

RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA ALLA I BOZZA DEL PIR 2025

MODIFICHE GENERALI

Al fine di predisporre la proposta tariffaria per il nuovo periodo regolatorio 2024-2028, RFI ha posto in essere tutte le attività necessarie affinché la stessa sia conforme ai principi e criteri contenuti nell'Allegato A e relativi annessi della delibera ART n.95/2023. Di questa attività e degli elementi costitutivi il modello per l'analisi di sostenibilità delle tariffe per le imprese ferroviarie, tutt'ora in fase di ultimazione, si è dato conto a queste ultime, nonché ai c.d. Enti Affidanti, nel corso di una serie di incontri appositamente organizzati. Quanto illustrato nei predetti incontri è messo a disposizione delle parti interessate tramite la piattaforma ePIR, nella sezione "Informazioni per i Richiedenti".

In considerazione dell'elevato grado di complessità che caratterizza le attività sopra richiamate, questo GI ha presentato all'ART istanza di proroga per poter consolidare la proposta tariffaria relativa sia al PMdA che ai servizi extra PMdA entro il 15 settembre 2023. Detta proroga è stata accordata dall'ART con la delibera n. 118/2023. Secondo quanto previsto dalla richiamata delibera ART n.118/2023 le imprese ferroviarie e gli altri soggetti interessati potranno presentare osservazioni alla proposta entro 30 giorni (i.e. 16 ottobre 2023) e, successivamente, entro il 30 ottobre 2023 il GI trasmetterà all'ART la proposta tariffaria finale, unitamente ad una relazione sulle osservazioni pervenute, in modo che quest'ultima possa esprimersi con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizzi la pubblicazione.

Si rappresenta, altresì, che la definizione del nuovo piano tariffario dei servizi diversi dal PMdA potrà comportare la rivisitazione delle modalità di offerta e\o erogazione dei servizi stessi, fermo restando il rispetto del quadro normativo e regolatorio vigente

Inoltre, si precisa che l'applicazione dei canoni da corrispondere per il PMdA e per le tariffe per i servizi diversi dal PMdA avviene per l'anno solare di riferimento, sulla scorta di quanto indicato dalla misura 4.3 dell'allegato 1 alla delibera ART 95/2023 p.3, lettera b, nonché da quanto dedotto nelle definizioni contenute alla misura 4.2 di detta delibera.

Si è infine provveduto ad aggiornare le Clausole di Integrità (ex Codice Etico Modelli 231 Anti Bribery Management System) presenti nelle Appendici al capitolo 3 ed al capitolo 7 del PIR.



NUOVI PARAGRAFI ed ELIMINAZIONI

Par. 2.4.6 Quieter Routes

Si è provveduto, in coerenza con il Regolamento 2019/774/UE, a descrivere gli obblighi in capo agli Stati Membri relativamente alla definizione delle c.d. Quieter Routes. Su tali linee, inoltre, non possono circolare i carri che rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento (UE) n. 321/2013 e che non sono contemplati al punto 7.2.2.2 (Carri utilizzati sulle tratte meno rumorose) dell'allegato del Regolamento 2019/774/UE.

Par. 5.4.5 Servizi di Manovra

Si è provveduto ad eliminare la descrizione del servizio in quanto limitato alle sole manovre relative ai servizi di continuità territoriale compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso. Tutte le manovre effettuate da RFI negli impianti di Villa San Giovanni e Messina si intendono, pertanto, ricomprese in tale perimetro.

MODIFICHE AI PARAGRAFI

Par. 2.2.2 Reti ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale

Si è provveduto ad aggiornare i riferimenti alle regole relative all'accesso e utilizzo delle stazioni di collegamento reti a seguito della sottoscrizione della convenzione tra RFI e il gestore della rete estera Slovenske železnice. In particolare, sono state integrate le indicazioni relative al Gestore dell'Infrastruttura a cui le IIFF sono tenute a rivolgersi per richiedere le tracce e per la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo per l'accesso alle tratte di confine e le stazioni di Villa Opicina e Nova Gorica.

Par 3.2.2.2 e par. 3.3.1 Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura/Accordi Quadro

Si è provveduto a introdurre obbligo di comprovare al GI l'avvenuta designazione dell'IF che effettuerà il trasporto del Richiedente non IF. Tale misura è stata inserita al fine garantire una piena informativa al GI relativamente agli accordi in essere tra Richiedente non IF e IF per l'utilizzo della capacità assegnata.



Par. 4.2 Descrizione del processo

Si è provveduto ad inserire l'obbligo di indicazione in ASTRO-IF, in presenza di un Accordo Quadro, dell'indicazione in fase di presentazione della richiesta di tracce dell'Accordo Quadro di riferimento da parte del Richiedente al fine di migliorare il processo di associazione tra la traccia richiesta e l'Accordo Quadro cui si riferisce.

Nel medesimo paragrafo si è inoltre inserito un rimando al termine per la richiesta di tracce per l'orario successivo di cui al part. 4.5.1 per comprovare al GI di aver preso accordi con il titolare dell'impianto raccordato o gestore dello scalo merci, ritenendo tale informazione indispensabile ai fini della trattazione della richiesta ed evitare possibili riprogrammazioni delle tracce prima o successivamente l'avvio dell'orario di servizio.

Par. 4.3.1 – Riduzioni di capacità – Principi generali

Facendo seguito a quanto prescritto dall'ART con la delibera n.227/2022 questo GI ha elaborato un Indicatore di Utilizzo Capacità (IUC) al fine di misurare la relazione esistente tra ore di apertura al traffico commerciale e ore dedicate alla manutenzione programmata e allo sviluppo dell'infrastruttura. Nel presente paragrafo si riporta la disponibilità di questo indicatore –che sarà pubblicato a partire da dicembre 2023 – all'interno del portale ePIR.

Par. 4.4.1 e 4.4.2.2 Processo di coordinamento e tempistica nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro

Si è provveduto a dettagliare maggiormente le regole e tempistiche relative alla trattazione delle richieste di capacità quadro confliggenti. In particolare, il GI ha descritto le fasi di primo coordinamento, inerente le analisi e comunicazioni effettuate nei confronti di tutte le parti interessate (nuovi Richiedenti e soggetti già titolari di AQ), nonché di secondo coordinamento, nell'ambito della quale il GI trasmette la proposta di capacità quadro ai Richiedenti e gli stessi sono tenuti a comunicarne, secondo le tempistiche descritte dal PIR, l'accettazione o la cancellazione delle richieste presentate. In tal maniera RFI intende disciplinare con maggior grado di dettaglio le tempistiche con cui vengono trattate le richieste confliggenti e le possibilità per il Richiedente in caso di nuove richieste e/o impatto delle nuove richieste sulla capacità già assegnata.



Par. 4.5.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 10 dicembre 2023 – 14 dicembre 2024

Si è provveduto a inserire la disciplina relativa alle richieste di modifica delle tracce già richieste per l'orario successivo secondo i termini del par. 4.5.1, introducendo una finestra temporale di un ulteriore mese oltre il termine per presentare osservazioni al progetto orario rilasciato dal GI, durante la quale i Richiedenti possono presentare ulteriori modifiche. Tale misura è volta a limitare le richieste di modifica che arrivano durante la fase finale della costruzione dell'orario e che rendono critica la chiusura delle attività.

Par. 4.5.3.2 Tempistica per le richieste in corso d'orario

A seguito della fase di sperimentazione prevista si è provveduto a eliminare le limitazioni relative alle richieste allo Sportello Operativo Merci per i treni con massa rimorchiata maggiore di 1600 t ed inferiore a 2500 t.

Par. 4.7 Trasporto merci pericolose

In coerenza con le recenti comunicazioni intercorse con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è provveduto ad indicare nel PIR l'avvio di un'attività di monitoraggio della circolazione dei treni trasportanti merci pericolose, sulla base di una apposita metodologia pubblicata all'interno della piattaforma epod, relativamente al calcolo dei livelli di rischio delle tratte ferroviarie in circolazione merci pericolose.

E' stato, altresì, previsto in PIR che gli esiti del monitoraggio e le eventuali limitazioni del traffico in caso di superamento dei livelli di accettabilità del rischio saranno comunicate mensilmente da RFI alle IIFF.

Par. 4.8.1.2 Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati

Si è provveduto a modificare il paragrafo in oggetto eliminando la possibilità di richiesta di differimento in partenza da parte delle IF. Tale proposta deriva dalle mutate condizioni rispetto allo scenario regolamentare e di traffico che rendono tale previsione, a parere del GI, difficilmente applicabile nei termini e modalità previste dal PIR. Difatti, il sensibile aumento dei volumi di traffico ferroviario e le attuali regole di attribuzione delle cause di



ritardo rendono il ricorso a tale previsione: i) difficilmente accordabile da parte del GI, in ragione dei possibili impatti sugli altri treni programmati nell'orario medesimo di richiesta del differimento e ii) potenzialmente deleterio per la puntualità generale dei servizi in quando il ricorso al differimento in partenza non fornisce alcun incentivo alle IF a rispettare l'orario di partenza assegnato. Ad esempio, secondo le regole attuali, una IF potrebbe richiedere, appena prima dell'orario programmato di partenza del treno, il differimento dell'orario di partenza qualora prevedesse anticipatamente ritardi senza, pertanto, doversi attivare per adottare le contromisure volte a mitigare il ritardo atteso. Si ritiene pertanto opportuno espungere tale previsione dal PIR.

Par. 4.9 e ss – Progetto TTR

Si è provveduto ad integrare il riferimento alla piattaforma ECMT di RNE, sviluppata al fine di supportare alcune delle fasi del progetto TTR previste dai processi e descritte in PIR. Si è inoltre specificato che RFI ha pubblicato il *Capacity Strategy* ed il *Capacity Model* in conformità con quanto condiviso con gli altri Gestori che aderiscono al progetto, dettagliando come la piena applicazione del processo previsto dal TTR necessiti di alcune modifiche legislative e sviluppi IT ad oggi ancora pendenti.

Par. 5.4.2 - Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni

Si è provveduto ad integrare i diritti e obblighi in capo alle IF e GI in fase di esecuzione del Contratto relativamente alla messa in disponibilità e corretto utilizzo dei servizi.

Par. 5.4.2.1 e 5.4.7.1– Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC e Parking

Si è provveduto ad aggiornare le modalità di calcolo del consumo di energia elettrica durante l'utilizzo dei servizi di preriscaldamento e climatizzazione e parking in base ai minuti programmati per l'erogazione del servizio.



Par. 5.5.2 – Fornitura Informazioni Complementari – Utenze Informative

Al fine di consentire l'accesso al sistema PIC-Web, per i soli treni di competenza anche ai soggetti diversi da IF e GI che erogano servizi ferroviari all'interno degli impianti in ottica di efficientamento delle comunicazioni tra i diversi attori coinvolti, si è provveduto ad estendere la possibilità di richiesta di utenze informative anche ai Gestori Unici della Manovra ed agli Operatori di Manovra.

Par. 5.6.3.1 – Penali per il Richiedente in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata

Si è provveduto ad inserire l'esclusione di Regioni e Province autonome dall'ambito di applicazione delle penali attribuibili in capo al Richiedente non IF in quanto la mancata erogazione dei servizi richiesti da tali soggetti, legati esclusivamente al trasporto pubblico di passeggeri, risulta praticamente impossibile che detta fattispecie si realizzi.

Par. 5.6.4.1 – Penali in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Si è provveduto a ridurre a un mese il periodo di controllo a seguito del quale il GI può rientrare nella disponibilità della traccia assegnata e non utilizzata dall'IF entro i limiti indicati dal PIR in caso di conflitto con una nuova richiesta di altra IF. Tale misura è volta a limitare ulteriormente i fenomeni di mancato utilizzo della capacità e di rimettere in disponibilità la stessa al mercato in un panorama in cui la capacità (per traffico o per indisponibilità causa interventi all'infrastruttura) risulta sempre più frequentemente una risorsa scarsa.

Par. 5.9 – Consuntivazione dei servizi non ricompresi nel PMdA, rendicontazione, fatturazione e pagamento

Si è provveduto ad aggiornare le tempistiche di fatturazione di tracce, servizi e fornitura della corrente di trazione, nonché il termine di comunicazione dei corrispettivi relativamente alle penali per mancata contrattualizzazione/utilizzazione delle tracce, penali in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento reti estere, penali per i ritardi causati dal GI e Performance Regime.



Appendice 5B – Rendicontazione

Si è integrato il presente paragrafo con la previsione dell'obbligo in capo alle IF di richiedere, in caso di errata programmazione di un servizio da parte dell'IF che richieda una rettifica della rendicontazione, la modifica della programmazione dello stesso mediante VCO entro 2 mesi della presentazione della segnalazione. In caso di mancato inoltro della VCO entro i termini previsti il GI provvederà a rendicontare all'IF il servizio sulla base del programmato. Sono state inoltre dettagliate le regole e modalità di riprogrammazione dei servizi in caso di fruizione non programmata degli stessi.

Sono state inoltre dettagliate le regole e modalità di riprogrammazione dei servizi in caso di fruizione non programmata degli stessi, prevedendo l'introduzione di una penale del 5% del costo del servizio in caso di reiterata fruizione di un servizio non richiesto.

Appendice 5D – Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti

Si è provveduto ad eliminare il servizio di manovra dal perimetro dei servizi soggetti al sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità ed inserire il riferimento al KPI calcolato per macroaree, come indicate al par. 6.3.2 del PIR, in coerenza con quanto disposto dalla delibera ART n. 227/2022.

Par. 6.2.4 – Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

Si è provveduto -in adempimento alle previsioni dedotte negli accordi per la gestione e fornitura dei Dispositivi di Ausilio per la Salita a Bordo Treno (DASBT), l'assistenza e i trasporti alternativi nonché con la finalità di ottimizzare la fase di prenotazione, informazione ed esecuzione del servizio di assistenza alle PRM- ad integrare gli obblighi comunicativi in capo alle IF rispetto al degrado delle dotazioni di accessibilità al treno. Si è inoltre provveduto ad integrare le suddette comunicazioni includendo eventuali riduzioni delle prestazioni dei materiali quali, a titolo esemplificativo, velocità, accelerazione o blocco porte.

Par. 7.3.2.5 – Stazioni passeggeri

In ragione di un allineamento alle previsioni contenute negli schemi di Contratto di Utilizzo, stante la natura ancillare a quest'ultimo dei contratti di concessione d'uso degli



spazi di stazione, si è provveduto ad integrare il testo del paragrafo relativo alla formalizzazione dei contratti di concessione d'uso specificando che gli stessi sono aggiornati a fronte degli interventi normativi e regolatori intervenuti successivamente alla data di sottoscrizione. La nuova formulazione appare, invero, conforme ai principi di ragionevolezza, equità e non discriminazione.

È intenzione del GI sfruttare la consultazione alla prima bozza del PIR 2025 al fine di inserire tale modifica anche nel primo aggiornamento utile del PIR 2024.

Par. 7.3.4.5 e 7.3.5.5 – Aree di composizione/scomposizione e aree, impianti ed edifici per la sosta

I paragrafi sono stati integrati dettagliando ulteriormente la disciplina inerente gli obblighi in capo a GI e IF per l'accesso e utilizzo delle aree di composizione/scomposizione treni (par. 7.3.4.5) e delle aree destinate alla sosta (par. 7.3.5.5).

Par. 7.3.11.1 – Scarico Reflui

Si è provveduto ad inserire la specificazione relativa alle dotazioni 'plus' a carico di RFI nelle aree di scarico reflui, riferite a quelle aree che dispongono anche della recinzione e della tettoia che insiste sull'area in cui è erogato il servizio.

Appendici 1 e 2 al capitolo 7 – Contratti tipo per assegnazione spazi per BSS, desk informativi e locali bigliettazione/accoglienza

Per le medesime finalità espresse in commento alle modifiche apportate al par. 7.3.2.5, si è provveduto ad inserire specifiche clausole nei contratti tipo di cui all'oggetto in merito alla necessità di dover adeguare gli stessi al PIR vigente nell'Orario di Servizio di riferimento nonché alle eventuali modifiche di carattere normativo-regolamentare che dovessero intervenire successivamente alla sottoscrizione. Per equità contrattuale è stato, altresì, introdotto a fronte della comunicazione della modifica unilaterale del contratto da parte del GI, la facoltà dell'IF di poter recedere nei modi e nei tempi previsti dall'art. 8 dei rispettivi schemi di contratto.

Inoltre, nell'articolo concernente la risoluzione si è chiarito che qualora l'IF non adempia agli obblighi previsti dagli art. 11, co. 2 e 12 co. 2 degli schemi di contratto in questione nei termini ivi previsti, il GI considererà il contratto risolto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c. Tale modifica si è resa necessaria per consentire al GI, nel rispetto dei principi



di pari visibilità e accessibilità, di poter dare seguito ed effettività ai progetti di riqualificazione e/o manutenzione della stazione nonché di intervenire per tempo in caso di esigenze sopravvenute e connesse all'esercizio ferroviario.

È intenzione del GI sfruttare la consultazione alla prima bozza del PIR 2025 al fine di inserire tali modifiche anche nel primo aggiornamento utile del PIR 2024.