

## RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA ALLA I BOZZA DEL PIR 2024

### MODIFICHE GENERALI

Le modifiche di carattere generale apportate alla prima bozza del Prospetto Informativo della Rete 2024 riguardano, in primo luogo, l'aggiornamento, all'interno degli schemi tipo di Contratto di Utilizzo, Accordo Quadro e Contratti per spazi BSS e biglietterie tradizionali, delle clausole relative alla normativa europea e nazionale in materia di trattamento dei dati personali.

Inoltre, si è provveduto ad aggiornare le tariffe per i servizi compresi nel perimetro del Pacchetto Minimo d'Accesso e per i servizi extra PMdA in coerenza, da ultimo, con la delibera ART n. 43/2022 e con la nota RFI del 30 giugno 2022 (prot. RFI-AD\PEC\P\2022\0000931).

Si è provveduto ad aggiornare i riferimenti relativi al Reg. CE n.1371/2007, in considerazione del superamento di tale ultimo a seguito dell'entrata in vigore, a partire da giugno 2023, del Reg. UE 782/2021.

Si è infine provveduto a dettagliare ulteriormente i diritti e obblighi in capo a GI e IF relativamente ai servizi scali merci (par.7.3.3.5), centri di manutenzione (par.7.3.6.5), platee di lavaggio (par. 7.3.7.5) e scali reflui (par. 7.3.11.5), con riferimento, ad esempio, all'applicazione della vigente normativa di tutela ambientale, di igiene e sicurezza sul lavoro, nonché sull'attuazione di tutti gli accorgimenti volti a evitare interruzioni o limitazione all'esercizio ferroviario.

### NUOVI PARAGRAFI

#### Par. 4.9.4 Pilots e test del progetto TTR

Si è provveduto ad introdurre in PIR una breve descrizione dei test in programma in relazione al progetto TTR., in coerenza con l'implementazione parziale prevista per l'orario di servizio 2024-2025 nelle linee guida di RNE "Proposed Minimum Scope for Timetable 2025". In ragione dei continui aggiornamenti relativi al progetto, si rimanda per maggiori dettagli al sito web di RNE e di RFI.



#### **Par. 4.10 Regole di allocazione della capacità per i Rail Freight Corridors**

Il GI ha introdotto nel PIR il presente paragrafo con l'obiettivo di esplicitare in maniera più chiara le regole e i principi generali riguardanti il processo di allocazione della capacità per i Rail Freight Corridors (RFCs), rimandando, per maggiori indicazioni, ai contenuti disponibili sul sito di RNE ed ai singoli Corridor Information Documents pubblicati dagli RFCs.

### **MODIFICHE AI PARAGRAFI**

#### **Par. 2.3.5 Limiti di massa**

Si è provveduto a dettagliare il sottoparagrafo *“Linee in cui è ammessa la circolazione dei treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t”*, rimandando ai contenuti dell'Allegato X della PGOS-RFI e della PGOS-IF, all'interno del quale vengono rese note le linee in cui è ammessa la circolazione dei treni di cui trattasi senza la necessità di specifica autorizzazione al trasporto.

Resta comunque necessario che la circolazione del materiale rotabile con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500t avvenga nel rispetto della D.E. n. 8/2021 di RFI, che prevede la necessità di specificare alla Direzione Tecnica di RFI, preventivamente alla richiesta delle tracce, se la circolazione avviene *“secondo le norme di composizione e frenatura di cui al comma 3 dell'articolo 60”* o *“secondo gli esiti delle analisi di cui al comma 3bis dell'articolo 60”*.

#### **Par 2.3.13 Sistemi di esercizio e di controllo della marcia**

Si è provveduto a dettagliare il sottoparagrafo *“Sistemi di controllo della marcia”* specificando le due possibili configurazioni del sistema ERTMS, ovvero configurazione c.d. *“stand-alone”* e la configurazione sovrapposta al Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT). Inoltre, si rimanda a quanto previsto dal c.d. piano *“accelerato”* ERTMS, con il quale RFI prevede di attrezzare l'intera infrastruttura ferroviaria nazionale con il sistema ERTMS, procedendo contestualmente alla dismissione dei sistemi nazionali di controllo della marcia (SCMT/SSC). Si fa riferimento, da ultimo, al fondo istituito presso il MIMS,



ai sensi del D.Lgs 121/2021, volto ad assicurare gli interventi di adeguamento dei materiali rotabili.

#### **Par. 2.7.1 – Regole di Utilizzo**

Si è provveduto ad integrare il paragrafo con il rimando alle pertinenti schede relative agli impianti viaggiatori pubblicate nel portale ePIR.

#### **Par. 3.3.1.3 e par. 3.3.2.6 – Motivi di Risoluzione dell’AQ/Contratto di Utilizzo**

È stato previsto che la violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo dell’Accordo Quadro “Codice etico Modelli 231 Anti Bribery Management System” venga considerata tra le casistiche per cui l’Accordo Quadro e il Contratto di Utilizzo possano essere risolti dal GI, ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 1456 C.c.

#### **Par. 3.4.1 Compatibilità treno-tratta per l’utilizzo di veicoli autorizzati**

A fronte di quanto previsto dalla nota di ANSFISA prot. U.0021866 del 23/5/2022, le Imprese Ferroviarie sono tenute, già a partire dal prossimo 1/9/2022, a provvedere in autonomia alla verifica di compatibilità treno-tratta sulla base dei dati riportati nel RINF. Si è provveduto ad adeguare, pertanto, il testo del PIR in tal senso, limitando le attività di RFI, su richiesta della IF, alla sola verifica della valutazione di compatibilità effettuata.

Al fine di garantire l’alimentazione della banca dati per lo studio delle tabelle di percorrenza e per la produzione di scheda treno, questo Gestore ritiene essenziale che l’Impresa Ferroviaria, a seguito del rilascio dell’autorizzazione di immissione sul mercato di un nuovo mezzo di trazione ma prima del suo utilizzo sulla rete, trasmetta l’AISM, le Disposizioni particolari di circolazione (DPC) e il Manuale di emergenza e recupero (MER), indicando i dati tecnici elencati nel paragrafo di cui trattasi alla competente struttura della Direzione Tecnica di RFI. In considerazione del termine fissato da ANSFISA, questo GI procederà ad aggiornare il paragrafo in parola anche in occasione di un aggiornamento straordinario del PIR 2023.

#### **App. 3 al Cap. 3 Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP**

Si è provveduto ad introdurre la disciplina di cui all’art. 3 “*Durata dell’Accordo e disponibilità della capacità*” nei casi in cui l’Accordo Quadro sia funzionale all’espletamento di una gara per l’affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario, coerentemente con quanto previsto proposto da RFI a valle della prescrizione 3.3.3.3 della Delibera ART n. 173/2021,.



#### **App. 4 e 5 al Cap. 3 Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia dell'Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo**

Si è provveduto a specificare la formale rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice Civile e la rinuncia ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 Codice Civile da parte dell'Istituto Fideiubente, al fine della sottoscrizione della fideiussione.

#### **Par. 4.2 Richieste tracce treni con massa rimorchiata superiore a 1600 t e fino a 2500 t**

Si è provveduto ad esplicitare, nell'ambito del processo di richiesta delle tracce, che per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600 t e fino a 2500 t, di cui al par. 2.3.5, è necessario che il Richiedente presenti la propria richiesta traccia solamente in fase di programmazione e riprogrammazione (VCO) del traffico.

#### **Par. 4.5.3.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio**

In accoglimento a quanto emerso dalla consultazione di cui al punto 4), lett. (iii) della delibera ART n.173/2021, questo GI ha provveduto ad anticipare il riscontro rispetto alle richieste presentate successivamente alla scadenza fissata nel mese di febbraio ed entro la data di trasmissione del progetto definitivo a 30 gg solari rispetto all'attivazione dell'adeguamento intermedio

#### **Par. 4.5.3.2 Tempistica per richieste in corso d'orario**

Con la finalità di disciplinare ulteriormente il processo di lavorazione delle richieste di tracce e servizi in corso d'orario è stata modificata la tempistica relativa alle richieste fino a due tracce in almeno 15 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione del servizio, includendo nel perimetro anche le richieste riguardanti la soppressione di tracce/servizi passeggeri già assegnate/i.

E' stata inoltre prevista una anticipazione della tempistica di accettazione/rigetto delle tracce da parte del Gestore, la quale avverrà entro 7 giorni lavorativi a partire dalla data di ricevimento della richiesta.



Coerentemente con quanto sopra disciplinato per la soppressione delle tracce passeggeri, si è specificato che la richiesta di soppressione in corso d'orario avanzata con un anticipo di almeno 5 giorni lavorativi rispetto alla data programmata di attuazione del provvedimento è riferita ai soli servizi di trasporto merci.

Sempre nell'ambito delle richieste in programmazione oraria, si è provveduto a inserire il sottoparagrafo “*Richieste allo Sportello Operativo Merci?*” con il fine di descrivere il processo di Richiesta di Traccia Oraria (RTO) da parte delle Imprese Ferroviarie che vogliono attivare nuovi traffici con carattere di novità commerciale.

#### **Par. 4.9.1 e 4.9.3 Progetto TTR**

Si è specificato come l'avvio del progetto TTR sia previsto solo in forma parziale a partire dall'orario di servizio 2024-2025.

#### **Par. 5.3.1 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso**

È stato introdotto, a seguito di una riorganizzazione dei contenuti del sottoparagrafo “Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità e Informazioni al pubblico”, una ulteriore sezione “Informazioni al pubblico” al fine di meglio descrivere quali informazioni fornisce il GI al pubblico comprese nel perimetro del PMdA e la disciplina sottostante detta fornitura.

A tal proposito, anche in considerazione delle integrazioni introdotte nella prima bozza del PIR 2024, questo Gestore avvia il confronto con i Richiedenti capacità riguardante il sottoparagrafo “Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità e Informazioni al pubblico” in ottemperanza di quanto risposto dalla misura 5.2.3.1 dell'Allegato A della Delibera ART n.173/2021.

#### **Par 5.4.1 Fornitura corrente di trazione**

Si è provveduto a dettagliare la procedura da seguire nel caso in cui l'Impresa Ferroviaria decida di aderire alla rendicontazione dei consumi di energia tramite Misuratore Reale, dopo essersi dotata degli apparati necessari al corretto dialogo con il DCS di RFI.

##### **Par 5.4.1.1 Tariffe**

Con l'obiettivo di fornire alle Imprese Ferroviarie elementi di supporto per le proprie valutazioni di budget e stima dei costi, nel corso di esecuzione del contratto, questo Gestore ha previsto:



- l'elaborazione sia di una prima stima del prezzo dell'energia elettrica che la pubblicazione mensile della stessa nel portale ePIR;
- l'aggiornamento dei costi dell'energia e la pubblicazione trimestrale dello stesso nel portale ePIR.

Si precisa che la rivisitazione del processo di comunicazione del prezzo dell'energia su base mensile non sarà oggetto di fatturazione ma rappresenta un valore di consuntivo per il solo mese di riferimento.

Tale processo sarà applicato per ogni mese del trimestre fino a quando non sarà stimato il nuovo IMU sui volumi effettivi su cui il Gestore procederà al calcolo della quota di conguaglio da fatturare. Infatti, con cadenza trimestrale sarà fornito dal Gestore -mediante la consueta pubblicazione in ePIR e sulla base della circolazione effettiva- un aggiornamento del prezzo stimato (IMU) dell'energia distinto per le tre mensilità del periodo considerato.

Si è inoltre provveduto a specificare, in coerenza con la vigente normativa di riferimento, il periodo entro cui sarà possibile trasmissione da parte del GI di fatture a conguaglio per gli anni precedenti.

Infine, è stato ridotto il valore dell'acconto fornito dalle IF per la fornitura del servizio dall'85% al 75% di un dodicesimo del totale del valore del servizio inserito nel Contratto.

#### **Par. 5.4.4 Assistenza alla circolazione di treni speciali**

Si introducono le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei Treni Speciali dettagliate in base alla tipologia di trasporto richiesta nella nuova tabella presente nel paragrafo.

#### **Par. 5.4.7 Parking**

Il GI rende noto che nel caso in cui l'IF aderisca alla rendicontazione dei consumi di energia di trazione tramite Misuratore Reale, RFI considererà l'adesione estesa anche ai servizi di Parking eventualmente svolti dall'Impresa stessa.

##### **Par. 5.4.7.1 Tariffe**

Si specifica che, nel caso in cui l'Impresa Ferroviaria abbia aderito alla rendicontazione dei consumi di energia di trazione tramite Misuratore Reale ed effettuati il servizio di



parking, i consumi attribuiti al servizio saranno quelli rilevati dal Misuratore Reale dall'arrivo del treno in stazione alla partenza del treno legato.

#### **Par. 5.5.2 Fornitura di informazioni complementari**

Le modalità e le tempistiche per richiedere il servizio di fornitura di bacheche sono state riesaminate sia per le richieste per l'orario successivo a quello in vigore, sia per le richieste effettuate in corso d'orario.

#### **Par. 5.7 Performance Regime**

Si è ritenuto di specificare che il Gestore procede alla rendicontazione degli importi per ogni Impresa Ferroviaria con cadenza annuale, ovvero alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo e comunque entro il 30 giugno dell'anno successivo rispetto a quello di riferimento.

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

Il paragrafo in oggetto è stato integrato con la fase di consuntivazione dei servizi non ricompresi nel PMdA, funzionale alla successiva rendicontazione degli stessi. Si è provveduto, dunque, a dettagliare le attività caratterizzanti tale fase, tra cui la possibilità per le Imprese Ferroviarie di consultare il sistema informativo "PIC Consuntive Servizi" e di segnalare eventuali anomalie, con riferimento ai servizi indicati all'interno del paragrafo. Per quanto concerne la fase di rendicontazione, si specifica che gli importi mensili rendicontati alle IF ai fini della fatturazione riguardano anche i servizi extra PMdA erogati all'interno degli impianti di servizio. Si è provveduto inoltre a dettagliare la tempistica di rendicontazione delle quote annuali relativamente alle penali di cui ai parr. 5.6.2.2, 5.6.4.1, 5.6.2.1, 5.6.6 e 5.7..

Per quanto riguarda la fase di fatturazione, si è ritenuto di descrivere il processo di fatturazione per quanto concerne il servizio di fornitura della corrente di trazione (*lett. b*) in maniera separata rispetto a quello delle tracce/PMdA, coerentemente con la natura di servizio extra PMdA del servizio in parola.

In merito agli impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito, servizi complementari (esclusa fornitura corrente di trazione) e servizi ausiliari programmati/erogati (*lett. c*), si è specificato che i servizi di cui al par. 7.3.2 seguono quanto stabilito dai Contratti tipo per la messa in disponibilità degli spazi rientranti nel perimetro del servizio di cui all'Appendice del Capitolo 7: ciò implica che il corrispettivo per tale



servizio sarà dovuto in 4 rate trimestrali anticipate, con scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura.

Per quanto riguarda il punto relativo alla fatturazione delle penali per mancata contrattualizzazione/utilizzazione delle tracce e Performance Regime si è provveduto a integrare il testo con le penali per il superamento sosta nelle stazioni di confine.

Infine, le condizioni di pagamento per la prestazione dei servizi vengono fissate dal Gestore in 60 giorni fine mese. Per quanto riguarda le quote attribuite alle penali, la scadenza di pagamento indicata nella lettera commerciale è fissata entro la fine del secondo mese successivo a quello di invio della nota.

### **Appendice 5.B Rendicontazione**

Si è provveduto a dettagliare la tempistica prevista per la valorizzazione economica per i diversi servizi extra PMdA. Inoltre, è stato introdotto uno specifico sottoparagrafo in cui vengono dettagliate modalità e tempistiche attraverso le quali le IF possono richiedere la rettifica di tali servizi, sia in fase di consuntivazione che in fase di rendicontazione.

### **Appendice 5.D Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti - Documento metodologico per la determinazione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e delle penali correlate**

La sezione relativa ai KPI per il servizio di assistenza alla circolazione di treni speciali è stata aggiornata in coerenza con la nuova tabella relativa alle tempistiche di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei Treni Speciali di cui al par. 5.4.4.

Sono stati inoltre inseriti gli obiettivi annui per i servizi in oggetto e aggiornati i *range* (%) finalizzati all'applicazione delle penali.

### **Par. 6.3.3.2.3 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva**

Si è provveduto a introdurre le regole relative all'assistenza alla PRM in caso di treno fermo in stazione e linea, coerentemente con la proposta condivisa con gli stakeholder a seguito della consultazione di cui alla prescrizione 6.1.3.1 della Delibera ART n. 173/2021, nonché in considerazione di quanto rappresentato dall'ART con le note prot. ART n. 15071/2022 del 21/06/2022 e n.15126/2022 del 22/06/2022.



#### **Par. 6.3.3.2.7 Nuova modalità di effettuazione delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati**

Nel paragrafo in oggetto è stata introdotta la possibilità di estendere, durante l'OS 2023-2024, l'erogazione del servizio di cui trattasi a cura di RFI anche in aree territoriali diverse dalla CA Palermo-Reggio Calabria, compatibilmente con la dotazione di mezzi tecnici e la presenza di personale qualificato a disposizione del GI.

#### **Par. 7.3.2.3 Caratteristiche degli impianti**

Si è provveduto ad aggiornare il testo del paragrafo relativamente alla trasmissione, da parte delle Imprese Ferroviarie, dei dati di frequentazione delle stazioni passeggeri rimuovendo il limite di applicazione della disposizione alle sole IF esercenti servizi OSP in considerazione di quanto rappresentato durante la consultazione con le IF di cui alla prescrizione n. 7.2.3.2 dell'All. A della Delibera ART n.173/2021. Si è inoltre ritenuto opportuno indicare che, nel caso in cui l'IF non disponga di tutti i dati di frequentazione richiesti, la stessa è comunque tenuta a trasmettere i dati secondo medesimo livello di aggregazione richiesto, in base alle migliori stime elaborate da parte dell'IF medesima.

#### **Par. 7.3.3.1 Descrizione del servizio Scali Merci**

Si è provveduto a specificare che tra le dotazioni minime degli scali merci destinati al c.d. traffico "RoLa" sono presente anche le rampe per il carico e scarico dei mezzi.

#### **Par. 7.3.11.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio**

Si è ritenuto distinguere le modalità e le tempistiche per la richiesta del servizio scarico reflui qualora effettuato con carrellino o mediante impianto fisso.

#### **Appendice 3 al capitolo 7 Contratto tipo per messa in disponibilità di specifiche aree funzionali all'installazione da parte dell'impresa di cisterne per lo stoccaggio dei reflui che dovranno essere raccolti dai treni per mezzo di carrellini dotati di apposita cisterna per lo svuotamento di serbatoi dei treni**

Si è provveduto ad effettuare una revisione generale dell'Accordo Quadro di cui trattasi, sostituendo il precedente AQ con il nuovo modello di Contratto Tipo.