

RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA ALLA I BOZZA DEL PIR 2022

MODIFICHE GENERALI

Nell'ambito della partecipazione di RFI ai tavoli di lavoro presso l'associazione di Gestori dell'Infrastruttura 'Rail Net Europe' che, tra le diverse finalità perseguite dalla stessa, contribuisce all'armonizzazione della struttura del PIR a livello europeo in coerenza sia del quadro normativo vigente che dei ritorni di esperienza dei GI e dei diversi Richiedenti, si è proceduto alla rivisitazione della struttura del PIR che, oltre a garantire una maggiore *compliance* del documento nazionale rispetto alla struttura comune, consentirà una migliore confrontabilità dello stesso nei confronti dei documenti descrittivi degli impianti di servizio pubblicati dagli operatori d'impianto pubblicati ai sensi dell'art. 5 del Regolamento 2177/2017/UE, ripreso dalla misura 6 dell'allegato A della delibera ART 130/19. In particolare, la bozza di PIR 2022 pubblicata include:

- la descrizione congiunta dei diversi servizi offerti da RFI con l'annessione nel medesimo paragrafo della tariffa correlata e della descrizione del servizio, ovvero il rimando al portale ePIR per le caratteristiche tecniche,
- la divisione tra capitolo 5 ed il nuovo capitolo 7 dei servizi, rispettivamente per quanto riguarda il PMdA. Servizi Complementari ed Ausiliari per il primo e Impianti a diritto di accesso garantito per il secondo;
- raccolta delle regole afferenti gli obblighi per GI e IF e le regole successive alla sottoscrizione del contratto, tra cui alcune relative all'esercizio ferroviario, all'interno del nuovo capitolo 6.

Le modifiche sono numerose e, al fine di semplificare la confrontabilità rispetto alla precedente struttura del PIR, abbiamo provveduto ad elaborare una tabella che consente di trovare i riferimenti dei paragrafi del PIR 2022 all'interno dell'edizione precedente del PIR e viceversa.

Sono stati allineati gli schemi tipo di contratto e accordo quadro alla normativa europea e nazionale in materia fiscale e di tutela della privacy.



NUOVI PARAGRAFI

Par. 3.4.5. Corse prova

Si è provveduto ad introdurre esplicitamente in PIR la descrizione del processo relativo alla richiesta e conseguente allocazione della capacità per corse prova.

Par. 4.9 Progetto di ridisegnazione del processo orario TTR

A partire dall'orario di servizio 2021/2022 RFI avvierà, coerentemente con la timeline definita in ambito RNE con i diversi Gestori dell'Infrastruttura europei che partecipano al progetto, le prime del TTR relativamente alla raccolta delle esigenze da parte degli stakeholder, pianificazione della capacità d'infrastruttura e ripartizione della capacità (cd. Capacity Strategy, Capacity Model e Capacity Partitioning).

Par. 5.10. Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti (mis. 4.2 delibera ART n.130/2019)

Il presente paragrafo è stato introdotto in ottemperanza alla misura 4.2. della Delibera ART n. 130/2019. Per quanto concerne il contenuto relativo a indicatori, parametri, obiettivi e penali di ciascun servizio si rimanda al Documento metodologico presente sul sito di RFI e all'allegato pubblicato annualmente sulla piattaforma e-PIR. Si rammenta che sono esclusi dal suddetto Sistema i servizi per i quali è fornito l'accesso all'impianto di servizio (ad eccezione del servizio Stazioni Passeggeri).

Par. 6.3.3.1.1. Gestione degli eventi con impatti sul traffico internazionale

In seguito alla stipula dell'Accordo tra i rappresentanti dei Rail Freight Corridor, finalizzato all'assunzione di un'unica azione di coordinamento internazionale in caso di eventi con impatti rilevanti sul traffico internazionale, questo Gestore ha inserito al paragrafo di cui all'oggetto le linee guida da seguire al verificarsi di eventi aventi gravi ripercussioni sul traffico ferroviario internazionale.



MODIFICHE AI PARAGRAFI

Par. 2.7.2 [ex 3.9.2.] Gradi di utilizzo della rete

La scelta operata da RFI è da ricondursi a un'espressa applicazione della previsione di cui all'art. 32, co. 2 del D.Lgs. 112/2015 il quale permette al Gestore dell'Infrastruttura, in caso di provvedimenti di saturazione e conseguente analisi della capacità, di adottare misure che comprendano, *inter alia*, la riprogrammazione dei servizi. Nel caso di specie la modifica è motivata dal fatto che anche laddove dalla specifica analisi di capacità sulla tratta e fascia oraria isolata, dovesse emergere una conferma della saturazione, il provvedimento di riprogrammazione di cui alla succitata norma è di fatto e costituito da una azione di *shift* alla fascia oraria precedente o successiva, nei limiti dei 60 minuti. Lo *shift* può avvenire via via da una fascia all'altra, con una redistribuzione del carico, essendo per definizione la tratta non satura a livello giornaliero. La proposta è coerente con quanto presentato con la definizione del perimetro dell'analisi di capacità presentata lo scorso 22 giugno 2020 all'Autorità di Regolazione dei trasporti.

Per coerenza lo stesso principio è seguito per le fasce orarie a capacità limitata.

Si è inoltre previsto che, a valle dell'analisi di capacità, condotta solo sulle fasce di almeno tre ore, il GI provveda a un aggiornamento delle tratte dichiarate sature, che andrebbe ad eliminare dall'elenco le tratte non risultate effettivamente tali. Laddove non fosse prevista la modifica relativa alle tre fasce orarie consecutive, si avrebbe il paradosso che le tratte sature anche solo per una fascia oraria rimarrebbero invece incluse nell'elenco.

Le modifiche muovono dal principio che l'obiettivo dell'analisi di capacità è quello di individuare i provvedimenti e non l'analisi stessa di capacità.

Da ultimo si è ritenuto opportuno, con una finalità pro-mercato sia in termini di sgravio economico sia in termini facilitazione della programmazione dei servizi da parte delle IF, introdurre la previsione per cui le penali per mancato utilizzo a carico delle IF non saranno applicate in caso di fascia oraria satura, bensì nel caso di fascia giornaliera satura.



Par. 4.2. Descrizione del processo

Si opera un espresso rimando all'ePIR circa la messa in disponibilità di RFI della nuova documentazione richiesta dall'ART nella misura 14 dell'all'allegato A della delibera 130/19 (*i.e.* Raccordi ferroviari) ossia:

- le configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria di competenza;
- le tariffe per le attività di autorizzazione, progettazione, costruzione, collaudo e verifica per l'allaccio di nuovi impianti raccordati.

Par. 4.3.2. [ex 2.3.3.5] Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità

Questo Gestore, con l'intento di venire incontro a esigenze manifestate dal mercato, ha inserito la possibilità per le IF merci di comunicare i ritardi in gestione operativa.

A fronte di una manifesta esigenza operativa di questo Gestore, si propone l'abolizione della comunicazione dei ritardi pubblicizzati.

Par 4.4.2.2. [ex par. 4.4.1.2.] Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro

Il GI ha provveduto a una maggiore armonizzazione del processo di assegnazione della capacità quadro con il dettato del Regolamento 2016/545/UE. In particolare il processo prevede due fasi di coordinamento: nella prima, a seguito di conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, il GI presenta a ciascun richiedente una proposta per la risoluzione del conflitto. Qualora questa prima fase fallisse, è prevista una seconda fase per la quale, ai sensi dell'art. 10, par. 5, del Regolamento 2016/545/UE, il GI applicherà i criteri di priorità già previsti al 4.6.2 (ex 4.4.5.2) al fine di giungere a una nuova e ulteriore proposta. Nel caso anche questa seconda fase di coordinamento dia esito negativo il GI provvederà:

- a richiedere ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di retrocedere parte della capacità;



- a respingere la richiesta di nuovo Accordo Quadro, nel caso la mancata accettazione provenga da un richiedente di nuovo Accordo Quadro.

Par. 4.7 Trasporto merci pericolose

Il paragrafo di cui trattasi è stato adeguato alla prescrizione di esercizio della Direzione Tecnica di RFI rubricata “limitazione nell’assegnazione di tracce orarie riguardanti i treni di merci pericolose” entrata in vigore lo scorso 15 giugno 2020. Fermi gli esiti della consultazione della I bozza del PIR 2022, il medesimo adeguamento verrà inserito in un aggiornamento straordinario del PIR 2021.

Par. 5.4.5. Servizi di manovra

È stata eliminata la tabella 5.1 e i relativi riferimenti al Gestore Unico in quanto la Delibera ART 130/2019, a differenza dell’abrogata Delibera ART 18/2017, non prevede più come obbligatorio tale riferimento nel PIR del Gestore dell’Infrastruttura nazionale trovandosi dette informazioni in ciascun Prospetto Informativo degli operatori d’impianto.

Par. 5.4.5.1. [ex 6.3.3.5] Tariffe servizi di manovra

Il paragrafo è stato aggiornato dando evidenza delle sole operazioni che sono erogate da RFI negli impianti di Villa San Giovanni e Messina.

Par. 5.5.2 Fornitura Informazioni complementari

Con l’intenzione di volgere a un efficientamento concernente il processo per la fornitura delle personalizzazioni delle Informazioni al Pubblico, questo Gestore si è posto l’obiettivo di ottimizzare la capacità data dalle caratteristiche tecnologiche del sistema informatico preposto attraverso una ridefinizione maggiormente organica e sistematica del processo di richiesta e fornitura delle personalizzazioni stesse.



Invero, fatto salvo il legittimo mantenimento dell'attuale configurazione delle informazioni video erogate in stazione, RFI provvederà a elaborare delle categorie commerciali standard che potranno essere oggetto di richiesta da parte dei soggetti interessati. Tali categorie saranno, in seguito anche a consultazione con le imprese, pubblicate in apposito allegato tecnico in ePIR.

Par. 5.6.6. Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere.

In considerazione degli esiti della consultazione avviata da questo Gestore in data 21 febbraio u.s., tenuto conto delle osservazioni formulate dalle IF partecipanti al tavolo d'incontro tenutosi nella data di cui sopra presso la sede centrale di questo Gestore, nonché delle ulteriori osservazioni ricevute a mezzo PEC, RFI ha introdotto una nuova proposta di penali per le imprese ferroviarie che superano i tempi di sosta nelle stazioni di collegamento reti estere.

La ratio sottesa all'introduzione di un sistema di penali è da ricondursi agli effetti generati da una maggiore occupazione dell'impianto di confine che provoca una riduzione della capacità residua dell'impianto stesso rispetto all'accoglimento di altre richieste.

La penale, dunque, sarà applicata sulla base dell'eccedenza della sosta a partire dall'arrivo effettivo del treno in impianto, rispetto alla sosta programmata, derivante da cause imputabili all'IF (ad es., guasto al materiale, mancanza personale, formazione treno, etc..). La maggior sosta costituisce un danno quantificabile nel costo di una traccia aggiuntiva che sarebbe potuta essere richiesta dal mercato e che non può essere concessa dal GI a fronte della maggiore occupazione dell'impianto oltre il tempo programmato.

La penale sarà, dunque, di tipo progressivo e aumenterà in proporzione alle tracce a cui il GI sarà costretto a rinunciare. Il parametro preso a riferimento è il costo di una traccia media internazionale merci.

Al fine di venire incontro alle legittime esigenze delle IF, nonché a tutela di un maggior sviluppo del segmento del trasporto ferroviario merci, la penale di cui trattasi è, in primo luogo, soggetta a *cap*, ossia non potrà mai essere superiore al pedaggio della traccia stessa e, in secondo luogo, gli sarà applicato un fattore correttivo e calmierante pari a 0,3 che abbatta il costo di una traccia media internazionale merci di un terzo del suo valore.



Appendice 1 al capitolo 6 [ex appendice 4 al capitolo 2] Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo

È stata in parte rivista la procedura di cui all'oggetto inserendo specifiche previsioni volte a ridurre al minimo i possibili disagi alla clientela in casi di precipitazioni nevose. Dette previsioni riguardano sia l'attivazione di programmi di riduzione dell'offerta, armonizzati con i provvedimenti amministrativi del Dipartimento della Protezione Civile, sia modalità e tempistiche di erogazione delle informazioni al pubblico.