dell'orario individuando insiemi di servizi con medesime caratteristiche orarie su una porzione di infrastruttura di particolare rilevanza anche se con O/D diverse.

RFI, in audizione, oltre a portare alcuni esempi, ha chiarito che, ad esempio, con riferimento all'eliminazione degli attestamenti alternativi in un medesimo nodo, due missioni differenti sono ad esempio la MI C.le/MI Rogoredo-Roma e la MI P.G./MI Rogoredo-Roma. La relazione MI C.le/MI Rogoredo-Roma e la MI P.G./MI Rogoredo-Roma, dovrebbero essere considerate come due missioni differenti.

L'Autorità - considerando anche che in sede di istruttoria che ha condotto alla delibera n. 178/2024 è stato effettuato un significativo approfondimento sulla definizione di missione, apportando alcuni correttivi volti a chiarirne il perimetro - osserva che quanto esposto dal GI non pare sufficiente ad accogliere le modifiche proposte, in quanto proprio dall'ultima considerazione sopra presentata emerge che il concetto di missione, con le modifiche proposte, non diverrebbe un concetto univocamente determinato, a meno di non mantenere le precisazioni prescritte con la delibera n.178/2024. Per come è attualmente concepita, infatti, la missione ha un orientamento di tipo commerciale basato su una relazione principale (con determinate caratteristiche "orarie") alla quale si "legano" relazioni, che differiscono entro limiti dati rispetto al percorso della relazione principale. La proposta di RFI pare, invece, modificare tale orientamento individuando non una relazione di trasporto principale, quanto piuttosto una direttrice infrastrutturale principale sulla quale si innestano vari servizi di trasporto con origine e destinazione anche molto diversi tra loro; la modifica proposta genererebbe, quindi, una modalità di costruzione dell'orario secondo la quale, data una porzione d'infrastruttura, anche di significativa estensione, i servizi che la percorrono nelle sue diverse diramazioni avrebbero medesime caratteristiche di missione.

L'Autorità, quindi, in considerazione della necessità di mantenere, al momento, stabilità in tali concetti, peraltro di particolare complessità, ritiene necessario non apportare modifiche alle stesse.

1.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

1.2.3 Prescrizioni

- 1.2.3.1** Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.8 *"Glossario dei termini"* del PIR, di mantenere la definizione di *"impianto raccordato"* già in vigore nel PIR 2026 vigente.
- 1.2.3.2** Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.8 *"Glossario dei termini"* del PIR, di mantenere la definizione di *"missione"* già adottata con il PIR 2026 vigente.
- 1.2.3.3** Si prescrive al GI, per quanto riguarda l'Appendice 1 al capitolo 1 relativa agli esempi, di provvedere al suo aggiornamento sulla base del concetto di missione vigente, integrandola in un'apposita edizione straordinaria del PIR 2027 entro e non oltre il 28 febbraio 2026.

2. Caratteristiche dell'infrastruttura

2.1 Stazioni di collegamento con l'infrastruttura ferroviaria nazionale

2.1.1 Valutazioni dell'Autorità

L'AdSP del Mare Adriatico Orientale, in sede di consultazione del PIR ha richiesto, *"In considerazione del capitolo che individua le altre reti ferroviarie all'IFN, in virtù dell'ottenimento dell'Autorizzazione di sicurezza da parte dell'AdSP MAO, l'inserimento del gestore AdSP MAO ai fini della sicurezza ferroviaria nella tabella 2.1."* Con la pubblicazione della seconda bozza del PIR 2027, risulterebbe che RFI abbia acconsentito a tale richiesta, introducendo la stazione di Trieste Campo Marzio quale stazione di collegamento con gli impianti ferroviari del porto di Trieste, secondo quanto può evincersi dalla tabella 2.1 *"Località di servizio di collegamento reti con le linee ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale"* del paragrafo 2.2.2 *"Reti Ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale"*.

L'Autorità evidenzia come gli impianti ferroviari del porto di Trieste rientrino nella ben nota casistica degli impianti di servizio e che per tali impianti, se non di proprietà del GI, il collegamento è gestito tramite un contratto di raccordo ai sensi dell'articolo 13, comma 3, del d.lgs. 112/2015. Infine, è da evidenziarsi come già più volte gli Uffici dell'Autorità abbiano estesamente rappresentato, alla stessa AdSP, che il possesso di un'autorizzazione di sicurezza da parte di un soggetto non comporta che lo stesso sia un gestore di un'infrastruttura; tale posizione è stata condivisa dalla stessa ANSFISA con apposita nota prot. 83439/2025 del 30 ottobre 2025 (prot. ART 88768/2025), inviata al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e, per conoscenza, all'Autorità. Per quanto sopra esposto, non avendo RFI espresso obiezioni in merito nel corso dell'audizione u.s., si ritiene, quindi, necessario eliminare la stazione di Trieste Campo Marzio dalla citata tabella 2.1 *"Località di servizio di collegamento reti con le linee ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale"*, in quanto non si tratta di stazione che collega l'infrastruttura ferroviaria nazionale con altra infrastruttura gestita da altro GI o con una ferrovia regionale interconnessa di cui al d.m. 5 agosto 2016.

Inoltre, sempre con riferimento alla tabella 2.1 citata, è stato rilevato che, tra le stazioni di collegamento reti dell'infrastruttura RFI con l'infrastruttura regionale gestita da Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura (di seguito FNB), non è individuata, oltre la stazione di Barletta, anche la stazione di Bari centrale alla quale, nell'allegato relativo alle regole di utilizzo delle stazioni, il GI fa invece riferimento rispetto alla relazione di trasporto FNB Bari-Barletta. In sede di audizione RFI ha rappresentato che, nell'ambito del progetto ACC/PRG di Bari C.le, è prevista l'integrazione tra le reti dei due Gestori Infrastruttura (GI); in particolare, al termine dei lavori di PRG legati al nuovo apparato ACC sarà possibile istituire nuovi servizi da/per l'Aeroporto di Bari dalla rete RFI grazie all'attivazione di un nuovo collegamento tra Bari C.le (RFI) e Fesca S. Girolamo (FNB) attualmente prevista per il cambio orario di dicembre 2026. Al momento è in corso di condivisione tra RFI e FNB lo schema di convenzione che regolerà i reciproci rapporti, definendo le modalità e i confini di gestione della circolazione e della manutenzione; nell'ambito degli approfondimenti tecnici svolti dai due GI è stato condiviso che la stazione di collegamento/confine tra le due reti sarà Fesca S. Girolamo che RFI ritiene opportuno integrare

nel prospetto delle stazioni di collegamento. RFI concorda con la necessità di integrare il prospetto delle stazioni di collegamento con la rete FT. L'Autorità, preso atto di quanto dichiarato da RFI, ritiene necessario integrare con la citata stazione di Fesca S. Girolamo la tabella 2.1 in esame, specificando che, tramite tale stazione, le relazioni FNB avranno accesso alla stazione di Bari C.le e, per il tramite della stessa Bari Centrale, anche ad altre stazioni della rete RFI.

2.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.1.3 Prescrizioni

2.1.3.1 Si prescrive al GI, con riferimento alla tabella 2.1 *"Località di servizio di collegamento reti con le linee ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale"* del paragrafo 2.2.2 *"Reti Ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale"*:

- di eliminare la stazione di Trieste Campo Marzio;
- di inserire, tra le stazioni di collegamento con la rete del gestore infrastruttura Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura, la stazione di Fesca S. Girolamo con la precisazione che i servizi eserciti sulla rete del GI Ferrotramviaria S.p.A. possono accedere, tramite Fesca S. Girolamo, alla stazione di Bari Centrale e quindi ad altre stazioni della rete RFI.

2.2 Sagome, Blocco radio e reti TEN-T.

2.2.1 Valutazioni dell'Autorità

RFI, nel paragrafo 2.3.11 *"Regimi di circolazione"*, ha sostituito il riferimento all'ERTMS con il riferimento al Blocco radio. A tal proposito, non avendo RFI espresso contrarietà in merito in corso di audizione, l'Autorità ritiene opportuno che RFI specifichi nel paragrafo citato che il Blocco radio è, ovviamente, una componente del sistema ERTMS.

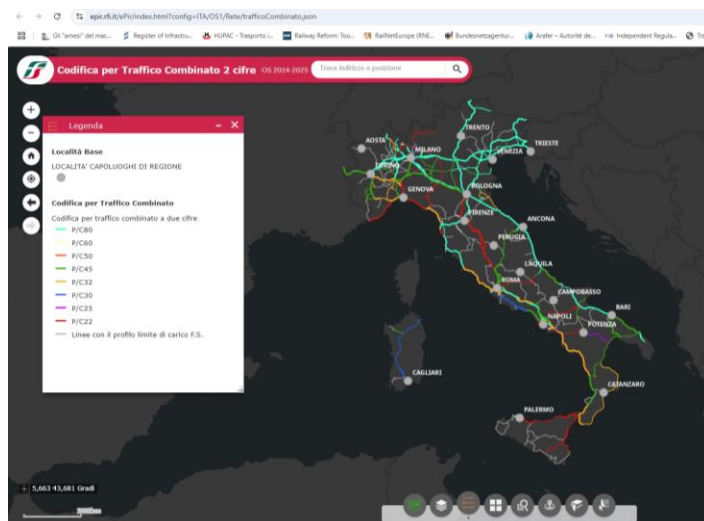
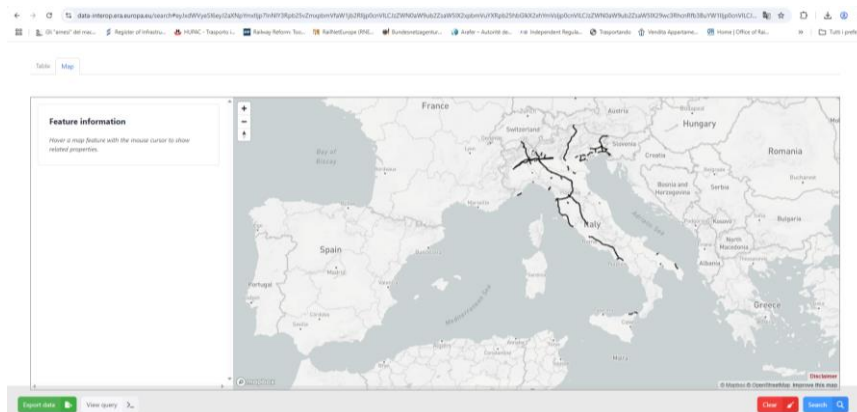
Secondo quanto previsto dall'articolo 23 *"Controlli prima dell'utilizzo dei veicoli autorizzati"* della direttiva UE 2016/797 *"relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea"*, recepito al corrispondente articolo 23 del d. lgs. 57/2019, ogni impresa ferroviaria, prima di utilizzare un veicolo deve, tra l'altro, controllare che: *"il veicolo sia compatibile con la tratta sulla base del registro dell'infrastruttura, le pertinenti STI o ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente e entro un termine ragionevole, qualora tale registro non esista o sia incompleto;"*. Secondo il punto 4.2.2.5.1, lettera B, della STI OPE (Regolamento di esecuzione UE 2019/773 relativo alla *"specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE"*), il GI deve fornire, tramite il RINF, le informazioni sulla compatibilità con la tratta indicate nell'appendice D1 della medesima STI OPE.

L'Autorità osserva che, essendo la sagoma una delle interfacce di controllo della compatibilità con la tratta da verificare, ed essendo quindi necessario effettuare il confronto dei profili di riferimento dichiarati per il veicolo/treno e per il percorso previsto, il GI deve garantire che le IF possano accedere agevolmente a tali informazioni per il percorso che intendono seguire.

Il GI, al paragrafo 2.3.4 *"Sagoma (per trasporto combinato codificato)"* del PIR richiama, tra gli strumenti a disposizione dei richiedenti capacità, il testo normativo, emanato dallo stesso GI, *"Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI"*, nonché il RINF e la planimetria di ePIR denominata *"Codifica per traffico combinato"*.

L'Autorità, a seguito di una verifica effettuata su quanto riportato nel RINF, richiedendo la visualizzazione, ad esempio, delle tratte con gabarit C e B1, ha rilevato possibili discrasie rispetto alle informazioni messe a disposizione nell'ePIR con riferimento alla codifica delle sagome per il traffico combinato.

A titolo meramente esemplificativo delle indicate discrasie, si riportano di seguito rispettivamente la schermata del RINF e la schermata dell'ePIR relativamente alla infrastruttura ferroviaria nazionale.



In sede di audizione, il GI ha illustrato le motivazioni di tali evidenti differenze tra le informazioni presenti sui due sistemi considerando, ad esempio, per la planimetria ePIR, solamente la codifica massima PC/80 e ha fornito informazioni circa la correlazione tra le classificazioni delle sagome per il trasporto combinato e le sagome individuate secondo le norme tecniche richiamate nelle STI.

In particolare, su richiesta degli Uffici dell'Autorità, il GI:

- ha precisato che le codifiche PC, pubblicate storicamente prima nella PGOS di RFI e adesso nelle Caratteristiche Tecnico Funzionali dell'IFN, sono riferite ai carri merci ed in particolare alle casse mobili/container; tali codifiche sono state pubblicate dal GI anche nell'ePIR;
- ha chiarito che i gabarit cui fanno riferimento le STI, descritti nelle EN 15273:2017, si riferiscono, invece, ai veicoli chiusi; tali gabarit sono da individuare e mettere a disposizione da parte del GI fin dal momento dell'adozione del RINF (vedi regolamento UE 2019/777); i gabarit sono, tra l'altro, richiamati anche nell'Allegato D1 della STI OPE (Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 del 16 maggio 2019, "relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE") per il processo di compatibilità treno-tratta, citato anche nel d.lgs. 57/2019.
- ha specificato che non è disponibile una corrispondenza tra classificazione gabarit e classificazione PC; RFI, per effettuare tale confronto, utilizza le sagome PMO standard ossia codifiche interne a RFI ma, pur utilizzando tale strumento, non è possibile fare corrispondere ad ogni gabarit una specifica PC. Ad esempio, in linea generale, la

sagoma PM03 garantisce l'inscrivibilità nella stessa delle sagome GB1 e PC/80 ma, in assenza della certezza della sagoma PM03, è necessaria fare una verifica puntuale sulla linea;

- conferma di avere inserito nel RINF, per tutte le linee gestite, le sagome gabarit corrispondenti (G1, GA, GB, GC e GB1). RFI fornisce sempre il dato in caso di certezza (ossia di effettiva verifica sul campo delle condizioni di sagoma) altrimenti RFI dà un dato conservativo;
- ha in programma di mettere a disposizione delle IF una planimetria descrittiva dei gabarit nel testo normativo CTF IFN¹; conseguentemente tale planimetria sarà disponibile anche nell'ePIR;
- ha precisato che per quanto riguarda la sagoma FR 3.3, classificata come sagoma nazionale francese nella norma EN 15273:2017 e che, pertanto, non è prevista in Italia, come riportato nella suddetta norma EN, tale sagoma si iscrive nella GB;
- ha chiarito che non ha in programma una verifica delle caratteristiche di sagoma gabarit della rete gestita; tuttavia, ogni qualvolta viene effettuato un adeguamento infrastrutturale per gli aspetti sagoma il dato di gabarit viene aggiornato anche nel RINF;
- ha chiarito che la verifica della sagoma può essere richiesta dalle IF interessate (ove il RINF non dia una risposta positiva rispetto alla compatibilità con la tratta in termini di sagoma), in accordo a quanto previsto dall'articolo 5.4 della disposizione d'esercizio RFI n. 12/2022² e dal punto 3.4.1.2 del PIR, e a seguito di tali verifiche RFI può aggiornare sul RINF il dato del gabarit della tratta o almeno verificare che il materiale rotabile possa effettivamente transitare sulla base delle specifiche caratteristiche costruttive dello stesso;

In relazione a quanto sopra descritto, l'Autorità ritiene necessario che il GI:

- provveda a definire un piano di verifica delle informazioni relative alla sagoma delle linee da esso gestite, al fine di confermare o correggere quelle attualmente riportate nel RINF, nell'ePIR e in altre normative d'esercizio emanate dallo stesso GI, garantendone la congruenza;
- al fine di dare completa informazione tramite ePIR in merito alle caratteristiche, in termini di sagoma, dell'IFN, metta a disposizione dei richiedenti capacità, nel portale ePIR, una planimetria tematica (analogamente a quanto già disponibile per la classificazione PC relativa a container/casse mobili) ove sia possibile visualizzare le categorie di sagoma, individuate secondo le STI, delle differenti tratte, entro la fine del mese di maggio 2026;
- provveda a mettere a disposizione entro la fine dell'anno 2026, una tabella di raffronto, a carattere orientativo, tra le sagome non standardizzate utilizzate in Francia, Germania, Austria, Svizzera e quelle standard, nonché quelle utilizzate in Italia, al fine di meglio facilitare le procedure di omologazione e verifica di compatibilità treno-tratta da parte dei richiedenti capacità;
- integri il PIR chiarendo che, in presenza di mancata compatibilità treno-tratta per motivi di sagoma, l'IF, ai sensi della disposizione d'esercizio RFI n.12/2022, interessata possa richiedere a RFI di verificare le condizioni reali della sagoma disponibile; RFI dovrà provvedere alla verifica delle tratte richieste, a proprie spese, nel caso in cui non siano già disponibili rilievi appositamente certificati delle sagome effettivamente ammissibili in linea.

Nel paragrafo 2.2.1 "Estensione" della rete viene fatto riferimento al d.m. n.138/T del 31 ottobre 2000 che individua l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Si osserva come nessun riferimento sia, invece, rinvenibile rispetto al regolamento (UE) 2024/1679 del 13 giugno 2024 "sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti,

¹ "Caratteristiche Tecnico-Funzionali dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI - Limitazioni alla circolazione imposte dalle caratteristiche delle linee da percorrere in relazione al carico dei carri e alle dimensioni dei trasporti combinati codificati".

² Disposizione d'esercizio RFI n. 12/22, "Procedura d'interfaccia. Compatibilità dei veicoli con la tratta"; articolo 5.4: "Per qualsiasi ulteriore necessità o richiesta (verifiche di transitabilità ai fini della sagoma o della massa, ecc.) le IF possono fare riferimento a SVS/NCR)".

che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013" ossia relativo alle cosiddette reti TEN-T; è, infatti, da ricordare che a ogni tratta, in funzione del sottoinsieme di linee di appartenenza (rete centrale, rete centrale estesa e rete globale), corrispondono, a regime, requisiti prestazionali differenti. In sede di audizione, su richiesta degli Uffici, il GI ha precisato che tale planimetria è già presente nel Piano Commerciale e che, in attesa della definizione di una specifica planimetria tematica ePIR (da svilupparsi entro il prossimo aggiornamento dell'ePIR, ossia entro il mese di giugno 2026 o, al più tardi, entro il dicembre 2026), è disponibile a mettere a disposizione dei richiedenti una apposita planimetria in formato pdf.

Infine, con riferimento al paragrafo 2.5 "Orario di esercizio", in sede di audizione, il GI ha precisato che la riformulazione del PIR relativamente alle stazioni rette da dirigente movimento e in telecomando è volta a distinguere i due concetti di orario di apertura delle linee e di orario di abilitazione delle stazioni. Essendo il periodo di testo proposto al riguardo in sede di consultazione non chiaro, l'Autorità ritiene opportuno che sia riformulato per come proposto dal GI in audizione: *"Per gli impianti disabilitati durante il periodo di apertura delle linee non è possibile effettuare operazioni di manovra, incroci e precedenza"*.

2.2.2 Indicazioni

- 2.2.2.1** Si indica al GI di specificare, nel paragrafo 2.3.11 "Regimi di circolazione" del PIR, che il Blocco radio è una componente del sistema ERTMS.
- 2.2.2.2** Si indica al GI di sostituire, nel paragrafo 2.5 "Orario d'esercizio", il seguente periodo "Nelle stazioni rette da Dirigente Movimento (D.M.) e nelle stazioni in telecomando in regime Tracciato Permanente / Esclusione dal sistema DCO (TP/EDCO), sulle linee esercitate a Dirigenza Locale (D.L.), durante il periodo di disabilitazione non è possibile effettuare operazioni di manovra, incroci e precedenza." con quanto di seguito riportato: *"Per gli impianti disabilitati durante il periodo di apertura delle linee non è possibile effettuare operazioni di manovra, incroci e precedenza"*.

2.2.3 Prescrizioni

- 2.2.3.1** Si prescrive al GI di definire un piano di verifica delle informazioni relative alla sagoma massima "gabarit" delle linee da esso gestite, al fine di confermare o correggere quelle attualmente riportate nel RINF, nell'ePIR e in altre normative/regolamentazioni/specifiche d'esercizio emanate dallo stesso GI, garantendone la congruenza; il piano in questione dovrà essere reso disponibile, come allegato, nell'ePIR entro il 30 giugno 2026. Il GI invierà all'Autorità, entro tale stessa data, una relazione sulle attività svolte per la redazione del piano.
- 2.2.3.2** Si prescrive al GI di mettere a disposizione dei richiedenti capacità, nel portale ePIR, entro il 29 maggio 2026, una planimetria tematica dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (analogamente a quanto già disponibile per la classificazione PC relativa a container/casse mobili) ove sia possibile visualizzare le categorie di sagoma, individuate secondo le STI, delle differenti tratte, sulla base delle informazioni effettivamente disponibili.
- 2.2.3.3** Si prescrive al GI di mettere a disposizione dei richiedenti capacità, nel portale ePIR, entro il 30 ottobre 2026, una tabella di raffronto, a carattere orientativo, tra le sagome non standardizzate utilizzate in Francia, Germania, Austria, Svizzera e quelle standard e non standardizzate utilizzate in Italia, al fine di meglio facilitare le procedure di omologazione e verifica di compatibilità treno-tratta da parte dei richiedenti capacità.
- 2.2.3.4** Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 2.3.4 "Sagoma (per trasporto combinato codificato)" del PIR come di seguito specificato:
- sostituire il titolo del paragrafo con quanto di seguito riportato: *"Sagoma"*;
 - inserire il testo di seguito riportato: *"Qualora il richiedente capacità ravvisi, sulla base dei dati riportati nel RINF, criticità in termini di sagoma rispetto alla compatibilità tra il proprio materiale*

rotabile e la tratta (pregiudicandone l'autorizzazione o l'effettiva circolazione), ai sensi dell'articolo 5.4 della disposizione d'esercizio n.12/2022, potrà richiedere in proposito al GI chiarimenti e, se del caso, verifiche sul campo. Nel caso in cui il GI verifichi la mancata disponibilità di misure certificate della sagoma disponibile sulla tratta o insieme di tratte considerate, provvederà, entro un mese dalla richiesta dell'IF, all'effettuazione delle necessarie misurazioni/verifiche di transitabilità, e a comunicare all'IF le risultanze delle stesse. Le spese delle attività di misurazione sono a completo carico di RFI, laddove questi sia sprovvisto di misure certificate idonee alla corretta classificazione della sagoma della tratta in esame rispetto alle STI."

- 2.2.3.5** Si prescrive al GI di mettere a disposizione dei richiedenti capacità, entro il 27 febbraio 2026, nell'ePIR, un allegato tabellare/grafico in formato .pdf ove siano riportate le tratte ferroviarie dell'IFN secondo la classificazione di cui all'articolo 10 del Regolamento (UE) 2024/1679 del 13 giugno 2024 *"sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013"*, distinguendo almeno tra i seguenti sottoinsiemi: rete centrale, rete centrale estesa e rete globale.
- 2.2.3.6** Si prescrive al GI di rendere disponibile, nell'ePIR, entro il 31 agosto 2026, una planimetria tematica interattiva ove siano riportate le tratte ferroviarie dell'IFN secondo la classificazione di cui all'articolo 10 del Regolamento (UE) 2024/1679 del 13 giugno 2024 *"sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013"*, distinguendo almeno tra i seguenti sottoinsiemi: rete centrale, rete centrale estesa e rete globale.

2.3 Modelli d'esercizio e regole di utilizzo degli impianti

2.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 2.7.1 *"Regole di utilizzo della rete"*, ed in particolare alla sezione *"Criteri di progettazione ottimale delle tracce"*, il GI ha proposto un aggiornamento annuale dei modelli d'esercizio di cui alla prescrizione 2.3.3.1 della delibera ART n. 188/2023; in sede di audizione il GI ha considerato che i modelli di cui alla delibera ART n. 116/2025 sono aggiornati a cadenza quinquennale, pur dovendo gli stessi tenere in considerazione i prevedibili miglioramenti prestazionali del materiale rotabile e dell'infrastruttura; l'intenzione del GI è di offrire modelli aggiornati laddove siano previste attivazioni infrastrutturali rilevanti. Sempre il GI ha precisato che, per quanto riguarda l'anticipo della pubblicazione dei modelli d'esercizio (30 aprile), lo stesso è da rapportarsi all'intenzione del GI di anticipare il termine per la presentazione delle richieste di capacità quadro a X-18 (nel mese di giugno). Inoltre, RFI, con le modifiche proposte nella bozza di PIR 2027, è venuta incontro alle osservazioni delle Regioni che avevano espresso l'esigenza di conoscere l'anno di riferimento dei modelli pubblicati.

Preso atto di quanto dichiarato da RFI, l'Autorità rileva che per i prossimi aggiornamenti, rileverà quanto già disposto in materia dalla delibera ART n. 116/2025 e, in attesa dell'adozione dei modelli di esercizio ivi previsti, il GI potrà mantenere la tempistica di adeguamento proposta per i modelli di cui alla delibera ART n. 188/2023.

Inoltre, per quanto riguarda la proposta del GI di eliminare il termine *"esemplificativo"* riferito all'uso dei modelli d'esercizio, termine che, peraltro, è espressamente richiamato nella prescrizione 2.3.3.1 della delibera ART 188/2023 (*"[...] da prendere a riferimento esemplificativo nell'ambito del processo di allocazione annuale e pluriennale della capacità."*), l'Autorità intende confermare che l'esemplificazione è evidentemente riferita a quella che il GI ritiene essere una allocazione di capacità di massima efficacia ed ottimale. Si ritiene, quindi, necessario che il termine *"esemplificativo"* venga reintrodotta, specificando nel PIR che tale esemplificazione è effettuata *"con riferimento agli esiti allocativi che il GI ritiene attualmente corrispondere ai requisiti di massima efficacia ed ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita"*.

Con riferimento all'allegato tecnico disponibile nell'ePIR e denominato *"Regole di utilizzo della rete per impianti e per linee"* ed in particolare alla sezione *"Regole di utilizzo dei principali impianti per treni viaggiatori"*, RFI ha proposto alcuni

aggiornamenti su alcuni dei quali, in sede di audizione, a seguito richiesta degli Uffici dell'Autorità, ha fornito vari chiarimenti.

In particolare, per quanto riguarda la stazione di Bari Centrale, il GI ha introdotto la seguente regola:

Linea FNB Bari – Barletta	V ovest → X	stesse linee di provenienza. Allacciamenti ammessi per le stesse linee di provenienza.
---------------------------	-------------	--

ossia, per i servizi di trasporto ferroviari Bari-Barletta effettuati sulla rete del GI Ferrotramviaria, RFI prevede che siano utilizzabili i binari da V ovest a X di Bari Centrale e che i legami tra materiali debbano riguardare sempre la medesima relazione.

RFI, in sede di audizione, ha precisato che l'attivazione del collegamento tra Bari Centrale e la rete di Ferrotramviaria sarà garantito dai binari V ovest al X con l'attivazione del nuovo ACC di Bari Centrale, previsto nel primo trimestre 2026, e una successiva riconfigurazione prevista entro la fine 2026; pertanto saranno tecnicamente fattibili collegamenti tra le due reti dalla fine del 2026.

L'Autorità sulla base di quanto esposto da RFI, osserva che, essendo tecnicamente possibile (a partire dall'orario 2026-2027) l'effettuazione di servizi ferroviari di trasporto interconnessi tra una qualunque stazione del GI Ferrotramviaria e una qualunque stazione del GI RFI, per il tramite della stazione di collegamento di Bari Centrale, l'imposizione della regola di utilizzo secondo la quale per la relazione Linea FNB Bari-Barletta sono ammessi solamente allacciamenti per le stesse linee di provenienza rappresenterebbe una barriera per eventuali richiedenti capacità interessati a effettuare servizi di trasporto ferroviari interconnessi; la potenzialità del collegamento tra le due reti, incardinato sulla stazione di Bari Centrale, è evidente se si ricorda come l'aeroporto di Bari sia servito da una fermata ferroviaria dedicata, gestita da Ferrotramviaria. D'altra parte, nello stesso Piano commerciale 2025 di RFI nel paragrafo "Scenario di sviluppo" del capitolo riservato alla Puglia, RFI specifica che nell'AQ del 2021 stipulato tra Regione Puglia e RFI, "la variante sud di Bari, unitamente al completamento del PRG di Bari Centrale, consentirà l'interscambio tra i diversi gestori afferenti alla stazione di Bari Centrale, come i servizi passanti Martina Franca - Bari Centrale – Bari Aeroporto - Ruvo. [...]"; nel medesimo Piano commerciale 2025, l'intervento di "Sistemazione nodo di Bari" [che comprende i progetti del CdP-I: i) 0149 - Sistemazione nodo di Bari; ii) P193 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari] prevede il seguente effetto: "l'integrazione con la rete regionale della Ferrotramviaria per Barletta, con possibilità di raggiungere l'Aeroporto di Bari dalla stazione senza rotture di carico, una volta terminati i lavori di interconnessione tra le reti a cura Ferrotramviaria".

2.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.3.3 Prescrizioni

2.3.3.1 Si prescrive al GI, con riferimento al tema dei modelli d'esercizio di cui alla sezione "Criteri di progettazione ottimale delle tracce" del paragrafo 2.7.1 "Regole di utilizzo della rete" del PIR:

- di mantenere il termine "esemplificativo" e di inserire, immediatamente a valle di tale termine, quanto di seguito riportato: "con riferimento agli esiti allocativi che il GI ritiene attualmente corrispondere ai requisiti di massima efficacia ed ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita.";
- di precisare che, con l'adozione dei modelli d'esercizio, di cui alla delibera ART n.116/2025, il GI adotterà le tempistiche previste da tale delibera per l'aggiornamento degli stessi.

2.3.3.2 Si prescrive al GI, con riferimento alla scheda relativa alla stazione di Bari Centrale inserita nella sezione "Regole di utilizzo dei principali impianti per treni viaggiatori" dell'allegato tecnico ePIR "Regole di utilizzo della rete per impianti e per linee", di sostituire la regola di utilizzo relativa alla relazione "Linea FNB Bari-

Barletta", "Allacciamenti ammessi per le stesse linee di provenienza" con quanto di seguito riportato: "Allacciamenti ammessi da/per linea FNB per/da tutte le linee RFI".

2.4 Utilizzazione delle linee alta velocità

2.4.1 Valutazioni dell'Autorità

In occasione della consultazione sul PIR 2026, con riferimento all'allegato tecnico di ePIR *"Linee costruite o adattate per servizi di trasporto AVAC"*, il GI ha proposto l'eliminazione, a partire dall'orario di servizio 2025/2026, per quanto riguarda la linea Direttissima Roma-Firenze (linea a traffico promiscuo, ma specializzata per servizi alta velocità fin dai primi anni 2000 e che presenta alcune porzioni oggetto di dichiarazione di saturazione da parte del GI), della deroga che prevedeva la possibilità di effettuare treni viaggiatori con materiale rotabile con velocità massima uguale o superiore a 150 Km/h (rispetto ai 200 km/h generalmente previsti); con la prescrizione 2.4.3.4 dell'Allegato A alla delibera n. 178/2024, l'Autorità aveva, quindi, accolto tale proposta prescrivendo al GI *"di mantenere nell'allegato tecnico presente in ePIR "Linee costruite o adattate per servizi di trasporto AVAC" del PIR 2026, la previsione di abrogazione della deroga che attualmente consente l'accesso alla linea Direttissima Roma-Firenze ai treni viaggiatori effettuati con materiale rotabile con velocità massima uguale o superiore a 150 km/h."*

Durante il corso del 2025, vari richiedenti capacità, ed in particolare le Regioni Umbria, Lazio e Toscana, hanno espresso contrarietà alla cessazione di tale deroga in quanto la stessa avrebbe comportato - in assenza del nuovo materiale rotabile idoneo a garantire una velocità massima di 200 km/h, da utilizzarsi per servizi OSP sulla Direttissima, e le cui consegne stanno scontando un ritardo pluriennale - la deviazione sulla linea Lenta dei treni OSP regionali attualmente instradati sulla Direttissima, con incrementi di percorrenza anche di 40 minuti. Tali allungamenti di percorrenza sarebbero risultati, a detta delle Regioni intervenute, insostenibili per i pendolari e gli utenti dei servizi OSP regionali in genere. A tal proposito è stato confermato dalle Regioni interessate che l'avvio delle consegne di detti materiali rotabili con velocità massima di 200 km/h sarebbe previsto nel mese di aprile 2026 e il completamento della fornitura avverrebbe entro il mese di luglio 2027.

Sulla base delle sopra riportate informazioni, gli Uffici dell'Autorità, con nota prot. 89056/205 del 31 ottobre 2025, a seguito dei necessari approfondimenti di cui era stata data notizia dal Presidente dell'Autorità in sede di Relazione annuale al Parlamento del 17 settembre 2025, al fine di consentire la comunicazione dell'orario 2025-2026 definitivo da parte di RFI ai richiedenti capacità nei tempi previsti dal PIR, hanno comunicato *"che appare ineludibile disporre, attraverso gli ordinari strumenti di programmazione di Rete Ferroviaria Italiana, un'ulteriore deroga, quanto meno nelle fasce orarie nelle quali sono programmati servizi di trasporto a beneficio dell'utenza pendolare, in modo da consentire l'utilizzo di materiale rotabile con velocità massima inferiore a 200 km/h non oltre luglio 2027."*

In sede di audizione il GI ha comunicato che, per quanto riguarda la deroga per la linea DD, riterrebbe opportuno, in considerazione della circostanza che l'orario viene costruito prendendo come riferimento l'intera durata dello stesso, eseguire un approfondimento sullo stato di avanzamento delle forniture di materiale rotabile regionale a 200 km/h entro febbraio 2026, al fine di meglio valutarne gli eventuali impatti sulla programmazione dell'orario di servizio 2026-2027 e, quindi, l'estensione della deroga all'intero orario di servizio 2026/27.

Tanto premesso, l'Autorità ritiene necessario confermare, tramite un'apposita prescrizione, il permanere della deroga di cui trattasi fino alla fine del mese di Agosto 2027, al termine del quale, cessata la validità dell'orario estivo, il GI potrà attivare un orario in cui i treni regionali OSP che percorrono la linea Direttissima Roma-Firenze siano effettuati con solo materiale rotabile in grado di raggiungere la velocità massima di 200 km/h, contribuendo così alla riduzione, per quanto possibile, dell'eterotachia e quindi al miglioramento dell'utilizzazione della capacità disponibile.

Inoltre, RFI, in audizione ha specificato che, per la tratta della linea DD intermedia non afferente ai nodi di Roma e Firenze, è stato anche proposto di aumentare a 250 km/h la velocità dei servizi ammessi rispetto ai 200 km/h attualmente previsti. Tale proposta, nelle intenzioni di RFI, è legata alla necessità evitare, nella porzione centrale della DD, potenziali richieste di servizi finalizzati a servire fermate sulla linea Lenta che genererebbero; tali treni, con i propri movimenti di ingresso e uscita dalla DD, utilizzerebbero sempre canali differenti prima e dopo l'ingresso/uscita in DD oltre a risultare eterotachici

rispetto al traffico effettuato con materiali AV, generando, quindi, un decremento della capacità disponibile nonché difficoltà di programmazione degli orari e di gestione della circolazione..

Su tale punto, l'Autorità osserva che:

- il GI non pare avere evidenziato, né motivato, tale proposta di innovazione all'interno della propria *"Relazione accompagnatoria alla I bozza del PIR 2027"*;
- lo stesso GI non ha fornito tali motivazioni nemmeno nelle proprie risposte alle osservazioni pervenute in corso di consultazione.

Tale limitazione, quindi, per essere effettivamente adottata, dovrebbe conseguire ad un procedimento di aggiornamento della specializzazione della linea di cui trattasi - intendendo per specializzazione quanto previsto dall'articolo 31 del d.lgs. 112/2015 - valutandone l'opportunità in contraddittorio con i richiedenti capacità attuali e potenziali, eventualmente sotto la supervisione dell'Autorità ove emergano criticità tali da dover essere affrontate con tale strumento, onde poter individuare e discutere gli effetti positivi e negativi discendenti dall'aggiornamento della specializzazione della linea.

Con riferimento alla linea a Monte del Vesuvio (PM Casoria – Bivio Sarno), sempre all'interno del medesimo allegato tecnico all'ePIR, ai fini della consultazione sulla bozza di PIR 2027 il GI ha proposto che la velocità minima del materiale rotabile debba essere pari a 200 km/h a partire dal 2030; l'IF Trenitalia, partecipando alla consultazione, ha evidenziato che ciò *"non consentirebbe la circolazione di circa 35 servizi sulla relazione Napoli – Salerno attualmente istradati su tale linea."* In audizione, RFI ha chiarito che ha inteso introdurre tale limite, preavvisando con largo anticipo i richiedenti capacità (tra i quali i maggiori interessati sono rappresentati dalle Regioni), in previsione dello sviluppo della rete AV e, in particolare, delle richieste di capacità per servizi verso Salerno e Reggio Calabria, al fine di non incorrere in future criticità di programmazione dell'utilizzo della capacità dovute all'eterotachia (in analogia a quanto avvenuto sulla linea DD).

L'Autorità, rilevando che la linea in questione non pare ricadere tra linee sature per le quali il GI è obbligato ad avviare un'analisi di capacità, osserva, in generale, che tali limitazioni tecniche dell'accesso all'infrastruttura devono essere sempre motivate bilanciando tutte le esigenze presenti e future e garantendo sempre il rispetto della possibilità di accedere alla capacità, da parte di qualunque tipologia di materiale rotabile tecnicamente compatibile con la linea, e, nel caso di linee specializzate, in assenza di conflitti con il traffico per cui sono specializzate. Inoltre, il GI non pare avere evidenziato, né motivato, tale proposta di innovazione all'interno della propria *"Relazione accompagnatoria alla I bozza del PIR 2027"* o tra le risposte alle osservazioni pervenute, in esito alla consultazione, da parte dei richiedenti.

In base a quanto osservato e alle precisazioni di RFI, l'Autorità ritiene che la limitazione imposta da RFI per la linea a Monte del Vesuvio non sia, ad oggi, giustificata e che debba, quindi, essere respinta; RFI potrà, in ogni caso, avviare opportuni procedimenti di aggiornamento della specializzazione della linea, di cui all'articolo 31 del d.lgs. 112/2015, valutandone l'opportunità in contraddittorio con i richiedenti capacità e sotto la supervisione dell'Autorità ove emergano criticità tali da dover essere affrontate con tale strumento.

Sempre con riferimento al citato allegato tecnico dell'ePIR, su varie linee costruite o adattate per servizi AV/AC, il GI ha proposto la cancellazione della dicitura *"senza fermate intermedie"*; in sede di audizione, RFI ha precisato che tale eliminazione è stata prevista per le linee ove non sono presenti posti di servizio utilizzabili per il servizio viaggiatori.

A giudizio dell'Autorità, tale modifica è, invece, suscettibile di introdurre, pur non essendo nella volontà del GI, variazioni sostanziali delle caratteristiche dei servizi elencati fino ad oggi tra quelli caratterizzati da specializzazione, annoverando così tra gli stessi anche servizi per i quali sono previste fermate intermedie. Come già osservato per le modifiche proposte relativamente alla specializzazione della Linea a Monte del Vesuvio e della linea DD, il GI non risulta aver segnalato la modifica di cui trattasi nella relazione accompagnatoria alla prima bozza di PIR 2027, né aver motivato, in sede di osservazioni a seguito della consultazione, tale proposta di modifica.

Tanto premesso, l'Autorità ritiene necessario che anche tale modifica sia respinta essendo, tuttavia, facoltà del GI di avviare un procedimento di consultazione con i richiedenti capacità interessati riguardo alle specializzazioni di linea, sotto la supervisione dell'Autorità come già indicato per le altre modifiche di cui sopra.

In conclusione, l'Autorità ritiene necessario puntualizzare, integrando conseguentemente il paragrafo 2.4.1 *"Linee dedicate"* del PIR, che - dato l'impatto che la specializzazione di una linea o la modifica delle condizioni di specializzazione di una linea specializzata possono avere sull'accesso all'infrastruttura e quindi sulle legittime esigenze dei richiedenti

capacità, come d'altra parte effettivamente verificatosi nel corso del 2025 rispetto alle modifiche apportate a partire dal PIR 2026 sulla linea DD - la dichiarazione di specializzazione o la modifica delle condizioni di specializzazione di una linea debbano essere sempre supportate da un procedimento di consultazione con tutti i richiedenti capacità, anche potenziali, da svilupparsi sotto la supervisione dell'Autorità al fine di garantire il rispetto dei principi generali di equità, trasparenza e non discriminazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

2.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

2.4.3 Prescrizioni

- 2.4.3.1** Con riferimento all'allegato tecnico ePIR "*Linee costruite o adattate per servizi di trasporto AVAC*" del PIR, a parziale modifica di quanto previsto con la prescrizione 2.4.3.4 dell'Allegato A alla delibera ART n.178/2024, l'Autorità prescrive al GI di riportare, per la linea Direttissima Roma-Firenze, nella colonna "*Altri servizi ammessi*", in sostituzione di quanto già previsto, quanto di seguito riportato "*viaggiatori effettuati con materiale rotabile con velocità massima non inferiore a 150 km/h fino al mese di agosto 2027*".
- 2.4.3.2** Con riferimento all'allegato tecnico dell'ePIR "*Linee costruite o adattate per servizi di trasporto AVAC*" riferito al PIR 2027, si prescrive al GI di mantenere il contenuto già previsto per il medesimo allegato riferito al PIR 2026, come emendato sulla base della prescrizione di cui sopra, senza apportarvi alcuna ulteriore modifica.
- 2.4.3.3** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.4.1 "*Linee dedicate*" del PIR con quanto di seguito riportato: "*La specializzazione o la variazione delle condizioni di specializzazione delle linee avviene, a cura del GI e sotto la supervisione dell'Autorità, tramite uno specifico procedimento di consultazione con i richiedenti capacità attuali e potenziali, garantendo il rispetto delle previsioni di cui all'articolo 31 del d.lgs. 112/2015.*".

3. Condizioni di accesso all'infrastruttura

3.1 Accordi quadro: sistema di soccorso, termini di presentazione della proposta e impegni sugli scenari infrastrutturali di riferimento.

3.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, nel sottoparagrafo "*Contenuti e durata*" del paragrafo 3.3.1 "*Accordi quadro*" del PIR, ha proposto di prevedere, tra i contenuti degli accordi quadro, "*previa intesa fra Richiedente e Gestore dell'Infrastruttura*" anche la "*definizione di massima del sistema di soccorso per lo sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo 6.3.3.2.1.*"; ha inoltre precisato, in esito alla consultazione sui contenuti della prima bozza di PIR 2027, che "*Il sistema di soccorso è definito in via più analitica nell'ambito della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, in base alle tracce effettivamente contrattualizzate.*".

In sede di audizione, il GI ha spiegato di aver introdotto tale previsione sulla base delle necessità emerse durante alcuni colloqui volti a definire un nuovo AQ in ambito OSP lunga percorrenza, ove il committente ha espresso la necessità di indicare in AQ il livello di risorse da dedicare al sistema di soccorso. RFI ritiene che essendo l'AQ sottoscrivibile anche da un soggetto diverso da un'IF, non sia possibile specificare in maniera puntuale il sistema di soccorso, ma sia comunque opportuno che in AQ sia esplicitata la necessità che venga previsto suddetto sistema, il quale poi, in sede di sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà definito puntualmente in termini di risorse messe a disposizione dall'IF firmataria del contratto, nel rispetto delle regole previste nel PIR.

L'Autorità, anche sulla base di quanto comunicato dal GI, ritiene che, allo scopo di garantire la più efficiente ed efficace organizzazione del sistema di soccorso per l'insieme degli operatori coinvolti, quanto proposto dal GI sia da confermare pur con i seguenti correttivi:

- in AQ, il richiedente e il GI hanno l'obbligo di raggiungere un'intesa (intesa che, invece, potrebbe non essere raggiunta sui servizi extra-PMdA da richiedere, nonché sulle modalità di aggiornamento in relazione alle evoluzioni dell'infrastruttura) e quindi dare un'indicazione di massima del contributo che il richiedente dovrà mettere a disposizione del sistema di soccorso a partire dal primo orario di servizio utile;
- è obbligo del GI mettere a disposizione dei richiedenti le informazioni disponibili circa la situazione attuale, al momento dell'avvio delle contrattazioni per la definizione dell'AQ, e auspicabile a giudizio del GI, in senso prospettico nell'arco di validità dell'AQ, dello stesso sistema di soccorso.

Inoltre, Il GI, ha proposto di specificare, nel sottoparagrafo " b) Sottoscrizione e adempimenti successivi" ed, in particolare, nella sezione "Accordo Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile" del paragrafo 3.3.1 "Accordi quadro" del PIR, quanto di seguito riportato: " In caso di sottoscrizione con le Regioni/Province Autonome, GI invia la proposta di Accordo Quadro a seguito del ricevimento della delibera di approvazione dello Schema del medesimo Accordo Quadro da parte della Giunta regionale/provinciale."

Come chiarito in sede di audizione, con tale proposta, il GI ha introdotto una precisazione che non modifica le tempistiche del PIR rispetto alla sottoscrizione degli AQ che rimane fissata a entro X-9 (essendo X la data di avvio dell'orario di servizio) ma rappresenta la presa d'atto da parte del GI che le Regioni e Province Autonome possono firmare la proposta di AQ solo se lo schema dello stesso è stato preventivamente approvato dalla competente Giunta Regionale/Provinciale.

L'Autorità, prendendo atto di quanto dichiarato dal GI, ritiene, tuttavia, opportuno che nel PIR sia chiarito che tale specificazione non modifica le tempistiche di sottoscrizione degli AQ di cui al paragrafo 4.4.1 "Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro".

Infine, l'Autorità ha rilevato come, con note prot. ART 76153/2025 e 73047/2025, la Regione Molise abbia espresso alcune perplessità in merito ai contenuti del Piano Commerciale, pubblicato per consultazione dal GI nel mese di Luglio 2025, su alcuni progetti che interessano le linee del territorio regionale ed in particolare la Roccaravindola-Isernia-Guardiaregia-Campobasso. Tale linea, oggetto da anni di lavori di potenziamento, risulta ancora interrotta tra Guardiaregia e Campobasso (senza alcuna previsione di riattivazione) mentre tra Isernia e Guardiaregia, essendo terminati i lavori, si è in attesa del nulla osta da parte di ANSFISA. Da una verifica dei contenuti dell'Accordo quadro siglato tra RFI e la Regione Molise nel marzo 2023, la situazione attuale indicata nell'Allegato A allo stesso riporta l'interruzione della linea tra Isernia e Campobasso cui, tuttavia, corrispondono vari servizi ferroviari tra Campobasso e Napoli, ossia operanti proprio sulla porzione di infrastruttura interrotta. Nell'Allegato D, che riporta lo scenario infrastrutturale futuro, è riportata la linea in questione riattivata, ma non è indicato l'anno entro il quale tale scenario si realizzerà.

In sede di audizione, RFI ha chiarito che l'Allegato D ad un AQ non è un allegato che impone obblighi verso il contraente o verso RFI; inoltre, le date di attivazione degli investimenti da prendere a riferimento sono quelle contenute nel Piano Commerciale. RFI ha anche precisato che gli oggetti contrattuali rispetto ai quali le parti sono obbligate, per quanto riguarda la programmazione dei treni, sono l'allegato A e l'allegato F (per quanto riguarda gli Accordi quadro afferenti ai segmenti di mercato operanti in ambito OSP).

Alla luce di quanto evidenziato dal GI, l'Autorità ritiene opportuno prevedere un esplicito obbligo informativo a carico del GI, rispetto alle variazioni degli scenari prospettati nell'Allegato D relativamente allo sviluppo e disponibilità futuri dell'infrastruttura, a favore del firmatario dell'AQ. Tale previsione può essere immediatamente integrata nel pertinente paragrafo 3.3.1 del PIR ed essere immediatamente applicabile anche agli AQ già sottoscritti, in quanto è anche sulla base delle informazioni fornite dal GI sullo sviluppo dell'infrastruttura che il richiedente AQ può meglio programmare l'evoluzione della propria offerta nell'arco della durata dello stesso AQ.

3.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

3.1.3 Prescrizioni

- 3.1.3.1** Si prescrive al GI di specificare, alla lettera a) "Contenuti e durata" del paragrafo 3.3.1 "Accordo quadro", che l'accordo quadro comprende, obbligatoriamente e non "previa intesa", una definizione di massima delle risorse che il richiedente capacità, durante la validità dell'accordo stesso, metterà a disposizione del sistema di soccorso di cui al paragrafo 6.3.3.2.1 del PIR, e il cui dettaglio sarà, di volta in volta, definito nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura. Inoltre, si prescrive che il GI integri il citato paragrafo con quanto di seguito riportato: *"Al fine della definizione di massima del sistema di soccorso di cui al paragrafo 6.3.3.2.1, il GI mette a disposizione dei richiedenti capacità tutte le informazioni circa l'entità e la distribuzione delle risorse del sistema di soccorso attualmente disponibile, nonché la conformazione che lo stesso dovrà presumibilmente assumere nel corso della durata dell'accordo quadro richiesto"*.
- 3.1.3.2** Si prescrive al GI, nel sottoparagrafo " b) Sottoscrizione e adempimenti successivi" ed, in particolare, nella sezione "Accordo Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile" del paragrafo 3.3.1 "Accordi quadro" del PIR, di integrare il periodo: *"In caso di sottoscrizione con le Regioni/Province Autonome, GI invia la proposta di Accordo Quadro a seguito del ricevimento della delibera di approvazione dello Schema del medesimo Accordo Quadro da parte della Giunta regionale/provinciale."* con quanto di seguito specificato: *"Si precisa che ciò non modifica le tempistiche di sottoscrizione degli AQ previste al paragrafo 4.4.1 del PIR."*
- 3.1.3.3** Si prescrive al GI di integrare il secondo capoverso del sottoparagrafo "Contenuti e durata" del paragrafo 3.3.1 "Accordi quadro" del PIR con quanto di seguito riportato: *"Il GI è obbligato, entro un mese prima del termine per le richieste di aggiornamento o di un nuovo AQ, a provvedere alla comunicazione ed a motivare esaurientemente ai titolari di AQ, informandone l'Autorità, le variazioni delle previsioni di sviluppo infrastrutturale o di disponibilità futura dell'infrastruttura indicate negli allegati relativi alle linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di variazione degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato del medesimo AQ."*

3.2 ERTMS: adeguamento dei veicoli e integrazione terra-bordo

3.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI nel paragrafo 3.4.1.1.1 "Adeguamento Veicoli ad ERTMS" della bozza di PIR 2027 fa riferimento al supporto finanziario da questa garantito alle IF per l'installazione sui rispettivi veicoli degli equipaggiamenti di bordo afferenti all'ERTMS. In particolare, viene citata la nota prot. RFI.DSP\PEC\P\2025\0000439 che dovrebbe essere disponibile nella sezione "Informazioni per i richiedenti" dell'ePIR; rilevando, tuttavia, che tale nota non è presente nella predetta sezione, si ritiene innanzitutto opportuno che il GI provveda quanto prima alla sua pubblicazione.

Nel corso dell'audizione, RFI ha precisato che, per quanto riguarda l'installazione dell'ERTMS sui veicoli, sono coinvolte circa 100 tipologie diverse di veicolo e per 41 di queste è in fase di realizzazione l'applicazione generica/applicazione specifica dei tipi di veicolo in quanto già contrattualizzati. Tramite il CdP-I sono disponibili a tal fine 137 milioni €, di cui 96 già impegnati; il supporto finanziario che RFI garantisce è basato su tali risorse. E' presente anche un'ulteriore voce di finanziamento del CdP-I relativa all'integrazione terra-bordo del sistema ERTMS, pari a 21 milioni €, che al momento sono disponibili e non ancora utilizzati.

RFI ha, inoltre, chiarito che secondo i criteri di cui alla citata nota prot. RFI.DSP\PEC\P\2025\0000439, verrà effettuata una ripartizione dei costi di integrazione terra-bordo tra RFI e IF; Il criterio generale prevede che se RFI impone l'upgrade dei rotabili per il passaggio del sistema di segnalamento di linea da SCMT a ERTMS, allora RFI garantisce il ristoro dei costi di integrazione per un numero di tipi di veicoli che, già due anni prima rispetto all'attivazione dell'ERTMS, la singola IF utilizza sulla data linea.

RFI ha specificato che, per quanto riguarda il caso dei veicoli multisistema, la modifica di uno dei sistemi con cui il veicolo è compatibile è un problema particolarmente complesso da affrontare dal punto di vista tecnico, in quanto comporta la

necessità di verifica sulla sicurezza degli effetti delle modifiche ad uno dei sistemi rispetto agli altri sistemi per cui il veicolo è autorizzato; quindi, la modifica di un'applicazione generica multisistema comporta il coinvolgimento di tutti i soggetti, compresi GI esteri per le cui reti il veicolo è stato autorizzato. Oltre al problema tecnico riguardante i veicoli, RFI ha ricordato la circostanza che, per evitare le complessità di cui trattasi, la scelta della baseline ERTMS da installare sull'infrastruttura dovrebbe essere preventivamente concordata tra i GI per i quali il rotabile è già autorizzato (attualmente ogni Paese ha il proprio NIP e i NIP non sono tra loro armonizzati) e, non ultimo, che il peso economico dell'aggiornamento per i veicoli multisistema dovrebbe essere finanziariamente sostenuta dall'insieme dei GI sui quali il rotabile è autorizzato a circolare (RFI ha fatto presente alle IF l'opportunità, in tali casi, di utilizzare i fondi CEF).

In generale, RFI ha anche osservato che perché un rotabile multisistema continui a circolare nei Paesi per i quali è al momento autorizzato, dovrebbe, in prospettiva, prevedere upgrade alla baseline ERTMS più alta tra quelle previste in ognuno dei Paesi attraversati; il processo di upgrade dell'autorizzazione che interessa una pluralità di Paesi deve essere seguito e coordinato da ERA.

Inoltre, con riferimento al documento *"Analisi di Impatto, prevista dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695, delle CR Error Correction per compatibilità con i sottosistemi di terra ERTMS/ETCS Livello 2 di RFI Configurati con M_Version 2_0 o 2.1 e GSM-R B1 o B1 MR1"*, citato nel paragrafo 3.4.1.1.1 del PIR, si rileva come alla riga 5040 sia riportata: *"La nota RFI-DTC-NCR\A0011\P\2013\0002242 del 3/6/2013 "Commutazione canale GSM-R nelle stazioni di Brennero e Tarvisio per i treni provenienti dalla rete OBB" disciplina l'uso della modalità manovra nelle stazioni di Brennero e Tarvisio."* ma di tali norme specifiche non è riportato alcunché alla sezione 3.2, nei rispettivi Fascicoli Linea 44 e 62. Il GI, a tal proposito, in sede di audizione ha precisato che la stessa è stata sostituita nel 2024 con apposita comunicazione (da classificare come procedura di interfaccia) alle IF sia per la stazione di Tarvisio sia per la stazione di Brennero (in tale secondo caso la comunicazione è avvenuta dapprima per il tramite documento del GI OBB ed è successivamente confluita nel Registro Disposizioni di Servizio M47 della medesima stazione).

Da un esame della documentazione presentata dal GI in relazione all'audizione, rileva come RFI, in base alle necessità emerse durante il processo di emissione del certificato di sicurezza unico per le IF "estere" che giungono nelle stazioni di confine di RFI, sia responsabile della redazione di un documento che raccolga le procedure di interfaccia inerenti alla circolazione dei treni che provengono o vanno verso l'estero; tale documento deve essere mantenuto e aggiornato secondo le procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI.

Rammentando che il tema delle manovre e, più in generale, l'accesso alle stazioni e alle tratte di confine è tenuto in particolare considerazione dall'Autorità per i risvolti evidenti sull'efficienza dei trasporti internazionali, in considerazione di quanto emerso in sede di audizione e dalla documentazione presentata dallo stesso GI, si ritiene opportuno che il GIVERIFICHI la corretta messa a disposizione dei richiedenti capacità, tramite lo strumento ePOD usualmente utilizzato, di proprie norme o indicazioni specificamente definite per le stazioni di confine con le reti estere (tramite l'apposito documento di raccolta sopra citato) e successivamente pubblici nell'ePIR un apposito allegato tecnico, ove, per ognuna di tali stazioni e tratte di confine, individui le procedure specificamente previste per l'accesso alle stesse.

Con riferimento alla richiesta dell'IF SVI circa l'introduzione di disposizioni transitorie per permettere l'adattamento progressivo del materiale rotabile rispetto alle nuove esigenze tecniche indicate da RFI (leggasi: l'obbligo per le IF di utilizzare materiale rotabile equipaggiato con ERTMS per circolare su linee dotate di ERTMS livello 2 *"stand alone"*), in sede di audizione il GI ha chiarito che:

- un materiale AV che, in Italia, attualmente circola su linee AV deve rispettare almeno la *baseline 2* installata su tali linee; RFI sta procedendo con l'*upgrade* della *baseline* da 2 a 3 per la linea AV Roma-Napoli (entro il 2027 circa). Il GI ha anche precisato che la *baseline 3* della Roma Napoli è la *system version 1.1*, che consente anche il transito di rotabili dotati di sottosistema di bordo ERTMS *baseline 2*;
- le nuove linee da attrezzare con ERTMS devono adottare la *baseline 3* come previsto dalle STI CCS; quindi, tutte le nuove linee convenzionali che RFI attizzerà con ERTMS saranno adeguate alla *baseline 3*. I rotabili interessati a circolare su tali linee dovranno, quindi, essere dotati di sottosistema di bordo ERTMS con *baseline 3.4.0* (con le *5 change requests* richieste) o versioni successive.

RFI ha, infine, precisato che un materiale rotabile AV che circola sulle attuali linee AV e che è attrezzato con bordo ERTMS *baseline 2*, non potrà circolare sulle linee convenzionali che in futuro saranno attrezzate con la *baseline 3* ERTMS.

Sulla base di quanto evidenziato, l'Autorità rileva come la progressiva introduzione dell'ERTMS anche sulle linee convenzionali, essendo la versione di cui si prevede l'installazione la *baseline 3*, che non consente a rotabili con sottosistema di bordo ERTMS *baseline 2* di circolare, comporterà:

- non solo l'obbligo di adeguamento dei sottosistemi di bordo per i rotabili non utilizzati ad oggi sulle linee AV;
- ma anche l'obbligo di adeguamento degli stessi rotabili che, pur utilizzando ad oggi le linee AV (le cui dotazioni standard, in Italia, comprendono l'ERTMS), potrebbero essere dotati di un sottosistema di bordo ERTMS non compatibile con la *baseline 3* prevista su tali linee convenzionali.

Sulla base di quanto emerso, in relazione al notevole impatto che le attività di installazione ERTMS hanno sulle condizioni tecniche di accesso all'infrastruttura e quindi sull'effettivo accesso da garantirsi ai richiedenti capacità interessati, si ritiene necessario che il GI relazioni con cadenza trimestrale all'Autorità, circa l'evoluzione dell'installazione dell'ERTMS *baseline 3* sulle linee convenzionali, nonché le IF impattate e le informazioni ad esse fornite circa il processo evolutivo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nel paragrafo 3.4.1.1.2 "*Processo di integrazione terra-bordo*", il GI ha previsto che su una linea attrezzata con ERTMS e SCMT possano circolarvi anche i materiali attrezzati con SCMT ma per i quali è in previsione l'attrezzaggio con ERTMS. In considerazione di quanto previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 (STI CCS), ed in particolare del punto 7.2.8, relativo al caso di un "*Veicolo con apparecchiature di classe A e di classe B*"³ il GI, in sede di audizione, ha chiarito che i materiali attrezzati con SCMT sono ovviamente autorizzati a circolare su linee a doppio attrezzaggio anche se non rientrano tra quelli per i quali è in previsione l'attrezzaggio con ERTMS; ovviamente tali veicoli dotati di solo SCMT potranno tecnicamente circolare su tali linee finché le stesse non saranno attrezzate con ERTMS livello 2 *stand alone*. Sulla base del chiarimento fornito dal GI, l'Autorità ritiene opportuno che il GI riporti esplicitamente tali informazioni nel paragrafo 3.4.1.1.2 citato.

Nel medesimo paragrafo 3.4.1.1.2, il GI ha anche indicato che le IF, almeno 24 mesi prima della data di immissione del Tipo di veicolo all'esercizio commerciale, oltre a richiedere al GI l'effettuazione delle attività di integrazione sicura terra-bordo e di dimostrazione degli ESC type, dovrebbero anche richiedere "*le chiavi crittografiche per tutti i veicoli di serie associati al Tipo di Veicolo per i quali si richiede l'integrazione terra - bordo alla S.O. DTC/SE pec: rfi-dtc.pne.re@pec.rfi.it*".

In sede di audizione, RFI ha chiarito quanto segue:

- le chiavi crittografiche già presenti nel RBC, esclusivamente utilizzabili per le corse prova, sono richiedibili con un limite di almeno 30 giorni prima dall'effettuazione della corsa prova;
- per quanto riguarda le chiavi dei veicoli serie che effettueranno servizio commerciale, RFI precisa che i *nid engine* (che rappresentano il numero univoco di identificazione del bordo del rotabile tramite il quale il rotabile viene identificato nell'area gestita da un RBC e può essere generato dall'ERA, su richiesta delle IF o del costruttore del bordo) possono essere conosciuti delle IF già 24 mesi prima dell'avvio del servizio commerciale;
- la specifica cui fare riferimento per la richiesta e il rilascio del *nid engine* è la "*ERA_ERTMS_040001 versione 1.37 del 27 giugno 2025*";
- l'inserimento del *nid engine* e la generazione della chiave crittografica che dovrà essere generata e inserita dentro ogni RBC richiede, tecnicamente, un periodo di massimo 12 mesi;

³ regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 (STI CCS), punto 7.2.8 "*Veicolo con apparecchiature di classe A e di classe B*": "*Un veicolo equipaggiato con sistemi sia di classe A sia di classe B deve dimostrare la compatibilità tecnica con il sistema di classe A a terra su linee con doppio attrezzaggio equipaggiate con un sistema di classe A in parallelo a un sistema di classe B. Il fatto di essere equipaggiato con un sistema di classe B in aggiunta al sistema di classe A non deve essere un requisito per la compatibilità di un veicolo con linee in cui i sistemi di classe B sono installati in parallelo ai sistemi di classe A.*"

- l'inserimento delle chiavi crittografiche in un RBC è effettuato tramite una procedura di riconfigurazione dello stesso previo suo spegnimento e quindi interruzione della circolazione, procedura complessa per la quale deve intervenire la società costruttrice del RBC.
- la procedura di inserimento delle chiavi crittografiche è da applicarsi sia sulle linee AV, sia sulle linee convenzionali ove sarà installato l'ERTMS.

L'Autorità, pur prendendo atto delle motivazioni di RFI, ritiene che le tempistiche richieste dalla stessa RFI non paiono sostenibili rispetto alle evidenti criticità segnalate dalle IF intervenute nella consultazione sulla bozza di PIR 2027; la tempistica riportata nella bozza di PIR per la richiesta delle chiavi crittografiche, pare eccessiva sia nel caso dei veicoli di nuova tipizzazione (anche in considerazione del fatto che potrebbero non essere ancora stati effettivamente costruiti), sia per quelli già dotati di autorizzazione di sicurezza. Conseguentemente, si ritiene necessario prevedere che RFI individui una tempistica inferiore motivandola sulla base di un cronoprogramma standard di attività per il rilascio delle chiavi e del loro inserimento in RBC prima dell'avvio dell'utilizzo del veicolo sulla linea data (comprensivo anche delle eventuali fasi negoziali, per le quali il GI dimostri l'impossibilità di esclusione dallo stesso cronoprogramma tramite opportuni accorgimenti quali, ad esempio, accordi quadro già in essere con i fornitori); in attesa della definizione di tale tempistica, si ritiene congruo prevedere, in via temporanea, un anticipo di 12 mesi prima della data di immissione del Tipo di veicolo nell'esercizio commerciale.

Con riferimento alle richieste di chiarimenti, avanzate dagli Uffici dell'Autorità in sede di audizione, circa gli strumenti a disposizione dei richiedenti capacità per la verifica della compatibilità treno-tratta, RFI ha chiarito che:

- per quanto riguarda l'accesso alla consultazione dei parametri RINF di ERA, sullo sito RINF è disponibile un manuale utente che spiega le funzionalità del sistema, tra cui la consultazione dei parametri. Nel caso in cui un'IF voglia accedere al dato ESC dal RINF, così come per gli altri parametri RINF, è necessario accedere al nuovo RINF+ dell'ERA tramite il sito <https://data-interop.era.europa.eu/> e cercare, nella sezione "search", il parametro di interesse (nel caso del ESC il parametro 1.1.1.3.2.9), avendo cura di aver selezionato precedentemente se il parametro è in tratta ("Section of line") o località ("Operational Point") e lo stato membro Italia;
- per quanto riguarda la funzionalità "*Route Compatibility Check*" del sistema RINF+ europeo, in cui sarebbe possibile confrontare i dati di un veicolo iscritto in ERATV con i dati infrastrutturali presenti nel RINF, la stessa ERA ha chiarito durante gli ultimi incontri del WG RINF europeo che la funzionalità è da ritenersi sospesa, in quanto non completa in termini di presenza di parametri dell'Allegato D1 della STI OPE e controlli incrociati tra parametri del veicolo e parametri dell'infrastruttura; è possibile quindi utilizzarla solo come base di una analisi sulla compatibilità treno-tratta in capo alla IF.

L'Autorità, preso atto di quanto comunicato dal GI rileva come il rispetto dell'obbligo di valutare la compatibilità treno-tratta da parte delle IF non possa non fare riferimento ai dati e alle funzionalità offerte dal RINF e, in caso di indisponibilità degli stessi, delle informazioni messe a disposizione da parte dello stesso GI (come d'altra parte previsto espressamente all'articolo 23 del d.lgs. 57/2019 e ripreso nel paragrafo 3.4.1.2 "*Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati*" del PIR). La funzionalità denominata del RINF "*Route Compatibility Check*" (espressamente richiamata nella pagina principale di ERA all'interno del menu "*Domains*") effettivamente presenta la seguente avvertenza: "*While every effort is made to ensure that the route compatibility checks' algorithm adequately generates a route and an associated report according to the specific TSIs, the EU Agency for Railways cannot be held responsible or accept any liability for possible omissions of relevant data or errors, nor for subsequent use of the route compatibility report. Only information provided by the EU railway infrastructure managers is deemed to be authentic.*" In base alla quale parrebbe che la stessa ERA inviti le IF a chiedere il supporto dei gestori infrastruttura per la raccolta delle informazioni necessarie ai fini della predetta verifica di compatibilità.

Per tale motivo, si ritiene necessario che il GI, in attesa dei necessari aggiustamenti che ERA apporterà al RINF e alle funzionalità di controllo della compatibilità, precisi nel citato paragrafo 3.4.1.2 del PIR le modalità che le IF, che intendono accedere alla rete italiana, devono seguire per acquisire le informazioni necessarie all'effettuazione delle verifiche di compatibilità treno-tratta di propria competenza, lungo l'itinerario da queste individuato anche con il supporto dello

stesso GI; a tal scopo sarebbe opportuno che lo stesso GI valuti di mettere a disposizione delle IF uno strumento, di supporto allo stesso RINF, all'interno di ePIR.

3.2.2 Indicazioni

- 3.2.2.1** Si indica al GI di rendere disponibile nella sezione *"Informazioni per i richiedenti"* dell'ePIR la nota prot. RFI.DSP\PEC\P\2025\0000439.
- 3.2.2.2** Si indica al GI, con riferimento al paragrafo 3.4.1.1.2 *"Processo di integrazione terra-bordo"* del PIR, di chiarire che i materiali attrezzati con sistema di bordo SCMT sono autorizzati a circolare su linee a doppio attrezzaggio SCMT/ERTMS anche se non rientrano tra quelli per i quali è in previsione l'attrezzaggio con ERTMS.
- 3.2.2.3** Si indica al GI di verificare la fattibilità, trasmettendo un'apposita relazione all'Autorità entro e non oltre il 27 febbraio 2026, sulla messa a disposizione dei richiedenti capacità, a partire al più dal prossimo orario 2026-2027, di un'opportuna query nell'ePIR, utile per conoscere, sull'itinerario desiderato, le caratteristiche che un rotabile deve avere per l'effettuazione delle verifiche di compatibilità treno-tratta.

3.2.3 Prescrizioni

- 3.2.3.1** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 3.4.1.1.1 *"Adeguamento Veicoli ad ERTMS"* del PIR con quanto di seguito riportato: *"Il GI, con cadenza trimestrale, invia all'Autorità una relazione circa l'evoluzione dell'installazione dell'ERTMS, baseline 3 o successive, sulle linee convenzionali, nonché circa le IF impattate e le informazioni ad esse fornite su tale processo evolutivo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale."*
- 3.2.3.2** Si prescrive al GI, nel paragrafo 3.4.1.1.2 *"Processo di integrazione terra-bordo"*:
- di modificare, il termine entro il quale le IF devono richiedere a RFI le chiavi crittografiche per i veicoli, variandolo da 24 a 12 mesi;
 - di precisare che tale tempistica è definita in via temporanea in attesa che RFI dettagli all'Autorità, entro e non oltre il 30 marzo 2026, un cronoprogramma delle attività (con esclusione delle attività negoziabili tra GI e fornitori ed esperibili anticipatamente rispetto alla data di richiesta delle chiavi avanzata dall'IF, motivando relativamente all'avvenuta inclusione) per il rilascio delle chiavi crittografiche e la riconfigurazione dei RBC interessati.
- 3.2.3.3** Si prescrive al GI di verificare la corretta messa a disposizione dei richiedenti capacità, tramite lo strumento ePOD usualmente utilizzato, dei documenti di raccolta delle norme o indicazioni specificamente definite per ognuna delle stazioni e tratte di collegamento con le reti estere, relazionandone gli esiti all'Autorità entro e non oltre il 27 marzo 2026;
- 3.2.3.4** Si prescrive al GI di pubblicare nell'ePIR, entro e non oltre il 27 marzo 2026, un apposito allegato tecnico, ove, per ognuna delle stazioni e tratte di collegamento con le reti estere, siano contenuti i documenti di raccolta delle procedure di interfaccia vigenti, emanate dal GI o dall'ANSFISA o da altro soggetto, specificamente previste per l'accesso o l'effettuazione del servizio all'interno delle stesse.
- 3.2.3.5** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 3.4.1.2 *"Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati"* del PIR, precisando i) la sospensione della funzionalità *"Route Compatibility check"* del RINF, ii) il contenuto del disclaimer attualmente presente sul sito RINF di ERA relativamente alla funzionalità citata (*"While every effort is made to ensure that the route compatibility checks' algorithm adequately generates a route and an associated report according to the specific TSIs, the EU Agency for Railways cannot be held responsible or accept any liability for possible omissions of relevant data or errors, nor for subsequent use of the route compatibility report. Only information provided by the EU railway infrastructure managers is deemed to be authentic."*); iii) le modalità che le IF, che intendono accedere alla rete italiana, devono

seguire per acquisire le informazioni necessarie all'effettuazione delle verifiche di compatibilità treno-tratta di propria competenza, lungo l'itinerario da queste individuato anche con il supporto dello stesso GI.

3.3 Gestione dei dati RINF futuri e corse prova.

3.3.1 Valutazioni dell'Autorità

L'articolo 4, comma 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 *"relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE"* prevede che *"I gestori dell'infrastruttura rendono disponibili nel RINF tutte le informazioni relative alle infrastrutture nuove che devono essere messe in servizio, ristrutturate o rinnovate prima della loro messa in servizio."* Tale previsione è stata espressamente richiamata dal GI nella bozza di PIR 2027 al paragrafo 3.4.1.2 *"Attività di supporto di RFI alle IF: gestione dei dati RINF futuri"* (di nuova istituzione), ove ha specificato che l'individuazione e la comunicazione alle IF dei parametri necessari alla verifica di compatibilità treno-tratta, prima dell'attivazione dell'infrastruttura nuova o modificata, è a carico della S.O. NCR di Direzione Tecnica di RFI.

A seguito di osservazioni avanzate da Trenitalia, SVI, Fercargo e Fermerci, il GI ha indicato un limite di trenta giorni prima dell'attivazione, entro il quale comunicare tali nuovi parametri per la verifica compatibilità treno-tratta in analogia alla tempistica prevista per le circolari di attivazione di RFI.

In sede di audizione RFI ha precisato che tale tempistica individuata dal GI è la medesima rispetto a quella delle circolari territoriali, con le quali ritiene che sussista la comune assimilabilità dell'attinenza a processi di sicurezza. Inoltre, la previsione di cui al paragrafo 3.2.2.2 *"Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura"* del PIR, secondo la quale il GI fornisce alle IF, almeno quattro mesi dell'avvio del servizio, informazioni di massima circa linee/impianti di prossima attivazione, non è più necessaria per IF per il processo di ottenimento/estensione/aggiornamento del certificato di sicurezza e quindi provvederà a modificare il passaggio in questione nell'ambito del futuro PIR 2028.

Per quanto riguarda il contenuto del richiamato paragrafo 3.2.2.2 del PIR (che considera la richiesta di tracce o la programmazione del servizio da parte delle IF), l'Autorità ritiene opportuno mantenere tale canale informativo che, pur essendo non più necessario alle IF tale insieme informativo di massima ai fini del certificato di sicurezza, garantisce adeguata informazione di massima circa le caratteristiche dell'infrastruttura nuova/rinnovata/aggiornata da parte del GI, ed è, quindi, fondamentale per i medesimi richiedenti capacità per la propria corretta programmazione operativa e industriale e per la stessa programmazione della capacità da parte del GI.

Nel paragrafo 3.4.5. *"Corse prova"*, Il GI ha introdotto un termine minimo (almeno 24 mesi prima) per la richiesta di effettuazione di un programma di corse prova nell'ambito del processo finalizzato al rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato del materiale rotabile. Tale termine è motivato dal GI rispetto alla necessità di coordinare i programmi di corse prova con altre attività, quali la manutenzione o lo sviluppo infrastruttura per le quali sono rese disponibili apposite TCR. Varie IF e associazioni di categoria hanno lamentato che tale tempistica è eccessiva rispetto alle fasi di progettazione e autorizzazione di un nuovo materiale rotabile, paventando possibili effetti anticompetitivi all'interno del mercato dei servizi di trasporto ferroviario. L'IF Trenitalia ha proposto di prevedere un termine di un anno per la comunicazione di un programma di massima di corse prova e di sei mesi per il dettaglio dello stesso. L'IF Italo ha evidenziato come, in alcuni casi, la messa in servizio commerciale di un nuovo materiale rotabile sia avvenuta in poco più di 24 mesi, mentre il GI, per la sola programmazione delle corse prova, richiede il medesimo tempo. L'IF SVI ha richiesto che il GI indichi una precisa tempistica per il rilascio delle chiavi crittografiche nel caso di materiale rotabile attrezzato con ERTMS.

In sede di audizione, RFI ha evidenziato che le corse prova sono di norma effettuate in interruzione, ed in particolare programmate in IPO in modo da evitare impatti sulla circolazione programmata; tale scelta comporta che viene occupata capacità normalmente utilizzata per attività di manutenzione o sviluppo dell'infrastruttura. Nel 2025 solo per le IF impegnate nel segmento passeggeri lunga percorrenza sono state effettuate 215 corse prova; considerando anche le esigenze delle IF del segmento passeggeri regionale, si sale a 485 corse prova complessive. Normalmente tali corse prova sono richieste per omologazione di veicoli nuovi o modificati e devono essere effettuate sulle linee espressamente richieste dalle IF. RFI, dato il grande volume di corse prova richiesto nel 2025, vorrebbe arrivare alla definizione di una

macroesigenza delle corse prova (ovviamente da dettagliare in tempi successivi) da inserire in scenario tecnico insieme alle esigenze di interruzioni per manutenzione e sviluppo infrastruttura, e quindi con almeno due anni di anticipo rispetto all'avvio dell'orario di servizio considerato.

L'Autorità, nel concordare sulla constatazione che un elevato volume richiesto di corse prova comporti la necessità di programmare la capacità da assegnare alle stesse tenendo in considerazione sia le attività del GI, sia la circolazione dei treni, ritiene, tuttavia che un anticipo di due anni non garantisca equilibrio rispetto alle tempistiche evidenziate dalle IF; pare essere, quindi, ragionevole che tale anticipo sia ridotto a un anno rispetto all'avvio dell'orario di servizio considerato. E', infatti, da ricordare come il termine per la richiesta annuale ordinaria di tracce sia fissata a X-8 (essendo X la data di avvio dell'orario di servizio) e come, quindi, l'anticipo della richiesta di massima delle esigenze di corse prova a X-12 garantisca al GI un tempo adeguato rispetto all'avvio del processo di allocazione tracce.

3.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

3.3.3 Prescrizioni

- 3.3.3.1** Si prescrive al GI di precisare, nel paragrafo 3.4.1.2 *"Attività di supporto di RFI alle IF: gestione dei dati RINF futuri"* che RFI garantisce l'aggiornamento dei dati nel RINF almeno trenta giorni prima dell'attivazione dell'infrastruttura.
- 3.3.3.2** Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 3.2.2.2 *"Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura"*, di sostituire il seguente periodo: *"Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche indicate, il GI fornisce alle IF, anche in formato provvisorio, tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento del certificato di sicurezza almeno quattro mesi prima dell'avvio del servizio."* con quanto di seguito riportato: *"Al fine di consentire alle IF di programmare adeguatamente le proprie attività (comprese le richieste di capacità), il GI fornisce tutta la documentazione tecnico-commerciale, anche in formato provvisorio, relativa a linee/impianti di prossima attivazione, almeno quattro mesi prima dell'attivazione."*
- 3.3.3.3** Si prescrive al GI di modificare, nel paragrafo 3.4.5. *"Corse prova"*, il termine di richiesta da 24 mesi a 12 mesi prima dell'avvio dell'orario di servizio interessato.
- 3.3.3.4** Si prescrive al GI di specificare, nel paragrafo 3.4.5. *"Corse prova"*, che la richiesta, da parte degli interessati, delle chiavi crittografiche ERTMS per l'effettuazione delle corse prova può avvenire con anticipo di almeno 30 giorni rispetto alla data di effettuazione della predetta corsa.

4. Allocazione della capacità

4.1 Richieste difformi e DICC

4.1.1 Valutazioni dell'Autorità

RFI, con la bozza del PIR 2027, ha proposto alcune modifiche al punto 5 del paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"*, limitando apparentemente alla sola richiesta di servizi, per le richieste relative all'orario successivo, la casistica della segnalazione, da parte di RFI, di richieste difformi rispetto alle modalità stabilite. La precedente formulazione ricomprendeva sia il caso delle richieste di tracce, sia il caso delle richieste di servizi. In occasione dell'audizione RFI ha chiarito che tale discrasia è dovuta ad un refuso e, conseguentemente, l'Autorità ritiene necessario mantenere l'originale formulazione del citato punto 5.

Il GI ha proposto varie modifiche alle DICC vigenti. Ha, ad esempio, introdotto l'articolo 12 bis *"Richiesta di allaccio in punto dell'IFN/IFR privo di località di servizio"*; in tale articolo è previsto che *"Nel caso in cui il Richiedente non possa*

assumersi l'onere complessivo della realizzazione degli interventi di cui al primo comma, potrà richiedere il coinvolgimento di RFI per la realizzazione della LdS secondo la procedura di seguito descritta:

- a) *a valle della richiesta di allaccio da parte del Richiedente, presentata secondo le modalità previste ai precedenti articoli 4 e 5, verrà avviato un iter di valutazione ed approfondimento progettuale **secondo le tempistiche previste dalle procedure di valutazione degli investimenti interne ad RFI [...]**.*

RFI, in sede di audizione, ha precisato che le modifiche proposte intendono risolvere uno dei temi di maggior rilievo rispetto allo sviluppo del traffico merci, ossia i costi che un'azienda deve sopportare per l'allaccio dei terminali merci, tramite raccordo, all'IFN. Nel tempo sono aumentati i costi, da sopportare da parte del richiedente il raccordo, per la modifica dell'infrastruttura al fine di attivare o riattivare un binario di raccordo; ciò impedisce, di fatto, per lo più la realizzazione di tali nuovi impianti raccordati anche da parte di grandi aziende.

RFI ha, quindi, proposto di introdurre la possibilità di compartecipazione ai costi (fino all'80%) da parte di RFI sulla base di un'analisi costi-benefici. I fondi utilizzati da RFI devono, tuttavia, essere reperiti per il tramite del CdP-I; in assenza di tali fondi l'investimento non sarebbe generalmente realizzabile con fondi a intero carico del richiedente privato, come da esperienza diretta dello stesso GI. Le tempistiche di aggiornamento del CdP-I prevedono, al mese di luglio dell'anno X, la comunicazione delle esigenze di investimento ("fabbisogni tecnici") da parte di RFI al MIT. La contrattazione si conclude entro la metà dell'anno X+1 con l'approvazione del CdP-I.

Per garantire una maggiore celerità nell'assegnazione dei fondi al singolo progetto di potenziamento infrastrutturale legato ad un raccordo, RFI potrebbe individuare un progetto "ante" che funga da contenitore, per il quale richiedere, per ogni aggiornamento del CdP-I, il ripristino dei fondi utili per la realizzazione degli investimenti legati allo sviluppo dell'infrastruttura ai fini della costruzione dei raccordi. Già oggi RFI potrebbe impiegare "progetti contenitori" esistenti legati allo sviluppo del trasporto merci, con risorse però non disponibili.

Sulla base di quanto dichiarato da RFI in sede di audizione, l'Autorità, nel concordare con RFI sull'importanza di sostenere, anche finanziariamente, i richiedenti l'allaccio, ritiene che sia da specificare che l'iter di valutazione ed approfondimento progettuale, avviato a valle della richiesta di allaccio, secondo le tempistiche previste dalle procedure di valutazione degli investimenti interne ad RFI, si concluda entro 18 mesi dal ricevimento della richiesta di allaccio e della necessaria documentazione a supporto. Si ritiene, infine, necessario precisare nelle DICC, sulla base delle intenzioni espresse da RFI, che l'eventuale supporto economico del GI (fino all'80% dei costi) a favore del richiedente l'allaccio sia valutato anche nel caso in cui, pur esistendo una località di servizio RFI cui allacciarsi, siano necessari interventi sulla stessa località di servizio per consentire la realizzazione dell'allaccio stesso.

Sempre con riferimento alle DICC, RFI ha inteso estenderne l'applicabilità anche alle infrastrutture ferroviarie regionali affidate in concessione da alcune Regioni; in sede di audizione RFI ha specificato che siccome è sua intenzione gestire le infrastrutture regionali ad essa affidate secondo gli standard RFI, tali standard dovranno essere applicati anche agli allacci alle ferrovie regionali. RFI, inoltre ha chiarito che, per quanto riguarda i raccordi già allacciati alle reti regionali, nelle DICC non è attualmente previsto un processo di loro adeguamento agli standard RFI; tale adeguamento è, tuttavia, necessario per garantire, a giudizio di RFI, standard di sicurezza equivalenti a quelli della rete nazionale.

Preso atto di quanto sopra, l'Autorità ritiene necessario osservare che l'applicazione delle DICC della rete nazionale alle reti regionali in gestione a RFI debba essere oggetto di consultazione nell'ambito degli usuali procedimenti annuali per i PIR delle rispettive reti regionali gestite. L'intenzione di adottare, per l'intero panorama infrastrutturale nazionale e regionale in gestione a RFI, le regole da applicarsi per i raccordi, comprese "*le configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria di competenza.*", da mettere a disposizione degli interessati ai sensi della misura 14.7 dell'Allegato A alla delibera ART n.130/2019, deve tenere in conto l'eventualità di possibili adattamenti, anche transitori, legati alle diverse realtà infrastrutturali di tali reti regionali. Su tale tema l'Autorità non prevede prescrizioni o indicazioni nell'ambito del presente documento, in quanto lo stesso è specificamente dedicato all'infrastruttura ferroviaria nazionale, ma vigilerà sul corretto operato di RFI nell'ambito della consultazione sui prossimi aggiornamenti dei PIR delle reti regionali affidati in gestione alla stessa RFI.

4.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.1.3 Prescrizioni

- 4.1.3.1** Si prescrive al GI di non apportare modifiche al punto 5 del paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"* rispetto a quanto già previsto nel PIR 2026.
- 4.1.3.2** Si prescrive al GI di specificare, all'articolo 12 bis *"Richiesta di allaccio in punto dell'IFN/IFR privo di località di servizio"* delle DICC, che l'iter di valutazione ed approfondimento progettuale, avviato a valle della richiesta di allaccio, secondo le tempistiche previste dalle procedure di valutazione degli investimenti interne ad RFI, si conclude entro 18 mesi dal ricevimento della richiesta di allaccio e della necessaria documentazione a supporto.
- 4.1.3.3** Si prescrive al GI di specificare nelle DICC che l'eventuale supporto economico del GI (entro l'80% dei costi per modifica/potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria) a favore del richiedente l'allaccio viene valutato anche nel caso in cui, pur esistendo una località di servizio RFI cui allacciarsi, siano necessari interventi sulla stessa località di servizio per consentire la realizzazione dell'allaccio stesso. I termini da considerare, per l'iter di valutazione complessiva da prendere a riferimento, sono quelli di cui all'articolo 12bis delle medesime DICC.

4.2 Informazioni date dal GI rispetto alle riduzioni di capacità.

4.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI ha proposto, con la bozza di PIR 2027, di eliminare dal paragrafo 4.3.2 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità"*, punti 3 e 4, il riferimento al *"modello d'esercizio"* (riferibile, in generale, alle informazioni di cui ai punti 15 e 16 dell'Allegato VII alla direttiva UE 2012/34, come modificato dalla decisione delegata UE 2017/2075).

In sede di audizione RFI ha precisato di aver proposto l'eliminazione di tale termine in quanto, a suo giudizio, il *"modello d'esercizio"* dovrebbe comprendere il dettaglio orario dei vari treni interessati che, tuttavia, al momento della pubblicizzazione della TCR, non sono ancora stati richiesti e quindi assegnati. RFI fa presente che tale interpretazione è condivisa anche dalle imprese ferroviarie e quindi la cancellazione del riferimento al *"modello d'esercizio"* è a vantaggio di chiarezza rispetto alle informazioni che il GI, al momento dato, può garantire (deviazioni, gestione circolazione binario unico, ad esempio per l'utilizzo della capacità residua). RFI in ogni caso conferma che la seguente proposizione, cancellata nella bozza di PIR 2027: *"Il modello di esercizio, opportunamente condiviso con i Richiedenti delle tracce all'interno del processo di armonizzazione dell'orario, sarà incluso nel progetto orario definitivo."* può essere mantenuta.

L'Autorità, preso atto di quanto dichiarato da RFI, ritiene, tuttavia, che il termine modello d'esercizio possa essere inteso, nell'ambito del paragrafo in esame, come le modalità di impiego della capacità residua e degli itinerari alternativi secondo lo spirito del citato Allegato VII alla direttiva 2012/34/UE e quindi sia sufficiente introdurre un breve chiarimento in proposito.

Infine, il GI ha significativamente modificato il punto 14 del medesimo paragrafo 4.3.2 ove si indicano le possibili eccezioni riguardo al rispetto delle tempistiche di comunicazione delle TCR al mercato da parte del GI, che comprendevano, fino al PIR 2026, le sole fattispecie di *"interventi urgenti all'infrastruttura che rivestono carattere di sicurezza"* e di *"caso fortuito o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate."*

Il GI ha, infatti, inserito le varie casistiche elencate al punto 14 dell'Allegato VII della direttiva 2012/34/UE, come segue: *"se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni non rientrano nel controllo del gestore dell'infrastruttura, se l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti interessati."*

In sede di audizione Il GI ha rappresentato che le modifiche proposte nel punto 14 del paragrafo 4.3.2 del PIR rappresentano il semplice recepimento della normativa eurounitaria. RFI, inoltre: i) non ritiene necessario inserire tempistiche minime in quanto già la norma prevede l'avverbio "tempestivamente"; ii) è disponibile a definire delle regole applicative delle eccezioni previste nel dettato normativo.

Preso atto di quanto dichiarato dal GI, l'Autorità osserva che, ad eccezione delle fattispecie legate a interventi urgenti per ragioni di sicurezza, le restanti fattispecie richiamate dal GI al punto 14 del paragrafo 4.3.2 del PIR sono sicuramente suscettibili di una programmazione, e definibili anche in tempi brevi da parte del GI stesso, in collaborazione con i richiedenti capacità interessati; per tale ragione, e al fine di limitare, per quanto possibile i disagi ai richiedenti, si ritiene congruo fissare il preavviso minimo di tali fattispecie residue a 30 giorni prima in analogia a quanto già previsto per le richieste di tracce in corso d'orario. Inoltre, dato che l'eccessivo ricorso a tale eccezione potrebbe più volte comportare riprogrammazioni repentine e fuori termini delle TCR con impatti cumulati non indifferenti e anche non sopportabili a carico dei richiedenti capacità, si ritiene necessario che, al fine di monitorare il fenomeno e garantire al meglio gli interessi dell'insieme degli operatori economici interessati, il GI estenda tale informazione preventiva su tali riprogrammazioni, oltre che ai richiedenti, anche all'Autorità, dando anche informazioni circa l'evento che ha generato la riprogrammazione intempestiva e le attività previste nell'ambito della detta riprogrammazione. Analoga informativa deve essere inviata al termine delle TCR oggetto di riprogrammazione.

Infine, con riferimento al paragrafo 4.4.2.2 *"Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro"*, il GI ha confermato nel corso dell'audizione che l'eliminazione proposta del periodo *"In entrambi i casi di cui sopra il GI dichiarerà satura la sezione di infrastruttura interessata, secondo quanto previsto dall'art. 29 del D.lgs. 112/15, e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate."* è un refuso e il sopra indicato periodo può quindi essere mantenuto.

4.2.2 Indicazioni

- 4.2.2.1** Si indica al GI di non eliminare, nelle varie parti del paragrafo 4.4.2.2 *"Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro"*, il richiamo alla fattispecie di cui all'articolo 29 del d.lgs.112/2015.

4.2.3 Prescrizioni

- 4.2.3.1** Si prescrive al GI di non apportare modifiche al punto 3 del paragrafo 4.3.2 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità"* del PIR rispetto a quanto già previsto nel PIR 2026, e di inserirvi, immediatamente dopo il primo richiamo al termine *"modello d'esercizio"*, quanto di seguito riportato: *"(a tale modello si intendono riferite le modalità di impiego della capacità residua e degli itinerari alternativi)"*.
- 4.2.3.2** Si prescrive al GI di non apportare modifiche al punto 4, lettera a), del paragrafo 4.3.2 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità"* del PIR rispetto a quanto già previsto nel PIR 2026.
- 4.2.3.3** Si prescrive al GI, con riferimento al punto 14 del paragrafo 4.3.2 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità"* di inserire quanto di seguito riportato: *"Ad eccezione delle fattispecie legate a interventi urgenti a carattere di sicurezza, il GI informa almeno trenta giorni prima dell'inizio della restrizione di capacità i richiedenti e l'Autorità, sulla riprogrammazione delle indisponibilità, sull'evento che l'ha generata e sulle attività previste nell'ambito di tale riprogrammazione. Al termine della restrizione di capacità, il GI invia analoga informativa di riepilogo ai richiedenti e all'Autorità."*.

4.3 Criteri di priorità: linee specializzate

4.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Al punto 2 del paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*" del PIR, il GI ha specificato, nella bozza del PIR 2027, che la priorità accordata ai servizi OSP (lunga percorrenza o regionale) nelle fasce orarie 6.00-9.00 e 17.00-20.00, nel caso questi interessino linee specializzate per servizi alta velocità o adattate per servizi alta velocità, è limitata rispetto ad un limite massimo per ora e senso di marcia indicato nel "modello d'esercizio" di cui al paragrafo 2.7.1 del PIR e della velocità minima del materiale rotabile impiegato.

In sede di audizione RFI ha precisato che, con tale modifica, non ha inteso proporre l'obbligatorietà del modello d'esercizio ma ritiene opportuno aprire un tavolo di confronto per valutare se limitare la capacità assegnabile ai servizi OSP nelle fasce orarie pendolari, pur essendo gli stessi prioritari. A giudizio di RFI, a puro titolo esemplificativo, a regole vigenti, il segmento OSP regionale avrebbe diritto al 60% della capacità allocabile sulla linea DD, nelle tratte di estremità, con inevitabili conseguenze sul segmento a mercato.

A tal fine L'Autorità osserva che, con le modifiche proposte, verrebbe introdotta una sostanziale innovazione al criterio di priorità dato, garantendo da una parte un'aliquota di capacità minima ai servizi OSP regionale e lunga percorrenza sulle linee costruite/adattate per servizi alta velocità, e dall'altra prevedendo, nei fatti, l'applicazione indiretta anche a tali linee specializzate del limite massimo di treni per segmento (regionali, merci, lunga percorrenza), fino ad oggi non previsto per tali linee. A riguardo della proposta opportunità su un tavolo di confronto, è anche da ricordare come l'Autorità, nel presente Allegato A abbia anche fatto alcune osservazioni e adottato prescrizioni proprio con riferimento ai contenuti e alla modalità di gestione degli allegati tecnici ePIR relativi alle dette linee specializzate.

4.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.3.3 Prescrizioni

- 4.3.3.1** Si prescrive al GI di mantenere nel PIR 2027 l'attuale versione del punto 2 del paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*" già adottata nel PIR 2026.

4.4 Tempistica per la pubblicazione delle riduzioni ai canoni (tariffe c.d. "PROMO")

4.4.1 Valutazioni dell'Autorità

La sezione 4.5.4 del PIR 2026 e della bozza finale del PIR 2027, in materia di riduzioni ai canoni (tariffe c.d. "PROMO"), mostra una tempistica non coerente con quanto disposto dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, che, come precisato nella relazione illustrativa relativa alla delibera n. 11/2023, paragrafo 3.2.3.14, prevede "*l'inserimento delle forme di incentivazione nell'ordinaria procedura di aggiornamento annuale dello stesso PIR*".

4.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.4.3 Prescrizioni

- 4.4.3.1** Si prescrive al GI di modificare i contenuti della sezione 4.5.4 del PIR 2026 e del PIR 2027, in materia di riduzioni dei canoni, in coerenza con quanto disposto dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023.

5. Servizi e tariffe

5.1 Riduzioni ai canoni (tariffe c.d. "PROMO")

5.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota del 5 novembre 2025 (prot. ART 90213/2025), "[p]er quanto concerne gli Orario di Servizio 2025/2026 e 2026/2027 (...), stante l'intendimento di rispondere positivamente all'interesse manifestato dal mercato di beneficiare" delle riduzioni ai canoni (tariffe c.d. "PROMO"), RFI ha formulato "istanza di deroga alla tempistica prevista dalla misura 34 dell'allegato A alla delibera 95/2023". In considerazione di ciò, si rende necessario che il GI informi i richiedenti capacità, nel PIR 2026 e nel PIR 2027, della circostanza che tali tariffe saranno pubblicate in esito alla procedura prevista in materia dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, a seguito dell'espressione dell'Autorità sulla citata istanza di deroga avanzata dallo stesso GI.

5.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.1.3 Prescrizioni

5.1.3.1 Si prescrive al GI di modificare i contenuti del capitolo 5 del PIR 2026 e del PIR 2027, informando i richiedenti capacità riguardo alla circostanza che le riduzioni dei canoni saranno pubblicate in esito alla procedura prevista in materia dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, a seguito dell'espressione dell'Autorità sull'istanza di deroga avanzata dallo stesso GI rispetto alle tempistiche disposte dalla stessa misura.

5.2 Fornitura di corrente di trazione

5.2.1 Valutazioni dell'Autorità

In sede di audizione sono state richieste al GI varie informazioni circa l'utilizzazione dei misuratori reali di energia elettrica nei rotabili circolanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Attualmente, solamente l'IF Trenord ha interfacciato i propri materiali con il DCS di RFI; i materiali in questione sono l'ETR 421 e l'ETR 522. Dalla sperimentazione conclusa da Trenord, emerge che i misuratori reali rendicontano una quantità di energia inferiore rispetto a quanto stimato dal misuratore virtuale. Risulta, inoltre, che un'altra IF stia conducendo prove tecniche di interfacciamento con il DCS di RFI.

RFI non ha al momento analizzato la compatibilità, tra il DCS RFI e i misuratori reali a bordo conformi a versioni precedenti alla EN 50463: 2017 (espressamente richiamata nella STI Loc&Pas⁴); il DCS RFI è infatti compatibile con quelli conformi alle EN 50463: 2017; inoltre, RFI, dopo alcuni approfondimenti, non ha individuato norme specifiche che obblighino un rotabile dotato di misuratore reale a utilizzarlo per la misura dell'energia di trazione utilizzata.

Per quei rotabili che non sono connessi con il DCS italiano ma intendono avvalersi del collegamento con un altro DCS di GI estero, rileva l'interfacciamento tra DCS di RFI e DCS dei GI lato estero. Lato RFI, non sono stati, ad oggi, implementati protocolli di interfacciamento tra il DCS di RFI e i DCS di altri GI; tali funzionalità di interfacciamento non sono state implementate da RFI in quanto non gestite nell'ambito delle STI ENE, ma sono trattate nell'ambito dell'aggiornamento del documento UIC IRS 90930 "Traction Energy Settlement and Data Exchange" attualmente in corso di revisione. Al

⁴ Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, "relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea".

contrario di quanto adottato da RFI, i DCS di Germania, Austria e Svizzera sono da tempo tra di loro interfacciati; RFI, dopo aver raggiunto un accordo col fornitore, ha in programma lo sviluppo di tale interfacciamento con gli altri GI con previsione di attivazione entro il 2026.

L'Autorità, rispetto a quanto dichiarato da RFI, rileva come il progressivo rinnovo del parco rotabile italiano (sia lato servizi OSP Regionale, sia lato lunga percorrenza, oltre che merci) non possa non essere uno dei punti da considerare rispetto alla necessità di arrivare in tempi brevi alla misurazione oggettiva e strumentale dell'energia di trazione utilizzata dai rotabili circolanti sulla rete nazionale; come comunicato dalla stessa RFI in sede di audizione, infatti, la stima del consumo di energia non corrisponde all'effettiva energia di trazione utilizzata da un rotabile. D'altra parte, sul materiale rotabile nuovo/ristrutturato/rinnovato ai sensi della vigente STI Loc&Pas, l'installazione del misuratore reale *compliant* alla EN 50463:2017 è obbligatoria⁵.

Essendo giunti all'anno 2025, si ritiene necessario, per quanto sopra considerato, prevedere che a partire dall'orario di servizio 2026-2027, un rotabile, per il quale sia applicabile la STI Loc&Pas e che sia dotato di misuratore reale di energia, conforme alla EN 50463:2017, sia obbligato, tramite esplicita previsione nei pertinenti paragrafi del PIR, all'utilizzo di tale misuratore reale di energia di trazione, consentendo così il progressivo abbandono del misuratore virtuale che, come sopra considerato, non garantisce misurazioni accurate del consumo di energia elettrica. Le stesse IF, d'altra parte, hanno più volte esortato RFI al massimo impegno per approvvigionare energia al minimo costo e quindi una corretta misurazione del consumo di energia non può essere tralasciata. A tal fine, quindi, le IF, per poter accedere alla rete, dovranno provvedere a dichiarare al GI, per ognuno dei materiali in dotazione (locomotori o complessi elettrici), l'appartenenza o meno del mezzo al campo di applicazione della STI Loc&Pas 2014, la corretta installazione del misuratore reale e della versione della norma EN 50463 cui lo stesso è conforme, nonché, nel caso dei misuratori conformi alla EN 50463:2017, l'avvenuto interfacciamento con il DCS di RFI in assenza di interfacciamento con il DCS di altro GI operante nella *Single European Railway Area*.

5.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

5.2.3 Prescrizioni

5.2.3.1 Si prescrive al GI di inserire nei paragrafi 5.4.1 *"Fornitura corrente di trazione"*, 5.4.2 *"Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC e servizio di rifornimento idrico dei treni"*, 5.4.5 *"Parking"*, del PIR 2027, quanto di seguito riportato: *"A partire dall'orario 2026-2027, le IF, per ogni rotabile (locomotore o complesso elettrici) che accede alla rete nazionale, dichiarano: (i) l'appartenenza o meno all'ambito di applicazione delle STI Loc&Pas (Regolamento (UE) n. 1302/2014), (ii) la compliance o meno del misuratore reale installato rispetto alla EN 50463:2017 o rispetto a quale versione della citata EN 50463, (iii) l'eventuale interfacciamento con il DCS di quale altro GI. Per il materiale rotabile dotato di misuratore reale conforme alla EN 50463:2017 l'interfacciamento con il DCS di RFI o di altro GI è da considerarsi obbligatorio al fine di permettere la fornitura del servizio; per tali materiali rotabili eventuali deroghe sono valutate e disposte temporaneamente da RFI prevedendo un tempo di adeguamento non superiore a un anno a partire dall'orario di servizio 2026-2027."*.

⁵ STI Loc&Pas, articolo 4.3: *"Il montaggio del sistema di misurazione dell'energia a bordo, di cui al punto 4.2.8.2.8 dell'allegato, è obbligatorio per tutti i veicoli nuovi, ristrutturati o rinnovati destinati a circolare su reti munite di sistemi di raccolta dei dati sull'energia a terra (Data Collecting System — DCS), di cui al punto 4.2.17 del regolamento (UE) n. 1301/2014"*.

5.3 Circolazione treni speciali

5.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI con riferimento al servizio *"Assistenza alla circolazione di treni speciali"* descritto al paragrafo 5.4.4 del PIR, ha proposto, con la bozza del PIR 2027, alcune modifiche nella descrizione e gestione della sola fase autorizzativa di un cosiddetto *"trasporto eccezionale"*. Nel PIR 2026 il trasporto eccezionale cui viene fatto riferimento è esclusivamente il trasporto eccedente per peso e/o sagoma rispetto alle caratteristiche prestazionali della rete e l'eventuale pagamento del servizio relativo alla predetta autorizzazione è previsto nel caso l'autorizzazione venga effettivamente emessa dal GI. Con la bozza di PIR 2027, il GI ha specificato: i) che per trasporto eccezionale si intende un trasporto di cui alla disposizione d'esercizio n. 4/2023, eliminando la specificazione dell'eccedenza di sagoma e/o peso; ii) che *"Le tariffe per il servizio, [sono] da applicarsi anche nel caso in cui le verifiche condotte da RFI diano esito negativo, [...]"* (sottoparagrafo 5.4.4.1 "Tariffe"). Non sono state aggiornate, invece, le tempistiche di comunicazione dell'autorizzazione/nulla osta da parte del GI a seguito di richiesta dell'IF.

RFI, in sede di audizione ha precisato che i trasporti eccezionali sono tutti quei trasporti che non presentano tutti i requisiti per circolare come trasporto ordinario sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Possono essere quindi riferiti a eccedenze di massa o di sagoma rispetto alle linee da percorrere ma anche ad altre casistiche per le quali il veicolo oggetto del trasporto non ha i requisiti minimi per poter circolare con la compatibilità treno-tratta; per quanto riguarda il materiale scaduto di revisione, questa è una casistica nazionale ma storicamente indicata nella normativa FS e tracciata anche nella citata norma europea di buona pratica IRS 50502 come caso nazionale, per la quale comunque è prevista una documentazione da produrre ai sensi dell'Allegato 4 della Disposizione d'esercizio RFI n.4/2023.

RFI è, tuttavia, consapevole dell'importanza del tema rispetto alle esigenze del sistema produttivo nazionale; per tale motivo sta lavorando per ridurre i tempi di emissione delle autorizzazioni/nulla osta. A giudizio di RFI, il prolungamento della validità delle autorizzazioni/nulla osta non è facilmente attuabile anche in ragione della presenza di numerosi cantieri di PNRR che modificano con una certa dinamicità l'infrastruttura, nonchè della necessità di conoscere costantemente il numero di autorizzazioni in corso nel tempo ed il reale utilizzo delle stesse; il trasporto eccezionale ha da sempre avuto un carattere di temporaneità che ne garantisce il livello di sicurezza.

RFI ha anche precisato che l'emissione di un'autorizzazione/nulla osta richiesta da una data IF simile a quella già richiesta e ottenuta da altra IF consente una riduzione dei tempi di elaborazione della seconda richiesta; a parere di RFI tale data IF potrebbe quindi godere di un certo vantaggio competitivo rispetto alla prima IF richiedente l'autorizzazione/nulla osta.

L'Autorità, anche sulla base di quanto evidenziato da RFI, ritiene necessario che il GI avvii una verifica sui seguenti punti: i) presupposti per i quali sussiste la richiesta di *"assistenza treni speciali"* per rotabili con revisione scaduta; ii) definizione delle modalità (compresi costi e tempistiche) con le quali un'IF può richiedere l'emissione di un'autorizzazione/nulla osta simile a quanto già emesso da RFI; iii) modalità di estensione temporale della validità delle autorizzazioni/nulla osta, anche richiamando adeguate modalità di applicazione dell'articolo 2.6 *"Modifiche alle condizioni di inoltre nel periodo di validità dell'autorizzazione/nulla osta"*, della citata Disposizione d'esercizio RFI n. 4/2023, secondo il quale, in vigenza di un nulla osta o di un'autorizzazione, è responsabilità delle Direzioni Operative Infrastruttura Territoriali dare tempestiva comunicazione del mutare delle condizioni infrastrutturali che hanno reso possibile l'emanazione del nulla osta/autorizzazione alla S.O. di Direzione Operativa Infrastruttura responsabile la quale, a sua volta, avvisa il richiedente e provvede all'emissione di un nuovo documento; iv) provvedimenti di efficientamento delle attività di emanazione di autorizzazione/nulla osta, sia in termini di costi sia in termini di tempistiche, individuando anche le casistiche per le quali tale efficientamento possa trovare immediato riscontro.

Per quanto riguarda, invece, la previsione che tali attività di verifica di RFI vengano remunerate anche in assenza di emanazione di un provvedimento, e sulla quale sono presenti contrarietà da parte dei richiedenti o loro associazioni, il GI, in occasione dell'audizione, ha precisato che il differente meccanismo tariffario è stato approvato da ultimo con la

delibera ART n. 165/24⁶. L'Autorità, a tal proposito, rileva come tale proposta non sia presente nel pertinente paragrafo 10.1.13 *"Treni speciali"* nel documento del GI *"Proposta nuovo sistema tariffario periodo regolatorio 2025-2029 - Relazione sulla dinamica dei Costi Netti Efficientati per l'Anno ponte e per l'intero periodo tariffario degli Altri Servizi erogati dal GI, diversi dal PMdA, e sistema tariffario"*⁷ (peraltro disponibile sullo stesso sito aziendale del GI) sulla base del quale è stata adottata la citata delibera ART n.165/2024; inoltre la stessa proposta non pare essere motivata adeguatamente anche in considerazione di altre attività che il GI svolge senza richiedere alcuna remunerazione, gestite rispetto al caso, ad esempio, di studi di fattibilità di tracce a cura del GI e richieste da un richiedente anche potenziale.

5.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

5.3.3 Prescrizioni

- 5.3.3.1** Si prescrive che il GI, per quanto riguarda il paragrafo 5.4.4 *"Assistenza alla circolazione di treni speciali"*, verifichi e invii all'Autorità entro il 31 marzo 2026 una relazione circa: i) i presupposti per i quali sussiste la richiesta di "assistenza treni speciali" per rotabili con revisione scaduta; ii) la definizione delle modalità (compresi costi e tempistiche) con le quali un'IF può richiedere l'emissione di un'autorizzazione/nulla osta simile a quanto già emesso da RFI; iii) la modalità di estensione temporale della validità delle autorizzazioni/nulla osta, anche richiamando adeguate modalità di applicazione dell'articolo 2.6 *"Modifiche alle condizioni di inoltre nel periodo di validità dell'autorizzazione/nulla osta"* della Disposizione d'esercizio RFI n.4/2023, secondo la quale, in vigenza di un nulla osta o di un'autorizzazione, è responsabilità delle Direzioni Operative Infrastruttura Territoriali dare tempestiva comunicazione del mutare delle condizioni infrastrutturali che hanno reso possibile l'emanazione del nulla osta/autorizzazione alla S.O. di Direzione Operativa Infrastruttura responsabile, la quale, a sua volta, avvisa il richiedente e provvede all'emissione di un nuovo documento; iv) i provvedimenti di efficientamento delle attività di emanazione di autorizzazione/nulla osta, sia in termini di costi sia in termini di tempistiche, individuando anche le casistiche per le quali tale efficientamento possa trovare immediato riscontro.
- 5.3.3.2** Si prescrive al GI, per quanto riguarda il paragrafo 5.4.4.1 *"Tariffe"*, di eliminare quanto di seguito riportato: *"da applicarsi anche nel caso in cui le verifiche condotte da RFI diano esito negativo,"*.

5.4 Fornitura di informazioni complementari

5.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento alla sezione *"Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione"* di cui al paragrafo 7.3.2.1 del PIR relativo alla descrizione dei servizi forniti nelle stazioni passeggeri, si rileva che la fornitura di informazioni al pubblico si concretizza in quelle previste *"negli Standard di erogazione, nel Manuale di Informazioni al Pubblico (MIP), nel Manuale Annunci Sonori e Visivi (MAS/MAV) e nella Procedura di RFI "Linee Guida per l'attrezzaggio degli impianti IaP nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori"* (non ricomprese nel servizio nel capitolo 5.5.2), messe a disposizione nelle aree aperte al pubblico delle stazioni (atri, aree di assistenza e accoglienza, corridoi, sottopassaggi e sovrappassaggi e sul binario)". Nel paragrafo 5.5.2 *"Fornitura di informazioni complementari"* e, in particolare, nella sezione *"Annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori"*, le stesse informazioni complementari sono declinate come ulteriori (indicate o meno nel MAS/MAV, nel MIP, nei Manuali e Standard) rispetto a quanto indicato nel paragrafo 7.3.2.1 (dove non si fa

⁶ Delibera ART del 20 novembre 20245, relativa a: *"Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023"*.

⁷ https://www.rfi.it/content/dam/rfi/offerta/sistema-tariffario-2025-2029/extra_pmda/RFI_Relazione_Proposta%20Tariffaria%20Servizi%20Extra-PMdA%202025-2029.pdf

riferimento all'allegato tecnico 6 al DM 43T/2000, che invece viene citato nel paragrafo 5.5.2), e diffuse su richiesta delle IF.

In sede di audizione il GI ha chiarito che nel servizio stazioni sono comprese sia le informazioni indicate nell'allegato 6 al DM 43T/2000, sia i loghi/brand/categorie commerciali predefiniti che RFI può mettere a disposizione dei richiedenti capacità.

Tanto premesso si ritiene necessario che il GI inserisca tale specificazione nella pertinente sezione *"Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione"* di cui al paragrafo 7.3.2.1 del PIR relativo alla descrizione dei servizi forniti nelle stazioni passeggeri, ove, attualmente non ne viene fatta menzione.

Per quanto riguarda, invece, la sezione *"Personalizzazione delle informazioni al pubblico"* del medesimo paragrafo 5.5.2 del PIR, RFI fa riferimento ancora una volta a quanto descritto al paragrafo 7.3.2.1 di cui richiama un particolare, ivi non menzionato, ossia *"un insieme di categorie commerciali adottabili dalle IF atte a coprire i diversi servizi ferroviari"* oltre le quali l'IF deve chiedere una *"personalizzazione"* a pagamento dei suoi sistemi informatici.

In sede di audizione il GI ha chiarito che alle IF è richiesto il pagamento per il solo ristoro dei costi relativi all'implementazione di tale personalizzazione, mentre l'utilizzo futuro di personalizzazioni già presenti non prevede ulteriori pagamenti come servizio complementare. L'Autorità ritiene necessario che tale esplicitazione sia riportata nella sezione *"Personalizzazione delle informazioni al pubblico"* del citato paragrafo 5.5.2 del PIR.

5.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

5.4.3 Prescrizioni

5.4.3.1 Si prescrive al GI di specificare, nella sezione *"Personalizzazione delle informazioni al pubblico"* del paragrafo 5.5.2 *"Fornitura di informazioni complementari"*, che è richiesto il pagamento per il solo ristoro dei costi relativi all'implementazione della personalizzazione richiesta, mentre l'utilizzo futuro della medesima personalizzazione da parte di un'IF non prevede ulteriori pagamenti come servizio complementare, in quanto inclusa nel servizio *"Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione."* di cui al paragrafo 7.2.3.1 del PIR.

6. Esecuzione del contratto.

6.1 Obblighi del GI, norme tecniche e di sicurezza.

6.1.1 Valutazioni dell'Autorità.

Il GI, nell'ambito del proprio ruolo di concessionario dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, ha l'obbligo di mettere a disposizione delle IF e, più in generale, dei richiedenti capacità, la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza. A tal proposito, si ritiene necessario esplicitare nel paragrafo 6.1.2.1 *"Obblighi del GI"* del PIR i vigenti obblighi da rispettarsi a cura di RFI con riferimento alle norme eurounitarie, tramite la precisazione che l'adozione delle indicate normative tecniche e di sicurezza da parte di RFI non può non rispettare le procedure di cui alle direttive UE 2016/797 e 2016/798 ed alle correlate norme di recepimento nell'ordinamento legislativo nazionale; il rispetto di tali procedure è, infatti, uno dei presupposti tramite i quali l'ERA persegue i propri obiettivi, declinati dal regolamento UE 2016/796, tra cui quello di contribuire allo sviluppo e al funzionamento efficace di uno spazio ferroviario europeo unico senza frontiere - di cui l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale è parte integrante - garantendo un livello elevato di sicurezza e interoperabilità ferroviarie, nonché migliorando nel contempo la concorrenzialità del settore ferroviario.

6.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

6.1.3 Prescrizioni

6.1.3.1 Si prescrive al GI di integrare il terzo punto dell'elenco di cui al paragrafo 6.2.2 "Obblighi del GI" con quanto di seguito riportato: *"Resta fermo il rispetto delle procedure di cui alle direttive UE 2016/797 e 2016/798 e delle correlate norme di recepimento nell'ordinamento legislativo nazionale, al fine del perseguimento degli obiettivi posti in capo all'ERA dal regolamento UE 2016/796, tra cui quello di contribuire allo sviluppo e al funzionamento efficace di uno spazio ferroviario europeo unico senza frontiere - di cui l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale è parte integrante - garantendo un livello elevato di sicurezza e interoperabilità ferroviarie, nonché migliorando, nel contempo, la concorrenzialità del settore ferroviario;"*.

6.2 Gestione dell'esercizio ferroviario: indicatori di puntualità

6.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Al paragrafo 6.3.2 "Regole di gestione" è riportato *"Inoltre, RFI misura per segmenti di mercato la puntualità reale in arrivo dei treni con fermata nelle principali stazioni della rete (intermedie o di destino) riportate in un apposito allegato tecnico del portale ePIR. Gli indicatori %OS(0-5) e %OS(0-15), di cui alla misura 7 della delibera ART n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018, sono calcolabili tramite il sistema PIC."*.

Sempre nel medesimo paragrafo 6.3.2, il GI ha proposto di modificare le soglie di puntualità per i treni passeggeri prevedendo, invece della soglia di 5': i) per i treni OA Premium, la soglia di 10'; ii) per i treni OA Basic e OSP LP, la soglia di 15'; iii) per gli OSP regionali, la soglia di 5'. Il GI ha così motivato tale incremento delle soglie per i treni a lunga percorrenza in occasione dell'avvio della consultazione sulla bozza di PIR 2027: *"La proposta discende dalle analisi effettuate sulla circolazione rispetto agli arrivi a destino entro la fascia di puntualità dei segmenti in questione, da cui si evince che la programmazione attuale del segmento OA Premium non percorre esclusivamente linee classificate AV\AC, ma anche estese tratte su linea convenzionale, caratterizzate da eterotachia, con conseguente influenza sulle performance di puntualità sia del segmento OA Premium che del segmento OA Basic/OSP LP. Sono da considerare, altresì, le numerose attività di potenziamento/mantenimento in efficienza infrastrutturale previste dal PNRR che possono inoltre comportare una limitazione prestazionale più o meno estesa nel tempo."*; la modifica delle soglie è stata anche recepita nell'Appendice 5.B del PIR relativa al "Performance Regime: metodo di calcolo delle penali".

Si riporta, per quanto riguarda la soglia obiettivo citata, una tabella riassuntiva dei valori estratti dagli allegati 1b del CdP-S e relativi aggiornamenti.

Servizi	Puntualità RFI (soglia)	Soglia performance (obiettivo %) di 2023	Soglia performance (obiettivo %) di 2024	Soglia performance (obiettivo %) di 2025	Soglia performance (obiettivo %) di 2022
Mercato	0-5'	80,90	81,00	77,30	(soglia 0-15') 98 +/- 0.6
Lunga percorrenza/ Servizio Universale	0-5'	84,50	82,5	77,50	(soglia 0-15') 97.5 +/- 0.5
Regionale	0-5'	95,60	95,50	94,80	(soglia 0-5') 97 +/- 0.1

Merci	0-30'	89,50	88,00	86,40	(soglia 0-30') 94.5 +/- 1.5
-------	-------	-------	-------	-------	-----------------------------

RFI, in sede di audizione, ha rilevato che, per quanto riguarda le soglie di puntualità proposte, non sono state ricevute osservazioni da parte delle IF. I volumi dei segmenti a mercato alta velocità sono cresciuti notevolmente arrivando anche a 400 servizi giornalieri; tali servizi presentano caratteristiche specifiche ma interessano anche linee non alta velocità con eterotachia crescente. Conseguentemente, la misura ufficiale della puntualità con soglia a 10' risulta essere più aderente alla situazione reale, pur continuando RFI a monitorare la puntualità anche tramite la soglia a 5' fino ad oggi adottata. Nell'ottica della gestione della circolazione, la soglia dei 10' consente di perseguire una gestione della circolazione volta alla riduzione del ritardo medio dei treni. RFI sicuramente mira a definire livelli obiettivo di puntualità che siano congruenti con la nuova soglia di puntualità proposta. RFI, inoltre, evidenzia che la puntualità presenta un andamento in crescita per tutti i segmenti di mercato passeggeri, mentre per il segmento merci la situazione è stabile.

Tanto premesso, l'Autorità ritiene necessario considerare che le interferenze che si presentano, su linee non AV, tra servizi AV e servizi convenzionali, non possono essere genericamente prese a riferimento per giustificare prestazioni di puntualità non sempre soddisfacenti; tale situazione è infatti connaturata al sistema ferroviario italiano fin dall'avvio dei servizi alta velocità. Per quanto riguarda gli effetti delle attività di potenziamento infrastrutturale, si ricorda che le stesse devono contemperarsi, prima, con l'allocazione capacità e, successivamente, con la gestione della circolazione.

La modifica della soglia di puntualità dei treni, insieme, ad esempio, alla progressiva riduzione, nel corso degli anni, dell'obiettivo che RFI si pone in termini di indicatore di puntualità RFI, paiono rappresentare una sostanziale impotenza dello stesso Gestore rispetto alla risoluzione delle difficoltà congiunturali.

Inoltre, la crescita dei volumi di traffico negli ultimi anni e la maggiore eterotachia presente nei nodi e nelle linee convenzionali ha già determinato un incremento del numero dei treni con margini di regolarità superiori a quelli previsti dallo scenario tecnico, con conseguente aumento dei tempi di percorrenza e diminuzione della velocità commerciale, che, ad esempio, per il segmento OA nazionale è passata da 132km/h dell'orario 2019 a 118,1 km/h dell'orario 2025⁸.

Se si analizza nel dettaglio il segmento OA Alta velocità, con riferimento alla relazione più importante del mercato italiano, la Torino-Napoli, secondo i dati forniti da RFI⁹, vi è stato un decremento della velocità commerciale di circa l'11%, da 159,1 km/h nell'orario 2019 a 140,9 nel 2025.

Pertanto, RFI è già intervenuta direttamente nella costruzione dell'orario cercando di compensare il maggior rischio di ritardi dovuto ad un fortissimo incremento dell'utilizzo dell'infrastruttura sempre più saturata, con tracce orarie più allungate che possano garantire un orario più stabile. L'Autorità ritiene, quindi, non sostenibile la variazione, peraltro in aumento, delle soglie di puntualità come proposto dal GI con la bozza di PIR 2027.

6.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

6.2.3 Prescrizioni

6.2.3.1 Si prescrive al GI, relativamente al paragrafo 6.3.2 "Regole di gestione" e agli atti/appendici/allegati pertinenti, di non apportare alcuna modifica alle soglie di puntualità già definite nel PIR 2026.

⁸ Dati forniti da RFI ad ART nell'ambito dell'ottemperanza alla misura 2.6.1 della Delibera ART 70/2014 con nota assunta agli atti con prot. 41618/2025 del 30/04/2025

⁹ Dati forniti da RFI ad ART nell'ambito dell'ottemperanza alla misura 2.6.1 della Delibera ART 70/2014 con nota assunta agli atti con prot. ART 58362/2025 del 30/06/2025, inviata da RFI ad ART nell'ambito dell'o

6.3 Sistema di soccorso e sgombero con mezzi attrezzati

6.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al punto 2, lettera c, del paragrafo 6.3.3.2.1 *"Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva"* della bozza di PIR 2027, il GI ha introdotto, per le IF che operano su linee convenzionali, l'obbligo di dotarsi di locomotori diesel, o con trazione alternativa a quella elettrica, utili per il soccorso.

In sede di audizione, RFI ha chiarito che, anche per le locomotive con trazione diesel, effettuerà il coordinamento opportuno fra le varie IF, in sede di stesura dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura, al fine di pervenire alla concreta attuazione del sistema di soccorso, con il fine della massima efficienza dei costi del sistema, in analogia a quanto già oggi attuato per le IF che svolgono servizio passeggeri utilizzando anche solo parzialmente le linee AV/AC e per le IF merci/passeggeri che utilizzano l'infrastruttura convenzionale, in relazione alle locomotive di riserva con trazione elettrica.

L'Autorità, ritiene opportuno osservare che non pare, al momento, essere indicata nel PIR alcuna funzione di "mediazione" da parte del GI tra le IF circa la possibilità che: *"La disponibilità di locomotive/convogli di riserva può essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF, per tutti i casi a) b) e c) di cui sopra, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura."* Tale collaborazione tra IF è più che necessaria al fine di garantire un'efficiente allocazione di risorse al sistema di soccorso. Il GI in sede di audizione ha chiarito che:

- la condivisione tra le IF merci delle risorse per il sistema di soccorso è auspicabile, ma non di immediata applicazione in quanto processo volontario e non obbligatorio;
- ritiene, tuttavia, utile che anche le IF conoscano le risorse a disposizione o da mettere complessivamente a disposizione del sistema di soccorso da parte dei vari soggetti interessati. RFI a tale scopo può rivestire, quindi, il ruolo del facilitatore/mediatore.

Sulla base di quanto sopra considerato, pare, quindi, evidente come - alla luce delle esigenze espresse da RFI di ripristinare l'obbligo di messa a disposizione di locomotori non elettrici per il sistema di soccorso e della stessa intenzione di RFI di impegnarsi nel favorire il coordinamento tra IF ai fini della massima efficienza nell'individuazione delle risorse del sistema di soccorso - risulti più che mai necessario che il GI assuma un ruolo ulteriore rispetto a quello di responsabile del dimensionamento del sistema di soccorso, consistente in quello di coordinamento tra le IF coinvolte nello stesso al fine di ricercare le migliori soluzioni condivise per la messa a disposizione di tali mezzi anche in forma consorziata tra più IF. Tale coordinamento non può prescindere dalla messa a disposizione dei richiedenti capacità di tutte le informazioni circa l'entità e la distribuzione delle risorse del sistema di soccorso attualmente disponibile, nonché la conformazione che lo stesso deve garantire, analogamente a quanto indicato dall'Autorità al capitolo 3 del presente Allegato A.

Per quanto riguarda il termine "duplex" che, utilizzato nel punto 2 del paragrafo 6.3.3.2.1 citato, dovrebbe riferirsi a materiale rotabile a doppio piano, si osserva che lo stesso pare, impropriamente, essere stato utilizzato per fare riferimento a treni a doppia composizione.

Con riferimento al paragrafo 6.3.3.2.2 *"Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei"* del PIR, il GI ha specificato che le squadre dei mezzi attrezzati su gomma presenziano l'impianto dalle 6.00 alle 21, dal lunedì al venerdì. La reperibilità è garantita, al di fuori del precedente intervallo, entro 60' dalla chiamata; si ritiene opportuno che tale informazione sia riportata espressamente nel citato paragrafo 6.3.3.2.2.

6.3.2 Indicazioni

6.3.2.1 Si indica al GI di eliminare dal punto 2 del paragrafo 6.3.3.2.1 *"Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva"* del PIR quanto di seguito riportato: *"(c.d. duplex)"*.

6.3.2.2 Si indica al GI di riportare nel paragrafo 6.3.3.2.2 *"Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei"* del PIR, che le squadre dei mezzi attrezzati su gomma presenziano

le rispettive sedi dalle 6.00 alle 21.00, dal lunedì al venerdì e che la reperibilità è garantita, al di fuori del precedente intervallo temporale, entro 60' dalla chiamata.

6.3.3 Prescrizioni

- 6.3.3.1** Si prescrive al GI di integrare il punto 2 del paragrafo 6.3.3.2.1 *"Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva"* del PIR con quanto di seguito specificato: *"Al fine della definizione del dettaglio del sistema di soccorso e delle risorse che ogni IF deve garantire, il GI mette a disposizione dei richiedenti capacità tutte le informazioni circa l'entità e la distribuzione delle risorse del sistema di soccorso attualmente disponibile, nonché la conformazione che lo stesso deve presumibilmente assumere nel corso dell'orario di servizio; il GI prima del perfezionamento dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura, al fine di individuare soluzioni atte a ridurre l'entità delle risorse che le singole IF devono mettere a disposizione del sistema di soccorso, provvede al coordinamento, ove possibile, delle IF interessate tramite appositi tavoli tecnici."*

7. Impianti di servizio

7.1 Stazioni passeggeri: informazioni e indennizzi alle PMR

7.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Per quanto riguarda il paragrafo 7.3.2.1 *"Descrizione del servizio"* relativo alle stazioni viaggiatori, ed in particolare alla sezione *"Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione"*, è stato osservato come non siano riportati tra le dotazioni delle stazioni anche gli impianti di traslazione quali gli ascensori, né sia presente, ad esempio, alcun riferimento alle previsioni di cui alla misura 5 della delibera ART n. 106/2018 che stabilisce il diritto all'indennizzo per utente con disabilità o a mobilità ridotta, qualora il ripristino della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni non avvenga nei termini previsti; non avendo manifestato il GI criticità in sede di audizione, si ritiene opportuno, pur non essendo il PIR direttamente destinato agli utenti finali, che siano ivi richiamate le indicazioni in merito, per quanto riguarda obiettivi di qualità a favore dei soli utenti finali del trasporto, presenti nella Carta dei Servizi di RFI (cfr. pag. 31 – Carta dei servizi RFI 2025).

Per quanto riguarda il tema delle informazioni descritte nel citato paragrafo 7.2.3.1, si rimanda a quanto già riportato nel paragrafo relativo alla fornitura di informazioni complementari di cui al capitolo 5 del presente Allegato A.

Con riferimento al paragrafo 7.3.2.4 *"Tariffe"* ed in particolare alla sezione *"Assistenza alle Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) di cui al Regolamento UE n782/2021"*, si ritiene opportuno provvedere alla correzione del richiamo alla tabella 5.16 invece che alla tabella 7.5.

7.1.2 Indicazioni

- 7.1.2.1** Si indica al GI di inserire, nella sezione *"Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione"* del paragrafo 7.3.2.1 *"Descrizione del servizio"* del PIR quanto di seguito riportato: *"Si ricorda che gli obiettivi di qualità e le tutele a favore degli utenti finali, tra cui anche le PMR, sono rinvenibili nella Carta dei Servizi di RFI disponibile nella pertinente sezione del sito aziendale."*
- 7.1.2.2** Si indica al GI di provvedere, in seno al paragrafo 7.3.2.4 *"Tariffe"* ed in particolare nella sezione *"Assistenza alle Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) di cui al Regolamento UE n782/2021"* del PIR, alla correzione del richiamo alla tabella 5.16 invece che alla tabella 7.5 del PIR.

7.1.3 Prescrizioni

- 7.1.3.1** Si prescrive al GI di specificare nella sezione *"Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione"* del paragrafo 7.3.2.1 *"Descrizione del servizio"* che le informazioni visive e sonore erogate all'utenza finale

comprendono quelle indicate nell'allegato 6 al DM 43T/2000, nonché i loghi/brand/categorie commerciali predefiniti, compresi quelli personalizzati già oggetto di pagamento da parte dei richiedenti capacità ai fini dell'aggiornamento dei sistemi informativi del GI, che RFI può mettere a disposizione dei richiedenti capacità.

7.2 Platee di lavaggio e centri di manutenzione

7.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel documento *"Rilevazione dei servizi realmente fruiti – Illustrazione delle caratteristiche della soluzione tecnologica e digitale e valutazione della fattibilità tecnico-economica per i servizi di rifornimento idrico e platee di lavaggio"*, facente parte della proposta del sistema dei corrispettivi dei servizi extra-PMdA per il periodo 2025-2029 presentata all'Autorità a giugno 2024 e su cui l'Autorità si è espressa con delibera n. 165/2024, RFI ha presentato una prima bozza di progetto di installazione di misuratori del consumo di acqua, finalizzato, appunto, a rilevare *"i servizi effettivamente fruiti"* negli impianti da essa gestiti. Più specificamente, il progetto è volto sia a rilevare l'effettiva fruizione dei servizi di rifornimento idrico e platee di lavaggio, sia a rilevare il volume dei consumi idrici. Esso prevede l'installazione dei misuratori in 4 fasi successive; per un primo insieme di impianti considerati prioritari, l'installazione avverrà entro giugno 2026, mentre le *"fasi successive saranno pianificate nell'arco del periodo tariffario 2025-2029 e realizzate in coerenza con le disponibilità finanziarie del Gestore"*.

Al punto 5 della delibera n. 165/2024 l'Autorità, rilevato che RFI non aveva indicato le misure di altro tipo (ad es. organizzativo) che essa intendeva assumere per garantire - per il periodo necessario alla completa realizzazione del suddetto progetto - che il fenomeno dell'evasione tariffaria non possa in ogni caso superare una soglia fisiologica opportunamente individuata, si è riservata *"con riferimento [...] alle modalità di verifica dei servizi effettivamente fruiti dalle imprese ferroviarie nelle Platee di lavaggio, [...] di adottare i provvedimenti di competenza"*.

Nell'audizione dell'11 febbraio 2025, convocata dall'Ufficio vigilanza e sanzioni, RFI ha comunicato la positiva conclusione della sperimentazione effettuata e la conseguente decisione di *"procedere con la soluzione sperimentata, alla quale verrà data attuazione entro il termine del 30 giugno 2026"*.

Con nota prot. ART 41719/2025, del 30 aprile 2025, RFI ha trasmesso all'Autorità una relazione in cui argomenta, sulla base dell'esame delle variazioni della domanda registrata nei singoli impianti dal 2019 al 2024 e delle motivazioni di tali variazioni, che *"la riduzione dei volumi non è sistematicamente riconducibile al fenomeno dell'evasione tariffaria, ad eccezione dei casi puntuali prontamente presidiati da RFI attraverso il piano di verifiche annuale"*.

Nell'ambito della procedura di aggiornamento annuale del PIR attualmente in corso, RFI ha inserito al paragrafo 7.3.7.3, relativo alle Platee di lavaggio, la previsione secondo cui *"RFI entro giugno 2026, concluderà la prima fase d'installazione di misuratori del consumo di acqua (smart meter e smart valve). La rendicontazione del servizio tramite il nuovo sistema di rilevazione di accessi e consumi effettivi si avvierà con l'installazione dei misuratori di acqua sulla totalità degli impianti di RFI dove viene erogato il servizio di rifornimento idrico"*. Analoga previsione è stata inserita al paragrafo 5.9, nella parte relativa alle modalità di rendicontazione dei servizi.

Nel *"Documento informativo annuale di monitoraggio dei corrispettivi degli Altri Servizi erogati dal GI, diversi dal PMdA"*, con gli aggiornamenti apportati da RFI come da comunicazione ai soggetti interessati del 25 luglio 2025, prot. ART 65042/2025, RFI ha spiegato che *"la soluzione individuata consiste in un sistema automatizzato costituito da componenti hardware, ovvero "smart meter" e "smart valve", da installare sugli impianti dove i servizi con consumo di acqua sono offerti, con un'applicazione web user – friendly; tali elementi sono interfacciati con software per la raccolta e la gestione dei dati prodotti dai sistemi di campo, al fine di controllare l'erogazione della risorsa idrica e rilevare gli effettivi consumi di acqua da parte di ciascuna impresa ferroviaria che fruisce del servizio. La stessa soluzione consente di tracciare anche l'accesso al binario dove il servizio viene erogato"* (sottolineatura aggiunta).

Nel corso dell'audizione del 7 e 10 novembre 2025, interpellata dagli Uffici sul motivo per cui la rendicontazione tramite misuratori di acqua del servizio di accesso/utilizzo delle platee di lavaggio non venga avviata già da inizio 2027, RFI ha spiegato che per il futuro intende proporre una rimodulazione della tariffa dei due servizi, e che a tal fine sarebbe opportuno attendere la completa installazione dei misuratori.

Con nota prot. ART 92519/2025, del 14 novembre 2025, RFI ha trasmesso un documento sullo stato di avanzamento del progetto di cui trattasi, da cui risulta, in particolare, che dei 25 impianti in cui saranno installati i misuratori del consumo di acqua entro giugno 2025, soltanto in 4 sono presenti platee di lavaggio.

Riguardo le motivazioni addotte da RFI per differire l'impiego dei misuratori a fini di rendicontazione, si osserva che la rilevazione e rendicontazione degli accessi alle platee di lavaggio tramite i misuratori – nelle platee ove essi saranno attivati – non impedisce a RFI di proporre la rimodulazione prospettata.

Si rileva, inoltre, che il sistema dei corrispettivi attualmente in vigore prevede per le platee di lavaggio un corrispettivo correlato soltanto al numero di accessi (e non alla quantità di acqua consumata) comunicato dalle imprese ferroviarie. Per quanto riguarda il servizio di rifornimento idrico, invece, l'attuale tariffazione a treno-km commerciale rende irrilevante, al fine della rendicontazione, la misurazione degli accessi.

Alla luce di quanto sopra esposto, non si ravvisa alcuna ragione valida in base alla quale la rendicontazione tramite misuratori di acqua del servizio di accesso/utilizzo delle platee di lavaggio presso le quali saranno installati i misuratori del consumo di acqua debba attendere che vengano installati i misuratori su tutti gli altri impianti, cosa che avverrà in tempi attualmente non definiti e comunque sicuramente più lunghi.

Al contrario, l'utilizzo dei misuratori negli impianti ove ciò risulterà possibile consentirà a RFI di concentrare le verifiche sugli altri impianti.

Si ritiene, pertanto, necessario prescrivere a RFI di modificare i paragrafi 7.3.2.3 e 5.9 del PIR prevedendo che, a decorrere da data non successiva al 1° gennaio 2027, negli impianti ove siano stati attivati i misuratori di acqua, la rendicontazione del servizio platee di lavaggio è basata sul nuovo sistema di rilevazione di accessi connesso a detti misuratori.

Infine, con riferimento alle procedure compatibilizzazione delle richieste di accesso avanzate da più IF ad un centro di manutenzione, per le quali il GI ha provveduto solamente a spostarne il dettaglio dal paragrafo 7.3.6.5 "*Diritti e obblighi di GI e IF*" al paragrafo 7.3.6.6 "*Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio*" del PIR, si ritiene necessario che il GI mantenga, all'articolo 3 dell'appendice 5 al capitolo 7 "*Regolamento di gestione dei centri di manutenzione*" del PIR, il riferimento a tali procedure di compatibilizzazione di cui al paragrafo 4.5.5 del PIR e di cui all'art. 10 del Regolamento (UE) 2177/2017.

7.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

7.2.3 Prescrizioni

- 7.2.3.1** Si prescrive al GI di modificare i paragrafi 7.3.2.3 e 5.9 del PIR prevedendo che, a decorrere da data non successiva al 1° gennaio 2027, negli impianti ove siano stati attivati i misuratori di acqua, la rendicontazione del servizio platee di lavaggio sia basata sul nuovo sistema di rilevazione di accessi connesso a detti misuratori.
- 7.2.3.2** Si prescrive al GI di mantenere, all'articolo 3 dell'appendice 5 al capitolo 7 "*Regolamento di gestione dei centri di manutenzione*" del PIR, il riferimento alle procedure di compatibilizzazione tra richieste di accesso, di cui al paragrafo 4.5.5 del PIR e di cui all'art. 10 del Regolamento (UE) 2177/2017.