

Allegato "A" alla delibera n. 178/2024 del 6 dicembre 2024

**Indicazioni e prescrizioni relative
al "Prospetto informativo della rete 2026" presentato dal gestore della
rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.
nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2025"**

Indice

Premessa	3
1. Informazioni Generali	5
1.1 Definizioni	5
2. Caratteristiche dell'infrastruttura	10
2.1 Treni merci internazionali dell'asse del Brennero.	10
2.2 Regole di utilizzo della rete.....	11
2.3 Grado di utilizzo della rete.....	13
2.4 Utilizzazione linee AV.....	16
3. Condizioni di accesso all'infrastruttura	18
3.1 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura.....	18
4. Allocazione della capacità	19
4.1 Accordi a supporto dell'allocazione capacità dei treni merci; tracciatura delle notifiche di nuovi servizi passeggeri; prestazione in proprio dei servizi di manovra.....	19
4.2 Richieste di capacità per treni con massa superiore alle 1600t e fino a 2500t.	21
4.3 "Quieter routes".....	23
4.4 Modalità di associazione delle tracce dei servizi OSP ai relativi Contratti di Servizio.	23
4.5 Informazioni date dal GI prima della partenza dei treni in caso di riduzioni di capacità programmate	24
4.6 Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro.....	25
4.7 Criteri di priorità delle tracce orarie	26
4.8 Gestione operativa. Differimento in partenza.....	29
5. Servizi e tariffe	29
6. Esecuzione del contratto	30
6.1 Obblighi delle IF e scioperi.....	30
6.2 Gestione dell'esercizio ferroviario: cause di ritardo.....	31
6.3 Sgombero con mezzi attrezzati.....	32
6.4 Modalità di soccorso dei treni in caso di presenza a bordo di Persone con Disabilità o Mobilità Ridotta	33
7. Impianti di servizio	34

Premessa

Con nota prot. RFI-AD.ARA\PEC\P\2024\352, del 30 settembre 2024, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 92348/2024, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito: RFI o, in alternativa, Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o GI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2026 (nel seguito: PIR 2026), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento – il cui ambito oggettivo è riferito esclusivamente all'infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a RFI S.p.A. in forza del decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e sue successive integrazioni, nonché nel Contratto di Programma (nel seguito: CdP) stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, e dell'articolo 37 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 di detto PIR 2026.

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell'ordine, per ogni tematica presa in esame:

1. le pertinenti valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2026 inviata da RFI lo scorso 30 settembre 2024;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nella formulazione delle indicazioni e prescrizioni si è tenuto conto degli esiti dell'attività di regolazione, monitoraggio e vigilanza svolta dall'Autorità nella materia di interesse durante il lasso di tempo intercorrente tra la data di pubblicazione del PIR 2025, edizione dicembre 2024, e la data del presente atto, anche in relazione alle segnalazioni ricevute e a quanto emerso nel corso della citata audizione del GI tenutasi l'11 novembre 2024 e il 13 novembre 2024 (il cui verbale è stato assunto agli atti dell'Autorità al prot. 122214/2024), ponendo specifica attenzione, tra l'altro, alle tematiche inerenti alle definizioni della capacità infrastrutturale nelle sue diverse caratterizzazioni, alle regole di utilizzo della rete, alla più corretta applicazione del principio del *care taker* nell'assegnazione delle cause di ritardo, a chiarimenti sui criteri di priorità nell'allocazione della capacità, nonché ad alcune tematiche di particolare interesse per il trasporto ferroviario delle merci quali: l'accordo a supporto del traffico internazionale merci sull'Asse del Brennero, la circolazione dei treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t e la restituzione della capacità a seguito della decadenza degli accordi relativi all'utilizzo di impianti di servizio correlato a tracce orarie allocate a treni merci.

Le indicazioni e prescrizioni da applicarsi già a decorrere dall'orario di servizio 2024/2025 sono evidenziate con formattazione [in colore blu](#) (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2026, e deve intendersi riferita anche alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2025 che, pur eventualmente presentando numerazione differente, afferiscono agli stessi temi).

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

ANSFISA:	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali;
Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
AQ:	Accordo Quadro;
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
CdP:	Contratto di Programma;
CdP-I:	Contratto di Programma parte Investimenti;
DICC:	Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per i contratti di raccordo;
ENIM:	<i>European Network of Rail Infrastructure Managers</i> ;
ERA:	Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;
ERTMS:	<i>European Rail Traffic Management System</i> ;

GI:	Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
HD:	<i>High Density</i> ;
IaP:	Informazioni al Pubblico;
IF:	Impresa ferroviaria;
IFN:	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
MIT:	Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti;
OSP:	Obblighi di Servizio Pubblico;
PACR:	Procedura di Attribuzione delle Cause di Ritardo;
PIR:	Prospetto informativo della rete relativo all'infrastruttura ferroviaria nazionale;
PR:	<i>Performance Regime</i> ;
RINF:	Registro dell'infrastruttura;
RFC:	<i>Rail Freight Corridor</i> ;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RNE:	<i>Rail Net Europe</i> ;
TEN-T:	<i>Trans-European Transport Network</i> ;
TTA:	Tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI;
TTR:	<i>Time Table Redesign</i> ;
STI:	Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

1. Informazioni Generali

1.1 Definizioni

Nel PIR 2025 il concetto di "missione" di trasporto è definito all'interno del sottoparagrafo "Standardizzazione dell'offerta" del paragrafo 2.7.1 come segue: «Per offerta standardizzata si intende un insieme di tracce, appartenenti alla medesima "missione", che si caratterizza dall'aver tracce:

- a) con i medesimi attestamenti in origine/destino;
- b) le stesse fermate intermedie;
- c) una frequenza di ripetitività nell'arco della giornata.

Si considerano appartenenti ad una medesima "missione" anche le tracce aventi origine e/o destino differente ma che presentino per una quota significativa del percorso le medesime caratteristiche di "missione"».

La definizione di "missione", proposta nella bozza finale del PIR 2026 in sostituzione di quanto previsto nel citato paragrafo 2.7.1, è la seguente: "Insieme di tracce-tipo caratterizzato da:

- Medesimi attestamenti in origine/destino
- Stesse fermate intermedie
- Frequenza di ripetitività nell'arco della giornata

Si considerano appartenenti ad una medesima missione anche le tracce aventi origine e/o destino differente ma che presentino le medesime caratteristiche di missione per almeno il 50% del percorso o nelle seguenti tratte: - Milano – Roma (per la direttrice Torino/Brescia– Napoli/Salerno); -Venezia Mestre – Roma (per la direttrice Venezia – Napoli); - Verona – Roma (per la direttrice Brescia/Bolzano-Napoli); -Venezia Mestre – Milano Lambrate (per l'asse Venezia-Torino); - Firenze C.M. – Roma (per la direttrice Genova-Roma); - Roma – Bari (per la direttrice Roma-Lecce); - Milano – Pescara (per la direttrice Milano – Bari/Lecce); - Roma – Lamezia (per la direttrice Roma – Reggio Calabria)."

L'Autorità osserva che, in tale definizione: (i) non è fatta menzione della velocità commerciale, che rappresenta uno dei parametri distintivi, oltre alle fermate, di un servizio anche all'interno del medesimo segmento commerciale, e (ii) che l'ultimo periodo della definizione proposta comporta un'eccessiva estensione del concetto di "missione", che arriverebbe a comprendere relazioni origine/destinazione anche molto diverse tra loro sotto il profilo dell'estensione chilometrica; tali accezioni eccessivamente estensive potrebbero impattare impropriamente sull'applicazione dei criteri di priorità vigenti quali cadenzamento e circolazioni di tracce omologhe settimanali.

A tal proposito, in audizione, RFI ha concordato con la necessità di integrare la definizione di "missione" con il parametro della velocità commerciale; inoltre, il GI ha evidenziato che:

- intende la "missione" come uno strumento di programmazione e offerta delle IF;
- data la relazione MI-RM Fast, questa è composta da più missioni: p.es. una al minuto 00, una al minuto 15 e una al minuto 45; ognuna di tali missioni si ripete con la frequenza (oraria) che le contraddistingue;
- per quanto riguarda il tema del cadenzamento di una missione, il GI evidenzia, a titolo esemplificativo, che per la missione VE-RM (AV) un treno Udine-RM userebbe lo stesso canale rispetto al treno VE-RM a partire da Venezia Mestre. Altro caso esemplificativo i treni FL1 Fara Sabina-Fiumicino Aeroporto, gli stessi sono parte di 4 missioni separate (una per traccia/canale orario) tra di loro cadenzate a 15 minuti (4 treni/ora); ogni missione può essere indifferentemente attestata lato nord rispettivamente a Fara, a Poggio Mirteto e a Orte in quanto la tratta Fara Sabina- Fiumicino Aeroporto rappresenta più del 50% del percorso;
- nella fase di progettazione dell'orario, la richiesta di "missione" da parte delle IF comporta una richiesta di cadenzamento dei servizi; nell'ambito del coordinamento tra tracce, nel caso in cui una richiesta di traccia appartenga ad una "missione", essendo la stessa caratterizzata da un cadenzamento, è applicabile il criterio di priorità di cui al punto 3, lettera b), del paragrafo 4.6.2 (il criterio relativo al cadenzamento);

- Lo strumento della "missione" è utile al fine di non penalizzare gli attestamenti alternativi che non godrebbero di elevata priorità rispetto ad altri servizi, ma che, ai fini di consentire una maggiore accessibilità dei diversi territori del Paese, sono di particolare interesse. Sulla base dei criteri di priorità vigenti, ad esempio, le tracce Udine-Venezia Mestre-Roma inserite nella "missione" Venezia-Roma AV godono della priorità che tale "missione" può vantare, mentre nel caso in cui non ne facciano parte la priorità assegnabile sarebbe sicuramente inferiore; altri casi simili potrebbero essere rappresentati, ad esempio, sulla direttrice Milano-Roma, dai treni da/per Torino, Brescia, Salerno, Sapri, Reggio Calabria, mentre, sulla direttrice Venezia-Roma AV, dai treni da/per Udine, Trieste, Napoli.

A tal riguardo, l'Autorità osserva che, data la definizione di "missione" adottata nel PIR 2025, la sovrapposizione tra tracce afferenti alla stessa "missione" dovrebbe prevedere qualitativamente che gran parte del percorso della traccia che si può indicare come "principale" sia utilizzata per una significativa parte del percorso della traccia che si può indicare come "secondaria"; ad esempio, data la "missione" Milano C.le-Roma Termini via AV della lunghezza complessiva di 567 km e la traccia "secondaria" Torino-Roma Termini via AV, della lunghezza complessiva di 716 km (essendo 567 km la lunghezza di tale traccia in sovrapposizione con la traccia principale), si potrebbero prendere in considerazioni i seguenti rapporti:

- a) % di utilizzo della traccia principale da parte della traccia secondaria intesa come rapporto tra la lunghezza del percorso in sovrapposizione rispetto alla lunghezza della traccia principale: $(567 \text{ km} / 567 \text{ km}) * 100 = 100$;
- b) % di sovrapposizione tra traccia principale e lunghezza totale della traccia secondaria intesa come rapporto tra la lunghezza del percorso in sovrapposizione e la lunghezza totale della traccia secondaria: $(567 \text{ km} / 716 \text{ km}) * 100 = 79\%$;

dai quali emerge come il canale orario utilizzato dalla traccia "secondaria" comprenda l'intero canale orario della traccia "principale" e che meno del 25% del percorso di tale traccia "secondaria" differisce dalla "principale".

Un ulteriore esempio può essere quello della missione Venezia S.L.-Roma Termini, di cui alla seguente tabella:

			km princ in secondaria	km sovrapposti	a) % Ut. Traccia princ.	b) % traccia secondaria sovrapposta a principale
Traccia principale	Missione Venezia SL.-Roma	518				
Traccia secondaria	Roma T.ni-Udine	632	506	506	98%	80%
Traccia secondaria	Roma T.ni-Trieste.cle	651	506	506	98%	78%

Dagli esempi sopra riportati si osserva come sia ragionevole ipotizzare - come limite minimo di sovrapposizione dei percorsi, da ottenersi tramite semplice rapporto tra la lunghezza totale della traccia principale sovrapposta alla traccia secondaria e la lunghezza totale della traccia secondaria - un valore del 75%. In questo range vi rientrano, infatti, relazioni "secondarie" a servizio di origini o destinazioni caratterizzate da minore offerta, ma meritevoli di adeguata connessione, ma non sono compresi servizi ampiamente differenti che, di fatto, prevedano l'utilizzo di canali orario specificamente individuabili. Per quanto riguarda l'altra percentuale considerata, ossia quella relativa all'utilizzo della traccia principale

da parte della traccia secondaria, tanto maggiore è il valore tanto più la traccia principale è meglio utilizzata, come anche la capacità d'infrastruttura a supporto; per tale motivo si ritiene necessario prevedere anche che una traccia secondaria debba servire sia il nodo di origine, sia il nodo di destinazione della traccia principale, lasciando la possibilità di utilizzare altre stazioni nell'ambito del nodo per la costruzione della traccia secondaria. Infine, si ritiene utile ricordare come i principi di servizio a rete e interconnessioni tra servizi cadenzati fossero già stati adottati in Italia con il d.P.R. 146/1999 e mantenuti in vigore del d.lgs. 188/2003, poi sostituito dal d.lgs. 112/2015; è utile osservare, anche ai fini della necessaria armonizzazione a livello europeo, come tali principi figurino anche nelle pertinenti normative in vigore presso altri importanti paesi europei, quali, ad esempio, la Germania.

Per quanto riguarda i servizi di tipo regionale, tale percentuale pare più che ragionevole anche data la minore estensione chilometrica che caratterizza, in genere, tali servizi.

In assenza del correttivo ipotizzato, ad esempio, due servizi Milano-Roma che abbiano termine in un caso a Roma Termini e nell'altro a Roma Ostiense, ma che per il resto dell'itinerario servito siano completamente sovrapponibili, potrebbero fare parte della stessa "missione", così come i servizi Bolzano-Roma Termini rispetto alla "missione" Verona P.N.-Roma. La percentuale del 75% di sovrapposizione ipotizzata garantirebbe l'effettività di una sovrapposizione di due servizi per una "quota significativa del percorso", come già previsto solo qualitativamente nel PIR 2025 vigente.

Il GI ha, inoltre, proposto di sostituire anche la definizione di "orario cadenzato" ("successione di treni di identiche caratteristiche, a intervallo costante fino alle due ore") fino al momento presente in PIR, con quella di "tracce e canali orario cadenzati" ossia di "Tracce/Canali Orario, ripetuti su ore diverse e secondo una frequenza specifica, con un medesimo posizionamento orario e le medesime fermate, per almeno il 50% del percorso o nelle seguenti tratte:

Milano – Roma (per la direttrice Torino/Brescia– Napoli/Salerno);

Venezia – Roma (per la direttrice Venezia – Napoli);

Verona – Roma (per la direttrice Brescia/Bolzano-Napoli);

Venezia Mestre – Milano Lambrate (per l'asse Venezia-Torino);

Firenze C.M. – Roma (per la direttrice Genova-Roma);

Roma – Bari (per la direttrice Roma-Lecce);

Milano – Pescara (per la direttrice Milano – Bari/Lecce);

Roma – Lamezia (per la direttrice Roma – Reggio Calabria)."

Si rileva, innanzitutto, che tale nuova definizione è da leggersi in combinazione con:

- la nuova definizione proposta di "posizionamento orario di una traccia" ossia la "Caratterizzazione della traccia mediante il minuto di passaggio nelle diverse località di servizio";
- la nuova definizione proposta di "tracce omologhe e canali orario omologhi" ossia "Tracce/Canali Orario con le medesime caratteristiche in termini di attestamenti (origine/destino) e fermate intermedie.";
- la nuova definizione proposta di "traccia tipo" ossia "traccia definita nel minuto di passaggio alle varie località di servizio, senza specificazione dell'ora intera di passaggio in quanto la traccia è replicabile per le diverse ore. Eventuali indicazioni superiori ai 60' sono utilizzate per specificare tracce non contenute interamente nella stessa ora intera di partenza dalla località origine."

Si osserva che, sulla base delle citate definizioni proposte dal GI, i concetti di "missione" e di "tracce e canali orario cadenzati", quest'ultima richiamata nella sopra riportata definizione di "orario cadenzato", paiono di fatto sovrapponibili introducendo, quindi, da una parte, possibili fraintendimenti e, dall'altra, possibili interferenze con l'applicazione dei vigenti criteri di priorità.

La definizione di "missione" di cui alla bozza di PIR 2026, come confermato dal GI in corso di audizione, richiama, infatti, il concetto di *traccia tipo* (ossia una traccia replicabile su diverse ore e con un fissato minuto di passaggio), di nuova introduzione, che è da intendersi come una traccia con un dato "posizionamento orario", richiamato a sua volta nella definizione di orario cadenzato; oltretutto, entrambe tali definizioni richiamano concetti analoghi. Quindi, ad esempio,

per il servizio FL1 Fara Sabina-Fiumicino Aeroporto che viene esercito con un cadenzamento di 4 treni/ora sono presenti 4 missioni, cadenzate a 15 minuti, di cui due attestate (origine/destino) a Fara Sabina, una a Poggio Mirteto e una a Orte.

Per quanto poi riguarda il concetto di "*tracce omologhe*", l'Autorità osserva che la definizione proposta considera come parametri essenziali gli attestamenti (origine/destino) e le fermate intermedie; non viene, quindi, considerata la velocità commerciale del servizio, che è un parametro di fondamentale importanza per il controllo e la limitazione dell'incidenza del fenomeno dell'eterotachia; sulla base della definizione considerata, infatti, le tracce con velocità commerciali completamente differenti potrebbero essere considerate omologhe. A tale proposito, RFI ha confermato, in sede di audizione, che due tracce sono da considerarsi omologhe quando presentano medesima origine, medesima destinazione, medesime fermate intermedie, medesima velocità commerciale (a meno di eventuali minimi aggiustamenti per armonizzazione); due tracce omologhe sono, quindi, tra loro omotachiche e più tracce omologhe possono appartenere alla medesima "*missione*", come da esempio relativo alla MI-RM Fast sopra riportato. Per quanto riguarda il conteggio del numero di tracce omologhe settimanali, RFI ha evidenziato che si fa riferimento alla somma delle circolazioni, nell'arco di una settimana, delle tracce tra loro omologhe appartenenti alla medesima "*missione*"; nel caso di un treno merci o di un treno non appartenente ad una "*missione*", tale parametro corrisponde alla periodicità settimanale della singola traccia; RFI ha anche precisato che il criterio del numero di tracce omologhe settimanali è di fondamentale importanza per declinare diversi livelli di priorità tra treni merci, non essendo a questi ultimi applicabili i criteri relativi al cadenzamento al fine di garantire la massimizzazione dell'uso dell'infrastruttura.

Si ritiene, pertanto, che il parametro della velocità commerciale debba essere incluso nella definizione di "*tracce omologhe*", essendo quest'ultima necessaria per qualificare i servizi di tipo "*omotachico*" su determinate tratte, macrotratte, direttrici o qualsivoglia porzione di infrastruttura che il GI dovrebbe opportunamente individuare per perseguire tale scopo.

Per quanto riguarda il "*canale orario*" (che nella bozza finale del PIR è definito come: "*Porzione di capacità infrastrutturale le cui caratteristiche sono idonee alla tracciatura di una traccia del modello di esercizio*"), si osserva che, in audizione, RFI, nel precisare come lo stesso sia riconducibile al concetto già utilizzato implicitamente nella costruzione della programmazione allegata agli AQ siglati dai vari richiedenti capacità, ha confermato che il canale orario è quella porzione di *bandwith* che consente la programmazione di una sola traccia; il concetto di *bandwith* cui si fa riferimento è simile a quello previsto nel progetto *TimeTableRedesign* (TTR), che è in corso di sviluppo e prima implementazione pilota da parte di *RailNetEurope* (RNE).

L'Autorità rileva che, secondo quanto previsto nel citato TTR, la *bandwith* è un intervallo di tempo indicativo (definito anche banda di capacità) che include la capacità per almeno una traccia ferroviaria futura; in pratica, all'interno di queste larghezze di banda di capacità, i GI possono offrire una o più tracce orarie. La dimensione di queste bande di capacità può variare e può prendere in considerazione le finestre temporali restrittive esistenti (ad esempio, le ore di punta). All'interno del canale orario, utilizzando i margini di allungamento inclusi nella banda oraria, si può poi modificare una specifica traccia oraria per renderla compatibile con altre tracce potenzialmente conflittuali in determinati punti (precedenze, incroci sul semplice binario, itinerari confliggenti in partenza o arrivo in una stazione), senza modificare il tempo di percorrenza tra l'inizio e la fine della traccia.

Tanto premesso, si ritiene che:

- 1) per quanto riguarda la definizione di "*missione*", anche sulla base delle risultanze dell'audizione del GI, nel ricordare che tale concetto è fondamentale in quanto espressamente richiamato in vari punti del PIR, si ritiene necessario, che il GI: i) integri tale concetto con il parametro della velocità commerciale; ii) precisi che la traccia secondaria, per rientrare all'interno della missione di una data traccia principale, debba servire i nodi di origine e di destinazione della traccia principale (quindi anche stazioni di origine o destinazione differenti ma interne al medesimo nodo); iii) fissi al 75% il livello minimo di sovrapposizione tra la traccia principale di missione e le tracce secondarie da includere al suo interno; iv) espliciti all'interno della definizione di "*missione*", la relazione esistente con la definizione di "*tracce omologhe*", precisando che le tracce di una missione, nel percorso effettuato in sovrapposizione, sono tra loro omologhe, anche a prescindere dei possibili lievi disallineamenti tra tracce della medesima "*missione*" a causa degli interventi di armonizzazione tra tracce, purché tale armonizzazione sia finalizzata al miglioramento complessivo dell'orario di servizio ed all'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi per cui le tracce oggetto di armonizzazione sono state richieste.

- 2) non sia giustificabile la modifica della definizione di "orario cadenzato" ("successione di treni di identiche caratteristiche, a intervallo costante fino alle due ore") in quanto già sufficientemente chiara e ampiamente consolidata nel corso del tempo; inoltre, tale definizione consente di dare immediata e semplice applicazione, ad esempio, al concetto di tracce omologhe, che il GI sta provvedendo - con il PIR 2026 - a chiarire a beneficio delle parti interessate, in quanto utilizza la locuzione "treni di identiche caratteristiche" che possono sicuramente essere più sinteticamente definiti come treni "omologhi" (pari fermate e pari velocità) ma senza un dato "posizionamento orario", ossia un dato minuto di passaggio che, invece, è caratteristico delle "tracce tipo";
- 3) sulla base di quanto indicato al punto 2 di questo elenco, si possono, quindi, individuare semplicemente i treni o meglio, più tecnicamente, le "tracce omologhe", come tracce di identiche caratteristiche rispetto all'occupazione della capacità e, quindi, data una prefissata porzione di infrastruttura, in termini di tipologia di servizio (merci, viaggiatori, altro), di fermate e di velocità commerciale rispetto alla quale sono identificati, a partire dall'orario di partenza dall'origine, gli orari di passaggio nei successivi punti orario intermedi e finale (a meno di eventuali aggiustamenti per armonizzazione). Mentre per quanto riguarda la definizione di tracce omologhe è necessario precisare, oltre alla velocità commerciale, che sussiste la possibilità di lievi disallineamenti tra le stesse per motivi di armonizzazione delle tracce in allocazione capacità, per quanto riguarda la definizione di orario cadenzato essa può correttamente essere intesa come "successione di **treni omologhi**, a intervallo costante fino alle due ore"; sulla base di tale definizione, ad esempio, un servizio con cadenzamento di 4 treni all'ora, ossia pari ad un treno ogni 15 minuti, sarebbe costituito, per ogni ora, dalla successione di 4 tracce tra loro omologhe intervallate 15 minuti; tuttavia, è da evidenziarsi che tali tracce tra loro omologhe non sono considerabili come tracce tipo tra loro uguali, in quanto la traccia tipo è caratterizzata anche dal cosiddetto posizionamento orario, ossia dal minuto di passaggio. Quindi, in un servizio cadenzato a 15 minuti con orari di partenza ai minuti, ad esempio, 00, 15, 30, 45, avremmo 4 tracce omologhe con riferimento ad una data porzione d'infrastruttura, caratterizzate ognuna da un proprio posizionamento orario, e quindi avremmo 4 tracce tipo e quindi 4 missioni (una per ogni minuto di partenza) ognuna delle quali si ripete una volta per ogni ora successiva nell'ambito del programma di cadenzamento.
- 4) per quanto riguarda la definizione di "canale orario", sia necessario specificare che tale concetto corrisponde ad una porzione della cosiddetta *bandwidth* considerata nell'ambito del progetto TTR, utile alla definizione di una sola traccia oraria;
- 5) sia necessario inserire nel PIR esempi concreti e plurimi di missione, orario cadenzato, canali orario e tracce omologhe, volti a chiarire meglio l'intendimento del GI e le conseguenti applicazioni delle definizioni stesse nelle varie fasi dei processi di allocazione della capacità infrastrutturale.

1.1.1 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

1.1.2 Prescrizioni

1.1.2.1 Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.8 "Glossario dei termini" del PIR, per quanto riguarda la definizione di "missione" di:

- espungere, dal concetto di "missione", accezioni estensive dello stesso sostituendole con quanto segue: "Si considerano appartenenti ad una medesima missione anche le tracce aventi origine e/o destino differente ma che presentino le medesime caratteristiche di "missione" per la maggior parte del percorso e quindi: i) servano una qualunque stazione del nodo di origine e del nodo di destinazione caratteristici della "missione"; ii) il rapporto tra la lunghezza del percorso in sovrapposizione e la lunghezza totale di ognuna di tali tracce sia pari ad almeno il 75%.";
- introdurre nel concetto di "missione" il parametro della velocità commerciale;
- chiarire il legame con il concetto di "tracce omologhe", specificando che le tracce appartenenti alla medesima "missione" utilizzano tracce tra loro omologhe ove i percorsi sono tra loro sovrapposti, a meno degli adeguamenti per armonizzazione.

- 1.1.2.2 Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.8 *"Glossario dei termini"* del PIR, di eliminare la definizione proposta di *"tracce e canali orario cadenzati"* e sostituire quella di *"orario cadenzato"* con la seguente: *"successione di tracce/canali orario omologhi, a intervallo costante fino alle due ore"*;
- 1.1.2.3 Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.8 *"Glossario dei termini"* del PIR, per quanto riguarda la definizione di *"tracce omologhe e canali orario omologhi"*, di sostituire quella proposta nella seconda bozza del PIR 2026 con la seguente: *"Tracce/Canali Orario che, con riferimento ad una prefissata porzione di infrastruttura e servendo il medesimo segmento di trasporto (merci o passeggeri), presentano le medesime caratteristiche in termini di attestamenti (origine/destino), fermate intermedie, velocità commerciale. Sono fatti salvi eventuali limitati aggiustamenti strettamente necessari per conseguire l'armonizzazione delle tracce, purché questa sia finalizzata al miglioramento complessivo dell'orario di servizio ed all'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi per cui le tracce oggetto di armonizzazione sono state richieste."*.
- 1.1.2.4 Si prescrive al GI, nel paragrafo 1.8 *"Glossario dei termini"* del PIR, per quanto riguarda la definizione di *"canale orario"*, di integrarla con quanto di seguito specificato: *"Equivale ad una porzione della cosiddetta bandwidth, considerata nell'ambito del progetto TTR, utile alla definizione di una sola traccia oraria"*.
- 1.1.2.5 Si prescrive al GI di inserire, in appendice al capitolo 1 del PIR, entro il 28 febbraio 2025, esempi concreti e plurimi di missione, orario cadenzato, canali orario e tracce omologhe, volti a meglio chiarire l'intendimento del GI e le conseguenti applicazioni delle definizioni stesse nelle varie fasi dei processi di allocazione della capacità infrastrutturale.

2. Caratteristiche dell'infrastruttura

2.1 Treni merci internazionali dell'asse del Brennero.

Il GI ha precisato, all'interno del paragrafo 2.2.2 della bozza di PIR 2026, ed in particolare nel sottoparagrafo *"Stazioni di collegamento con le reti estere"*, che per la stazione del Brennero è in vigore un accordo sottoscritto il 20 settembre 2006 tra le strutture periferiche di RFI, del GI austriaco e del GI tedesco, nonché il soggetto denominato *INFRA-Brennersenicestelle* che prevede una specifica procedura, da applicarsi al segmento merci, pubblicata in ePIR, *"relativa alla Programmazione e alla gestione del traffico ferroviario transnazionale, volta alla ottimizzazione ed armonizzazione dell'utilizzo della capacità infrastrutturale"*. Tale procedura presenta aspetti di particolare interesse, quali il numero unico sull'intero percorso del treno merci internazionale, sia ordinario che straordinario, nonché l'obbligo di riprogrammazione della traccia Monaco-Verona, a cura dei firmatari dell'accordo, per i treni merci che maturano ritardi superiori alle 12 ore.

In occasione dell'audizione, il GI ha fornito chiarimenti circa: i) l'effettivo impiego, fino ad oggi, non noto all'Autorità, di un unico numero per i singoli treni merci internazionali che interessano l'asse del Brennero; ii) come l'accordo in parola sia coordinato/integrato con/nel pertinente *Corridor Information Document* del RFC 3 Scandinavia-Mediterraneo anche riguardo alle previste funzioni del C-OSS; iii) la natura del soggetto *INFRA-Brennersenicestelle* e se lo stesso sia ancora attivo. Il GI ha precisato che:

- il numero unico internazionale è basato su un range (ricompreso tra il numero 40.000 e il numero 49.999) comunemente accettato e concordato tra RFI, OBB Infra e DB Infrago, firmatari dell'accordo; Il 73% dei numeri di tale range è stato effettivamente utilizzato in fase di programmazione, per l'asse del Brennero, dei treni internazionali, compresi quelli che interessano anche altri GI non ricompresi nell'accordo. Anche nel caso dei treni in gestione operativa è previsto un range di numeri ad hoc per i treni internazionali, ma è meno utilizzato nella pratica;
- dal punto di vista dell'analisi qualitativa della circolazione, DB Infrago, OBB Infra e RFI tengono riunioni settimanali sul monitoraggio della circolazione dei treni, al fine di individuare eventuali treni caratterizzati da "criticità"; al momento questo accordo è valido esclusivamente sull'asse del Brennero;

- per quanto riguarda il CID, tale accordo non è menzionato al suo interno in quanto esclusivamente accordo trilaterale tra i tre GI interessati;
- il soggetto INFRA-Brennersenicestelle è attualmente operativo ed è indicato nella prassi col termine "delegato"; è costituito da personale OBB in turno dalle 7.00 alle 18.00 dal lunedì alla domenica di ogni settimana. Ha una funzione di verifica della programmazione della circolazione e dell'effettuazione della stessa, anche provvedendo a proporre interventi di "armonizzazione" dei provvedimenti per il proseguimento dei singoli treni in caso di anomalità.

Sulla base di quanto sopra descritto e di quanto previsto al paragrafo 4.2.1 "Richieste di servizi di trasporto internazionale" del PIR, secondo il quale il "[...] PCS è l'unico strumento utilizzabile per la pubblicazione dell'offerta di PaP e Reserve Capacity e per la gestione delle richieste tracce internazionali sui Rail Freight Corridors (RFC)", si ritiene necessario che il GI, oltre a verificare la corretta predisposizione dei propri sistemi informativi interessati, integri adeguatamente il PIR, ed in particolare paragrafo 4.2.1 "Richieste di servizi di trasporto internazionale", il paragrafo 4.10 "Regole di allocazione della capacità per i Rail Freight Corridors" e il paragrafo 6.2.8 "Coordinamento internazionale in caso di eventi con impatti sul traffico internazionale", riportando in maniera esplicita la già vigente previsione del numero unico del treno per i treni merci internazionali sull'asse del Brennero e, più in generale, sul RFC 3, come concordato tra RFI e i gestori delle infrastrutture ferroviarie rispettivamente nazionale e federale dell'Austria e della Germania.

2.1.1 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.1.2 Prescrizioni

- 2.1.2.1** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 4.2.1 "Richieste di servizi di trasporto internazionale" e il paragrafo 4.10 "Regole di allocazione della capacità per i Rail Freight Corridors" del PIR con il seguente periodo: "Per i treni merci internazionali che operano lungo il Rail Freight Corridor 3 Scandinavo Mediterraneo e interessano l'asse del Brennero, in accordo tra i gestori infrastruttura di Austria, Germania e Italia, è utilizzato un unico numero treno dall'origine alla destinazione (anche estere); tale numero è regolarmente recepito all'interno dei sistemi informativi del GI asserviti sia all'allocazione capacità, sia alla gestione della circolazione, sia alla rendicontazione, nel rispetto dell'accordo di cui al paragrafo 2.2.2 del PIR".
- 2.1.2.2** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 6.2.8 "Coordinamento internazionale in caso di eventi con impatti sul traffico internazionale" con riferimento alle funzioni di monitoraggio e supporto operativo garantito dal "delegato" INFRA-Brennersenicestelle per quanto riguarda il traffico internazionale merci lungo il Rail Freight Corridor 3 Scandinavo Mediterraneo che interessa l'asse del Brennero.
- 2.1.2.3** Si prescrive al GI di verificare, comunicandone gli esiti all'Autorità entro e non oltre il 31 gennaio 2025, che i propri sistemi informativi utilizzino un unico numero del treno dall'origine alla destinazione (anche estere) per i treni merci internazionali che operano lungo il Rail Freight Corridor 3 Scandinavo- Mediterraneo e interessano l'asse del Brennero, nel rispetto delle previsioni dell'accordo di cui al paragrafo 2.2.2 del PIR.

2.2 Regole di utilizzo della rete.

2.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, nel sottoparagrafo "Criteri di progettazione ottimale delle tracce" del paragrafo 2.7.1 "Regole di utilizzo della rete", ha previsto l'eliminazione del seguente periodo: "I precedenti parametri devono intendersi indicativi per la costruzione di un modello di offerta ottimale per l'uso della capacità e la robustezza dello stesso, dovranno però essere compatibilizzati in sede di programmazione dell'orario con le richieste specifiche delle IF/Richiedenti". RFI, in occasione dell'audizione, ha precisato che la cancellazione di tale periodo del paragrafo 2.7.1 sarebbe stata necessaria nel caso di adozione dell'obbligatorietà dei modelli d'esercizio; tuttavia, tali modelli non risultano essere stati adottati. Pertanto, si ritiene necessario mantenere il periodo sopra riportato.

Inoltre, il GI, nel sottoparagrafo *"Standardizzazione dell'offerta"* del paragrafo 2.7.1 *"Regole di utilizzo della rete"*, ha modificato il seguente capoverso, attualmente in vigore: *"Nelle sezioni di infrastruttura dichiarate sature, anche secondo quanto previsto al successivo par. 2.7.2, tutte le richieste di tracce non rientranti nella fattispecie di cui sopra, saranno valutate nell'ambito del processo di armonizzazione di cui al par.4.5.4.1, a valle di quelle standardizzate, ma comunque nel rispetto delle tempistiche definite al par.4.5.1."*, nella seguente maniera: *"Nelle sezioni di infrastruttura dichiarate sature, anche secondo quanto previsto al successivo par. 2.7.2, nel corso del processo di armonizzazione di cui al par.4.5.4.1 le richieste conformi all'offerta standardizzata sono valutate prioritariamente rispetto alle altre fermo il rispetto delle tempistiche di cui al par. 4.5.1."* Il GI, in corso dell'audizione, ha evidenziato che tale modifica non ha più ragione di essere, in quanto correlata all'obbligatorietà dell'impiego dei modelli d'esercizio in fase di allocazione capacità, proposta con la bozza per consultazione e poi non prevista nella seconda bozza del PIR. L'Autorità, nel prendere atto di quanto comunicato dal GI, rileva che con la nuova formulazione verrebbe assegnata implicitamente una priorità nell'accesso all'infrastruttura alle tracce "standardizzate" rispetto a tracce non "standardizzate" e ritiene, quindi, necessario mantenere la formulazione attualmente in vigore del citato periodo.

Inoltre, al fine di offrire ai richiedenti capacità un immediato riferimento per la progettazione di massima dei propri servizi di trasporto - avendo la stessa RFI confermato, in audizione, l'assenza di criticità in proposito, con possibilità di prevederne l'adozione con il PIR 2027 - si ritiene opportuno che RFI predisponga un unico allegato del PIR all'interno del quale vengano esposte in maniera organica e dettagliata le regole di utilizzo della rete (sia per gli impianti, che per le linee) attualmente presenti in vari punti del PIR o in vari allegati allo stesso, anche corredandole con i necessari esempi applicativi, fermo restando il rispetto delle linee guida di *RailNetEurope* in materia di *Network Statement Common Structure*.

2.2.2 Indicazioni

2.2.2.1 Si indica al GI di predisporre un allegato tecnico al PIR ove vengano raggruppate le regole di utilizzo della rete (sia per gli impianti, che per le linee) adottate dal GI (anche aggregando eventuali schede già esistenti sulle regole di utilizzo delle singole stazioni viaggiatori), corredandole con i necessari esempi applicativi e fermo restando il rispetto delle linee guida di *RailNetEurope* in materia di *Network Statement Common Structure*. Tale allegato dovrà essere sottoposto a consultazione degli *stakeholders* nell'ambito della consultazione sulla prima bozza del PIR 2027, ponendolo in adeguata evidenza nella medesima sezione del sito dedicata alla pubblicazione della citata prima bozza del PIR 2027.

2.2.3 Prescrizioni

2.2.3.1 Si prescrive al GI di mantenere, nel sottoparagrafo *"Criteri di progettazione ottimale delle tracce"* del paragrafo 2.7.1 *"Regole di utilizzo della rete"*, il periodo: *"I precedenti parametri devono intendersi indicativi per la costruzione di un modello di offerta ottimale per l'uso della capacità e la robustezza dello stesso, [in quanto gli stessi] dovranno essere compatibilizzati in sede di programmazione dell'orario con le richieste specifiche delle IF/Richiedenti."* e aggiungendo la specificazione che l'indicata compatibilizzazione resta comunque finalizzata al miglioramento complessivo dell'orario di servizio ed all'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi per cui le tracce sono state richieste.

2.2.3.2 Si prescrive al GI di mantenere, nel sottoparagrafo *"Criteri di progettazione ottimale delle tracce"* del paragrafo 2.7.1 *"Regole di utilizzo della rete"*, il seguente periodo: *"Nelle sezioni di infrastruttura dichiarate sature, anche secondo quanto previsto al successivo par. 2.7.2, tutte le richieste di tracce non rientranti nella fattispecie di cui sopra, saranno valutate nell'ambito del processo di armonizzazione di cui al par. 4.5.4.1, a valle di quelle standardizzate ma comunque nel rispetto delle tempistiche definite al par. 4.5.1"*.

2.3 Grado di utilizzo della rete

2.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI propone di modificare, nel paragrafo 2.7.2 "Grado di utilizzo della rete", la definizione, attualmente prevista nel PIR, della "capacità commerciale oraria".

L'attuale formulazione è la seguente: "numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea. Viene calcolato come rapporto tra capacità teorica oraria ed un coefficiente indicativo del livello di eterotachia della linea (K)".

La nuova definizione, invece, consisterebbe nella seguente: "numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con il piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda **specifico della macrotratta** in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea."; pertanto oltre l'inserimento di quanto evidenziato in grassetto, il GI propone di cancellare il riferimento al cosiddetto "coefficiente di eterotachia".

Ulteriori riformulazioni sono proposte per i concetti di "soglia di capacità limitata" oraria e giornaliera, nonché di "soglia di saturazione" oraria e giornaliera, che si riportano per maggiore chiarezza nel seguito.

La soglia di capacità limitata oraria, nella versione vigente, "è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si possono produrre fenomeni di instabilità locale del traffico. È definita in coerenza con gli standard individuati nella Fiche UIC 406", mentre la modifica proposta è la seguente: "è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale la probabilità di programmare tracce aggiuntive, in piena conformità alle esigenze commerciali del Richiedente, diventa ridotta". La soglia di saturazione oraria, nella versione vigente "è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si raggiunge la saturazione della macro-tratta nell'intervallo orario", mentre la modifica proposta è la seguente: "è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale diventa improbabile la programmazione di tracce aggiuntive di adeguata qualità commerciale".

L'Autorità osserva che quanto proposto da RFI in relazione alle citate definizioni potrebbe comportare la modifica dei gradi di saturazione delle diverse tratte di cui si compone la rete nazionale, con effetti tanto sull'applicazione dei criteri di priorità nell'ambito del processo di allocazione annuale e poliennale, quanto sugli obblighi di RFI rispetto all'ottimizzazione dell'utilizzo della capacità di rete, all'effettuazione delle analisi di capacità, nonché al corretto adempimento degli obblighi conseguenti.

Si ritiene, inoltre, utile evidenziare come il GI, nella proposta definizione di soglia di capacità limitata, cessi di fare riferimento alla Fiche UIC 406 e all'instabilità della circolazione, introducendo in sostituzione, come indice del superamento della suddetta soglia, il concetto indefinito di "probabilità ridotta" di soddisfazione piena delle esigenze commerciali del richiedente capacità. Tale probabilità ridotta, poi, nel caso della proposta definizione di soglia di saturazione, diviene "improbabilità", e, oltretutto, non già rispetto alle esigenze del richiedente, quanto rispetto alla programmazione di tracce aggiuntive di adeguata qualità commerciale.

In occasione dell'audizione del giorno 11 novembre 2024, il GI ha esposto le seguenti considerazioni:

- l'UIC farà partire ad inizio 2025 un processo di revisione della Fiche UIC 406;
- per quanto riguarda la definizione di capacità commerciale oraria, il GI ha confermato l'intenzione di superare il coefficiente di eterotachia, in quanto dal 2024 viene effettuata un'analisi di capacità di dettaglio per ogni tratta della rete e non è quindi più necessario ricorrere al metodo di calcolo approssimato legato al coefficiente di eterotachia. Il coefficiente di eterotachia è, in ogni caso, derivabile come rapporto tra capacità teorica e risultato dell'analisi di capacità; tali analisi di capacità sostitutive del previgente calcolo semplificato del coefficiente di eterotachia, prevedono la sola verifica dell'effettiva capacità delle varie tratte, senza considerare gli ulteriori aspetti citati nell'articolo 32 del d.lgs. 112/2015, e sono effettuate secondo i criteri generali di cui alla Fiche UIC 406. La scelta di effettuare tali analisi di dettaglio per la totalità delle tratte della rete si basa sulla constatazione che la capacità commerciale è fortemente dipendente dal modello di offerta previsto;
- per quanto riguarda le distinte definizioni di capacità limitata e saturazione, le modifiche proposte alle stesse non comportano la modifica delle soglie già esistenti, ma intendono fornire maggiori informazioni ai richiedenti capacità,

in quanto sia il valore di saturazione, sia quello di capacità limitata, hanno valore in particolare per le richieste in corso d'orario; se, ad esempio, si prendesse il caso del passante di Napoli, con una frequenza di un treno ogni 7-8 minuti rispetto al distanziamento minimo di 5', a seguito di attivazione dell'orario, una tale maglia oraria non consentirebbe, dato il cadenzamento, di assegnare tracce aggiuntive in corso d'orario. Tale evenienza non si verificherebbe nel caso in cui la richiesta di tracce aggiuntive avvenisse in occasione del processo annuale di allocazione capacità, in quanto è sempre possibile fare ricorso alle flessibilità consentite nell'ambito dell'armonizzazione delle tracce, pur sempre nel rispetto del principio di utilizzazione ottimale della rete;

- le specifiche di distanziamento adottate tengono in considerazione, oltre le caratteristiche del sistema di segnalamento, i margini di regolarità, sempre inseriti tra treno e treno, a differenza di quanto fa, ad esempio, il gestore delle ferrovie federali svizzere, che considera intertempi minimali di 2 minuti a cui poi deve sommare l'intero pacchetto dei *buffer* di regolarità relativi alle batterie di treni;
- per quanto riguarda l'instabilità della circolazione, quest'ultima riveste un riferimento di natura puramente qualitativa.

Sulla base di quanto esposto, è da osservare che: 1) già adesso la saturazione deve essere dichiarata nel caso in cui il GI non riesca a soddisfare le esigenze dei richiedenti nell'ambito del processo di allocazione, e debba quindi attivare un coordinamento; questo fa sì che la soglia di capacità limitata, per come innovata, potrebbe fare scattare, con elevata probabilità, la dichiarazione di saturazione; 2) il venire meno del riferimento allo standard ferroviario della *Fiche UIC 406* introduce ulteriori possibili "opacità" nella valutazione dei parametri in questione, che devono rispecchiare, in primis, proprio il perseguimento dell'ottimizzazione dell'uso della capacità nel quadro della massima regolarità della circolazione; 3) sulla base delle innovazioni proposte, il concetto di regolarità risulterebbe sottinteso e non più esplicitamente preso a riferimento dal GI; 4) i valori di capacità limitata sono un riferimento non solo rispetto a esigenze di capacità manifestate in corso d'orario, ma anche rispetto a esigenze di richieste di capacità in allocazione annuale, in quanto l'originale riferimento all'instabilità della circolazione preavvisa in entrambi i casi i richiedenti capacità delle potenziali interferenze tra treni durante la circolazione proprio derivanti dalla numerosità dei treni rispetto alla capacità disponibile.

Per quanto concerne il concetto di capacità teorica oraria - che, in base alla relativa definizione, è un valore sempre maggiore o uguale alla capacità commerciale oraria¹ - l'Autorità prende atto che RFI, con l'analisi di capacità effettuata nel 2024 sull'intera rete (inviata all'Autorità il 29/08/2024 e assunta agli atti con prot. ART 79730/2024), ha inteso avviare un percorso di revisione della metodologia utilizzata per il relativo calcolo.

Nell'analisi di capacità effettuata nel 2024, infatti, RFI, riducendo, per alcune tratte, l'intervallo minimo considerato per il distanziamento dei treni da specifica orario, e avvicinandosi al concetto di distanziamento tecnico², nonché introducendo nuove varianti alla metodologia di calcolo (quali quella di treni con itinerari che divergono o convergono in una determinata località³), ha incrementato la capacità teorica oraria di alcune tratte della rete nazionale dall'8 al 13%.

Pertanto, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- nella tabella 2.6 e nell'appendice al capitolo 2 del PIR 2025 venivano calcolate al massimo 12 tracce in un'ora per

¹ La capacità teorica oraria può essere uguale alla capacità commerciale oraria quando il coefficiente di eterotachia è 1 e quando le tracce dei treni circolanti sulla linea sono programmate con un intervallo di tempo che coincide con il distanziamento minimo da specifica orario previsto per la medesima linea.

² Come accennato brevemente da RFI in audizione, in Italia il distanziamento minimo è stato sempre definito come l'intervallo minimo d'orario che deve intercorrere tra due treni in successione, considerando i limiti tecnologici dell'infrastruttura, in termini di segnalamento, interlocking e sezioni di blocco, e aggiungendo i margini di regolarità necessari per rendere l'orario stabile. In altri paesi viene utilizzato soltanto il distanziamento tecnico e poi vengono inseriti degli intervalli d'orario liberi da treni per garantire i margini di regolarità (es. due/tre treni a due minuti di distanza l'uno dall'altro e poi 6/9 minuti senza treni).

³ Il concetto d'itinerari che divergono e convergono in una determinata località fa riferimento sia a itinerari di tracce che in una determinata località si dirigono in direzioni diverse (o provengono da direzioni diverse), sia a itinerari di tracce in successione con la stessa direzione che, tuttavia, possono essere ricevuti su binari differenti (deviati) nell'ambito della medesima località.

direzione su una tratta AV con ERTMS, 12 tracce in un'ora per direzione su una tratta con blocco automatico (BA) e 15 tracce in un'ora per direzione su una tratta passante metropolitano come quella del nodo di Milano, caratterizzata da sezioni ridotte di blocco automatico⁴;

- nell'analisi di capacità del 2024 RFI ha definito valori di capacità teorica oraria pari a 13/15 tracce su tratte AV con blocco automatico (BA) e pari a 16 tracce in un'ora per direzione in alcune tratte dei nodi di Roma e Firenze e 17 tracce nel passante del nodo di Milano.

Ad avviso dell'Autorità l'indicato incremento della capacità teorica oraria non giustificato da un *upgrade* infrastrutturale che realmente aumenti la capacità potenziale di una tratta - quali un nuovo sistema di gestione della circolazione (nuovo segnalamento o nuovo interlocking, ad es. sostituzione del BA con sistema *ERTMS high density*) o una riduzione delle sezioni di blocco - fornisce un'informazione distorta ai richiedenti accesso alla rete, perché preannuncia la possibilità di avere un incremento anche della capacità commerciale oraria e, conseguentemente, di avere più treni su alcune tratte della rete a discapito della stabilità dell'orario e di un uso efficiente dell'infrastruttura, che tenga in massima considerazione l'obiettivo del raggiungimento di adeguate e soddisfacenti performance di puntualità.

Sulla base di quanto osservato, si ritiene necessario che il GI mantenga l'attuale definizione di capacità commerciale, pur potendo integrare la stessa con la possibilità che sia alternativamente calcolata anche tramite apposita applicazione della Fiche UIC 406.

Inoltre, nel medesimo paragrafo 2.7.2 "*Grado di utilizzo della rete*" del PIR 2024 vigente è presente il seguente periodo: "*In caso di raggiungimento della soglia di capacità limitata oraria o giornaliera il GI conduce un'analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale, al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità.*". Con la bozza finale del PIR 2026, il GI, dopo averne proposto l'eliminazione con la prima bozza per consultazione, ha ripristinato tale periodo sostituendo, tuttavia, la "*soglia di capacità limitata*" con "*soglia di saturazione*", modificandone i termini di attivazione delle attività in esso descritte ("*In caso di raggiungimento della soglia di saturazione oraria o giornaliera il GI conduce un'analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale, al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità.*"). A tal proposito, l'Autorità osserva che la formulazione proposta con la seconda bozza del PIR è, innanzitutto, ridondante rispetto a quanto previsto nel seguito del medesimo paragrafo e allo stesso articolo 32 del d.lgs. 112/2015 relativamente all'analisi di capacità ("*In caso di raggiungimento della soglia di saturazione anche in un'unica fascia oraria, il GI dichiara satura la tratta interessata preventivamente rispetto alle procedure previste al par. 4.6.1 (Dichiarazione di saturazione).*"). In secondo luogo, la predetta sostituzione comporta di fatto, non opportunamente, una riduzione delle attività del GI al momento del superamento della soglia di capacità limitata.

Il GI, in corso di audizione, ha affermato che lo step della verifica di capacità, riferita al momento della capacità limitata, sarebbe già ricompreso nelle attività di verifica di capacità che RFI esegue annualmente per tutta la rete. Tuttavia, si ritiene che quanto dichiarato da RFI non consenta di superare le criticità sopra rappresentate in quanto tali verifiche non comprendono tutte le attività previste nel paragrafo 2.7.2 del PIR vigente.

2.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.3.3 Prescrizioni

2.3.3.1 Si prescrive al GI di mantenere nel PIR 2026 le definizioni di "*soglia di capacità limitata*" oraria e giornaliera, nonché di "*soglia di saturazione*" oraria e giornaliera, riportate nel paragrafo 2.7.2 "*Grado di utilizzo della rete*", già vigenti nel PIR 2025.

2.3.3.2 Si prescrive al GI di mantenere nel PIR 2026 la definizione di "*capacità commerciale*", riportata nel paragrafo 2.7.2 "*Grado di utilizzo della rete*", già vigente nel PIR 2025, integrando l'ultimo periodo della indicata

⁴ "*inferiore a 900 metri con un minimo di 450 metri*". Fonte Fascicolo Linea RFI n. 37, Passante Ferroviario di Milano.

definizione con quanto di seguito riportato: *“oppure tramite applicazione di un’apposita metodologia analitica basata sulla Fiche UIC 406”*.

2.3.3.3 Si prescrive al GI di modificare e incrementare i valori della capacità teorica oraria rispetto al PIR 2025 soltanto nei casi in cui vi si siano effettivi incrementi di capacità dovuti a interventi di upgrade infrastrutturali; il GI dovrà inviare, entro il 28 febbraio 2025, una relazione dove siano indicate le modalità di calcolo della capacità teorica per le seguenti differenti tipologie di linee: doppio binario con ERTMS; doppio binario con HD-ERTMS; doppio binario con BA a nove codici; doppio binario con BA e sezioni di blocco corte; doppio binario e BCA; singolo binario e BCA.

2.3.3.4 Si prescrive al GI di mantenere nel PIR 2026, senza apportarvi modifiche, il seguente periodo: *“In caso di raggiungimento della soglia di capacità limitata oraria o giornaliera il GI conduce un’analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale, al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell’utilizzo della capacità.”* riportato nel paragrafo 2.7.2 *“Grado di utilizzo della rete”*, già vigente nel PIR 2025.

2.4 Utilizzazione linee AV

2.4.1 Valutazioni dell’Autorità

Con la bozza del PIR 2026, il GI ha proposto di inserire, nel paragrafo 2.8 *“Utilizzazione delle linee AV/AC e delle linee adattate o specializzate per servizi AV”*, il seguente periodo: *“Il materiale rotabile, con cui le IF effettuano servizi di trasporto su linee AV/AC e su linee adattate/specializzate per servizi AV, soddisfa le condizioni tecniche e di circolabilità tali da garantire l’eventuale instradamento su linea convenzionale affiancata.”*

In occasione dell’audizione il GI ha precisato che non sono vigenti norme di esercizio che impongono tale doppia compatibilità treno-tratta; RFI ha sottolineato che:

- nessuna IF ha espresso contrarietà a tale obbligo in sede di consultazione della bozza di PIR 2026;
- l’utilizzo delle linee affiancate è necessario per la flessibilità e la regolarità del servizio sulle linee e i relativi itinerari alternativi, nonché per la gestione della penetrazione nei nodi. Tale obbligo sarebbe a garanzia degli utenti finali in quanto la mancata possibilità di inoltro di un treno su una linea affiancata, in presenza di interruzione della linea AV, genererebbe un’estensione dei disagi agli utenti finali;
- le casistiche per le quali tale previsione è considerata necessario sono: la presenza di un’eventuale limitazione di velocità del materiale rotabile AV (ad esempio a 160km/h) in quanto la mancata deviazione del treno interessato dalla linea AV sulla linea affiancata (per assenza di circolabilità su tale linea affiancata) genererebbe notevoli impatti sulla circolazione della linea AV; eventi programmati (lavori di potenziamento della DD con inoltro dei treni AV sulla LL) o accidentali (ad esempio incendi lungo linea) per i quali è previsto l’inoltro dei convogli (in programmazione o in gestione) sulla linea affiancata a garanzia del prosieguo del servizio di trasporto.
- per quanto riguarda le richieste di nuovi servizi passeggeri AV, da quanto emerso anche nell’ambito del pertinente procedimento di verifica dell’equilibrio economico, avendo l’IF SNCF Voyages s.r.l. intenzione di utilizzare materiale rotabile AV a doppio piano, sono stati riscontrati problemi di inscrivibilità di tale materiale doppio piano sulle linee alternative alla linea AV per quanto riguarda la relazione Roma-Napoli, mentre a nord di Roma si prevede che a breve tali problemi saranno superati dato il livello di avanzamento degli interventi di potenziamento dell’infrastruttura esistenti. RFI ha chiarito che nell’ambito del PNRR e degli altri interventi previsti nel CdP, piuttosto che nella pianificazione di più lungo termine, sono contemplati gli adeguamenti necessari anche sul resto della rete;
- tale regola tecnica rappresenta un codice di buona pratica ampiamente riconosciuto; peraltro attualmente le compatibilità in vigore riguardanti materiali rotabili circolanti sulle linee AV valgono anche per tutte le eventuali linee tradizionali esse affiancate;

- non ritiene che il citato codice di buona pratica consolidato dagli attuali player rappresenti un ostacolo all'accesso alla capacità ferroviaria, ma configuri un requisito da rispettare per garantire la regolarità dell'esercizio e non vanificare gli investimenti attuati dal GI medesimo in termini di affiancamento delle linee.

L'Autorità, a tal proposito, ritiene che tale previsione del GI non possa essere condivisibile in quanto il principio dell'accesso non discriminatorio all'infrastruttura deve essere garantito, nel pieno rispetto delle norme tecniche vigenti applicabili e che l'introduzione di una specifica innovativa previsione, rispetto a quanto già ad oggi vigente, non possa comprimerlo successivamente alla preventiva comunicazione da parte di un richiedente capacità dell'intenzione di effettuare un nuovo servizio passeggeri.

Si osserva infatti che:

- RFI non ha fatto riferimento ad alcuna norma tecnica eurounitaria o nazionale che preveda tale doppia compatibilità treno-tratta; nel caso in cui fosse effettivamente decisa, da parte delle autorità legislative o tecniche competenti, l'effettiva introduzione di tale requisito, ovviamente tanto i GI quanto le IF dovrebbero adoperarsi per garantirne il pieno rispetto, ma dovrebbe essere prevista una adeguata tempistica di attuazione, sulla scorta degli esiti delle necessarie analisi preventive di impatto economico sugli operatori, attuali e potenziali, del mercato dei servizi di trasporto;
- pur essendo evidentemente motivata dall'intenzione di perseguire la regolarità e il rientro da situazioni di grave perturbazione della circolazione, limitando le conseguenze anche sugli utenti finali, tale previsione ha un potenziale elevato impatto sui richiedenti capacità, in considerazione della circostanza che le caratteristiche tecniche delle linee AV o adattate per l'AV non sempre sono allineate con quelle delle linee convenzionali (si fa evidentemente riferimento anche alla sagoma massima del materiale rotabile); eventuali materiali rotabili già in esercizio o già ordinati dai richiedenti capacità ai rispettivi fornitori, che sono adeguati a circolare sulle linee AV o adattati a tal fine, potrebbero, quindi, non essere compatibili con le linee affiancate convenzionali e quindi, tale previsione, potrebbe comportare un ostacolo all'accesso alla capacità ferroviaria.

D'altra parte, per quanto riguarda la fase di programmazione delle riduzioni di capacità, pur essendo già previste in PIR le necessarie procedure di preventiva comunicazione e di consultazione dei richiedenti capacità, si ritiene, tuttavia, ragionevole che nei casi in cui non sia possibile garantire la compatibilità treno-tratta anche per le linee affiancate alle linee AV, nel pieno rispetto dell'articolo 36 del d.lgs. 112/2015 "*Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni*" nonché del regolamento UE n. 2021/782 "*relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*", il GI predisponga, in obbligatoria collaborazione con le IF direttamente e indirettamente interessate, adeguati piani di gestione di tali evenienze, anche al fine di ridurre gli impatti sui clienti finali. Al contempo è necessario che il GI verifichi l'idoneità degli attuali piani di contingenza e dei sistemi di soccorso attualmente previsti, al fine di garantirne l'efficacia e la tempestività sia per quanto riguarda lo sgombero linea sia per quanto riguarda eventuali necessità di intervento relativamente ai passeggeri, quali ad esempio il trasbordo su altri treni o su mezzi sostitutivi.

Infine, con riferimento alla proposta del GI di eliminazione, a partire dal PIR 2026, della deroga che prevede la possibilità per i treni viaggiatori effettuati con materiale rotabile con velocità uguale o superiore a 150 Km/h (rispetto ai 200 km/h generalmente previsti), l'Autorità ritiene necessario che il GI confermi l'eliminazione di tale deroga in corrispondenza del PIR 2026, anche in considerazione dell'entrata in vigore del nuovo sistema di canoni e corrispettivi - predisposto dal GI, secondo quanto previsto dalle delibere ART n. 95/2023 e n. 38/2024, per il periodo regolatorio 2025-2029, e giudicato a queste conforme, con prescrizioni, dalla delibera n. 165/2024 - ed in particolare della componente C1, che penalizza l'utilizzo di materiale rotabile con velocità inferiori a quelle di riferimento su linee sature.

2.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

2.4.3 Prescrizioni

- 2.4.3.1** Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.8 "*Utilizzazione delle linee AV/AC e delle linee adattate o specializzate per servizi AV*", di eliminare il seguente periodo inserito nella bozza di PIR 2026: "*Il materiale rotabile, con cui le*

IF effettuano servizi di trasporto su linee AV/AC e su linee adattate/specializzate per servizi AV, soddisfa le condizioni tecniche e di circolabilità tali da garantire l'eventuale instradamento su linea convenzionale affiancata."

- 2.4.3.2** Si prescrive al GI, nel paragrafo 2.8 *"Utilizzazione delle linee AV/AC e delle linee adattate o specializzate per servizi AV"*, di inserire il seguente periodo: *"Il GI predispose l'individuazione preventiva di opportune misure da adottarsi in presenza di perturbazioni o riduzioni di capacità programmate che coinvolgono le linee AV o adattate per servizi AV, al fine di meglio tutelare gli utenti finali del trasporto, prendendo in considerazione anche il caso in cui siano coinvolti materiali rotabili che, pur circolanti sulle linee AV, non siano dotati di compatibilità treno-tratta sulle linee convenzionali affiancate. Tali misure, definite, anche nel rispetto del regolamento UE n. 2021/782 "relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario", in collaborazione con le IF direttamente e indirettamente interessate, possono ricomprendere, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, la mutua messa a disposizione tra le IF di posti sui treni a beneficio dei viaggiatori coinvolti, di materiale rotabile e personale in ausilio, di servizi bus sostitutivi;"*; sulla base del precedente periodo, il GI dovrà anche integrare opportunamente il sottoparagrafo *"Regole operative di utilizzo della capacità residua nel caso di circolazione perturbata"* del paragrafo 6.3.3.1 *"Gestione della circolazione perturbata"* del PIR.
- 2.4.3.3** Si prescrive al GI di inviare all'Autorità, entro il 28 marzo 2025, una relazione in cui, con riferimento al caso dei treni alta velocità effettuati con materiale rotabile non dotato di compatibilità treno-tratta rispetto alle linee convenzionali affiancate alle linee alta velocità, siano illustrate le conclusioni della verifica di idoneità dei piani di contingenza esistenti e gli adeguamenti eventualmente ad essi apportati per gestire al meglio i casi di perturbazioni della circolazione, nonché di riduzioni di capacità programmate coinvolgenti la predetta tipologia di materiale rotabile.
- 2.4.3.4** Si prescrive al GI di mantenere nell'allegato tecnico presente in ePIR *"Linee costruite o adattate per servizi di trasporto AVAC"* del PIR 2026, la previsione di abrogazione della deroga che attualmente consente l'accesso alla linea Direttissima Roma-Firenze ai treni viaggiatori effettuati con materiale rotabile con velocità massima uguale o superiore a 150 km/h.

3. Condizioni di accesso all'infrastruttura

3.1 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

3.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento all'articolo 9 *"Clausola d'integrità"* dell'Appendice 1 al capitolo 3 del PIR *"Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria"*, si ritiene opportuno, ai fini della trasparenza nei confronti dei richiedenti capacità, nonché a garanzia della stessa indipendenza del GI, che il GI riporti, nella sezione del proprio sito *web* aziendale dedicato al PIR, anche il collegamento *web* al *"Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS"*, citato all'interno dell'articolo 9 indicato, nonché quello alle eventuali procedure organizzativo/gestionali/operative adottate da RFI o dalla Società Capogruppo che possano impattare sulle attività del GI.

RFI, in occasione dell'audizione, nel precisare che il programma di compliance, nonché tutta la documentazione afferente a detto programma sono già disponibili sul sito del Gruppo FS, non ha ravvisato criticità rispetto a quanto evidenziato dall'Autorità.

3.1.2 Indicazioni

- 3.1.2.1** Si indica al GI di inserire, nella sezione del proprio sito *web* aziendale dedicato al PIR, anche il collegamento *web* al *"Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS"*, citato all'interno dell'articolo 9 *"Clausola d'integrità"* dell'Appendice 1 al capitolo 3 del PIR *"Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria"*,

nonché quello alle eventuali procedure organizzative/gestionali/operative adottate da RFI o dalla Società Capogruppo che possano impattare sulle attività del GI.

3.1.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

4. Allocazione della capacità

4.1 Accordi a supporto dell'allocazione capacità dei treni merci; prestazione in proprio dei servizi di manovra tracciatura delle notifiche di nuovi servizi passeggeri

4.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, al paragrafo 4.2 "Descrizione del processo" del PIR, prevede, per le richieste di tracce merci in programmazione annuale o in corso d'orario, che l'IF presenti prova degli accordi intercorsi con il titolare/gestore degli impianti raccordati o con l'eventuale gestore degli scali merci di RFI in ordine al ricevimento del traffico programmato.

Nell'ambito delle proprie attività di monitoraggio e di "ascolto" del mercato, l'Autorità ha potuto valutare la presenza di fattispecie secondo le quali una traccia merci, pur essendo cessato l'accordo di cui trattasi o lato origine o lato destinazione, non venga restituita dall'IF al GI configurando, quindi un possibile "accaparramento" di capacità senza alcuna "utilità" apparente per il mercato, e, piuttosto, con potenziali danni allo sviluppo del traffico merci stesso se in combinazione con la presenza di condizioni di scarsità di capacità (ad esempio sulle linee a servizio di alcune aree portuali).

In occasione dell'audizione è stato richiesto al GI un proprio parere sull'opportunità dell'introduzione, nel paragrafo 4.8.2.2 "Causa di forza maggiore" del PIR, di una regola che preveda che, nel caso in cui il titolare/gestore degli impianti raccordati o la stessa RFI in qualità di gestore di uno scalo merci (lato origine o lato destinazione), comunichino al GI la cessazione della validità dell'accordo posto alla base della richiesta di traccia da parte dell'IF, la traccia venga considerata soppressa per causa di forza maggiore, ossia non dipendente dalla volontà né dell'IF né del GI. Il GI, nel condividere quanto descritto dall'Autorità, in corso di audizione ha precisato che tale problematica è stata già osservata e che viene perseguito un costante monitoraggio sulla realizzazione della programmazione dei treni merci. RFI ha, inoltre, comunicato che, al momento, non sono disponibili strumenti informatici che consentano ai richiedenti capacità di prendere immediata cognizione della capacità disponibile o resasi disponibile; tale limite potrà essere superato tramite uno specifico applicativo informatico in via di sviluppo nell'ambito del TTR e che consentirà ai richiedenti capacità di avere visibilità della capacità disponibile in tempo reale.

Sulla base di quanto sopra descritto, l'Autorità, nel ritenere necessario garantire al traffico merci, da una parte, la flessibilità necessaria sulla base della dinamicità della domanda di trasporto del settore (anche rispetto sia alle connessioni intermodali, sia alla concorrenza modale stessa) ma, dall'altra (e al tempo stesso), anche perseguire l'efficiente utilizzo dell'infrastruttura, ritiene sia da adottarsi un'adeguata previsione del PIR secondo la quale - essendo la traccia merci concessa esclusivamente sulla base della conferma della sussistenza di un accordo tra il richiedente capacità e il titolare/gestore degli impianti raccordati, o l'eventuale gestore degli scali merci di RFI, in ordine al ricevimento del traffico programmato - al cessare della validità del citato accordo anche la traccia debba a sua volta cessare, senza responsabilità né del richiedente capacità, né del GI, e quindi senza la corresponsione di penali per soppressione come definite nel PIR, e quindi possa essere rimessa immediatamente a disposizione del mercato.

In tal caso, dovrà essere prevista apposita procedura obbligatoria (anche aggiornando le disposizioni sui raccordi, ossia le cosiddette DICC, e informandone i titolari dei contratti di raccordo), da applicarsi a cura del citato titolare/gestore dell'impianto raccordato, per la comunicazione formale immediata al GI e al richiedente capacità interessato di tale fattispecie, mentre eventuali penali risarcitorie tra il gestore/titolare di impianto, le IF, gli altri operatori economici interessati, dovranno essere regolate tramite apposite clausole contrattuali tra le parti.

Si ritiene, inoltre, necessario che il GI invii all'Autorità una specifica relazione ove siano descritte, indicandone i tempi di implementazione e messa a disposizione dei richiedenti capacità, varie adeguate modalità (anche, ma non esclusivamente, correlate con il progetto TTR) di messa a disposizione delle informazioni necessarie, implementabili in tempi brevi, secondo le quali, in corso d'orario, gli stessi richiedenti capacità possano prendere visione della capacità disponibile o che si sia resa disponibile a seguito della soppressione delle tracce; ciò in quanto proprio la dinamicità del mercato del trasporto merci, nonché la forte pressione concorrenziale proveniente dagli altri settori modali concorrenti, rende necessaria una immediata e completa visibilità anche di tale particolare fattispecie di capacità, onde poterne richiedere per tempo la fruizione.

Infine:

- *Prestazione in proprio*

al punto 2 del paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*" del PIR, tra le varie informazioni che il richiedente deve inserire in ASTRO-IF per la richiesta di tracce sono previste anche: "*eventuali manovre, sia in autoproduzione che tramite RFI/GU, necessarie per il ricovero/piazzamento del treno*"; si ritiene che il termine "*autoproduzione*" sia da sostituirsi con la locuzione, più corretta, "*prestazione in proprio*", come da Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, e che sia necessario ricordare che la manovra può essere eseguita, oltre che dal richiedente capacità per proprio conto, anche da RFI, dal GU o da un qualsiasi soggetto che si configuri come operatore di impianto di servizio;

- *Obblighi di notifica dei nuovi servizi passeggeri*

con riferimento agli obblighi di notifica dei nuovi servizi passeggeri di cui all'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015, il GI in audizione ha precisato tra l'altro che tale notifica è a carico dell'IF, ed in particolare lo è il compito dell'individuazione della qualificazione di novità del servizio per cui si richiede la capacità. RFI, su richiesta degli Uffici, si è comunque dichiarata disponibile a verificare la possibilità di inserire nell'ambito del sistema ASTRO-IF/PIC, ove non già presenti, appositi campi, nel pertinente tracciato record, volti alla raccolta dei dati - ad esclusivo carattere informativo - concernenti le autodichiarazioni delle IF rispetto: (i) al carattere di novità del servizio per cui si richiede la capacità e (ii) all'assolvimento degli obblighi di notifica, ove sia autodichiarato dal richiedente capacità il carattere di novità del servizio di cui al punto (i).

L'Autorità, nel precisare che le predette notifiche, in base alla citata normativa, devono essere indirizzate oltre che all'Autorità anche al GI, pone in evidenza la circostanza che le stesse devono essere effettuate con anticipo di almeno di 18 mesi rispetto all'avvio dell'orario di servizio interessato. Conseguentemente, si ritiene opportuno che il GI provveda a svolgere le verifiche richieste in merito alla presenza o eventuale inserimento degli indicati campi, in quanto la fase allocativa delle tracce annuali relative ai nuovi servizi si svolge a partire da otto mesi prima dell'avvio dell'orario di servizio, ed in tale sede risulta opportuno che i richiedenti capacità forniscano le citate informazioni, tra l'altro al fine di agevolare la necessaria attività di monitoraggio e vigilanza di competenza dell'Autorità.

4.1.2 Indicazioni

4.1.2.1 Si indica al GI di sostituire, nel punto 2 del paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*" del PIR, il termine "*autoproduzione*" con il termine "*prestazione in proprio*" e di inserire, tra i soggetti che possono effettuare manovre, anche l'eventuale operatore di impianto di servizio presente in impianto.

4.1.2.2 Si indica al GI, con riferimento agli obblighi di notifica dei nuovi servizi passeggeri di cui all'articolo 24, comma 2 del d.lgs. 112/2015, di effettuare la verifica, relazionandone gli esiti all'Autorità entro e non oltre il 28 febbraio 2025, della possibilità di inserire nell'ambito del sistema ASTRO-IF/PIC, ove non già presenti, appositi campi raccolta dati relativi alle autodichiarazioni dei richiedenti capacità rispetto: (i) all'eventuale carattere di novità del servizio per cui si richiede la capacità e (ii) all'assolvimento dei correlati obblighi di notifica ai soggetti competenti.

4.1.3 Prescrizioni

- 4.1.3.1** Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"* del PIR, quanto di seguito riportato: *"E' obbligo del titolare/gestore degli impianti raccordati, o dell'eventuale gestore degli scali merci di RFI, comunicare tempestivamente al GI e al richiedente capacità interessato, tramite posta elettronica certificata o tramite altra procedura prevista dal GI, la cessazione degli accordi intercorsi con i richiedenti capacità fornendo la pertinente motivazione; al ricevimento della predetta comunicazione, il GI provvederà alla soppressione della traccia entro cinque giorni lavorativi per causa di forza maggiore, come da paragrafo 4.8.2.2 del PIR; il GI dovrà, altresì, provvedere ad aggiornare, entro e non oltre il 31 gennaio 2025, informandone i titolari dei contratti di raccordo e la stessa Autorità, le DICC secondo quanto previsto alla presente prescrizione.*
- 4.1.3.2** Si prescrive al GI di inserire alla fine del paragrafo 4.8.2.2 *"Causa di forza maggiore"* del PIR quanto di seguito riportato: *"Rientra tra le causa di forza maggiore anche la cessazione degli specifici accordi intercorsi come previsto nel paragrafo 4.2 del PIR, formalmente comunicata, al GI e al richiedente capacità interessato, da parte del titolare/gestore degli impianti raccordati o dell'eventuale gestore degli scali merci di RFI".*
- 4.1.3.3** Si prescrive al GI di inviare all'Autorità, entro e non oltre il 14 febbraio 2025, una relazione sulle varie adeguate modalità che intende valutare ed adottare per la fornitura, anche in corso d'orario, ai soggetti titolati a richiedere capacità, delle informazioni necessarie sulla capacità disponibile o che si sia resa disponibile a seguito della soppressione delle tracce, specificando i relativi tempi di implementazione e di messa a disposizione a favore dei soggetti interessati.

4.2 **Richieste di capacità per treni con massa superiore alle 1600t e fino a 2500t.**

4.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel sottoparagrafo *"Linee in cui è ammessa la circolazione dei treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t"* del paragrafo 2.3.5 (nonché nel corrispondente sottoparagrafo del paragrafo 4.2), RFI ha ripristinato l'obbligo di comunicazione alla Direzione Tecnica, preventivamente alla richiesta di traccia, dell'intenzione di effettuare un treno con massa trainata superiore alle 1600 e inferiore alle 2500 tonnellate. È necessario ricordare, come riportato al paragrafo 2.1 dell'allegato A alla delibera ART n. 227/2022 (relativa al PIR 2024), che: *"in corso di audizione lo stesso GI ha chiarito come tale comunicazione abbia carattere meramente formale e la Direzione Tecnica di RFI non preveda alcun assenso o diniego a seguito del ricevimento della stessa. In aggiunta, secondo quanto riferito in corso di audizione, la Direzione Commerciale di RFI, a seguito di richiesta di una traccia per un treno "pesante" provvede a verificare con la competente Direzione Tecnica (tramite flusso di comunicazioni interno alla stessa RFI) l'avvenuta comunicazione da parte dell'IF; in assenza di tale comunicazione preventiva da parte dell'IF alla Direzione Tecnica di RFI, la Direzione Commerciale di RFI provvede a processare la richiesta prevedendo un limite di 1600 t alla massa rimorchiata del treno."*; conseguentemente era stata adottata la prescrizione 2.1.3.1 ove si prevedeva che: *"[...] le comunicazioni di cui alla disposizione d'esercizio n. 8/2021 di RFI ("Preliminarmente alla richiesta delle tracce, le IF specificano alla Direzione Tecnica di RFI se i treni sono composti "secondo le norme di composizione e frenatura di cui al comma 3 dell'articolo 60 della PGOS-IF" oppure "secondo gli esiti delle analisi di cui al comma 3bis dell'articolo 60 della PGOS-IF") possono avvenire, in occasione della richiesta di traccia, tramite opportuna annotazione all'interno dell'applicativo Astro-IF/PIC. A seguito di tali annotazioni in Astro-IF/PIC, le stesse dovranno pervenire alla Direzione Tecnica di RFI tramite flusso comunicativo interno. Dovrà inoltre essere precisato che, in assenza di tale comunicazione, la traccia, ove concessa, prevederà una massa massima trainata di 1600 tonnellate."* Analoghe innovazioni sono state inserite nella pertinente sezione del paragrafo 4.2 *"Descrizione del processo"*, con la specificazione che la comunicazione in esame deve essere inviata, per quanto riguarda il processo di allocazione annuale, entro il 31 maggio di ogni anno, mentre, nel caso di richieste in corso d'orario, non è chiaro il termine entro il quale tale comunicazione deve avvenire.

RFI, in occasione dell'audizione, ha evidenziato che la nuova procedura è volta a semplificare anche l'iter di rilascio delle tracce per treni "pesanti" in caso occorresse effettuare verifiche qualora alcune IF non rispettino la previsione di invio di tale comunicazione tramite ASTRO-IF/PIC; si prevede, infatti, un'unica comunicazione da inviare alla Direzione Tecnica di RFI da parte delle IF, prima dell'avvio dell'orario di servizio, e non riferita alle singole tracce, ma esclusivamente ad un dato elenco di relazioni origine/destinazione. RFI ha confermato, inoltre, che tale comunicazione non è oggetto di proprie

valutazioni, ma esclusivamente destinata ad essere messa a disposizione di ANSFISA; ciò in quanto le responsabilità relative all'attuazione delle misure di sicurezza relative al materiale rotabile, comprese le verifiche sulla frenatura e sulla massa trainata dei treni, sono a carico delle stesse IF come da norme supranazionali vigenti. Sempre in corso di audizione, RFI ha confermato di non essere in grado, al momento, di trattare l'allocazione di tracce per treni "pesanti" in gestione operativa; ha, in ogni caso, evidenziato che è ipotizzabile che ciò potrà essere consentito, fatte salve le necessarie verifiche, per le tratte per le quali gli interventi di potenziamento alla trazione elettrica, già riportati nel cruscotto "Trazione elettrica" del Piano commerciale, saranno portati a compimento presumibilmente entro il 2027.

Tanto premesso, l'Autorità osserva che:

- è confermato che la comunicazione in esame non risulta essere utile a RFI per verifiche interne, ma avviene ai soli fini di informazione a favore di ANSFISA;
- è chiarito che la comunicazione non è legata alla singola traccia, ma esclusivamente alle relazioni che l'IF intende percorrere con treni aventi massa superiore alle 1600t e inferiore alle 2500t;
- è confermata la limitazione della possibilità di richiesta tracce in gestione operativa fino al 2027;
- la data del 31 maggio di ogni anno, entro la quale deve essere inviata la comunicazione in questione, non presenta, apparentemente alcuna correlazione con il processo di allocazione della capacità con riguardo alla consegna del progetto orario o dell'orario definitivo, né tantomeno rispetto alla data termine entro la quale richiedere la capacità in sede di allocazione annuale;
- non è chiaro il termine entro il quale le IF debbano integrare la comunicazione citata al punto precedente nel caso di richieste avanzate in corso d'orario.

Sulla base di quanto sopra esposto si ritiene necessario prescrivere che il GI:

- a) in ossequio alla citata disposizione d'esercizio RFI n. 8/2021, preveda che la comunicazione relativa alle relazioni che si intendono percorrere con treni aventi massa superiore alle 1600t e inferiore alle 2500t, sia inviata dalle IF, per quanto riguarda le richieste avanzate in sede di allocazione annuale della capacità, entro la scadenza del termine di presentazione della richiesta di tracce (non oltre metà aprile di ogni anno);
- b) sempre nel rispetto della citata disposizione RFI n. 8/2021, per le richieste in corso d'orario, preveda che le IF inviino tale comunicazione alla Direzione Tecnica di RFI entro la data di presentazione della richiesta di modifica da questi avanzata.

4.2.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.2.3 Prescrizioni

4.2.3.1 Si prescrive al GI, con riferimento al sottoparagrafo "*Richieste di tracce per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600t e inferiore a 2500t*" del paragrafo 4.2 "*Descrizione del processo*":

- per quanto riguarda il processo di allocazione annuale della capacità, di fissare la data entro la quale il richiedente capacità deve presentare, alla Direzione Tecnica di RFI, la comunicazione di cui alla disposizione d'esercizio RFI n. 8/2021 come coincidente con quella del termine per la presentazione delle richieste di tracce;
- per quanto riguarda l'allocazione capacità in corso d'orario, di fissare, come termine entro il quale il richiedente capacità deve presentare alla Direzione Tecnica di RFI la comunicazione di cui alla disposizione d'esercizio RFI n. 8/2021, la data di richiesta della variazione d'orario, sia essa espressa in termini di nuova traccia, che in termini di variazione delle caratteristiche della traccia.

4.3 "Quieter routes".

4.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, con la bozza del PIR 2026, tramite la nuova sezione "Richieste di tracce per i treni merci che circolano sulle cd Quieter Routes" del paragrafo 4.2 "Descrizione del processo", ha previsto il seguente obbligo a carico dei richiedenti capacità che effettuano servizi di trasporto merci: "Per richieste di tracce per i treni merci che interessano le tratte meno rumorose (Quieter Routes), il Richiedente trasmette entro il 31 maggio di ogni anno, per richieste di tracce relative all'orario di servizio successivo, alla Direzione Circolazione e Orario di RFI la comunicazione, unica per orario di servizio, di utilizzare materiale conforme ai requisiti previsti dalla normativa richiamata al par. 2.4.6."

Il GI, in occasione dell'audizione, ha confermato che tale comunicazione non è obbligatoria sulla base delle "STI Rumore", essendo afferente ad un c.d. "punto aperto" della stessa STI. Si tratta, quindi, solamente di una precauzione legata all'obbligo che diventerà vigente da dicembre 2024; alcuni enti regionali potrebbero richiedere conferma del rispetto di tale STI al GI, che tramite tale comunicazione avrebbe immediata documentazione a supporto. Il GI ritiene che tale comunicazione delle IF è importante perché attesta che sulle Quieter routes circolano treni merci conformi alle predette "STI Rumore" e quindi acusticamente più performanti, consentendo a RFI di tenerne conto nel dimensionamento delle barriere antirumore da installare su tali linee. RFI non è a conoscenza di eventuali accordi tra IF per garantire il rispetto di tali regolamentazioni per i treni internazionali, anche con riferimento al rispetto del tempo di sosta programmata nelle stazioni di confine.

L'Autorità, sulla base di quanto indicato da RFI, osserva che tale comunicazione rappresenterebbe un onere per le IF merci e rileva, peraltro, che lo stesso non è previsto dalle norme e avrebbe il solo fine di garantire al GI, nel caso di progettazione di barriere antirumore o di richieste degli enti regionali, una documentazione immediatamente spendibile, ma che - si osserva - non è detto sia effettivamente aggiornata rispetto al corso d'orario, in quanto la data perentoria del 31 maggio di ogni anno non pare avere alcuna correlazione con il processo di allocazione annuale della capacità; la stessa richiesta di capacità per un treno merci su tali linee già impone all'IF, o al richiedente in genere, l'obbligo di rispettare le previsioni delle "STI Rumore". Non è chiaro, inoltre, sulla base di quali informazioni le IF che operano lato Italia possano presentare una tale dichiarazione, peraltro molti mesi prima dell'avvio dell'orario di servizio, anche nel caso di treni internazionali in ingresso sulla rete nazionale, dato che, come noto al GI, le stesse hanno in precedenza evidenziato - essendo vigenti le limitazioni imposte da ANSFISA sulle modalità d'uso delle soole organiche tipo LL - l'impossibilità di conoscere, prima dell'ingresso nella stazione di confine italiana e della necessaria ispezione con il proprio personale sul posto, le caratteristiche delle soole dei carri in composizione al treno.

4.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.3.3 Prescrizioni

4.3.3.1 Si prescrive al GI di eliminare la nuova sezione "Richieste di tracce per i treni merci che circolano sulle cd Quieter Routes" del paragrafo 4.2 "Descrizione del processo" della bozza di PIR 2026.

4.4 Modalità di associazione delle tracce dei servizi OSP ai relativi Contratti di Servizio.

4.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI ha modificato il primo periodo del paragrafo 4.2.2 "Modalità di associazione delle tracce dei servizi OSP ai relativi Contratti di Servizio", proponendo quindi che il: "GI pubblica nella Piattaforma PIC-Web il modulo delle Liste Committente per la **progettazione** delle tracce correlate ai servizi ferroviari OSP [...]" (n.d.r. **evidenza aggiunta**). Ha quindi sostituito la locuzione "tracciatura e rappresentazione" di tali tracce con il termine "progettazione" delle stesse; l'Autorità, prendendo atto che il GI, in corso di audizione, ha dichiarato di non aver intenzione di modificare il significato del citato periodo, e osservando che, al contrario, il significato del nuovo periodo è completamente difforme da quello originario e, di fatto, snatura le motivazioni alla base dell'introduzione delle citate liste, ossia quello di distinguere chiaramente le tracce OSP rispetto a quelle non connotate da oneri di servizio pubblico, ritiene opportuno mantenere la formulazione già adottata nel PIR 2025 del periodo in esame.

4.4.2 Indicazioni

4.4.2.1 Si indica al GI di mantenere, nel PIR 2026, l'attuale versione del paragrafo 4.2.2 *"Modalità di associazione delle tracce dei servizi OSP ai relativi Contratti di Servizio"* già adottata nel PIR 2025.

4.4.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

4.5 **Informazioni date dal GI prima della partenza dei treni in caso di riduzioni di capacità programmate**

4.5.1 Valutazioni dell'Autorità

In data 8 novembre 2024, come da numerosi articoli di stampa, il treno Roma-Genova 8556 è partito, per necessità legate a riduzioni di capacità programmate, dalla stazione di Roma Termini alle 15.30 anziché alle 16.20, e quindi con 50 minuti di anticipo, arrecando notevoli disagi ai viaggiatori.

Da una verifica sul sistema PIC del GI, il treno 8556 del giorno 8 novembre 2024 presenta effettivamente le ore 15.30 come orario programmato di partenza da Roma Termini; tuttavia, da una verifica del prospetto di stazione di Roma Termini del giorno 30 settembre 2024, il medesimo treno presenta, come orario di partenza da Roma Termini, le ore 16.20. Lo stesso sito di Trenitalia presenta le 16.20 come orario di partenza del treno in esame. È quindi confermato che l'orario programmato del treno 8556 del giorno 8 novembre 2024 è stato modificato senza fare ricorso agli usuali provvedimenti di soppressione e riefettuazione con altra numerazione o di semplice ritardo in partenza.

Il Regolamento circolazione treni, all'articolo 15, comma 2, prevede che: *"Un treno che espleta servizio viaggiatori non può partire da una stazione o da una fermata per servizio viaggiatori prima dell'ora stabilita, ad eccezione dei casi previsti dalle apposite norme e riportati nell'Orario di servizio"*; è opportuno ricordare che l'evenienza di una partenza in anticipo di un treno viaggiatori è tradizionalmente riservata a particolari situazioni programmate e specificamente indicate in orario di servizio con apposita previsione di "anticipo orario". Non parrebbe che questa sia la fattispecie applicabile all'evento in esame.

D'altra parte, dal paragrafo 4.3.2 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità"* del PIR non emerge che questa sia una delle opzioni percorribili dal GI nella definizione dei programmi d'esercizio di cui al punto 6 dello stesso paragrafo del PIR.

In considerazione di quanto sopra, l'Autorità ritiene necessario precisare nel paragrafo 4.3.2 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità"* che, per quanto riguarda i provvedimenti che possono essere considerati nella redazione dei programmi d'esercizio delle TCR, l'anticipo corsa di un treno viaggiatori (ossia la modifica dell'orario programmato dello stesso treno senza provvedere alla soppressione della traccia e alla sua riefettuazione con altro numero) non è consentito in corrispondenza delle stazioni e fermate ove è prevista l'effettuazione del servizio viaggiatori in salita.

4.5.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.5.3 Prescrizioni

4.5.3.1 Si prescrive al GI di inserire alla fine del punto 6 del paragrafo 4.3.2 *"Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità"* del PIR, quanto di seguito riportato: *"Per quanto riguarda i provvedimenti che possono essere considerati nella redazione dei programmi d'esercizio delle riduzioni di capacità programmate, l'anticipo corsa di un treno viaggiatori, in corrispondenza delle stazioni o fermate dove è prevista l'effettuazione del servizio viaggiatori in salita, (ossia la modifica dell'orario programmato*

dello stesso treno senza provvedere alla soppressione della traccia e alla sua rieffettuazione con altro numero), come da articolo 5 del Regolamento Circolazione Treni, non è consentito."

4.6 Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro.

4.6.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI, nel paragrafo 4.4.2.1 "*Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro*", ha modificato in maniera sostanziale - prendendo spunto da un'osservazione di Italo-NTV che, con riferimento al limite del 85% della capacità assegnabile per tratta e fascia oraria tramite AQ, richiedeva "*E' necessario specificare che il valore di capacità a cui si deve fare riferimento è la capacità teorica oraria.*" - il contenuto dello stesso, proponendo di utilizzare la capacità teorica oraria invece della capacità commerciale oraria per il calcolo del limite di capacità assegnabile con AQ e ponendo, potenzialmente, le basi per ulteriori restrizioni nell'accesso alla capacità ferroviaria per soggetti non titolari di AQ.

Il GI, in corso di audizione, ha evidenziato che:

- nell'*Annex II* della proposta della Commissione Europea di un nuovo regolamento sulla capacità ferroviaria, si fa riferimento alla capacità teorica e non alla capacità commerciale; RFI, quindi, ha formulato la sua proposta per allinearsi al nuovo regolamento e anche rispetto alle future linee guida di ENIM per il calcolo della capacità, per come al momento prefigurabili;
- da un punto di vista sostanziale, quale che sia il modello d'esercizio che verrà adottato, e per ognuno di questi, è possibile individuare un diverso valore di capacità commerciale, e gli AQ susseguenti dovranno, quindi, essere siglati nel pieno rispetto del modello prescelto;
- dato il distanziamento, possono essere adottate differenti specifiche (ridotte sulle deviate o ordinarie) legate agli itinerari di stazione, i quali sono a loro volta legati all'utilizzazione della stazione. Questo fa sì che il calcolo della capacità teorica possa restituire differenti valori di capacità a seconda del mix effettivo di percorsi devianti e in corretto tracciato, con ambito di variazione massimo pari all'unità.

L'Autorità, preso atto di quanto dichiarato dal GI, osserva che:

- il riferimento alla capacità di cui al citato paragrafo sia chiaramente rinvenibile nella capacità commerciale e che le modifiche in questione vadano surrettiziamente a innalzare i valori di soglia massima di capacità assegnabile presi a riferimento fino ad oggi per l'allocazione (la capacità commerciale), sostituendoli con i valori teorici massimi che non tengono ovviamente in considerazione quantomeno l'eterotachia del traffico;
- la stessa proposta della Commissione Europea di nuovo regolamento sulla capacità ferroviaria prevede la necessità che vengano elaborate delle metodologie comuni per il calcolo della predetta capacità teorica cui il GI fa riferimento, testimoniando, quindi, il fatto che sono presenti diverse prassi che possono portare a risultati differenti.

Tanto premesso, si ritiene, quindi, necessario confermare che il limite percentuale di capacità da non superare con uno o la totalità degli AQ è riferito alla capacità commerciale; in ogni caso, in considerazione della possibilità che tale capacità commerciale possa essere ottenuta, oltre che tramite l'utilizzo del coefficiente di eterotachia previsto per le differenti tipologie di linee, anche tramite apposita procedura applicativa della Fiche UIC 406, è necessario integrare il periodo in esame menzionando anche tale opzione.

4.6.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

4.6.3 Prescrizioni

- 4.6.3.1** Si prescrive al GI di mantenere nel PIR 2026 l'attuale versione del paragrafo 4.4.2.1 "*Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro*" già adottata nel PIR 2025, aggiungendovi il periodo di seguito riportato: "*La capacità commerciale oraria può, a discrezione del GI, essere calcolata tramite l'applicazione di una*

specifica ed adeguata procedura, basata sulla Fiche UIC 406 già utilizzata dal GI nell'ambito dell'analisi di capacità".

4.7 Criteri di priorità delle tracce orarie

4.7.1 Valutazioni dell'Autorità

In via preliminare occorre evidenziare che la disciplina dei criteri di priorità per l'allocazione di capacità di infrastrutture ferroviarie giunte a saturazione, oggetto di esame in questa sede, deve essere definita dal gestore in applicazione di principi e criteri operativi individuati (i) dalla normativa supranazionale, e nazionale di relativa attuazione, a partire dalla riforma di liberalizzazione del mercato dei trasporti e dei servizi ferroviari, nonché (ii) dalla regolazione dell'Autorità, in particolare con la delibera n. 70/2014.

In considerazione del tempo trascorso, da un lato - quanto alle citate fonti normative - allo stato risulta in fase avanzata di definizione un regolamento dell'Unione europea specificamente dedicato all'introduzione di una nuova disciplina per l'allocazione della capacità ferroviaria, volto a fornire una base di riferimento per il progetto di riforma del processo di definizione degli orari ferroviari (TTR) curato dall'Associazione europea dei gestori delle infrastrutture ferroviarie nazionali (RNE)⁵.

Dall'altro, alla luce - oltre che di quanto precede, e delle evoluzioni anche normative nel frattempo intervenute - dell'esperienza attuativa maturata dall'approvazione della citata delibera n. 70/2014, per accompagnare le dinamiche di mercato, è intenzione dell'Autorità valutare l'avvio di uno specifico procedimento volto alla revisione e aggiornamento della disciplina di competenza in merito ai criteri di priorità da utilizzare per assicurare un'attività di coordinamento delle richieste confliggenti nell'ambito dei processi di allocazione della capacità infrastrutturale anche in condizioni di saturazione da parte del gestore dell'infrastruttura.

Tanto necessariamente premesso, allo stato del quadro regolatorio vigente in materia, e fatto comunque salvo l'esito di eventuali iniziative che verranno assunte dall'Autorità a fronte delle attività di monitoraggio e vigilanza, con riferimento ai contenuti di interesse della bozza di PIR 2026 si rappresenta quanto segue.

In occasione dell'audizione, il GI ha precisato che le modifiche proposte nel paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*" nella bozza di PIR 2026 non rappresentano innovazioni ma esplicitazioni di quanto già effettivamente applicato da RFI in fase di coordinamento tra richieste confliggenti e al fine di limitare il grado d'interpretabilità dei criteri; una tale specificazione è evidente nel criterio 2 con riguardo alla precisazione sull'orario di partenza del treno, in quanto tale criterio è sempre stato applicato da RFI con riferimento all'orario di partenza del treno in modo che lo stesso treno non cambiasse il suo livello di priorità lungo il percorso. RFI ha, quindi, evidenziato come, a prescindere dal fatto che si prenda a riferimento l'orario di partenza o quello di arrivo, sia imprescindibile disporre di un parametro chiaro al fine di evitare che uno stesso treno possa cambiare livello di priorità durante il suo percorso.

Al primo periodo del punto 3 dell'elenco di cui al citato paragrafo, il GI ha sostituito il termine "*servizi*" con il termine "*Richiedente*" con l'obiettivo di garantire maggiore chiarezza, ma non individua criticità nel mantenerne l'attuale formulazione. L'Autorità ritiene che questa modifica faccia sì che il criterio possa applicarsi non alla richiesta di capacità, ma a chi la richiede; tale scelta non può essere considerata condivisibile in quanto, pur nel rispetto del principio di garanzia di accesso all'infrastruttura per i richiedenti capacità, in generale il confronto deve avvenire tra tracce, sulla base delle loro qualità considerate, e non tra richiedenti capacità.

Per quanto riguarda le modifiche proposte ai punti a), b) c) e d) del punto 3 dell'elenco di cui al paragrafo 4.6.2, il GI ha evidenziato che

- con riferimento all'omologia settimanale, ci si riferisce al numero di circolazioni settimanali di una data traccia, ossia alla sua periodicità settimanale; nel caso di una "*missione*", ci si riferisce alla somma delle circolazioni

⁵ COM(2023) 443/2 (REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL *on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area, amending Directive 2012/34/EU and repealing Regulation (EU) No 913/2010*); proposta della Commissione europea pubblicata in data 11 luglio 2023.

settimanali dell'insieme delle tracce che la compongono e quindi alla somma delle circolazioni delle periodicità settimanali delle tracce che compongono la "missione". Il criterio di omologia settimanale è di fondamentale importanza per discriminare un livello di priorità tra treni merci al fine di garantire l'ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura;

- con riferimento alla capacità quadro, al fine di applicare il criterio relativo al cadenzamento, è indispensabile che il richiedente capacità espliciti l'appartenenza dei canali orari richiesti ad una "missione", specificandone altresì la frequenza di ripetitività nell'arco della giornata; in allocazione annuale delle tracce orarie, invece, è lo stesso GI che può dedurre, anche in assenza di esplicita indicazione da parte del richiedente capacità, la richiesta di cadenzamento tracce sulla base degli orari inseriti nella richiesta;
- con riferimento al tema del cadenzamento di una "missione", data una "missione" Venezia-Roma AV, un treno Udine-Roma ne userebbe lo stesso canale a partire da Venezia Mestre. Altro caso esemplificativo i treni FL1 Fara Sabina-Fiumicino Aeroporto, gli stessi sono parte di 4 missioni separate (una per traccia/canale orario) tra di loro cadenzate a 15 minuti (4 treni/ora); ogni missione può essere indifferentemente attestata lato nord rispettivamente a Fara, a Poggio Mirteto e a Orte in quanto la tratta Fara Sabina- Fiumicino Aeroporto rappresenta più del 50% del percorso;
- l'intenzione è che la "missione" sia uno strumento di programmazione e offerta delle IF; tale strumento a giudizio del GI è utile al fine di non penalizzare gli attestamenti alternativi che non godrebbero di elevata priorità rispetto ad altri servizi, ma che ai fini di una maggiore accessibilità dei territori sono di particolare interesse (sulla base dei criteri di priorità vigenti, ad esempio, le tracce Udine-Mestre-Roma inserite nella "missione" VE-RM godrebbero della priorità che tale "missione" può vantare; mentre nel caso in cui non ne facciano parte, la priorità assegnabile sarebbe sicuramente inferiore). Altri casi simili potrebbero essere i TO-BS-SA-Sapri-RC per la MI-RM AV e Udine/Trieste/Napoli per la VE-RM AV.

A tal proposito, l'Autorità osserva che le modifiche proposte paiono non essere destinate esclusivamente a chiarire l'applicazione dei criteri di priorità, ma quanto piuttosto potenzialmente ad introdurre innovazioni. Inoltre, è da precisare che in generale le modalità applicative dei criteri in allocazione quadro devono rispettare le modalità utilizzate nel caso dell'allocazione annuale.

Per quanto riguarda le modifiche di cui al punto 5 (secondo le quali la classificazione della ripartizione tra servizi varia da Regionali-Media/lunga percorrenza-Merci a OSP-AV-Merci), il GI, in corso di audizione, ha ricordato che esiste un segmento *intercity* (normalmente tale tipologia di servizio commerciale lunga percorrenza è un OSP), trattato in maniera diversa nell'applicazione dei vari criteri, ossia: nei criteri di cui ai commi 1 e 2 del par. 4.6.2 è trattato insieme agli OSP regionali, mentre con tale ultimo criterio (di cui al punto 5) viene inserito insieme ai servizi Open Access, in quanto servizio a media e lunga percorrenza. RFI, tuttavia, non ravvede criticità nel mantenere la formulazione fino ad oggi vigente.

L'Autorità, nel prendere atto che RFI non ravvisa criticità evidenti nel mantenimento della formulazione vigente di tale criterio, osserva che, mentre in precedenza il segmento AV era considerato insieme ai treni lunga percorrenza di qualsivoglia estrazione, adesso, essendo stato considerato come segmento a sé stante, può godere della massima percentuale prevista, e ciò a danno dei Regionali (per i quali si potrebbe anche utilizzare la definizione di treni a breve percorrenza, per come indicata nel PIR rispetto alla definizione di treno a lunga percorrenza anch'essa presente in PIR); si osserva, inoltre, che potenzialmente un servizio Regionale o a lunga percorrenza potrebbe anche non essere legato ad un contratto di servizio. La ratio della precedente classificazione parrebbe essere quella di assicurare che le esigenze di mobilità di breve, medio/lunga percorrenza dei viaggiatori, nonché quelle delle merci, siano, per quanto possibile, garantite in maniera equilibrata; la proposta da ultimo formulata dal GI non pare, tuttavia, confermare tale ratio.

Con riferimento alle modifiche proposte al punto 6 del citato paragrafo del PIR (secondo le quali, considerato l'attuale limite dell'80% di capacità giornaliera assegnabile al singolo richiedente capacità, l'assegnazione del 20% di capacità giornaliera residua sarebbe garantita, nella sua totalità, al secondo richiedente capacità in ordine di priorità) nonché all'introduzione di un nuovo punto 7 (secondo il quale: "*Il Richiedente risultato prioritario nel processo di cui al precedente punto 6 ha diritto alla scelta delle specifiche tracce/canali orario*") il GI ha precisato nuovamente che non è propria intenzione introdurre innovazioni rispetto ai criteri vigenti, quanto piuttosto solo idonei chiarimenti e specificazioni; in particolare, data la sopracitata regola dell'80%, non è chiaro come possa essere retrocessa la capacità eccedente tale limite. RFI ritiene che sia corretto che l'IF su cui graverebbe l'onere di restituzione di tale capacità debba poter scegliere

quali canali mantenere e quali cedere in caso di superamento di tale limite. Inoltre, la specificazione del 20%, da assegnarsi al secondo richiedente in ordine di priorità, è volta a evitare fenomeni di eccessiva parcellizzazione.

L'Autorità, a tal proposito, ritiene essenziale evidenziare che la previsione dell'assegnazione del 20% di capacità giornaliera residua al richiedente capacità secondo in ordine di priorità non tiene conto della possibilità che i richiedenti capacità in competizione non siano solamente due, ma anche in numero più elevato. Inoltre, per quanto riguarda la possibilità di scelta delle tracce da mantenere, non pare sia corretto garantire tale possibilità ad uno solo dei richiedenti, peraltro ampiamente maggioritario in termini di capacità assegnata, senza, inoltre, tenere in considerazione che non tutte le fasce orarie hanno il medesimo pregio commerciale dal punto di vista degli utenti finali; considerazione, questa, anche valida, rispetto ad esempio alle esigenze di cadenzamento, per il valore dei singoli minuti; tali valutazioni sono da ricondursi, pur sulla base delle risultanze delle discussioni con i richiedenti svolte durante il processo di coordinamento, nella sfera decisionale del GI.

Si ritiene, quindi, necessario che il GI espunga la previsione di assegnazione del 20% di capacità residua giornaliera al secondo richiedente capacità in ordine di priorità, fermo restando che l'attualità e adeguatezza della previsione, risalente nel tempo, del richiamato limite dell'80% di capacità giornaliera saranno oggetto di specifica attenzione da parte dell'Autorità nell'ambito delle indicate valutazioni sulla necessità di aggiornamento e/o revisione della delibera n. 70/2014. Nelle more, si ritiene comunque necessario che l'applicazione di tale limite debba quantomeno avvenire considerando che l'indicato valore sia equamente distribuito nell'arco del periodo giornaliero di apertura della tratta interessata, evitando che in una fascia oraria possa presentarsi il caso di un'occupazione superiore all'80% della capacità da parte del richiedente con maggiore priorità.

4.7.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

4.7.3 Prescrizioni

- 4.7.3.1** Si prescrive al GI, nel paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*", di non apportare modifiche al punto 3 dell'elenco dei criteri ivi presenti, mantenendo la formulazione già vigente nel PIR 2025. Tale punto dovrà, inoltre, essere integrato inserendo, alla fine dello stesso, quanto di seguito riportato: "*Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o di missione si applicano ove il Richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale*".
- 4.7.3.2** Si prescrive al GI di non apportare modifiche al punto 5 dell'elenco dei criteri presenti nel paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*", mantenendo, quindi, la formulazione già vigente nel PIR 2025.
- 4.7.3.3** Si prescrive al GI di sostituire, nel paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*", nel punto 6 dell'elenco dei criteri ivi presenti, il seguente periodo proposto con la bozza del PIR 2026: "*Nel caso di assegnazione al Richiedente risultato prioritario della quota massima delle tracce disponibili, il restante 20% può essere integralmente assegnato al secondo Richiedente che risulta prioritario in applicazione dei criteri di cui ai commi 3 e 4 del presente paragrafo.*", con il seguente: "*L'applicazione del limite dell'80% di capacità giornaliera avviene considerando che tale valore deve essere equamente distribuito nell'arco del periodo giornaliero di apertura della tratta in esame, evitando che in una fascia oraria possa presentarsi il caso di una occupazione superiore all'80% della capacità della tratta da parte del richiedente con maggiore priorità*".
- 4.7.3.4** Si prescrive al GI di eliminare, nel paragrafo 4.6.2 "*Criteri di priorità delle tracce orarie*", il nuovo punto 7 inserito con la bozza di PIR 2026 e recante quanto segue: "*Il Richiedente risultato prioritario nel processo di cui al precedente punto 6 ha diritto alla scelta delle specifiche tracce/canali orario*".
- 4.7.3.5** Si prescrive al GI di inserire, in appendice al capitolo 4 del PIR, entro il 28 febbraio 2025, esempi concreti e plurimi di applicazione dei criteri di priorità nell'ambito dei processi di allocazione della capacità ferroviaria.

4.8 Gestione operativa. Differimento in partenza

Con riferimento al paragrafo 4.8.1.2, ed in particolare alla sezione *"Riprogrammazione della traccia e dei servizi in caso di previsione di ritardo in partenza"*, il GI prevede alcune modifiche con riguardo al caso dei treni viaggiatori. L'Autorità osserva che tali modifiche paiono essere ragionevoli rispetto all'obiettivo di garantire corretta comunicazione ai viaggiatori tramite il mantenimento del numero treno originariamente previsto.

In occasione dell'audizione, RFI ha confermato e l'Autorità ritiene condivisibile, che la regola che si è inteso inserire prevede che, tale soppressione sia obbligatoria al superamento del 61-esimo minuto di ritardo per i treni diversi da quelli che effettuano servizio viaggiatori, mentre, per i treni passeggeri, in assenza di comunicazione di previsionale accurata di partenza, ciò avvenga a partire dal 31-esimo minuto di ritardo.

Con riferimento al paragrafo 4.9.1 *"Obiettivi del TTR"*, il GI, nella bozza del PIR 2026, ha modificato la seguente frase, prevista già nel PIR 2025: *"Il TTR è finalizzato all'ottimizzazione del processo di creazione dell'orario ferroviario a livello europeo per promuovere la competitività del trasporto ferroviario."* come segue: *"Il TTR è finalizzato all'ottimizzazione del processo di creazione dell'orario ferroviario a livello europeo per promuovere la concorrenza nel trasporto ferroviario."*. In occasione dell'audizione, il GI non ha ravvisato criticità rispetto al mantenimento della formulazione presente nel PIR 2025, sulla base delle osservazioni dell'Autorità secondo le quali il predetto nuovo testo parrebbe travisare l'obiettivo di fondo del TTR, ossia quello di garantire maggiore competitività al trasporto ferroviario rispetto alle modalità concorrenti, piuttosto che solo quello di favorire la concorrenza intramodale, perdendo di vista l'obiettivo di fondo delle politiche a favore della modalità ferroviaria, che perseguono il riequilibrio modale a favore, tra le modalità di trasporto terrestri, del trasporto ferroviario su distanze medio-lunghe (orientativamente sopra i 300 km).

4.8.1 Indicazioni

4.8.1.1 Si indica al GI di non apportare modifiche al paragrafo 4.9.1 *"Obiettivi del TTR"*, mantenendo la formulazione già vigente nel PIR 2025.

4.8.1.2 Si indica al GI, con riferimento al paragrafo 4.8.1.2 *"Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati"*, ed in particolare al sottoparagrafo *"Riprogrammazione della traccia e dei servizi in caso di previsione di ritardo in partenza"*, di riformulare il contenuto del testo ivi contenuto prevedendo chiaramente che, nel caso in cui il referente di IF non richieda la riprogrammazione del trasporto entro l'orario di partenza, la soppressione è obbligatoria al superamento del 61-esimo minuto di ritardo per i treni diversi da quelli che effettuano servizio viaggiatori, mentre per i treni passeggeri, in assenza di comunicazione di previsionale accurata di partenza lo diventa dal 31-esimo minuto di ritardo.

4.8.2 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

5. Servizi e tariffe

5.1.1 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

5.1.2 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

6. Esecuzione del contratto

6.1 Obblighi delle IF e scioperi

6.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Tra gli obblighi previsti nel paragrafo 6.2.2 "*Obblighi del GI*" l'Autorità ritiene improprio il mantenimento degli obblighi di non discriminazione a carico di RFI in quanto gestore dell'infrastruttura rispetto all'informazione al pubblico nell'ambito delle attività di cui si compone il PMdA, in quanto tale servizio di IaP è, con l'adozione del nuovo sistema di canoni di cui alla delibera 95/2023, un servizio rientrante nel novero di quelli extra-PMdA. A tal proposito il GI, in sede di audizione, si è dichiarato concorde con quanto osservato dall'Autorità.

Nel paragrafo 6.2.3 "*Obblighi delle IF*", il GI ha eliminato la seguente frase: "*atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;*". In corso di audizione, il GI ha precisato che tale frase è ritenuta ultronea rispetto alla frase ad essa immediatamente precedente ove è previsto che le IF devono "*garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore*". L'Autorità, preso atto di tale considerazione, non ravvede, al contrario alcun motivo ostativo a mantenere tale precisazione, che fa utilmente riferimento anche ai casi di anormalità in occasione dei quali la conoscenza delle regole da applicarsi è basilare per il ripristino tempestivo delle condizioni di regolare circolazione.

Il GI nel paragrafo 6.2.7 "*Sciopero*", sulla base di quanto osservato da Italo, ha modificato la seguente frase introducendo le parole riportate in grassetto: "*Nel caso di proclamazione di sciopero del personale di IF, **a quest'ultima formalmente notificata**, o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto l'IF è tenuta a comunicare tempestivamente al GI le informazioni relative alla proclamazione, alla durata, alla rimodulazione e/o alla revoca dello sciopero stesso; successivamente dovrà comunicare al GI il programma dei treni che è in grado di assicurare.*"; tale richiesta si basa sul presupposto del possibile manifestarsi di mancato preavviso dello sciopero da parte delle OOSS all'IF. Preso atto del parere di RFI, espresso in corso di audizione, circa l'opportunità di mantenere la formulazione originaria senza l'aggiunta sopra riportata, l'Autorità ritiene che la fattispecie introdotta non possa essere contemplata, in quanto tali informazioni sono basilari per la gestione dell'evento e della sopravvenuta impossibilità di effettuare il servizio di trasporto, per la quale l'unico responsabile rimane, in questi casi, la sola IF titolare della relativa traccia oraria; la modifica proposta, infatti, comporterebbe il completo esonero dalla totalità degli obblighi sopra citati a carico dell'IF (anche l'eventuale programma dei treni da assicurare), laddove lo sciopero non sia stato formalmente notificato dal proprio personale.

6.1.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

6.1.3 Prescrizioni

- 6.1.3.1 Si prescrive al GI di spostare la previsione degli obblighi del GI relativamente alle attività di informazione al pubblico dal paragrafo 6.2.2 "*Obblighi del GI*" al paragrafo 7.3.2.5 "*Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari*", riferito a servizi extra-PMdA.
- 6.1.3.2 Si prescrive al GI di mantenere, nel paragrafo 6.2.3 "*Obblighi delle IF*" del PIR, la seguente frase: "*atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;*".
- 6.1.3.3 Si prescrive al GI di mantenere nel PIR 2026 l'attuale versione del primo periodo del paragrafo 6.2.7 "*Sciopero*" già adottata nel PIR 2025.

6.2 Gestione dell'esercizio ferroviario: cause di ritardo.

6.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI nel paragrafo 6.3.2 "*Regole di gestione*" del PIR ha modificato il primo periodo modificando il riferimento generico agli scostamenti, introducendo la specificazione "*delle tracce orarie programmate*" e sostituendo quella "*ai treni*". Si ritiene che tale modifica non possa essere condivisibile, in quanto gli scostamenti sono riferiti all'andamento del treno prendendo a riferimento la traccia programmata, e che sia, quindi, opportuno mantenere la precedente formulazione; a tal proposito, in corso di audizione, il GI non ha espresso disaccordo su quanto evidenziato dall'Autorità.

Per quanto riguarda la PACR nella versione comunicata da RFI con nota prot. ART 32370/2024 del 29 marzo 2024, in attuazione della prescrizione 6.1.3.1 dell'Allegato A alla delibera ART n. 188/2023, l'Autorità ritiene necessario che il GI invii all'Autorità una relazione sullo stato di avanzamento del processo di adozione della stessa; inoltre, con riferimento al paragrafo II.2.9 "*Treno Pronto*", in corso di audizione il GI ha evidenziato come in corso di consultazione della citata PACR, le parti interessate avessero richiesto l'adozione di soglie temporali differenti tra treni passeggeri e treni merci (rispettivamente 30' e 60') oltre le quali gli scostamenti sono attribuiti a "*scelta di circolazione*"; a parere dell'Autorità, tuttavia, pare in generale sufficiente un tempo di circa 30' (soglia di puntualità dei treni merci, tenuta a riferimento anche dal nuovo Regolamento (UE) 2024/1679, sullo sviluppo delle reti TEN-T, sia nel considerando 32, sia all'articolo 19 "*Priorità operative*") per le necessità di gestione della circolazione da parte del GI. Inoltre, rispetto all'evidenza che nel medesimo paragrafo parrebbe previsto non essere applicabile la regola sopra indicata nel caso dei treni per i quali sia richiesto l'invio del "*Treno pronto*" anche in caso di partenza da località di servizio intermedie, il GI ha confermato in corso di audizione l'intenzione di integrare la previsione di tale obbligo; l'Autorità, a tal proposito, ritiene necessario che debba essere confermata la costante applicazione della regola del "*care taker*" da parte del GI.

Per quanto riguarda l'elenco delle località di servizio ove sia previsto l'utilizzo del "*Treno Pronto*" da parte del personale dei treni, il GI ha chiarito che tali località sono indicate nei rispettivi Fascicoli Linea; l'Autorità ritiene, quindi, necessario, che RFI precisi tale informazione nella PACR in esame.

6.2.2 Indicazioni

6.2.2.1 Si indica al GI di mantenere nel PIR 2026 l'attuale versione del primo periodo del paragrafo 6.3.2 "*Regole di gestione*", già adottata nel PIR 2025.

6.2.3 Prescrizioni

6.2.3.1 Si prescrive al GI, per quanto riguarda la PACR, nel paragrafo 2.9 "*Treno pronto*":

- di prevedere un'unica sola soglia temporale pari a 30 minuti, da adottarsi sia per i treni passeggeri, che per i treni merci, oltre la quale gli scostamenti sono attribuiti a "*scelta di circolazione*";
- di specificare che la regola del *care taker* (ossia la soglia massima oltre la quale il ritardo di un treno dichiaratosi pronto, in sosta in una stazione in attesa di invio da parte del GI, viene addebitato a responsabilità del GI stesso in quanto responsabile delle scelte di circolazione) è da applicarsi anche nelle località di servizio intermedie del percorso del treno per le quali l'inoltro del treno da parte del GI è subordinata all'invio della comunicazione di "*Treno pronto*" da parte delle IF;
- di specificare che le località di servizio ove è previsto l'utilizzo del "*Treno pronto*" sono riportate nei Fascicoli Linea.

6.2.3.2 Si prescrive al GI di trasmettere all'Autorità entro il 29 febbraio 2025 una relazione relativa allo stato di avanzamento del processo di adozione della nuova PACR.

6.3 Sgombero con mezzi attrezzati

6.3.1 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento al paragrafo 6.3.3.2.2 "Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei", il GI ha previsto che: "A seguito del riposizionamento del materiale sviato sulla sede ferroviaria a cura di RFI, restano a carico dell'IF responsabile dell'evento: - l'individuazione e l'emissione delle prescrizioni tecniche ai fini del ricovero, trasferimento del materiale rotabile interessato; - il ricovero ed il trasferimento in luogo sicuro del materiale rotabile interessato, ai fini del sollecito sgombero dell'infrastruttura tramite locomotore dell'IF medesima o con locomotore di altra IF;". A tal proposito, in corso di audizione il GI ha evidenziato che:

- il riferimento alla "IF responsabile dell'evento" è da intendersi come "IF responsabile del materiale coinvolto nell'evento";
- per quanto riguarda le attività di condizionamento effettuate dai Manutentori Rotabili di RFI, durante l'attività di *rerailling*, le stesse (*exported conditions* – ossia le condizioni restrittive da considerare alla ripresa della corsa) verranno notificate al referente IF presente sul posto (anche l'agente di condotta o altro personale abilitato) e dovranno essere assunte dallo stesso per determinare le prescrizioni tecniche per il trasferimento del materiale, per il quale vale, tra l'altro, l'applicazione del paragrafo 6.3.3.2.3 del PIR;
- inoltre, le "Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli" del GI al paragrafo al 4.4 "Veicoli sviati", prevedono che i veicoli sviati debbano sempre essere soggetti ad una "accurata verifica tecnica" da parte di personale abilitato al fine di "stabilire le modalità d'inoltro"; detto paragrafo fa riferimento sia all'inoltro nell'officina di manutenzione, sia all'inoltro alla prima località utile al loro ricovero.

Il GI ha quindi concluso, sulla base di quanto sopra esposto, che ne consegue che l'IF coinvolta nell'evento, in virtù anche della specifica conoscenza del proprio materiale rotabile, abbia le competenze per l'individuazione e l'emissione delle prescrizioni tecniche per il trasferimento del materiale.

Premesso quanto sopra, si ritiene necessario rilevare che RFI non ha chiarito se, rispetto alle attuali modalità di lavoro dei tradizionali "carri soccorso", il passaggio a tale nuovo sistema comporti ulteriori oneri a carico delle IF, quali l'obbligo di stabilire le "modalità d'inoltro" sulla base di un'"accurata verifica tecnica" effettuata da personale abilitato presente sul posto dell'evento. Inoltre, per quanto riguarda il secondo obbligo a carico delle IF, ossia trasferimento e ricovero del rotabile, RFI ha confermato che, nel caso sia necessario un locomotore/materiale di soccorso, è da applicarsi il paragrafo 6.3.3.2.3 "Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva". D'altra parte, sulla base dei report degli interventi di sgombero inviati dal GI all'Autorità, pare non siano mai stati utilizzati i mezzi gommati di cui trattasi e non è, quindi, chiaro se le IF abbiano preso adeguata coscienza delle necessità organizzative e di personale per garantire tale supporto. A tal proposito si osserva come, al momento, la bozza disponibile sulla piattaforma ePOD del GI dal 10 aprile 2024, di "Prescrizione di esercizio. Procedura di interfaccia. Norme sperimentali per l'erogazione da parte di RFI del servizio di riposizionamento di convogli sul binario con mezzi di soccorso attrezzati ("rerailling") su determinate linee della SO Circolazione e Orario Area Palermo-Reggio Calabria – Cagliari", preveda, all'articolo 2 comma 8, che: "Restano in capo alla IF le verifiche tecniche preliminari e necessarie alla ripresa della marcia (attività di verifica e definizione delle condizioni tecniche di inoltro del convoglio), al termine delle quali l'AdC del treno soccorso deve darne comunicazione registrata al RdC di giurisdizione."; per quanto riguarda il riferimento alle "Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli" del GI al paragrafo al 4.4 "Veicoli sviati", si ricorda che al comma 2 dell'articolo citato è previsto genericamente che la visita tecnica è a carico di un tecnico abilitato (senza specificare se questo sia o meno dipendente dall'IF) ed è previsto il riferimento all'allegato 14 dove sono riportate le attività del personale incaricato in quanto abilitato alla verifica ("Il personale incaricato di eseguire la visita tecnica deve controllare da entrambi i lati i seguenti organi e/o condizioni: a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni; b) i parasale, le boccole e gli accessori ad esse applicate; c) la conformità dello scartamento interno e il parallelismo delle facce interne delle ruote; d) il telaio dei carrelli; e) l'integrità dei collegamenti cassa – carrelli; f) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari; g) la sospensione; h) la trazione e la repulsione; i) la struttura portante, le parti interne, la cassa e l'imperiale; j) che tutte le parti mobili e amovibili siano fissate; k) l'assicurazione dei carichi e il rispetto del profilo limite di carico.").

Per le riportate motivazioni si ritiene, quindi, necessario che nel PIR sia precisato che:

- sulla base delle tempistiche previste per il riposizionamento del materiale sviato sulla sede ferroviaria a cura di RFI, lo stesso GI è obbligato ad attivare le procedure di cui al paragrafo 6.3.3.2.3 del PIR per programmare l'avvicinamento del locomotore o materiale rotabile per lo sgombero dell'infrastruttura;
- al fine di garantire un servizio comparabile a quello già previsto con l'ausilio dei tradizionali carri soccorso, per quanto riguarda le prescrizioni tecniche ai fini del ricovero/trasferimento del materiale rotabile interessato, si ritiene necessario che il GI fornisca un'apposita relazione relativa all'operatività dei tradizionali "carri soccorso" ove siano chiaramente precisate le competenze e le attività a carico rispettivamente della squadra di carro soccorso e delle IF, oltre che le abilitazioni che il GI ha previsto per garantire adeguate competenze al personale che utilizza tali mezzi attrezzati; nel caso, infatti, in cui le IF non siano obbligate - ad oggi - a inviare personale abilitato sul posto (oltre quello già in servizio sul rotabile interessato), deve essere adeguatamente motivato l'eventuale insorgere di tale nuovo obbligo che potrebbe incrementare anche i tempi di liberazione della linea o della stazione.

6.3.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

6.3.3 Prescrizioni

6.3.3.1 Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 6.3.3.2.2 *"Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei"*, di precisare che, sulla base delle tempistiche previste per il riposizionamento del materiale sviato sulla sede ferroviaria a cura di RFI, lo stesso GI è obbligato ad attivare le procedure di cui al paragrafo 6.3.3.2.3 del PIR per programmare l'avvicinamento del locomotore o materiale rotabile per lo sgombero dell'infrastruttura.

6.3.3.2 Nell'ambito delle procedure di cui al paragrafo 6.3.3.2.2 *"Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei"*, per quanto riguarda le prescrizioni tecniche ai fini del ricovero/trasferimento del materiale rotabile interessato, si ritiene necessario che il GI, garantisca un servizio comparabile a quello già previsto con l'ausilio del "carro soccorso". A tal proposito, il GI dovrà inviare, all'Autorità, entro e non oltre il 28 febbraio 2025, una relazione relativa all'operatività dei tradizionali "carri soccorso" ove siano chiaramente precisate le abilitazioni dei componenti, le competenze e le attività a carico rispettivamente della squadra di carro soccorso e delle IF; il tutto dovrà anche essere raffrontato con l'organizzazione dei mezzi di soccorso gommati che RFI intende adottare su tutto il territorio nazionale con l'orario di servizio 2025-2026 cui il PIR 2026 si riferisce.

6.4 **Modalità di soccorso dei treni in caso di presenza a bordo di Persone con Disabilità o Mobilità Ridotta**

6.4.1.1 **Valutazioni dell'Autorità**

Con riferimento al paragrafo 6.3.3.2.3, lettera d) *"Modalità di soccorso in caso di presenza a bordo di Persone con Disabilità o Mobilità Ridotta (PMR)"*, in corso di audizione il GI ha precisato che:

- sulla base delle esperienze di questa estate, ha inteso semplificare e snellire la formulazione del paragrafo in esame garantendo la massima flessibilità nella scelta delle soluzioni più opportune sulla base delle esigenze delle PMR (ad esempio intervento per esigenze di somministrazione di ossigeno, trasbordo in linea anche grazie all'intervento dei VVFF);
- la responsabilità del trasbordo è a carico delle IF sulla base del Regolamento Circolazione Treni vigente.

Preso atto delle precisazioni del GI, l'Autorità rileva che pare necessario mantenere la precisazione, già presente nel PIR 2025, della casistica secondo la quale il trasbordo, a giudizio dell'IF, non possa avvenire e, quindi, debba essere atteso il soccorso del materiale per il ricovero in stazione; tale precisazione è di seguito riportata per immediato riferimento: *"Qualora, invece, non esistano le condizioni per il trasbordo della PMR con disabilità motorie su altro treno o su mezzo alternativo, l'IF attende la locomotiva di soccorso per il recupero del treno ai fini del raggiungimento della prima stazione utile atta alla discesa in sicurezza di tutti i viaggiatori e in particolare della PMR con disabilità motoria."*

6.4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni

6.4.3 Prescrizioni

- 6.4.3.1** Si prescrive al GI, con riferimento al paragrafo 6.3.3.2.3, lettera d) *“Modalità di soccorso in caso di presenza a bordo di Persone con Disabilità o Mobilità Ridotta (PMR)”*, di mantenere il seguente periodo, già presente nel PIR 2025: *“Qualora, invece, non esistano le condizioni per il trasbordo della PMR con disabilità motorie su altro treno o su mezzo alternativo, l’IF attende la locomotiva di soccorso per il recupero del treno ai fini del raggiungimento della prima stazione utile atta alla discesa in sicurezza di tutti i viaggiatori e in particolare della PMR con disabilità motoria.”*.

7. Impianti di servizio

7.1.1 Indicazioni

Non sono previste indicazioni.

7.1.2 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.