

risoluzione del contratto la violazione deve essere grave e reiterata, unitamente all'obbligo per il GI di relazionare all'Organismo di Regolazione in merito ai gravi inadempimenti riscontrati. Resta ferma naturalmente la possibilità per l'IF di adire l'Autorità ai sensi del comma 3 dell'art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003. Si osserva infine che la lett. f) del § 2.3.2.5 del PIR 2014 deve essere modificata, in coerenza con quanto indicato al § 2.4.7.3, specificando che la risoluzione del contratto scaturisce da violazione grave e reiterata dell'obbligo in questione.

#### Paragrafo 2.5.1.2 - Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate

Nell'ambito della consultazione effettuata dal Gestore sulla 1<sup>a</sup> bozza del PIR 2015, un'Associazione di IF ha chiesto che, in caso di richieste in "gestione operativa" (cioè nei quattro giorni solari antecedenti quello di utilizzazione) di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate, il GI fornisca una risposta con una tempistica compatibile con le esigenze operative delle IF. RFI, nel predisporre la 2<sup>a</sup> bozza del PIR 2015 inviata all'Autorità in data 30/9/2014, ha recepito tale richiesta modificando il § 4.3.4 (Tempistica per richieste in corso d'orario) prevedendo dei tempi di risposta che tengono maggiormente in considerazione le esigenze delle IF. Non è tuttavia chiaro se le disposizioni contenute nel § 4.3.4 si riferiscono solo alle richieste di nuove tracce o anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate, argomento specificamente trattato nel § 2.5.1.2. L'Autorità ritiene pertanto necessario chiarire che la nuova tempistica si riferisce anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate.

Si ritiene inoltre opportuno precisare che, a fronte delle varie tipologie di richiesta, l'eventuale rigetto da parte del GI debba sempre essere motivato.

## **2.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura**

### **2.2.1 \* Misura 1.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, all'interno degli Accordi quadro, su richiesta esplicita dell'impresa ferroviaria esercente servizi di AV, anche l'individuazione dei binari di ricevimento dedicati per ogni stazione ove sono offerti i servizi ferroviari passeggeri oggetto di accordo.

### **2.2.2 \* Misura 1.6.4 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di adottare, sentite Regioni, Province Autonome e altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, uno schema-tipo di Accordo quadro da destinare all'utilizzo da parte di tali enti per la prenotazione della capacità funzionale all'esercizio dei servizi di Trasporto pubblico locale, che soddisfi i seguenti principi:

- a) durata commisurata a quella del contratto di servizio stipulato con le imprese ferroviarie affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale, già consentita in base a quanto previsto all'art. 23 co. 5 del D.Lgs. n. 188/2003;
- b) definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamenti e coincidenze ai nodi della rete, in una logica di integrazione con le altre modalità di trasporto;
- c) possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti;
- d) priorità nell'allocazione annuale della capacità;
- e) localizzazione di impianti e servizi, con informazioni precise circa la loro disponibilità per eventuali soggetti nuovi entranti a seguito delle procedure di affidamento;
- f) condizioni di contenimento delle penali per mancata contrattualizzazione o utilizzo di tracce;
- g) indici di qualità del servizio reso dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria (es. velocità commerciale garantita per traccia/tratta).

Il nuovo schema di Accordo quadro, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera.

**2.2.3 \* Misura 4.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, nuove procedure di sgombero dell'infrastruttura, da inserire nel Prospetto informativo della rete, in conformità ai seguenti principi e criteri:

- a) efficace ed efficiente dislocazione del materiale rotabile di riserva (esclusi i mezzi di soccorso attrezzati), costituita con priorità da convogli commerciali costituenti la c.d. riserva "calda" delle Imprese Ferroviarie. Tale dislocazione, sotto la regia del Gestore della Infrastruttura, potrà essere posta in capo alle Imprese ferroviarie, eventualmente in forma consorziata;
- b) efficace e tempestivo intervento sulle linee con materiale rotabile, su indicazione del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, indipendentemente dall'impresa ferroviaria proprietaria;
- c) esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altri mezzi idonei) in capo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, che dovrà dotarsi dei mezzi e assicurare la loro ottimale allocazione entro il 31 dicembre 2015. L'esercizio dell'attività di sgombero potrà essere effettuato anche da soggetto terzo, ove il suo affidamento avvenga a seguito di procedure concorsuali, da concludersi entro il 30 giugno 2016;
- d) fissazione di tariffe per gli interventi di sgombero più tipici, in caso di utilizzo di materiale di altra Impresa ferroviaria, su linea tradizionale e linea AV, sulla base del principio di orientamento ai costi, più un utile ragionevole;
- e) introduzione dell'obbligo per le Imprese ferroviarie, fino a quando la gestione dell'attività di sgombero non sia effettuata dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, di rendere disponibili i mezzi di soccorso attrezzati in loro possesso, al fine di consentire, su richiesta dello stesso Gestore, lo svolgimento di un servizio efficace e non discriminatorio. L'eventuale rifiuto di una Impresa ferroviaria all'uso dei propri mezzi deve essere giustificato per iscritto da oggettive e dimostrabili difficoltà di carattere tecnico.

Le nuove procedure di sgombero, parte del Prospetto informativo della rete, dovranno essere pubblicate sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e rese operative, laddove applicabili, entro i 30 giorni successivi la loro pubblicazione.

**2.2.4** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare le disposizioni del PIR 2015 riguardanti le garanzie finanziarie, con quanto previsto dal comma 3 dell'art. 4 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014, relativamente alla decorrenza dell'efficacia delle garanzie stesse.

**2.2.5** Con riferimento al § 2.4.7.3 *Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di espungere la previsione di un intervento preventivo dell'organismo di regolazione volto a valutare la gravità dell'inadempimento, facendo salvo il principio che per condurre alla risoluzione del contratto l'inadempimento deve essere grave e reiterato, e mantenendo l'obbligo in capo al Gestore di relazionare all'Organismo di Regolazione in ordine ai casi di grave inadempimento riscontrati.

**2.2.6** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di modificare il § 2.3.2.6, lett. f), del PIR 2015, specificando che la risoluzione del contratto scaturisce da violazione grave e reiterata degli obblighi ivi richiamati.

**2.2.7** Con riferimento al § 2.5.1.2 *Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di chiarire che i tempi di risposta alle richieste di tracce in gestione operativa, opportunamente rimodulati per tener conto delle esigenze delle IF, si riferiscono anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate.

**2.2.8** Con riferimento al § 2.5.1.2 *Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere che l'eventuale rigetto da parte del Gestore stesso, a fronte delle varie tipologie di richiesta, presentata nei termini dall'impresa ferroviaria, debba sempre essere motivato.

### 3. CAPITOLO 3 – Caratteristiche dell’Infrastruttura

#### 3.1 Valutazioni e indicazioni dell’Autorità, in esito all’analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Le informazioni sulle caratteristiche dell’infrastruttura riportate in questo capitolo costituiscono il patrimonio di conoscenza minimo di cui ciascun operatore (Impresa ferroviaria, Regione, Provincia autonoma o ente/agenzia titolare di contratto di servizio) dovrebbe disporre per poter pianificare i propri servizi in funzione dell’accesso alla rete. Ai fini di un accesso equo e non discriminatorio, tali informazioni dovrebbero essere caratterizzate da completezza, esaustività, chiarezza e semplicità di consultazione.

Sotto questo profilo, è apprezzabile da parte di RFI la predisposizione di una piattaforma GIS (il sistema PIR-WEB) adeguata ad ospitare le informazioni relative a tutte le componenti dell’infrastruttura, organizzate in forma di geodatabase<sup>3</sup>. L’Autorità raccomanda la progressiva implementazione di tale sistema con l’aggiunta di tutte le informazioni oggi mancanti, in particolare su impianti e servizi, in maniera da farne una fonte attendibile ed aggiornata di tutti i dati necessari agli *stakeholders* per programmare la loro attività.

Nella fase transitoria di progressiva implementazione della piattaforma GIS-WEB, tuttavia, andrebbe posta attenzione a garantire la completezza e la chiarezza dell’informazione oggi fornita attraverso gli allegati tecnici al PIR, ed in particolare quelli informativi sulle linee (allegati 1, 3, 4, 5, 5bis) e sugli impianti (allegati 2, 6, 6bis, 7, 8, 13). Su questo tema l’Autorità rileva alcuni profili di incompletezza che si ritiene debbano essere da subito affrontati:

- si ritiene opportuno l’inserimento in modo esplicito, nei relativi allegati al PIR, dell’orario di apertura e chiusura delle linee e degli impianti citati nella sezione 3.5, informazione che riveste carattere fondamentale per i richiedenti al fine di verificare la disponibilità dell’infrastruttura rispetto alle loro esigenze;
- si ritiene necessaria una maggiore specificazione di quanto affermato nella sezione 3.5 a proposito di sospensione del servizio commerciale su alcune linee, precisandone per ragioni di trasparenza informativa la motivazione e, a beneficio degli eventuali richiedenti, le conseguenze di tale riclassificazione in termini di allocazione della capacità;
- si ritiene necessaria una maggiore specificazione, per quanto riguarda gli impianti di stazione, relativamente alla loro classificazione per tipologia commerciale (*Platinum, Gold, Silver, Bronze*), al fine di garantire maggiore trasparenza alle indicazioni tariffarie riportate dal § 6.3.3;
- per completezza dell’informazione, si ritiene necessario che nella sezione 3.4 sia inserito un esplicito riferimento di rimando alla documentazione tecnico-normativa interna di RFI (Fascicoli Circolazione Linee, Prefazione Generale Orario di Servizio, etc.) per tutti i casi particolari (come, ad esempio, la limitazione alla circolazione per mezzi diesel presso l’impianto di Torino Porta Susa) che non possono essere direttamente citati nel testo del PIR;
- per coerenza informativa, si ritiene necessario l’inserimento nei relativi allegati al PIR dell’informazione sulla presenza, nelle stazioni, degli impianti di rifornimento carburante, citata alla sezione 3.7, ma assente negli allegati;
- per coerenza informativa con quanto disposto per le stazioni di collegamento con le reti estere al § 3.2.2, si ritiene necessario precisare nel PIR o nei suoi allegati, con riferimento al § 3.2.3, la presenza di stazioni di collegamento con le reti regionali interconnesse alla rete RFI, segnalandone i rispettivi GI referenti. Sotto questo profilo l’Autorità, in relazione al suo ruolo di vigilanza sull’efficienza della gestione, rileva inoltre necessario acquisire la documentazione riguardante accordi e convenzioni sottese all’interconnessione delle reti fra RFI ed i GI regionali.

Di peculiare rilevanza è la previsione, alla sezione 3.8 del PIR, di un tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura, su base annuale, convocato d’intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come sede di confronto con tutte le IF operanti in Italia. L’Autorità ritiene questo confronto utile e necessario, alla luce delle diverse esigenze in merito alle caratteristiche della infrastruttura che le IF hanno manifestato nel corso della consultazione di cui alla Delibera ART n. 24/2014 e che possono trovare puntuale risposta in adeguati interventi di potenziamento, eventualmente da inserire in contratto di programma. Ritiene pertanto opportuno essere chiamata a parteciparvi come osservatore.

<sup>3</sup> Le rappresentazioni geocartografiche estendono le già consistenti possibilità dell’elaborazione dei dati ottenuta tramite database o fogli elettronici e possono essere adottate per migliorare analisi, valutazioni e, più in generale, “conoscenza” in numerosi processi decisionali e settori di ricerca che richiedono di tener conto dell’informazione geografica e localizzativa.

**3.2 Prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura****3.2.1 \* Misura 1.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di rendere pubbliche annualmente, nel Prospetto Informativo della Rete, le seguenti informazioni, distinte per tratta e fascia oraria:

- a) valore di riferimento della capacità dell'infrastruttura (con esplicazione in nota della relativa modalità di calcolo) e della soglia di capacità assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro;
- b) quota di capacità già assegnata con gli Accordi quadro in essere;
- c) quantitativo di capacità dell'infrastruttura impegnato dall'insieme delle Imprese ferroviarie nell'orario di servizio in corso.

**3.2.2 \* Misura 3.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, nel Prospetto informativo della rete, il cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti a ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra AV/AC e traffico convenzionale. La pubblicazione dovrà essere corredata da ogni informazione necessaria al fine di individuare l'ordine di priorità degli investimenti programmati ed i criteri utilizzati per determinarne il rispettivo ordine di priorità.

**3.2.3 \* Misura 8.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete di pubblicare nel Prospetto informativo della rete, con aggiornamento annuale, un unico documento che contenga, in forma analitica, le informazioni circa l'attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria, comprensivo, tra l'altro, dei seguenti elementi:

- a) localizzazione degli impianti;
- b) loro caratteristiche e dotazioni esistenti, e relativi piani di sviluppo;
- c) soggetto responsabile della loro gestione;
- d) canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

**3.2.4 \* Misura 9.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di fornire le seguenti informazioni, con cadenza annuale, da rendere accessibili nel Prospetto Informativo della Rete pubblicato sul sito web dello stesso Gestore e nella sezione del proprio sito web dedicata alle persone con mobilità ridotta:

- a) attuale distribuzione sul territorio delle stazioni aperte al pubblico prive dei servizi di assistenza alle PMR, con precisa identificazione delle caratteristiche di accessibilità;
- b) programma di investimenti nei prossimi cinque anni per l'adeguamento alle STI-PMR-2007 delle stazioni aperte al pubblico lungo la rete ferroviaria del Gestore della Infrastruttura.

**3.2.5** Con riferimento alla sezione 3.4 del PIR ed ai relativi sottoparagrafi, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere un esplicito riferimento di rimando alla documentazione tecnico-normativa interna dello stesso Gestore (Fascicoli Circolazione Linee, Prefazione Generale Orario di Servizio, etc.) per tutti i casi particolari che non possono essere direttamente citati nel testo del PIR.

**3.2.6** Con riferimento alla sezione 3.5 del PIR ed agli allegati 1, 2, 7 e 8, relativi alle linee ed agli impianti, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, per ciascun elemento in elenco, il riferimento all'orario di apertura e chiusura.

**3.2.7** Con riferimento alla sezione 3.5 del PIR ed all'allegato 5bis, relativo alle linee per le quali è sospeso il servizio commerciale, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire per ciascun elemento in elenco il riferimento esplicito:

- alle motivazioni sottese alla soppressione del servizio;
- alle conseguenze della sospensione in materia di allocazione della capacità dell'infrastruttura.

- 3.2.8** Con riferimento alla sezione 3.6 del PIR ed all'allegato 2, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria l'inserimento dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni (*Platinum, Gold, Silver, Bronze*).
- 3.2.9** Con riferimento alla sezione 3.7 del PIR ed all'allegato 2, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria l'inserimento dell'informazione sulla presenza, nelle stazioni, degli impianti di rifornimento carburante.
- 3.2.10** Con riferimento al § 3.2.3 del PIR, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elencare le stazioni di collegamento con le reti regionali interconnesse alla rete RFI, segnalandone i rispettivi Gestori referenti.
- 3.2.11** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di trasmettere all'Autorità la documentazione riguardante accordi e convenzioni, presenti e futuri, sottese all'interconnessione delle reti fra RFI ed i Gestori regionali.
- 3.2.12** Con riferimento alla sezione 3.8 del PIR, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere la partecipazione dell'Organismo di regolazione in occasione delle prossime convocazioni del tavolo tecnico annuale di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura.

## Sezione 4.2 – Descrizione del processo

### Sezione 4.3 - Tempistica per le Richieste

Ugualmente, per una maggiore intelligibilità del testo, si suggerisce di tenere separate in specifica sottosezione le disposizioni che regolano le richieste di tracce in gestione operativa, riprese a pag. 90, che al momento invece sono ricomprese in 4.3.4 *Tempistica per richieste in corso d'orario*.

#### Sezione 4.4 - Processo di Allocazione

- "i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini [...] Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 17.00 alle 19.00";
- "i servizi di trasporto ad Alta Velocità [...] nella fascia oraria dalle ore 7 alle 21, con l'eccezione delle fasce orarie di cui al punto precedente";
- "i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate [...] nella fascia oraria dalle ore 22 alle ore 6".

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Priorità
																										Passeggeri Contratti Servizio
																										Passeggeri AV
																										Merci internazionali

Nel § 4.4.4.2 sono poi individuati altri criteri volti a dirimere i conflitti fra servizi a pari priorità, che prevedono in via residuale l'ordine cronologico della presentazione delle richieste. In questo ambito un'utile indicazione su criteri aggiuntivi, sebbene riferita al trasporto merci, potrebbe desumersi dall'analisi delle *Guidelines for Corridor OSS*, del

RailNetEurope, versione 4, pubblicata a settembre 2014. In tale documento, la priorità è computata in base ad un punteggio funzione del prodotto dei livelli di impegno spaziale e temporale della rete relativi ai richiedenti in conflitto<sup>4</sup>.

#### Paragrafo 4.4.4.1 – Dichiarazione di saturazione

In materia di “dichiarazione di saturazione” (§ 4.4.3.1 nelle precedenti versioni del PIR, § 4.4.4.1 nella bozza di PIR 2015) il PIR edizione dicembre 2012 prevedeva che *“Se durante il processo di coordinamento la traccia proposta in alternativa da GI differisca dalle richieste delle IF di oltre  $\pm 15$  minuti, e qualora le tracce configgano per più di 50 giorni l'anno, GI dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessata (...)”*.

In fase di elaborazione del PIR 2014, il Gestore dell'infrastruttura ha sottoposto all'URSF una modifica consistente nell'incremento di ulteriori 15 minuti (da  $\pm 15$  a  $\pm 30$  minuti) dello scostamento possibile per una traccia richiesta dall'Impresa ferroviaria senza che questo comporti la dichiarazione di infrastruttura saturo da parte del Gestore dell'infrastruttura. L'URSF, nel provvedimento prot. 1076/3/URSF del 10/12/2013, aveva ritenuto tale modifica non accettabile per carenza di istruttoria e di adeguate motivazioni a supporto, evidenziando che *“eventuali modifiche relative a tale tematica - stante la notevole complessità - debbono essere analizzate in modo approfondito e valutate da tutti i soggetti interessati (incluse altre competenti Direzioni di questo Ministero) al fine di individuare eventualmente un nuovo valore massimo di scostamento possibile (per tracce confliggenti) che passa permettere sia al Gestore di operare con la necessaria flessibilità sia alle IF di essere garantite e tutelate nello svolgimento delle loro attività”*.

Il PIR 2014 su tale materia stabilisce che *“Se le tracce proposte in alternativa da GI durante il processo di coordinamento differiscono dalle richieste delle IF di oltre  $\pm 30$  minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessata. Qualora la proposta del GI differisce, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore compreso tra  $\pm 15$  e  $\pm 30$  minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, la dichiarazione di saturazione è subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità di cui al paragrafo 4.4.3.3 del PIR, il cui esito è comunicato dal GI all'URSF e alle Imprese interessate.”*

Al riguardo, si osserva che il piano di potenziamento è uno strumento di gestione della rete infrastrutturale, previsto dall'art. 34 del d.lgs. 188/2003 per rimediare a situazioni di saturazione dell'infrastruttura, e pertanto, nel quadro normativo attuale, la sua redazione è successiva alla dichiarazione di saturazione prevista all'art. 30 dello stesso decreto.

Sarebbe opportuno che il Gestore dell'infrastruttura avviasse una riflessione con i soggetti interessati, come peraltro già auspicato dall'URSF, per strutturare in maniera più efficace e trasparente le procedure connesse a questa delicata fase del processo di allocazione della capacità.

#### Sezione 4.5 - Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura

Con riferimento alla sezione 4.5 *Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura*, compare un riferimento alla *“Indicazione delle finestre temporali per la manutenzione delle singole linee, nonché l'indicazione sul periodo, notturno o diurno”*. Tali informazioni, secondo quanto ivi riportato, sarebbero reperibili al capitolo 3 del PIR. E' opportuno che tale informazione sia effettivamente resa disponibile.

#### **4.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura**

##### **4.2.1 \* Misura 1.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, modificando opportunamente il Prospetto informativo della rete, di provvedere alla:

<sup>4</sup> Annex 2: Calculating the priority value, pag. 32 e segg., in *Guidelines for Corridor OSS*, cit.

- a) eliminazione del riferimento alla soglia del 70% della capacità complessiva dell'intera rete nel contesto del processo di allocazione e con riguardo alla definizione delle soglie di capacità allocabili con Accordi quadro;
- b) individuazione, come nuova soglia di capacità complessiva assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro, l'85% di quella complessivamente disponibile per ciascuna tratta e ciascuna fascia oraria;
- c) introduzione della possibilità per il singolo titolare di Accordo quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- d) introduzione nello schema-tipo di Accordo quadro di clausole di salvaguardia che facciano salvo il diritto di accesso, in termini di capacità, all'infrastruttura ferroviaria da parte di soggetti nuovi entranti.

**4.2.2    \* Misura 2.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire all'Autorità, entro il 31 dicembre di ogni anno, un documento informativo, in formato digitale elaborabile, che contenga:

- a) per ciascuna traccia richiesta nell'ambito della programmazione annuale del servizio: categoria, origine, destinazione, ora partenza, ora arrivo, fermate intermedie, istradamento, periodicità, materiale rotabile, richieste dalle Imprese ferroviarie ed assegnate dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria;
- b) segnalazione delle tracce rielaborate nel processo di armonizzazione, con le variazioni apportate;
- c) segnalazione delle tracce oggetto di procedura di coordinamento e loro esiti.

**4.2.3    \* Misura 2.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, nell'ambito del processo di armonizzazione, di ridurre la fascia di tolleranza a  $\pm 10'$  nelle fasce orarie di punta.

**4.2.4    \* Misura 2.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire nel Prospetto informativo della rete la previsione esplicita del coinvolgimento, prima della conclusione del processo di armonizzazione, delle Imprese ferroviarie direttamente interessate da variazioni alle tracce richieste.

**4.2.5    \* Misura 2.6.4 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare i seguenti criteri operativi nell'ambito del processo di allocazione della capacità:

- a) estensione della fascia oraria caratterizzata da priorità per i servizi quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio, al fine di renderla più coerente con la reale distribuzione del traffico dei passeggeri pendolari;
- b) assegnazione di priorità nell'allocazione annuale della capacità ai titolari di Accordi quadro;
- c) incentivazione del trasporto merci, anche di natura nazionale e su linea non specializzata, nella fascia oraria notturna, con assegnazione di priorità alle Imprese ferroviarie titolari di contratti commerciali sottoscritti, sottesi alla richiesta di tracce, per il trasporto di merci pericolose ed per il trasporto combinato/integrato.

**4.2.6    \* Misura 2.6.5 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere, nel Prospetto informativo della rete, l'inserimento delle informazioni da inviare ai soggetti coinvolti in procedure di coordinamento. Il contenuto minimo di tali informazioni dovrà comprendere:

- a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- c) tracce ferroviarie alternative proposte sugli itinerari pertinenti;
- d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

Dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

**4.2.7    \* Misura 2.6.6 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nel Prospetto informativo della rete, che le Imprese ferroviarie interessate possono portare all'attenzione dell'Autorità eventuali



comportamenti discriminatori nella procedura di armonizzazione e/o di coordinamento nell'assegnazione delle tracce.

**4.2.8**     **\* Misura 5.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elaborare, sentite le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, una rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, sulla base dei seguenti principi e criteri:

- a) non eccessiva onerosità per le Imprese ferroviarie;
- b) neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone;
- c) rispetto della specificità dei servizi, mantenendo la differenziazione delle franchigie fra servizi viaggiatori e servizi merci e specificando esplicitamente la non cumulabilità delle due franchigie;
- d) introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui al punto b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;
- e) allineamento delle penali per mancata contrattualizzazione e mancata utilizzazione di tracce per i servizi AV a quelle previste per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;
- f) mantenimento di una penale, sebbene in misura ridotta rispetto a quella ordinaria, anche in caso di riassegnazione delle tracce.

Il nuovo sistema di penali-franchigie, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo, entro i 30 giorni successivi la sua pubblicazione. Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione dei suddetti principi e criteri, la nuova rimodulazione del sistema penali-franchigie dovrà essere comunicata all'Autorità entro la data della sua pubblicazione, corredata da una simulazione di calcolo al fine di evidenziarne l'impatto sulle imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.

**4.2.9**     Il Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria non può subordinare la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria all'esito dell'eventuale procedimento valutativo di cui all'art. 59 della L. 99/2009 da parte dell'Organismo di Regolazione. Pertanto, si prescrive l'eliminazione della previsione di cui alla sezione 4.2, punto 10.

**4.2.10**    Con riferimento al paragrafo 4.4.4.2 *Criteri di priorità*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di estendere fino alle ore 22.00 la fascia oraria diurne di priorità riservata ai servizi passeggeri AV.

**4.2.11**    Con riferimento alla sezione 4.5 *Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'infrastruttura*, si prescrive al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria di integrare le informazioni contenute nell'allegato 1 al PIR con il dato relativo alla fascia di manutenzione delle singole tratta.

## 5. CAPITOLO 5 – Servizi

### 5.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

#### Paragrafo 5.2 - Classificazione dei Servizi

Nella sottosezione 5.2.5 *Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso* viene fatto riferimento agli standard di qualità fissati nella Carta dei Servizi di RFI ai quali i servizi in stazione devono essere offerti. Pare pertanto utile includere tra gli allegati del PIR, per fini di trasparenza, la menzionata Carta dei Servizi. Laddove poi si fa riferimento all'obbligo in capo al GI di "fornire al pubblico informazioni tramite: quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze", si prescrive che entrambe le modalità siano predisposte dal GI laddove esistono almeno due IF concorrenti. L'informazione completa sui servizi offerti da tutte le IF presenti al consumatore al momento della scelta rappresenta una condizione fondamentale per garantire un corretto confronto concorrenziale.

In vari paragrafi nelle sottosezioni 5.2.6 *Descrizione servizi obbligatori* e 5.2.7 *Descrizione dei servizi complementari*, è ripetuta la frase: "La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà contenuta nel decreto ministeriale di cui all'art. 17, co. 11, del D.Lgs. n. 188/2003 ovvero nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 7 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214)."<sup>5</sup> Si chiede al Gestore di espungerla dal testo perché quanto in essa è contenuto discende da disposizioni di legge già menzionate tra le fonti normative e la prospettazione nel testo potrebbe suggerire al Lettore ulteriori interventi a breve termine. Viceversa, pare opportuno preannunciare all'inizio del capitolo 5 che verranno apportate, a breve termine, modifiche alle disposizioni contenute nel PIR con riferimento a tutti i servizi offerti dal Gestore della infrastruttura e dagli altri Gestori di Impianti, in ragione dell'implementazione da parte del Gestore del contenuto della Misura 8.6.1 della Delibera ART n.70/2014.

Nella sottosezione 5.2.6 *Descrizione servizi obbligatori*, *Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi*, a pagg. 100 e 101 sono riportati gli impegni assunti da RFI Spa nei confronti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'ambito del procedimento A443. Lì è necessario introdurre i principi e criteri adottati in materia da questa Autorità con le Misure 10.6.1-3 della Delibera ART n.70/2014. Resta nel perimetro decisionale del Gestore la valutazione sull'opportunità di presentare all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato una revisione degli impegni a fronte del nuovo quadro regolamentare.

In 5.2.7 *Descrizione dei servizi complementari*, si illustrano le disposizioni in materia di *Servizi di manovra*. E' necessario inserire in rilievo all'inizio della trattazione le Misure 11.6.1-4 della Delibera ART n.70/2014, adattando il testo seguente di conseguenza. Nella stessa sottosezione sono descritti i servizi di *Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità* (PRM) di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007. Occorre incorporare nel testo, provvedendo ad allegare opportuno documento, quanto contenuto nella Misura 9.6.3 della Delibera ART n.70/2014, che chiede al GI di fornire puntuale informazione circa le caratteristiche di accessibilità delle stazioni aperte al pubblico non appartenenti al circuito di assistenza Sale Blu e il programma di investimenti per l'adeguamento alle STI-PMR 2007.

### 5.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

#### **5.2.1** \* Misura 10.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Ad ogni Impresa Ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le Imprese ferroviarie presenti in stazione pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori.

#### **5.2.2** \* Misura 10.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Ogni Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri ha diritto alla promozione dei propri servizi e all'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie rispetto alle Imprese Ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.

<sup>5</sup> Ad esempio, ciò è ripreso a pagg.100-101-102-103-105-108 e 109, del capitolo 5, ma anche a pagg. 111-112-113 e 120 del capitolo 6.

**5.2.3**    **\* Misura 10.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Ogni contratto siglato tra Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri e Gestore della stazione deve rispettare i seguenti criteri:

- a) individuazione, in accordo con la Impresa ferroviaria, di SLA che garantiscano qualità dei servizi resi, con la loro puntuale identificazione. Tra questi servizi dovrà essere compreso quello informativo all'utenza, per assicurare la rapida e puntuale/corretta informazione ai passeggeri circa i treni in partenza/arrivo della Impresa ferroviaria (orario, ritardo, binario, collocazione delle vetture sul binario, ove prevista);
- b) canoni orientati ai costi, più un utile ragionevole;
- c) durata anche pluriennale, compatibilmente al diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla stazione e ai suoi servizi delle altre Imprese ferroviarie aventi diritto.

**5.2.4**    **\* Misura 11.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultati i Gestori unici, le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto per il servizio di manovra tra Gestore Unico e Impresa ferroviaria richiedente, sulla base dei seguenti principi e criteri:

- a) inserimento nello schema di contratto di procedure di accesso eque e non discriminatorie a tutte le Imprese ferroviarie richiedenti (comprese eventuali nuove entranti), caratterizzate da tempi certi di evasione delle richieste;
- b) predisposizione di un elenco dei principali servizi offerti (terminalizzazione treno con o senza composizione/scomposizione, aggancio/sgancio locomotore, aggiunta/scarto carri, traino/pilotaggio locomotori, etc.);
- c) inserimento nello schema di contratto di un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati alle Imprese ferroviarie (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) e conseguente adozione di un adeguato sistema sanzionatorio qualora i livelli di qualità erogata fossero inferiori allo standard concordato.

Il nuovo schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo dagli attuali Gestori unici, che dovranno adottare tariffe, per i servizi di cui all'elenco al punto 11.6.1 b), nei propri impianti orientate ai costi più un utile ragionevole, entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

**5.2.5**    **\* Misura 11.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Per gli impianti sottoposti al regime di Gestore Unico, si prescrive al Gestore della Infrastruttura di avviare, entro il 30 giugno 2015, procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di manovra, sulla base dello schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, secondo i seguenti principi e criteri:

- a) affidamento del contratto sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in cui fra i parametri di valutazione siano inseriti tra l'altro: (i) il prezzo per i principali servizi offerti, (ii) il livello di qualità dei servizi, con particolare riferimento alle tempistiche di evasione delle richieste delle Imprese ferroviarie;
- b) durata massima degli affidamenti non superiore a 3 anni;
- c) divieto di subappalto;
- d) soddisfazione, per la partecipazione alla gara, del requisito dell'indipendenza del Gestore unico da imprese ferroviarie con significativo potere di mercato.

**5.2.6**    **\* Misura 11.6.3 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di predisporre e pubblicare, nel Prospetto Informativo della Rete, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto di noleggio per l'assegnazione dei locomotori resi disponibili per l'autoproduzione dal Gestore della Infrastruttura nei singoli impianti, sulla base dei seguenti principi: adozione di tutte le misure necessarie affinché sia resa possibile ed effettiva l'erogazione dei servizi di manovra anche alle Imprese ferroviarie sprovviste di mezzi, a condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda le tariffe e le tempistiche, attraverso (i) l'impegno diretto dell'impresa ferroviaria titolare o (ii) la messa a disposizione alle altre Imprese ferroviarie dei veicoli assegnati, compatibilmente con la normativa di sicurezza.

Il nuovo schema-tipo di contratto tra Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria e Impresa ferroviaria destinataria dell'assegnazione del locomotore, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

- 5.2.7** In ogni stazione dove sono presenti almeno due IF indipendenti, si prescrive l'obbligo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire informazioni attraverso tabelloni arrivi e partenze e, in luoghi prossimi alle biglietterie, quadri orario, questi ultimi con le informazioni secondo quanto previsto dall'orario di servizio vigente dalle ore 0:00 alle 24:00, con indicazione delle stazioni intermedie, finali, orari di arrivo, binario e ogni altra informazione utile indicata dalla Impresa ferroviaria interessata.

## 6. CAPITOLO 6 – Tariffe

### 6.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Il tema dei pedaggi per l'accesso all'infrastruttura, come previsto dalla Delibera ART n.70/2014, sarà oggetto di uno specifico procedimento da parte dell'Autorità, che si dispiegherà nel corso del 2015. Altre misure, sempre all'interno della Delibera ART n.70/2014, prescrivono al GI l'avvio di attività propedeutiche a variazioni del sistema tariffario per l'accesso ai servizi e del sistema di *Performance Regime*. Dell'avvio di tali attività andrà data adeguata evidenza all'interno del PIR, nei paragrafi corrispondenti, citando integralmente i principi dettati dalle misure contenute nella Delibera ART n.70/2014 per quanto riguarda:

- Servizi di manovra;
- *Performance Regime*;
- Servizi di sgombero dell'infrastruttura.

In aggiunta a tali prescrizioni, per garantire maggiore trasparenza e chiarezza alle informazioni, l'Autorità rileva necessario che:

- con riferimento alla sezione 6.4, il GI preveda, fra le fonti di cambiamento al sistema di pedaggio, anche le Delibere dell'Autorità;
- con riferimento all'Appendice, parte A, relativamente all'interconnessione delle reti fra RFI ed i GI degli Stati confinanti (Francia, Svizzera, Austria, Slovenia), il GI provveda alla pubblicazione in allegato al PIR dei principali contenuti degli accordi internazionali sottesi alla determinazione dei pedaggi per le tratte di confine.

#### Sezione 6.3 - Tariffe per tutti gli altri Servizi non inclusi in pedaggio

Al punto *Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM)*, vengono precisate le tariffe applicate ai servizi resi alle IF che chiedono l'intervento di assistenza, distinguendo a seconda che essi siano prestati in Stazioni Master o altre stazioni del circuito Sale Blu, con carrello elevatore o senza, e a seconda dell'orario, con montanti che vanno da un minimo di 40 euro ad un massimo di 86 euro (tabella 2).

Qui, si prescrive al GI di rivedere tali corrispettivi alla luce delle Misure 9.6.1-2 della Delibera ART n.70/2014 che prevedono una equa ripartizione degli oneri dell'intervento tra IF e GI alla luce delle disposizioni previste dal Regolamento (CE) 1371/2007, come argomentato nel capitolo 9, *Persone a Mobilità Ridotta (PMR)*, della Delibera ART n.70/2014, con un orientamento ai costi marginali sostenuti dal GI per la sola componente relativa alla salita/discesa dal treno della PMR.

Nel PIR 2015 sono prospettati ulteriori servizi per le PMR, offerti dal GI alle IF, riguardanti : "1. *presenziamento impianti per eventi di particolare rilevanza in una fascia oraria stabilita per assistenza PRM anche senza preavviso*; 2. *servizi ad hoc in impianti non inseriti nel circuito*; 3. *trasferimento carrelli elevatori tra impianti compresi o meno nel circuito*; 4. *servizi straordinari notturni, durante la fascia di chiusura delle Sale Blu, negli impianti del circuito specificamente indicati in allegato 10, con utilizzo del carrello elevatore eventualmente svolto da un solo operatore*". Le relative tariffe sono declinate nella seguente tabella 4.

L'Autorità apprezza l'iniziativa del GI di aumentare l'offerta di servizi di assistenza rivolti alle PMR, che testimoniano anche capacità del Gestore a rendere disponibili servizi più flessibili e più in linea con le esigenze delle IF e della loro clientela. Tuttavia, le rispettive tariffe dovranno essere riviste alla luce dei principi e criteri illustrati nella Delibera ART n. 70/2014. Per quei servizi che non rientrano nel perimetro delineato dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, come i servizi forniti presso stazioni prive di personale del Gestore, oppure quando gli impianti sono chiusi, l'Autorità prescrive che le relative tariffe siano orientate a criteri di equità, non discriminazione e trasparenza, riservandosi ulteriori valutazioni alla luce delle scelte maturate dal GI.

#### Paragrafo 6.6 – Performance Regime

In relazione a quanto previsto dalla Delibera ART n.70/2014 alla Misura 7.6.1 in materia di *Performance Regime*, si ritiene indispensabile che il GI provveda ad effettuare le necessarie simulazioni per verificare l'impatto del

nuovo sistema. Tali simulazioni dovranno essere comunicate all'Autorità entro la data di pubblicazione del nuovo sistema, ai fini di vigilanza.

## **6.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura**

### **6.2.1 \* Misura 6.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al GI di modificare la modalità applicativa per il calcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto di materiale rotabile relativo ai soli servizi AV, assorbendo l'invio nella traccia commerciale immediatamente precedente/seguito, eliminandone in tal modo la componente di diritto fisso tratta/nodo;

### **6.2.2 \* Misura 6.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità prescrive al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura, adeguatamente rimodulato, esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:

- a) la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;
- b) la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.

### **6.2.3 \* Misura 6.6.4 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al GI di adottare con decorrenza immediata il nuovo pedaggio AV/AC, calcolato dallo stesso GI secondo i criteri di cui al punto 6.6.2.

### **6.2.4 \* Misura 7.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive l'adozione, da parte del Gestore della infrastruttura della rete, di un nuovo *Performance Regime*, sentiti le Imprese Ferroviarie, le loro Associazioni, gli enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e le Associazioni dei consumatori, orientato ai seguenti principi e criteri:

- a) rilevazione dei ritardi anche nelle stazioni commerciali intermedie o in altri punti intermedi della rete;
- b) eliminazione della soglia di tolleranza dei ritardi;
- c) aumento della penalità unitaria per minuto di ritardo, eventualmente differenziata a seconda della tipologia di traffico (passeggeri vs merci);
- d) ulteriore aumento della penale unitaria al raggiungimento dei 60 minuti di ritardo, incrementandola ancora al raggiungimento dei 120 minuti di ritardo;
- e) introduzione di criteri orientati alla trasparenza (accesso ai dati del traffico via web; comunicazione puntuale degli eventi che hanno originato l'attribuzione di penalità - data, treno interessato, traccia, causa del ritardo, ritardo totale -; casistica dei ritardi e modalità di attribuzione della responsabilità del ritardo; identificazione di una procedura per risolvere eventuali conflitti in merito all'implementazione del sistema di incentivazione);
- f) attribuzione di un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno soppresso.

Il nuovo schema di *Performance Regime*, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

### **6.2.5 \* Misura 9.6.1 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della stazione di fornire il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta consistente nell'accompagnamento al/dal binario del treno con costo totalmente a proprio carico nelle 264 stazioni già individuate dal Gestore della Infrastruttura e dove è presente con proprio personale.

**6.2.6**     **\* Misura 9.6.2 della Delibera ART n. 70/2014**

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di determinare una tariffa, da pubblicare sul Prospetto Informativo della Rete, per il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta offerto dove il Gestore della stazione è presente con proprio personale, che preveda un importo per l'Impresa ferroviaria pari ai costi marginali per la fornitura del servizio.

**6.2.7**     Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, in allegato al Prospetto Informativo della Rete, la documentazione riguardante i principali contenuti di accordi e convenzioni sottoscritti all'interconnessione delle reti fra RFI ed i Gestori delle infrastrutture ferroviarie degli Stati confinanti (Francia, Svizzera, Austria, Slovenia), nonché al calcolo del pedaggio per le tratte di confine.**6.2.8**     Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione del nuovo sistema di *Performance Regime* previsto dalla misura 7.6.1 della Delibera ART n.70/2014, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria che entro la data della sua pubblicazione venga comunicata all'Autorità anche la simulazione di calcolo per evidenziarne l'impatto sulle Imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.

**DELIBERA n. 79/2014**

**Consultazione concernente l'esecuzione delle sanzioni  
per le violazioni delle disposizioni del  
Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri  
nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n.2006/2004**

**L'AUTORITÀ** nella sua riunione del 4 dicembre 2014;

**VISTO** l'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti, (di seguito "decreto istitutivo");

**VISTA** la legge del 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità" (di seguito "l. 481/95");

**VISTO** il Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito "Reg. UE n. 181/2011");

**VISTO** il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (di seguito "d.lgs. 169/2014"), recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento 181/2011, che all'articolo 4, comma 4 e all'articolo 5, comma 1, pone in capo all'Autorità l'obbligo di adottare, entro 60 giorni dalla pubblicazione del 169/2014, misure concernenti modalità operative e procedurali per l'efficace attuazione del Reg. UE n. 181/2011;

**VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di sanzioni amministrative;

**VISTO** il "Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse" approvato con delibera del 16 gennaio 2014 n. 5 (di seguito "Regolamento sui procedimenti dell'Autorità");

**VISTO** il "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori" approvato con delibera del 27 febbraio 2014 n. 15 (di seguito "Regolamento sanzionatorio dell'Autorità");

**VISTO** l'art. 37, comma 2, lett. l) del decreto istitutivo, relativo alle sanzioni amministrative in caso di inosservanza o mancata ottemperanza dei provvedimenti dell'Autorità e il comma 3, lett. f) g) e h) in materia rispettivamente di impegni e misure cautelari, di reclami e istanze presentati da utenti e consumatori e di procedure per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti;

**RITENUTO** di consultare i soggetti interessati in ordine alle disposizioni concernenti la corretta attuazione del Reg. UE n. 181/2011, con particolare riguardo alla disciplina dei