

Negli impianti individuati dal GI per l'esercizio con il regime del Gestore Unico (GU), il servizio è stato affidato a soggetti nella maggior parte dei casi facenti capo al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Oggetto della Consultazione è la verifica dell'attuale sistema, dato il suo rilievo per gli operatori nel traffico merci, per evidenziare eventuali problematiche.

### 11.3 Quesiti posti in consultazione

- Q.11.1 Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità che si ritiene siano attualmente presenti nelle aree ove i servizi di manovra vengono forniti da un gestore unico.
- Q.11.2 Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità, che si ritiene siano riconducibili al PIR, nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.
- Q.11.3 Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai livelli dei corrispettivi richiesti dal gestore unico nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.
- Q.11.4 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai Service Level Agreements del gestore unico.

### 11.4 Sintesi delle osservazioni

La maggior parte degli intervenuti concorda sul fatto che la regolazione dei Servizi di Manovra rappresenti un punto di fondamentale importanza per le imprese ferroviarie attive nel trasporto merci. Secondo un'Associazione di IF nel trasporto merci, gli scali e i terminal dove vengono svolti tali servizi hanno un'importanza strategica per lo sviluppo del trasporto su rotaia, che può essere garantito soltanto allorché un'efficiente gestione sia accompagnata dalla possibilità di accesso a tutte le IF sulla base di condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie.

La stessa Associazione evidenzia situazioni di criticità nei casi in cui il servizio sia affidato ad un Gestore Unico, in quanto:

- Il criterio primario di gestione dovrebbe essere sempre il regime di autoproduzione;
- Se tale regime non è tecnicamente possibile, l'affidamento del servizio al GU dovrebbe avvenire tramite gara i cui criteri di aggiudicazione comprendano il livello qualitativo dei servizi (con l'applicazione di adeguate penali in caso di inadempimento) e i corrispettivi richiesti che, a parere dell'Associazione, dovrebbero essere più bassi di quelli adottati da RFI in precedenza, come naturale conseguenza dell'affidamento degli impianti a imprese che concorrono per il mercato;
- In caso di affidamento diretto a società facenti capo al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (come avviene per gran parte degli impianti) l'Associazione lamenta comportamenti ostruzionistici e discriminatori nei confronti delle altre imprese ferroviarie e a protezione degli interessi delle imprese del gruppo, nonché una gestione non efficiente degli impianti stessi.

Per rimediare a tale situazione, l'Associazione di imprese propone, per i futuri affidamenti:

- Divieto di subappalto, al fine di evitare incrementi di costo derivanti dai margini trattenuti dall'impresa aggiudicatrice che conceda poi ad imprese terze l'erogazione del servizio;
- Divieto di partecipazione alla gara per IF con forte potere di mercato nel trasporto ferroviario merci (ovvero, secondo l'associazione, che superino la soglia del 40% dei treni\*km complessivi riferiti all'anno precedente, valido anche per società controllate e controllanti);
- Redazione di un contratto di servizio standard, che disciplini in modo vincolante corrispettivi, livelli di servizio e penali;
- Potere di revoca da parte del GI, su segnalazione delle IF, dell'affidamento in caso di inadempimenti del GU.

Alcune imprese segnalano, nei casi di affidamento a GU, incrementi del costo dei servizi e riduzione della qualità degli stessi. Richiedono pertanto, nelle more degli affidamenti per gara, contratti che prevedano corrispettivi non superiori ai precedenti (ante PIR 2014) e possibilità di monitoraggio dei livelli di servizio, con penali a carico del Gestore Unico.

Negli impianti in regime di autoproduzione vengono ravvisate situazioni di criticità. Lì, persistono condizioni di incertezza circa la disponibilità di mezzi di manovra, locomotive diesel nella disponibilità del GI che, per effetto del suo progressivo disimpegno, sono messe a disposizione delle IF operanti negli impianti; vengono segnalati inoltre vari ostacoli di carattere amministrativo nell'accesso ai locomotori stessi da parte delle IF, a vantaggio dell'IF *incumbent*. Viene inoltre richiesto l'intervento dell'Autorità sui criteri di assegnazione delle locomotive di manovra da parte del GI e sulle relative condizioni commerciali.

Le IF facenti parte dello stesso Gruppo del GI non rilevano particolari problematiche nel passaggio di gestione da GI a GU-autoproduzione. Rivendicano tuttavia la necessità che con le gare venga prevista per il personale l'adozione del CCNL di settore.

Infine, viene posto l'accento sulla necessità di avviare una discussione sull'efficientamento degli scali: mirati interventi di carattere infrastrutturale (come ad esempio l'elettrificazione dei binari di presa e consegna) ed alcune modifiche organizzative e operative che potrebbero rendere superfluo, almeno nei principali scali, il ricorso ai servizi di manovra, con evidenti benefici di semplificazione operativa e di competitività.

### 11.5 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità ritiene che la gestione dei Servizi di Manovra possa trovare la soluzione più efficace nell'autoproduzione da parte delle stesse IF, lasciando alla loro libera iniziativa la stipula di accordi per la gestione coordinata di alcune attività. In aderenza ai principi generali espressi dalla nuova disciplina normativa prevista nella Direttiva Recast, che prevede il rientro dei servizi di manovra fra quelli obbligatori che devono essere offerti a condizioni trasparenti e non discriminatorie a tutte le IF, l'autoproduzione dovrebbe comunque essere soggetta al controllo del GI in modo da garantire l'accesso agli impianti (scali merci e aree di smistamento) a tutti i richiedenti, compresi i soggetti nuovi entranti.

Particolarmente delicato, nell'ambito della questione delle pari opportunità nell'accesso, è il caso in cui nell'impianto in regime di autoproduzione vengano utilizzate locomotive messe a disposizione dal GI. A giudizio dell'Autorità, per tali impianti è opportuno innanzi tutto attivare un obbligo informativo da parte del GI all'Autorità circa l'allocazione dei locomotori in riferimento ai volumi di traffico di ciascun impianto, con indicazione delle IF assegnatarie, delle modalità di manutenzione e soprattutto delle modalità di accesso da parte delle altre IF, a condizioni trasparenti e non discriminatorie e con tempistiche certe. Per quanto riguarda quest'ultimo punto, occorre prevedere nei contratti di noleggio tra GI e IF assegnataria una procedura per l'accesso ai locomotori da parte di IF terze, che potrà essere, in alternativa: (i) fruizione da parte dell'IF terza del servizio di manovra erogato dall'IF assegnataria; (ii) accesso diretto al locomotore da parte dell'IF terza per il tempo necessario alle proprie attività. Per garantire la pari opportunità nell'accesso ai rotabili, non si esclude che in prospettiva l'Autorità valuti positivamente l'affidamento, da parte del GI, dei contratti di noleggio dei locomotori con procedure ad evidenza pubblica. Tuttavia, occorrerà valutare l'impatto di tale riforma al netto dei costi amministrativi che essa comporta. L'Autorità si riserva di monitorare le dinamiche esistenti nel settore e di intervenire se necessario con opportune misure.

Nel caso in cui le attuali condizioni tecniche non consentano il regime di autoproduzione, il GI dispone che il servizio venga affidato ad un Gestore Unico. Il numero di scali in cui tale evenienza si verifica è limitato (circa 20 impianti) e, per ammissione dello stesso GI nel corso dell'Audizione del 28 ottobre 2014, temporaneo: infatti, sono in corso opere di adeguamento infrastrutturale che consentiranno presto (entro i prossimi 3 anni) anche in questi impianti l'autoproduzione da parte delle IF, soluzione ritenuta ottimale anche dal GI.

Per gli impianti in cui il servizio è fornito da un Gestore Unico, ancorché transitoriamente in attesa degli investimenti infrastrutturali, l'Autorità ravvisa la necessità che tale Gestore venga individuato attraverso procedure ad evidenza pubblica, da attivare il più presto possibile. L'affidamento con gara, che costituisce una delle possibilità offerte dalla normativa nazionale e comunitaria, appare la soluzione più idonea a garantire l'efficienza del servizio e la congruità dei corrispettivi richiesti alle IF. A giudizio dell'Autorità, le gare dovrebbero essere bandite dallo stesso GI, nella sua qualità di soggetto titolare degli assets (scali di smistamento e scali merci, eventuale materiale rotabile messo a disposizione); nei contratti dovrà essere prevista una procedura per l'accesso ai servizi da parte delle IF (anche nuove entranti) orientata a principi di trasparenza e non discriminatorietà, nonché a criteri di efficienza nell'evasione delle richieste, che dovranno essere trattate in tempi certi.

L'affidamento con gara dovrà adottare il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, comprendendo fra i parametri di valutazione il prezzo ed il livello di qualità dei servizi, con particolare attenzione ai tempi di evasione delle richieste di manovra (attesa fra messa a disposizione dei carri ed esecuzione della manovra stessa); i bandi non

dovrebbero prevedere la possibilità di subappalto, per evitare incrementi di costo dovuti alla moltiplicazione dei margini, e dovrebbero avere una durata contenuta nel tempo, nella prospettiva di passaggio al regime di autoproduzione. Infine, dovrà essere soddisfatto, per la partecipazione alla gara, il requisito dell'indipendenza del Gestore unico da Imprese ferroviarie con significativo potere di mercato, come specificato dalla Direttiva Recast, all'art. 7 e 13(2).

In vista dell'affidamento dei servizi con procedure competitive, a giudizio dell'Autorità, il GI dovrebbe farsi promotore di una concertazione con i GU, le IF e le loro Associazioni, al fine di predisporre uno schema-tipo di contratto che contenga precisi riferimenti in merito ai principali servizi offerti ed alle loro tariffe, orientate ai costi più un utile ragionevole, ai principali standard qualitativi da rispettare (corredati da un adeguato sistema sanzionatorio) e alle modalità di accesso ai servizi, che dovranno essere garantiti a tutte le IF (comprese le nuove entranti) in modo trasparente e non discriminatorio.

#### 11.6 Misure di regolazione

- 11.6.1** 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:
- 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;
  - 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.);
  - 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.

- 11.6.2** 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:
- 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;
  - durata massima degli affidamenti non superiore a 3 anni;
  - divieto di subappalto;
  - soddisfamento, per la partecipazione alla gara, del requisito dell'indipendenza del Gestore unico da Imprese ferroviarie con significativo potere di mercato.
- 11.6.3** 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.

- 11.6.4** Per gli impianti in regime di autoproduzione, si prescrive l'obbligo da parte del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di fornire annualmente informazioni all'Autorità in merito all'assegnazione dei locomotori resi disponibili dal Gestore della Infrastruttura alle Imprese ferroviarie, per ciascun impianto.

## Annesso: Lista dei rispondenti

Protocollo Autorità		Soggetto rispondente		
N.	Data	Mittente	Data e Prot. Ufficio scrivente	
498	22.05.2014	 Regione Emilia-Romagna	Regione Emilia Romagna	22.05.2014 PG/2014/216624
499	22.05.2014	 Regione Lombardia	Regione Lombardia	22.05.2014 S1.2014.32113
502	22.05.2014	 REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	Regione Friuli Venezia Giulia	22/05/2014
577	28.05.2014	 Regione Toscana	Regione Toscana	23.05.2014
507	22.05.2014	 RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO	RFI	22/05/2014 491
500	22.05.2014	 ntv Nuovo Trasporto Viaggiatori	NTV	22/05/2014 14/142.03/PRE
501	22.05.2014	 TRENORD	Trenord	22/05/2014 6355
506	22.05.2014	 FER CARGO	FerCargo	22/05/2014
559	26.05.2014	 ASSOFERR ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI	ASSOFER	22/05/2014 009/2014/F
562	26.05.2014	 Rail Traction Company	Rail Traction Company	22/05/2014 Rif. 14.12.0016U.001
565	26.05.2014	 SERFER Srl	SERFER Srl	22/05/2014 GPG/II/22/2014
504	22.05.2014	 ASSTRA	ASSTRA	19.05.2014 Prot. 9217/14
578	28.05.2014	 Tper Trasporti Passeggeri Emilia-Romagna	Tper	
590	29.05.2014	 TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO	Trenitalia	22.05.2014 TRNIT-DPI/P/2014/0026886
613	30.05.2014	 SNCF	Società Viaggiatori Italia	20.05.2014 SVI U2014-0119

## Delibera n. 76/2014

**Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.**

L'Autorità, nella sua riunione del 27 novembre

- VISTO** il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante *"Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria"*;
- VISTO** in particolare l'art. 13, comma 1, del citato d.lgs. 188/2003, che stabilisce che *"Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione"*;
- VISTO** l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);
- VISTI** in particolare i commi 2 e 3 del citato art. 37, e, più specificamente:
- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede *«a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali (...)»*;
  - la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede *«a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura»*;
- VISTO** il Prospetto Informativo della Rete - edizione dicembre 2013 ("PIR 2014"), pubblicato sul sito web della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) all'indirizzo internet [www.rfi.it](http://www.rfi.it);
- VISTA** la nota RFI-DCE/A0011/P/2014/002105 del 30 settembre 2014, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 1874/2014 del 2 ottobre 2014, con cui Rete

Ferroviaria Italiana (RFI) ha trasmesso, in esito alla consultazione tenuta ai sensi dell'art. 13, comma 1, del citato d.lgs. 188/2003, la bozza del Prospetto informativo della rete 2015, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni;

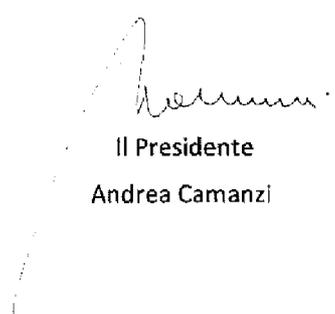
**VISTA** la delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie";

**RITENUTO** di impartire a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi del d.lgs. 188/2003 e del d.l. 201/2011 indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015

#### **DELIBERA**

di approvare, per le motivazioni illustrate in premessa, le indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015 presentato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI, di cui all'Allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

Torino, 27 novembre 2014



Il Presidente

Andrea Camanzi

PAGINA BIANCA

*Allegato alla Delibera n° 76 del 27 novembre 2014*

**Procedura di aggiornamento  
del Prospetto Informativo della Rete  
ferroviaria nazionale gestita da R.F.I. S.p.A.  
- edizione 2015 -**

**Indicazioni e prescrizioni dell’Autorità**

ai sensi dell’articolo 13, comma 1, del D.Lgs. 8 luglio 2003 n. 188 e ss.mm.ii., e dell’art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214

PAGINA BIANCA

**Indice**

---

<b>Nota di lettura</b> .....	
Principali abbreviazioni utilizzate nel documento: .....	
<b>1. CAPITOLO 1 – Informazioni generali</b> .....	
1.1 Valutazioni e indicazioni dell’Autorità, in esito all’analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	
1.2 Prescrizioni al Gestore dell’Infrastruttura .....	
<b>2. CAPITOLO 2 – Condizioni di accesso all’infrastruttura</b> .....	
2.1 Valutazioni e indicazioni dell’Autorità, in esito all’analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	
2.2 Prescrizioni al Gestore dell’infrastruttura .....	
<b>3. CAPITOLO 3 – Caratteristiche dell’Infrastruttura</b> .....	
3.1 Valutazioni e indicazioni dell’Autorità, in esito all’analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	
3.2 Prescrizioni al Gestore dell’Infrastruttura .....	
<b>4. CAPITOLO 4 – Allocazione della capacità</b> .....	
4.1 Valutazioni e indicazioni dell’Autorità, in esito all’analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	
4.2 Prescrizioni al Gestore dell’Infrastruttura .....	
<b>5. CAPITOLO 5 – Servizi</b> .....	
5.1 Valutazioni e indicazioni dell’Autorità, in esito all’analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	
5.2 Prescrizioni al Gestore dell’Infrastruttura .....	
<b>6. CAPITOLO 6 – Tariffe</b> .....	
6.1 Valutazioni e indicazioni dell’Autorità, in esito all’analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....	
6.2 Prescrizioni al Gestore dell’Infrastruttura .....	

PAGINA BIANCA

**Nota di lettura**

Con nota RFI-DCE\A0011\P\2014\002105 del 30 settembre 2014, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 1874/2014 del 02 ottobre 2014, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso la seconda bozza del Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2015, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 13, comma 1 del D.Lgs. 8 luglio 2003 n. 188, e ss.mm.ii. e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214.

**Riguardo alle misure in materia di accesso equo e non discriminatorio alla infrastruttura ferroviaria, già adottate dall'Autorità con l'allegato alla Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014 (di seguito, "misure di cui alla delibera ART n. 70/2014") si precisa che, per comodità di lettura, le stesse sono riportate integralmente nel presente documento, contrassegnate con un asterisco (\*), e dovranno essere adottate ed applicate con le modalità e nei termini temporali indicati nella predetta delibera.**

Il presente documento riflette la strutturazione in sei capitoli del PIR, e per ciascun capitolo riporta, nell'ordine:

1. le pertinenti valutazioni e le indicazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2015 inviata all'Autorità da RFI lo scorso 30 settembre;
2. le prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale emesse con Delibera ART n.70/2014, (opportunamente evidenziate come specificato sopra) e, a seguire, le ulteriori prescrizioni emesse in esito all'analisi della bozza di PIR 2015.

**Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:**

Autorità:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PMR:	Persone a mobilità ridotta;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
SLA:	Service Level Agreement (Accordo sui livelli di qualità del servizio);
STI:	Standard tecnici di interoperabilità;
URSF:	Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari, art. 4, comma 1, lett. c) del D.P.R. 3/12/2008, n.211.

## 1. CAPITOLO 1 – Informazioni generali

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

#### Sezione 1.6 - Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento Straordinario

Conformemente a quanto in uso presso i Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria in altri Stati membri dell'Unione, sarebbe raccomandabile che le procedure e le regole da adottare in forma immediata, per l'orario di servizio in corso (anno X), fossero separate da quelle deputate a governare l'assegnazione delle tracce e la loro gestione per il futuro orario di servizio (anno X+1), riponendole rispettivamente nei Prospetti informativi relativi al dato anno X (anche tramite eventuali note di aggiornamento) ed al successivo anno X+1<sup>1</sup>.

Nella bozza del PIR 2015 (§ 1.6.1) sono infatti indicate diverse date di validità delle regole riportate, a seconda della materia trattata: per le regole che disciplinano la richiesta e l'assegnazione di capacità, la validità è fissata a partire dal 13 aprile 2015; sempre all'orario di servizio 2015-2016 fanno riferimento le regole che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e dei soggetti contraenti atti negoziali (Accordi quadro e Contratto di utilizzo); talune informazioni relative alle caratteristiche di operatività di impianti e linee trovano, invece, applicazione a partire dall'orario di servizio 2014-2015.

Ferma restando l'autonomia del Gestore nel scegliere le modalità di comunicazione al mercato delle regole applicabili per l'accesso alla infrastruttura ferroviaria, si sottolinea l'importanza di fornire una informazione completa e trasparente. Eventuali modifiche in ragione di cambiamenti del quadro normativo e/o di atti regolamentari o anche, in via eccezionale, su iniziativa del GI purché adeguatamente motivati, successive alla prima pubblicazione del Prospetto Informativo della Rete, dovranno essere comunicate all'Autorità entro la data di pubblicazione sul sito del GI e rese esecutive dopo 30 giorni dalla loro pubblicazione, ove non diversamente previsto da atto regolamentare o norma nazionale/comunitaria. In ogni caso, tutte le modifiche dovranno essere menzionate (data di adozione e paragrafo modificato del PIR) in una tabella da inserire tra le prime pagine dello stesso Prospetto Informativo della Rete.

La data di entrata in vigore del PIR 2015, relativamente alle regole che governeranno i nuovi rapporti contrattuali con il GI a partire dall'anno di servizio 2015-2016, sarà il 14 marzo 2015<sup>2</sup>, data da riportare espressamente al § 1.6.1.

Negli anni a seguire, il processo annuale di aggiornamento del PIR dovrà seguire la tempistica sotto indicata:

- 1) entro il 30 giugno dell'anno X il GI predispose la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2 (nel seguito PIR X+2) e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che preveda il termine ultimo del 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
- 2) entro il 30 settembre dell'anno X il GI invia all'Autorità la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo aggiunte/modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente a:
  - 2a) copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI;
  - 2b) un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR X+2, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- 3) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X viene pubblicato il PIR X+2, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2);
- 4) il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1. La denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2".

#### Sezione 1.9 - Rail Freight Corridor

<sup>1</sup> Si vedano i casi tedesco, austriaco, belga e francese, i cui PIR sono accessibili al link : [http://www.rne.eu/members\\_it.html](http://www.rne.eu/members_it.html)

<sup>2</sup> Posto che la scadenza per la presentazione delle richieste di tracce è il secondo venerdì di aprile, l'entrata in vigore il PIR è stata fissata al secondo venerdì di marzo (che potrebbe anche costituire il termine iniziale per la presentazione di richieste di tracce).

Nella sezione 1.9 *Rail Freight Corridor* (RFC), con riferimento a reclami inerenti le procedure di assegnazione per le tracce riguardanti il RFC6 "Mediterraneo", è detto che i soggetti interessati potranno rivolgersi all'Autorità presentando reclami in lingua inglese, tradotti anche in lingua italiana. Si ritiene opportuno che, in alternativa alla lingua inglese, venga anche ammessa la presentazione di documenti in lingua francese, ferma restando la necessità della traduzione in lingua italiana, per l'eventuale inoltro ad altri soggetti nazionali coinvolti nel procedimento pertinente.

#### Sezione 1.10 - Rail Net Europe-Cooperazione internazionale tra gestori delle infrastrutture

Nella sezione 1.10 *Rail Net Europe-Cooperazione internazionale tra gestori delle infrastrutture*, occorrerebbe fornire informazioni dettagliate sulle modalità di partecipazione di RFI alla suddetta Associazione.

#### Sezione 1.11 - Glossario dei Termini

Nella sezione 1.11 *Glossario dei Termini*, devono essere aggiunti i seguenti termini: "Programma di stazione", citato al pag. 98 della bozza, menzionando anche le modalità di accesso al suo contenuto; "quadri orario" e "tabelloni arrivi e partenze", a pag. 99.

Occorrerebbe adottare per questo capitolo, ma anche per tutti i capitoli a seguire, una comune notazione, in modo da consentire una facile individuazione, da parte del Lettore, di:

- (i) capitolo (x);
- (ii) sezione (y);
- (iii) sottosezione (z);
- (iv) paragrafi della sottosezione (h).

Tale notazione si dovrà presentare come : x.y.z.h..

#### 1.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

- 1.2.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale RFI di inserire nella sezione 1.3 *Quadro Giuridico*, tra le fonti nazionali di regolazione, la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.70 del 31 ottobre 2014.
- 1.2.2 Fermo restando quanto precisato nel riquadro della nota di lettura, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di riformulare il testo delle sezioni 1.4 *Status Giuridico* e 1.6 *Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento Straordinario*, tenuto conto dei seguenti principi e criteri:
  - a) la validità del PIR 2015, per le regole concernenti i rapporti contrattuali tra GI e IF/richiedenti capacità di accesso per l'orario di esercizio 15 dicembre 2015 – 14 dicembre 2016, decorre dal 14 marzo 2015. Tale data deve essere menzionata nel § 1.6.1 del Prospetto Informativo della Rete 2015;
  - b) eventuali modifiche che riguardano l'esercizio dell'attività dei soggetti interessati nell'orario 15 dicembre 2015 – 14 dicembre 2016 devono essere incorporate nel PIR 2015, con opportuni aggiornamenti. Le modifiche intervenute successivamente alla prima pubblicazione, devono essere riassunte nelle pagine iniziali del PIR, in una tabella riepilogativa delle modifiche, in cui sia riportata la data della modifica, la data di validità, l'Indicazione del capitolo/sezione/sottosezione/paragrafo modificato, nonché il tema oggetto di modifica;
  - c) ogni modifica deve essere comunicata all'Autorità entro la data di pubblicazione della stessa sul sito del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria ed entrerà in vigore, se effettuata su iniziativa del Gestore, dopo 30 giorni dalla sua pubblicazione.
- 1.2.3 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nella sezione 1.9 *Rail Freight Corridor*, che la lingua straniera in cui far pervenire reclami all'Autorità può essere una tra le seguenti: inglese e francese, pur rimanendo in ogni caso necessario l'invio dei reclami e della relativa documentazione anche in lingua italiana, per agevolare l'eventuale coinvolgimento di altri soggetti nazionali.

## 2. CAPITOLO 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura

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

#### Paragrafo 2.3.2.2 e capitolo 2, parte speciale, paragrafi B.3 e C.2 – garanzie sul contratto di utilizzo dell'infrastruttura

In data 11/8/2014 la Commissione europea ha adottato il Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014 che, in esecuzione di quanto previsto dall'art. 41 comma 3 della Direttiva 2012/34/CE, stabilisce i "requisiti delle garanzie finanziarie che i gestori delle infrastrutture possono richiedere per garantire che le proprie legittime aspettative in merito alle entrate future siano soddisfatte (...)".

L'art. 6 del suddetto Regolamento di esecuzione prevede che "i gestori dell'infrastruttura adeguano i propri prospetti informativi della rete alle disposizioni del presente regolamento per il primo periodo di calendario successivo all'entrata in vigore del presente regolamento". Poiché il regolamento è entrato in vigore il 1° settembre 2014, occorre che il Gestore adegui il PIR 2015 alle disposizioni del Regolamento.

Il Gestore, nella seconda bozza del PIR 2015 inviata all'Autorità in data 30 settembre 2014, ha effettivamente modificato in alcune parti la disciplina delle garanzie finanziarie che devono essere presentate dall'IF al momento della stipula del contratto di utilizzo (§ 2.3.2.2 per la rete tradizionale; cap. 2 parte speciale § C.2 per la rete AV) o della richiesta di assegnazione di capacità (cap. 2 parte speciale § B.3 per la rete AV).

In particolare, il Gestore ha previsto che l'importo della garanzia sarà "commisurato al livello di rischio dell'IF circa la capacità di effettuare con regolarità i pagamenti oggetto del contratto di utilizzo" e che la garanzia può essere richiesta da GI "esclusivamente nel caso in cui il rating di credito dell'IF sia inferiore alle soglie" che saranno pubblicate sul sito del Gestore entro il 15 giugno 2015. Tali previsioni appaiono coerenti con l'art. 3 comma 2 del Regolamento di esecuzione. Si osserva tuttavia che, al fine di migliorare l'intelligibilità del testo da parte dei richiedenti, appare opportuno indicare che, in conformità a quanto previsto dal Regolamento, la valutazione del rischio sarà fornita da una agenzia di rating del credito.

Riguardo alla decorrenza della garanzia, il Gestore ha mantenuto la previsione, presente nelle precedenti edizioni del PIR, che essa deve essere consegnata dall'IF "entro 15 giorni lavorativi dalla stipula del Contratto" (§ 2.3.2.2 e cap. 2 parte speciale § B.3) o "entro 15 giorni lavorativi dalla richiesta" (cap. 2 parte speciale § B.3). Occorre, tuttavia, dare attuazione a quanto previsto dal comma 3 dell'art. 4 del Regolamento citato dove si precisa che: "Il gestore dell'infrastruttura non può chiedere che una garanzia finanziaria prenda effetto con un anticipo superiore a dieci giorni rispetto al primo giorno del mese in cui l'impresa ferroviaria avvia le operazioni ferroviarie il cui pagamento dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria deve essere coperto dalla suddetta garanzia finanziaria".

Si invita altresì il Gestore a rivedere le disposizioni in materia di garanzia contenute nel PIR per assicurare maggiore organicità e chiarezza. In particolare, si evidenzia che nel § B.3 non viene indicato il termine per la restituzione della garanzia. Inoltre nell' "Accordo quadro tipo per infrastruttura ferroviaria AV/AC" (appendice 2 al cap. 2 parte speciale) occorre chiarire il contenuto del secondo capoverso dell'art. 5.

#### Paragrafo 2.4.7.3 - Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura

A seguito di prescrizioni fornite dall'URSF con provvedimento prot. n. 348 dell'11/5/2011, il GI ha inserito nel PIR 2015 una articolata procedura che può condurre, nel caso in cui l'IF non ottemperi ripetutamente agli obblighi previsti ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, alla risoluzione del contratto di utilizzo. La procedura prevede il coinvolgimento dell'Organismo di Regolazione nell'accertare la gravità degli inadempimenti. L'Autorità, subentrata all'URSF nell'esercizio delle funzioni di Organismo di Regolazione ai sensi del D.L. n. 201/2011, non condivide interamente il contenuto delle prescrizioni fornite dall'URSF con la nota sopra citata. L'Autorità è consapevole che la previsione nel contratto di utilizzo di una clausola risolutiva espressa in caso di violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura (presente anche alla lett. f) del § 2.3.2.5 del PIR 2014) potrebbe determinare l'esclusione dell'IF inadempiente dalla rete, con un possibile coinvolgimento dell'Organismo di Regolazione nel suo ruolo di soggetto deputato a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura. Si ritiene tuttavia sufficiente, al fine di garantire la proporzionalità della sanzione, l'espressa previsione contenuta nel § 2.4.7.3 che per condurre alla