

RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA ALLA I BOZZA DEL PIR 2027 DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA PIEMONTESE

MODIFICHE GENERALI

Si è provveduto ad aggiornare le tariffe per i servizi compresi nel perimetro del Pacchetto Minimo d'Accesso (PMdA) e per i servizi extra PMdA in ottemperanza a quanto previsto dalle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 95/2023 e 51/2024. Si rappresenta che la pubblicazione definitiva del valore dei corrispettivi a valere per l'orario 2026-2027 potrà avvenire solo a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti effettuerà sulla proposta tariffaria presentata da RFI entro il 30/06/2025 per il periodo regolatorio 2026-2030.

Viene prevista un'ulteriore migrazione di dati e tabelle verso il portale e-PIR (caratteristiche della linea, orari di esercizio, stazioni passeggeri etc.)

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. 3.4.1.2.1 Attività di supporto di RFI alle IF: gestione dei dati RINF futuri

In ottemperanza a quanto disposto dal Regolamento RINF (cfr. articolo 4 comma 2), si è introdotto il paragrafo ad oggetto riguardante la comunicazione del GI dei pertinenti parametri utili alle IF per la valutazione di compatibilità treno-tratta, prevista dall'art. 23 del D.Lgs 57/2019, da trasmettere all'impresa prima della messa in servizio delle infrastrutture nuove, ristrutturate o rinnovate.

Appendice 2 al capitolo 4

Inserimento procedura relativa al processo di allocazione dei servizi in linea con quanto presentato dal GI nella proposta di impegno presentato all'ART per il procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 52 del 19 marzo 2025, in linea con quanto riportato per il PIR dell'IFN.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. euro 31.528.425,067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300





Par. 7.3.10 Sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei/attrezzati

Viene aggiunto il servizio secondo le modalità previste al paragrafo 6.3.3.2.2, corredato dei sottoparagrafi relativi alla descrizione del servizio, alle tariffe e ai diritti e agli obblighi.

MODIFICHE AI PARAGRAFI

Par. 1.6 Glossario

Il Gestore ha provveduto a modificare la descrizione della “Missione”, “impianto raccordato”, “raccordato” e “raccordo” con l’obiettivo di meglio specificare tali concetti.

Par. 3.3.1 Accordo Quadro

Si è introdotta la previsione che in sede di predisposizione di un Accordo Quadro (AQ) venga definito il sistema di soccorso finalizzato a garantire lo sgombero dell’infrastruttura. Si ritenuto utile anticipare all’eventuale fase di stipula dell’AQ, la definizione di detto sistema al fine assegnare un tempo congruo al Richiedente/IF per organizzarsi e garantire il sistema di soccorso stesso.

Nell’ambito della sottoscrizione e degli adempimenti successivi (punto b) di Accordo Quadro, si specifica che, in caso di sottoscrizione con le Regioni/Province Autonome, il GI invia loro la proposta di Accordo Quadro a seguito del ricevimento della delibera di approvazione della Giunta regionale/provinciale.

Par. 3.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF

Nell’ambito della documentazione che l’Impresa Ferroviaria è tenuta a fornire al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura con il Gestore, si specifica che la stessa IF è tenuta a fornire la licenza, rilasciata dall’autorità competente, idonea allo svolgimento del servizio e il titolo autorizzatorio rilasciato dal MIT, nonché il certificato di sicurezza. Tale documentazione, di regola, viene inviata dall’Impresa Ferroviaria tramite PEC in formato digitale: per tale motivo la previsione dell’invio della copia autentica si ritiene desueta ed eliminata nella I bozza del PIR 2027.

Par. 3.3.2.6 Risoluzione del contratto



Si è provveduto ad inserire una nuova tipologia di causa di risoluzione contrattuale relativa alla violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo del contratto di utilizzo (Sicurezza informatica).

Si evidenzia come l'osservanza di tali obblighi sia rilevante ai fini di una adeguata protezione dei dati, dei sistemi e delle reti da minacce sempre più sofisticate e frequenti. Alla luce di uno scenario caratterizzato da un aumento considerevole degli attacchi informatici, in particolare verso infrastrutture e settori strategici per la Nazione, negli ultimi anni si è assistito ad una crescita esponenziale degli interventi normativi in tema di cyber security. La principale normativa di riferimento (Direttiva UE 2022/2555 -NIS 2-, recepita nell'ordinamento italiano con il D.lgs. 4 settembre 2024 n. 138), individua il trasporto ferroviario come un settore ad alta criticità, cui si aggiungono le gravi conseguenze sulla sicurezza, l'incolumità e salute pubblica che potrebbe comportare una perturbazione della circolazione a seguito di un attacco informatico al GI o alle IF. Per le motivazioni sopra esposte si ritiene la violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo del Contratto di Utilizzo "Sicurezza Informatica" motivo di risoluzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Appendice 1 al capitolo 3 Contratto tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria

Si è provveduto a modificare l'articolo 10 relativo alla Sicurezza informatica. Per maggiori dettagli, si faccia riferimento a quanto riportato nella presente relazione in riferimento al par. 3.3.2.6.

Inoltre, si è provveduto ad una revisione dell'Allegato 5 del Contratto di utilizzo tipo.

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

Si è meglio dettagliata la disciplina riportata nel punto 12 del presente paragrafo, implementando le casistiche dettagliate nel punto 14 della Decisione Delegata (UE) 2017/2075 tali per cui il GI non applica le tempistiche di comunicazione di riduzioni di capacità previste nei punti 1-8 del presente paragrafo. Come indicato dal richiamato punto 14 della Decisione Delegata, è stato inserito che al verificarsi di una delle casistiche previste nel punto in parola il GI consulta tempestivamente i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati

Par. 4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro

Si è provveduto ad inserire un sottoparagrafo relativo alla procedura di richiesta di capacità ai fini di stipula di AQ in riferimento all'Orario di Servizio 2027-2028 prevedendo



l'anticipo della scadenza di richiesta di nuova sottoscrizione o modifica di AQ da inoltrare al GI 18 mesi prima rispetto all'entrata in vigore dell'OS di riferimento. Il Gestore provvede all'inserimento di detta disciplina con il fine di permettere la più ampia condivisione e conoscibilità, già da dicembre 2025, delle modalità e delle tempistiche per la richiesta di capacità quadro da presentare nel mese di giugno 2026.

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

Il paragrafo è stato oggetto di revisione con il fine di evidenziare il processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro sia per l'orario di servizio 2026-2027 che per l'OS 2027-2028.

In particolare, facendo riferimento all'OS 2026-2027, si è provveduto a dettagliare maggiormente l'iter previsto nel caso di rigetto totale o parziale della proposta di capacità quadro presentata dal GI (X-10), ovvero di comunicazione della volontà di risolvere gli Accordi Quadro in vigore oggetto di modifiche della capacità assegnata derivanti dalla procedura di coordinamento. Infatti, il GI provvede, sentiti gli altri Richiedenti coinvolti, a rideterminare la capacità quadro proposta, dichiarando la saturazione di infrastruttura interessata, secondo quanto previsto dall'art. 29 del DLgs 112/15, e fornendo comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Per quanto riguarda l'OS 2027-2028, si è reso necessario dettagliare il nuovo iter previsto per l'allocazione di capacità quadro al fine di dare adeguata pubblicità al nuovo sistema previsto. Infatti, si prevede che entro 45 giorni solari dalla comunicazione degli esiti del secondo coordinamento da parte del GI (X-10,5):

- i) i Richiedenti comunicano la volontà di proseguire il percorso di stipula di AQ o il rigetto parziale o totale della proposta presentata dal GI;
- ii) i soggetti titolari di AQ in corso di validità destinatari di modifiche della capacità assegnata, derivanti dalla procedura di coordinamento, comunicano al GI la volontà di risolvere l'AQ in vigore. Nel caso di risoluzione non sono previste conseguenze economiche a carico delle parti.

Nei casi di rigetto totale o parziale della proposta di capacità quadro e nel caso di comunicazione della volontà di risolvere gli Accordi Quadro in vigore, il GI provvede, sentiti gli altri Richiedenti coinvolti nel coordinamento, alla rideterminazione della capacità quadro proposta. Il GI invia quindi la proposta definitiva di capacità quadro (X-9.5).

Par. 5.4.5 Parking



Per quanto concerne i diritti e gli obblighi del GI e dell'IF ai fini dell'erogazione e fruizione del servizio di parking, si ritiene necessario sottolineare che nei casi di indisponibilità programmata del servizio per esigenze di tipo manutentivo, il GI comunica alle IF tale informazione al più tardi 24 ore lavorative prima della stessa. In caso di eventi accidentali e nel caso di necessaria verifica dell'impianto in termini di sicurezza, è compito del GI informare le IF circa l'indisponibilità nel minor tempo possibile.

Vengono inoltre riportate alcune specificazioni relative alla fase di formalizzazione delle richieste per il suddetto servizio.

Appendice 5.B Performance regime: metodo di calcolo delle penali

RFI ha armonizzato la disciplina con quella prevista per il PIR dell'IFN, modificando, tra l'altro, la sezione relativa agli elementi del sistema di attribuzione delle cause di ritardo al fine di rendere la disciplina maggiormente comprensibile e chiara.

Par. 6.2.7 Sciopero

Si è provveduto all'eliminazione della comunicazione dei referenti per l'assistenza clienti da parte dell'IF in caso di sciopero.

Par 6.3.3.2.4 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

È stato rivisto il testo con il fine di rendere maggiormente chiara e fruibile la disciplina contenuta nei paragrafi in oggetto.

Par. 7.3.2.1 Descrizione del servizio

Facendo riferimento alle stazioni passeggeri, in particolare alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario e relativa ai servizi offerti in stazione, si è provveduto ad implementare la definizione di desk in desk informativi mobili e desk polifunzionali con il fine di dare evidenza del servizio di vendita dei biglietti all'interno di detti spazi. Tale nuova definizione è stata altresì implementata nei paragrafi seguenti che trattano il tema ad oggetto.

Inoltre, viene spostato in questo paragrafo il contenuto del par. 5.4.6, coerentemente con quanto previsto per l'IFN, in seguito alla nuova proposta tariffaria per la quale il servizio PMR è identificabile come un servizio di stazione. Viene, inoltre anche definita la tariffa, come riportato nella suddetta proposta.

Par. 7.3.2.3 Caratteristiche degli impianti



Con Comunicazione Operativa n.396/RFI del 02 agosto 2024, RFI ha emesso la Procedura Operativa Direzionale “Classificazione delle stazioni/fermate aperte al pubblico”, che aggiorna e sostituisce la Procedura Operativa Direzionale “Classificazione degli impianti ferroviari aperti al pubblico” emessa con COP n. 321/RFI del 12 dicembre 2014, aggiornando conseguentemente il testo del PIR con la nuova classificazione delle stazioni/fermate articolate in *main hub*, *hub*, *major*, *plus*, *local plus* e *local*. La nuova classificazione è volta a *i*) descrivere con maggior dettaglio le caratteristiche delle stazioni, intese come nodo trasportistico e polo di servizi; *ii*) fissare KPI utili a RFI (ad es. definizione contratti di manutenzione, ecc.) e misurare la qualità dei servizi di stazione erogati.

Par. 7.3.11 Scarico reflui

Viene riportata la disciplina relativa al servizio “scarico reflui”, servizio che verrà offerto dall’Ods 2026-2027 sull’infrastruttura ferroviaria piemontese. Tale disciplina prevede la descrizione del servizio, le tariffe e i diritti e gli obblighi delle parti.