

TRENITALIA S.P.A

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Con il presente documento si intendono formulare le osservazioni della Scrivente in merito alle disposizioni contenute nella prima bozza del PIR 2022. Tali osservazioni sono tese ad individuare criteri per la definizione di un assetto dei rapporti tra Imprese Ferroviarie e Gestore che - tenendo conto della evoluzione registratasi nel corso degli ultimi anni e delle dinamiche dei vari attori coinvolti - possa condurre ad un migliore e più equilibrato funzionamento dell'intero sistema e, conseguentemente, garantire un innalzamento della qualità del servizio ferroviario nel suo complesso.

La Scrivente intende pertanto riproporre alcuni temi già sollevati nei precedenti cicli di consultazione, che attengono in sintesi a:

- la definizione di un nuovo sistema di compensazioni, a carico del GI e a favore delle IF, per i mancati ricavi e i costi emergenti delle IF causati a vario titolo dal GI;
- garantire un'evoluzione dell'attuale assetto infrastrutturale che tenga adeguatamente conto delle crescenti esigenze di trasporto ferroviario che deve essere sempre più valorizzato in un'ottica di sviluppo sostenibile del sistema. A tal proposito si ritiene di ribadire i profili di criticità connessi ai vincoli di utilizzo dei nodi (par. 2.7.1) nonché di evidenziare i limiti dell'impostazione del nuovo paragrafo 2.7.2 *Grado di utilizzo della rete*.

Inoltre, alla luce dei ritorni di esperienza degli ultimi anni e prendendo spunto da quanto previsto da altri GI in Europa, si propongono specifiche osservazioni relative alla disciplina dell'Accordo Quadro al fine di pervenire ad un miglioramento del processo di allocazione della capacità pluriennale.

Si precisa infine che per quanto concerne il sistema tariffario, la Scrivente si riserva le opportune valutazioni a valle della pubblicazione da parte di RFI delle tariffe relative al nuovo periodo regolatorio 2022 – 2026.

PARAGRAFI

OSSERVAZIONI

<p>n. 2.1</p>	<p>INTRODUZIONE [EX 3.1]</p> <p>Con riferimento agli aggiornamenti del portale ePir, si chiede di prevedere, in analogia a quanto già avviene per i programmi di indisponibilità, di poter disporre anche degli scenari infrastrutturali relativi all’orario di servizio dell’anno X+2.</p> <p>Si propone quindi di modificare il testo come segue:</p> <p><i>Il portale ePIR sarà aggiornato secondo la seguente tempistica:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>nel mese di dicembre, dell’anno X, il GI fornirà gli scenari infrastrutturali relativi al dicembre dell’anno X, dell’anno X+1 e dell’anno X+2, oltre che ai programmi di indisponibilità di cui al punto 2 del par. 4.3.2.2 2.3.3.5 per l’anno X+2;</i> - <i>nel mese di giugno, dell’anno X+1, il GI fornirà lo scenario infrastrutturale a quella data ed un aggiornamento dello scenario infrastrutturale del mese di dicembre X+1 e dell’anno X+2 nonché dei programmi di indisponibilità per l’anno X+2.</i>
<p>n. 2.6</p>	<p>SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA [EX 3.8]</p> <p>Con riferimento al tavolo di ascolto di cui al presente paragrafo, si chiede di prevedere che il GI fornisca un aggiornamento periodico in merito allo stato di avanzamento delle proposte, delle iniziative e delle segnalazioni di interventi infrastrutturali migliorativi della rete infrastrutturale che i vari Stakeholder hanno proposto negli anni precedenti. In particolare si richiede per gli interventi che risultano indicati dal GI come “già pianificati” di specificare il CUP ovvero Codice Unico di Progetto (codice unico identificativo di ogni nuovo progetto di investimento pubblico) in modo da permettere agli attori del sistema ferroviario di verificare all’interno del Contratto di Programma vigente lo stato attuativo; si chiede, inoltre, che vengano indicate le date previste di conclusione dei lavori in modo da mettere in condizione gli operatori del settore di pianificare il proprio modello di servizio in relazione ai benefici sottesi alla realizzazione degli interventi stessi.</p> <p>Per quanto riguarda le proposte qualificate dal GI come “Oggetto di approfondimento” perché risultate meritevoli di approfondimenti tecnici si richiede che vengano forniti gli esiti delle valutazioni e delle verifiche in capo al Gestore ed, in caso di recepimento delle proposte, che vengano fornite informazioni circa il CUP di assegnazione in modo da consentire il monitoraggio dello stato di avanzamento della progettazione e realizzazione dell’intervento stesso. Per consentire un agevole reperimento delle informazioni si propone la pubblicazione della documentazione suddetta sulla piattaforma ePIR, con aggiornamenti a cadenza predefinita, non inferiore all’anno.</p>
<p>n. 2.7.1</p>	<p>Regole di utilizzo della rete</p>

	<p>Standardizzazione dell'offerta</p> <p>Il concetto di “missione” come insieme di tracce <i>definibile attraverso medesime O/D, stesse fermate, una frequenza di ripetitività nell'arco della giornata</i>, appare fortemente restrittivo in quanto porta ad escludere servizi riconducibili ad una offerta standardizzata benché non aventi medesime O/D o varianti marginali delle fermate, tali da non compromettere l'appartenenza di determinati servizi a strutture cadenzate di riferimento. In questi termini, si rischia di introdurre un elemento di rigidità del sistema che, invece, deve essere caratterizzato, per quanto possibile da elementi di flessibilità.</p> <p>Non si ritiene, pertanto che un concetto così definito possa essere preso a riferimento quale ulteriore criterio di priorità nell'allocatione della capacità. Si chiede, dunque, di eliminare il presente paragrafo o di generalizzare maggiormente il concetto di “missione” al fine di ricomprendere tutte le casistiche riconducibili ad un'offerta di tipo sistematico.</p> <p>Utilizzo efficiente degli impianti nei nodi</p> <p>Alla luce dei ritorni di esperienza legati all'emergenza sanitaria ancora in corso, si ribadisce l'esigenza che codesto GI non vincoli aprioristicamente l'utilizzo della rete impedendo alle IF di esplicitare senza condizionamenti gli itinerari di proprio interesse specie in particolari condizioni e fasce orarie di minore utilizzo della capacità ma garantisca alle IF la possibilità di proporre un'offerta il più possibile rispondente alle esigenze di mobilità del paese. Quanto riportato al presente paragrafo appare in contrasto con l'art. 28 del D. lgs 112/15 che assegna alle IF la leva della definizione del modello di servizio. In particolare, compromette il principio secondo cui ricade sul Gestore l'obbligo di soddisfare tutte le richieste di capacità di infrastruttura tenendo conto per quanto possibile di tutti i vincoli che gravano sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività e salvaguardando, comunque, i diritti derivanti dagli accordi quadro sottoscritti ai sensi dell'articolo 23. La normativa vigente prevede la deroga all'obbligo di soddisfare tutte le richieste di capacità d'infrastruttura solo nel caso disciplinato dall'art. 29 del suddetto decreto, che tratta il caso dell'infrastruttura saturata. Come ampiamente argomentato in occasione dello scorso ciclo di consultazione e ripreso in questa sede, si chiede di rimuovere l'intero paragrafo.</p>
<p>n. 2.7.2</p>	<p>Grado di utilizzo della rete</p> <p>Il GI, nel caso in cui non sia possibile soddisfare adeguatamente tutte le richieste di tracce riguardanti un dato punto dell'infrastruttura, è tenuto ad effettuare la dichiarazione di “saturazione” (art. 29, d.lgs. n. 112/2015), a valle della quale effettuare</p>

4

un' "*analisi di capacità*", per individuare le ragioni che non consentono di soddisfare tutte le richieste delle imprese (art. 32, d.lgs. n. 112/2015). A ciò deve seguire, entro i sei mesi successivi, la presentazione di un "*piano di potenziamento della capacità*", in cui sono indicate le azioni da adottare per potenziare le capacità dell'infrastruttura (art. 33, d.lgs. n. 112/2015).

E' però possibile per il GI, prima di dichiarare la «saturazione» (art. 32, co. 2 del D.Lgs. 112/2015), porre in campo delle azioni preventive.

Lo strumento adottato (anche in precedenza) dal GI per procedere alla riprogrammazione dei servizi è il c.d. shift ovvero l'azione di redistribuzione del carico che interessa una determinata tratta in una determinata fascia oraria grazie ad uno slittamento nella fascia oraria precedente o successiva, entro i 60 minuti, sul presupposto che, per definizione, la tratta non può dirsi saturata a livello giornaliero.

Nella Relazione accompagnatoria alla 1a bozza del PIR 2022 il GI illustra, fra le novità introdotte, la nuova logica dello shift: la proposta del Gestore è quella di sostituire il concetto di «fascia oraria» all'interno del quale condurre l'analisi di capacità con quello di «periodo» valutato congruo in almeno tre ore (180 minuti). Meccanismo che verrebbe mutuato anche nei casi di fasce orarie a capacità limitata.

Al riguardo, indiscusso il riferimento normativo e lo scopo del combinato disposto delle norme, si pone l'obbligo di valutare se, a fronte dei vantaggi positivamente valutati dal Gestore in termini di miglior utilizzo dell'infrastruttura secondo una dichiarata ottica pro concorrenziale, si manifestino degli aggravii a discapito delle IF.

La proposta di uno shift di «periodo» esteso ad almeno tre ore consecutive vale solo ad ampliare la finestra temporale rilevante ai fini di valutare la densità di utilizzo della rete, senza incidere sulla sostanza del fenomeno. Si modifica, per così dire, la soglia di tolleranza ma non si interviene sulla effettiva densità dell'utilizzo della rete; in altre parole, invece di affrontare le condizioni che determinano la disponibilità insufficiente di capacità rispetto alle richieste di utilizzo, il GI si limita a reinterpretare la logica dello strumento attraverso il mero ampliamento della segmentazione temporale .

Si richiama al riguardo la definizione di «alternativa valida» (Direttiva *Recast*, art. 3, mutuato nell'art. 3.1.1) del dlgs 112/2015), che introduce il concetto alla luce del quale l'accesso a un altro servizio sulla linea può essere considerato alternativa valida -nel senso di idonea, apprezzabile, equipollente- solo quando questa sia «economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria» e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto.

Laddove, inoltre, lo shift di «periodo» si riflettesse anche sull'allocazione della capacità, questo risulterebbe capace di alterare in maniera significativa -e per particolari tratte e nodi in maniera irrecuperabile- l'offerta commerciale pensata dall'IF e i processi industriali connessi.

L'impresa ferroviaria traduce nell'offerta commerciale l'analisi del mercato di riferimento, per cui eventuali alterazioni avrebbero come effetto probabile la perdita dell'interesse della clientela che andrebbe ad orientarsi verso altre alternative o altre modalità di trasporto.

La ricerca dell'equilibrio complessivo del sistema quindi non può prescindere dall'interesse delle IF.

	<p>Al riguardo è bene ricordare che al GI è attribuito il potere <i>ex post</i>, a valle della richiesta di tracce formulata dalle IF, di disporre se necessario una <i>armonizzazione</i> delle tracce, ma non può spingersi a imporre la riprogrammazione dei servizi proprio laddove l'esigenza del rispetto delle attese imprenditoriali, in termini di offerta commerciale e per essa dell'interesse della clientela di riferimento, appare più sensibile.</p> <p>Al riguardo, la previsione per cui le penali per mancato utilizzo a carico delle IF non saranno applicate in caso di fascia oraria satura, bensì nel caso di fascia giornaliera satura appare disponibilità davvero marginale.</p> <p>Un'ultima considerazione va espressa sul concetto di <i>massimizzazione della capacità</i> che non è solo miglior sfruttamento dell'infrastruttura attuale, ma anche, nell'interesse della collettività, disponibilità verso nuovi investimenti in infrastrutture destinate al miglioramento della qualità dei servizi.</p> <p>Alla luce di quanto sopra rappresentato, si rigetta la formulazione proposta e si richiede di mantenere la versione vigente.</p>
<p>n. 3.3.2.1</p>	<p>Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF</p> <p>Il terzultimo cpv riporta: “GI, acquisita la documentazione completa, provvede ad inviare all'IF la proposta di contratto, comprensiva di tutti gli allegati tecnici ed economici, con l'indicazione del termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione che dovrà intervenire, comunque, entro e non oltre 5 giorni solari prima rispetto all'attivazione del servizio.”</p> <p>Si ribadisce l'esigenza, già rappresentata in occasione delle osservazioni alla 1^ bozza del PIR 2021 e avanzata anche da altri operatori ferroviari, di prevedere l'inserimento di un termine per il GI entro il quale fornire la proposta contrattuale. Si propone di garantire alle IF un periodo di almeno 8 giorni lavorativi dalla data di arrivo delle proposte contrattuali al fine di valutarne la correttezza, nonché espletare gli eventuali passaggi decisionali con i preposti organi amministrativi aziendali (es. CdA).</p>
<p>n. 3.3.1</p>	<p>ACCORDO QUADRO [ex 2.3.1]</p> <p>c) <i>Variazioni di capacità</i></p> <p><i>Nel rispetto delle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, possono essere richieste variazioni nei limiti complessivi del +/-10% rispetto alla capacità espressa in trkm indicata nell'Accordo Quadro.</i></p> <p><i>Per sopravvenute, motivate e documentate esigenze il Richiedente ha facoltà di richiedere riduzioni oltre il limite sopraindicato. Si potrà procedere a</i></p>

	<p><i>siffatta riduzione, solo previo consenso di GI, attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. La capacità oggetto della riduzione accordata verrà comunque immediatamente considerata a disposizione del GI per il processo di assegnazione annuale della capacità. Qualora il GI non accolga la richiesta presentata dall'IF, e/o quest'ultima presenti richieste di tracce che comportino una riduzione di capacità superiore al 10%, il GI potrà avvalersi di quanto previsto al par. 3.3.1.3.</i></p> <p>Sulla base dei ritorni di esperienza legati all'emergenza sanitaria ancora in corso, che ha comportato riduzioni e modifiche di offerta per cause indipendenti dalla volontà dell'Impresa Ferroviaria, si chiede che il paragrafo in esame venga integrato con la casistica di variazione di capacità oltre il limite del 10% per cause di forza maggiore.</p> <p>Per tali situazioni, occorre, infatti, prevedere una regolazione speciale che deve tenere conto della eccezionalità della situazione e che garantisca, nel contempo, flessibilità al sistema.</p> <p>In tale fattispecie, pertanto, non possono trovare automatica applicazione le conseguenze previste alla lettera c), ma deve essere disposto un sostanziale “congelamento” dell'Accordo Quadro e la possibilità di ripristino della sua valenza già nel corso dello stesso orario di servizio o di quello successivo in funzione della risoluzione delle cause esogene alla volontà delle Imprese.</p> <p>Inoltre, si chiede di precisare nel PIR che eventuali variazioni di capacità non sono imputabili all'impresa nel caso in cui al titolare di AQ venga respinta una richiesta sui servizi extra pacchetto minimo di accesso da cui dipendeva la fattibilità del servizio ferroviario previsto nella capacità quadro.</p>
<p>7</p> <p>n. 3.4.5</p>	<p>Corse prova</p> <p><i>[Con riferimento all'omologazione dei materiali rotabili, questi devono essere in possesso dell'Autorizzazione per prove in linea rilasciata dall'ANSF]</i></p> <p>Occorre precisare che tale previsione deve essere limitata esclusivamente alle corse prova a seguito di cambiamento della configurazione dei treni, non per le corse prova a seguito di interventi manutentivi o per altri scopi (es. misura del rumore, ecc.) dove il rotabile non ha avuto modifiche nella configurazione.</p>
<p>8</p> <p>n. 4.2</p>	<p>Descrizione del processo</p> <p>Si richiede al GI di disciplinare all'interno del Prospetto Informativo della Rete le modalità e le tempistiche relative agli</p>

aggiornamenti della piattaforma ASTRO IF, in modo da permettere agli operatori che per la mole dei dossier a proprio carico abbiano adottato la scelta condivisa con il GI di colloquiare con il sistema ASTRO-IF, non via web, ma system to system di adeguare in tempi congrui e secondo le specifiche indicate il proprio sistema di riferimento per la richiesta di tracce e servizi.

Per quanto riguarda le informazioni che l'IF deve presentare attraverso la piattaforma ASTRO IF, in fase di richiesta tracce e servizi, si fa presente che non tutte sono gestite tramite appositi campi nel flusso di comunicazione system to system.

Ad esempio, l'appartenenza di una traccia ad una "missione" e, per i servizi passeggeri OSP, il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata non sono attualmente gestiti.

In relazione ai servizi commerciali, si evidenzia che il flusso attualmente in uso non è ASTRO IF, come indicato nel PIR 2022, bensì ASTER QM. Si chiede pertanto di continuare ad utilizzare lo stesso canale per la sottomissione dei servizi commerciali. Si evidenzia inoltre che tali servizi si consolidano solo a valle del rilascio del progetto orario definitivo e pertanto non possono essere comunicati contestualmente alla richiesta di tracce e servizi.

Per quanto riguarda le implementazioni richieste da Trenitalia, in gran parte già presentate in occasione delle osservazioni al PO dal 2016 al 2020, in merito al flusso system to system con ASTRO IF per la corretta e completa sottomissione delle richieste di tracce e servizi, si richiede che su un'apposita sezione della piattaforma ASTRO – IF venga pubblicato il piano dei rilasci inerenti gli sviluppi di sistema, a partire dai seguenti item:

o Fermate periodiche:

L'attributo di fermata periodica (e del calendario associato di effettuazione) non è attualmente supportato dal sistema ASTRO IF. In questo caso si provveduto sta ovviando, in via generale, ad indicare nelle note eventuali osservazioni che potrebbero, però, non essere esaustive ed uniformi a causa della mancanza di uno standard di riferimento a sistema.

Si richiede pertanto la gestione dell'attributo tramite apposito campo nel flusso system to system e contestualmente la comunicazione delle specifiche in tempi tali da permettere l'aggiornamento tempestivo del sistema di riferimento di Trenitalia.

o Progetti orari multipli:

Nei casi in cui per una singola Richiesta di Traccia Orario (successivamente RTO) sono state rilasciate più tracce o tratte periodiche, la piattaforma ASTRO IF non consente il riscontro separato delle diverse componenti del PO. Pertanto, le valutazioni su ciascun elemento del PO devono necessariamente essere formulate nelle note; tale mezzo potrebbe, però, risultare inefficace non disponendo di uno standard di riferimento a sistema. Si chiede pertanto al GI di implementare una soluzione per gestire il riscontro separato delle diverse componenti del PO e di darne comunicazione all'IF attraverso l'aggiornamento del PIR.

	<ul style="list-style-type: none"> o Flag transita per altra rete Per quanto riguarda le informazioni di impegno impianto da gestire system to system, RFI ha implementato un flag, applicabile in origine e/o destino, che consente di escludere dalle RTO incomplete di impegno impianto quelle con origine e/o destino su rete estera e su impianti non RFI (ferrovie concesse). A tal proposito, per completezza comunicativa si richiede di restituire l'informazione anche sui PO rilasciati da RFI. o Attributo Lunghezza Treno La corretta gestione dell'impegno impianto da parte di RFI richiede di fornire l'informazione sulla lunghezza del treno. A tal proposito si chiede di restituire l'informazione sui PO rilasciati da RFI e di darne comunicazione all'IF attraverso l'aggiornamento del PIR. o Gestione separata delle osservazioni sulle componenti di traccia e impegno impianto: La modalità di richiesta integrata di tracce e servizi prevede la dichiarazione sincrona delle osservazioni sia sulle tracce che sugli allacciamenti. Come evidenziato nelle osservazioni al PIR 2020, ciò costituisce una rilevante criticità operativa in quanto il consolidamento di tali informazioni attiene a processi distinti (l'uno commerciale e l'altro industriale), solo in parte parallelizzabili. Potranno, pertanto, emergere situazioni di possibile incongruenza che dovranno essere ricomposte congiuntamente in tempo utile per la pubblicazione del Progetto Orario definitivo. Si fa inoltre, presente che, l'attuale architettura del sistema ASTRO IF non prevede la possibilità di avere una trattazione modulare delle diverse componenti che costituiscono le richieste integrate di trasporto. Ciò penalizza il presidio delle fasi di definizione delle richieste orario, rendendo di difficile tracciabilità il processo di consolidamento delle singole componenti costitutive del trasporto (traccia, allacciamento/sosta, parking, manovre, servizi d'impianto). Sono in corso attività di implementazioni e sviluppo volte a gestire in maniera indipendente solo la componente di Impegno Impianto. Si richiede pertanto al GI di inserire nel PIR 2022 le specifiche e le conseguenti tempistiche. o Assenza dei dossier inizializzati dal GI per interruzioni programmate Una buona parte dell'offerta non è inserita in ASTRO IF. Trattasi delle modifiche d'offerta legate a variazioni di iniziativa del GI. Questa mancanza comporta difficoltà nella gestione dell'offerta e talvolta nell'inserimento dei vincoli di impianto. Si chiede pertanto di implementare il sistema ASTRO IF al fine di gestire tale casistica e di indicare all'interno del PIR le modalità e le
--	--

	<p>tempistiche di tali sviluppi.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Aggiornamento anagrafiche impianto <p>Si chiede una tempestiva comunicazione all'IF in caso di variazioni delle anagrafiche di impianto così da permettere l'adeguamento del sistema di riferimento di Trenitalia.</p> <p>Come soluzione più solida si propone di predisporre un flusso di comunicazione system to system automatico e integrato.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numero Treno Commerciale <p>RFI ha dichiarato l'obiettivo, pienamente condiviso da Trenitalia, di implementare i propri sistemi informatici al fine di permettere l'utilizzo dello stesso numero treno, "Numero Treno Commerciale", durante la vita di un intero anno ferroviario. Tale soluzione permetterà di migliorare la chiarezza comunicativa verso il cliente finale. A tal proposito si richiede di introdurre nel PIR 2022 le modalità di gestione, comunicazione ed elaborazione del dato in oggetto.</p>
<p>n. 4.3.2</p>	<p>Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità</p> <p>Al fine di condividere in modo anticipato la sostenibilità tecnica e commerciale dei programmi di indisponibilità, si propone di precisare meglio ai punti 1 e 2, che la fase di consultazione con le imprese e gli stakeholders deve riguardare anche la definizione del programma di trasporto connesso a ciascuna indisponibilità. Tale elemento è imprescindibile per l'acquisizione, direttamente nel Progetto Orario pianificato nella prima metà di luglio, dei programmi d'interruzione riferiti all'anno successivo.</p> <p>Si ribadisce la richiesta, già avanzata in passato di anticipare le tempistiche previste ai punti 10 e 11 per consentire all'impresa di adeguare con un congruo anticipo i propri sistemi d'informazione e vendita.</p> <p>Con riferimento all'eliminazione del punto 13, relativo alla comunicazione dei ritardi pubblicizzati, si ritiene che l'abolizione della comunicazione determini di fatto la necessità di non prevedere opportuni recuperi sulle tracce con la consapevolezza del GI che non sussistono margini per eventuali perditempi.</p> <p>Al punto 15 vengono elencate le seguenti soglie di ritardo per i treni regionali, oltre le quali il GI è tenuto all'emissione di VCO:</p> <p>Regionali</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - ritardi > 30' sull'intera traccia; - ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi; - ritardi > 10' sull'intera traccia per più di 10 giorni consecutivi. <p>Ai fini di una corretta informazione alla clientela ed al rispetto degli standard di puntualità si richiede di modificare le soglie come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ritardi > 30' sull'intera traccia; - ritardi > 5' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi; <p>Inoltre nel testo viene riportato che <i>“In tutti gli altri casi il GI può comunicare il ritardo stimato inferiore alle soglie sopra descritte attraverso una specifica nota alle IF, attribuendosi la responsabilità del ritardo secondo le cause previste dalle procedure vigenti”</i>: si ritiene che il Gestore debba essere obbligato in ogni caso a comunicare il ritardo, anche se inferiore alle soglie riportate nello stesso paragrafo, al fine di consentire alla IF di gestire eventuali criticità per i servizi commerciali.</p> <p>Pertanto, si propone di sostituire il verbo “può” con “deve”.</p>
<p>n. 4.4.1</p>	<p>Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro [ex 4.3.1]</p> <p>La fase di coordinamento, da attuare, come prescritto in PIR al paragrafo 4.4.2.2, in caso di richieste di AQ confliggenti, necessita, per potersi esplicare in modo appropriato e realmente efficace, di una sostanziale revisione delle tempistiche relative all'intero processo di assegnazione della capacità quadro.</p> <p>Tale valutazione è avvalorata dalle evidenze dirette, maturate in occasione del processo di revisione dell'Accordo Quadro AV conclusosi nel maggio 2019, che in presenza di richieste confliggenti di operatori diversi, ha manifestato tutti i limiti del timing attuale, comportando lo slittamento della scadenza annuale di richiesta tracce di oltre un mese, e il rinvio, addirittura, ad un tavolo successivo del coordinamento allargato tra tutti i soggetti con offerta afferente alle porzioni critiche di rete che invece si sarebbe dovuto tenere a monte.</p> <p>Inoltre nelle more di un'auspicata revisione delle tempistiche di notifica di nuovi servizi ferroviari all'organismo di regolazione di cui all'art. 24 del D.Lgs 112/15, si ritiene essenziale allineare le tempistiche di richiesta di AQ con quelle di comunicazione all'ART dei nuovi servizi.</p>

	<p>Si propone, pertanto, di anticipare la fase della richiesta della capacità pluriennale a metà del mese di giugno (X-18), coerentemente con quanto già previsto da alcuni importanti GI europei (si veda in tal senso il DRR di SNCF Réseau)</p>
<p>n. 4.4.2.2</p>	<p>Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro Al terzultimo cpv si chiede di sostituire il termine “retrocedere” con il termine “modificare” Nel quadro normativo europeo e nazionale infatti non si utilizza l'espressione “retrocessione”, al contrario, si fa sempre riferimento al concetto più ampio di “modifica”.</p> <p>In altri termini, l'espressione utilizzata nella normativa mira a prendere in considerazione una gamma di situazioni che non possono esaurirsi nel concetto di retrocessione che, anche alla luce delle esperienze pregresse, costituisce, infatti, la fattispecie più estrema e meno frequente di un concetto, quello di modifica, assai più generale e articolato.</p> <p>Pertanto se la seconda fase di coordinamento si rivela infruttuosa e se il GI procede a richiedere ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di modificare parte della capacità indicata nell'Allegato A, l'obbligo di penale a carico del Gestore (di cui all'art. 13 del Reg. UE 545/2016) deve essere riferito a tutti gli interventi di modifica alla capacità quadro e, in particolare: variazioni di fascia oraria, variazioni di itinerario, variazioni di fermate, variazioni di periodicità, limitazioni/prolungamenti di percorso e modifiche di velocità commerciale, in quanto fattori che certamente determinano un degrado per l'IF della profittabilità attesa.</p> <p>Si ritiene inoltre che in caso di richiesta da parte del GI di modifica della capacità oggetto di un Accordo Quadro esistente, lo stesso debba provvedere al pagamento di penali all'Impresa titolare di tale AQ al fine di ristorare il danno sopportato comprensivo della perdita dei ricavi relativi ai servizi per i quali il Gestore degrada le caratteristiche pur avendoli precedentemente accordati in AQ. Pertanto, la penale dovrebbe essere configurata come un valore calcolato partendo dai ricavi cessanti a seguito della modifica di capacità apportata dal GI (cambio di fascia oraria, perdita di fermate, degrado delle percorrenze, soppressione di interi servizi, ecc.) da cui dedurre i soli costi cessanti, se presenti, legati alle modifiche apportate alle caratteristiche della capacità assegnata, come ad esempio il costo di accesso all'infrastruttura e tutti gli altri costi eliminabili nel breve periodo.</p> <p>In quest'ottica non sono da considerare variabili i costi diretti degli equipaggi in quanto, non potendo l'Impresa Ferroviaria fare ricorso a strumenti di mobilità del personale, non saranno eliminabili, determinando così un inefficiente impiego delle stesse.</p> <p>Su tale tematica Trenitalia ha trasmesso specifica nota (TRNIT-DPI\P\2020\0016151) nell'ambito della consultazione avviata da Codesto Gestore sulla base della Delibera ART 151/2019, rispetto alla quale ci si riserva ulteriori valutazioni in esito alle determinazioni dell'Autorità.</p>

<p>12</p> <p>n. 4.5.4.1</p>	<p>Processo di armonizzazione</p> <p>Con riferimento al punto 1) si osserva che i margini di flessibilità sugli orari delle tracce richieste non possono limitarsi alla considerazione dei soli orari di partenza, ma devono tenere conto anche degli orari di arrivo senza considerare i quali le tracce potrebbero assumere connotazioni fortemente difformi dalle richieste senza che ciò comporti l'avvio di idonee procedure di coordinamento.</p> <p>Si chiede pertanto che il primo capoverso del paragrafo venga così modificato:</p> <p><i>Il GI, a Al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi e preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti, il GI elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità rispetto agli orari di partenza e di arrivo richiesti per singola traccia oraria nella misura massima di ... fermo restando l'impegno a garantire il medesimo tempo di viaggio richiesto dall'IF</i></p> <p>Inoltre si ritiene che il GI debba dare evidenza all'Impresa dei casi in cui viene utilizzato il margine di flessibilità e per quali motivi. In tal modo l'IF può procedere anche ad una compatibilizzazione interna fra servizi confliggenti.</p>
<p>13</p> <p>n. 5.3.1</p>	<p>Servizi inclusi nel PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO [ex 5.2]</p> <p>Per quanto riguarda l'accesso al sistema informativo PICWEB, al fine di garantire alle IF le informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità, si chiede di integrare il punto 3 come segue:</p> <p>“Traingraph”: funzionalità che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura, mediante rappresentazione grafica spazio-temporale per mezzo di informazioni aggiornate in tempo reale nonché riferite al circolato, allo storico, all'orario, al programmato, ad un periodo (funzione: Traingraph periodo).</p> <p>Si chiede inoltre di inserire un nuovo punto come di seguito descritto:</p> <p>TrainDescriber (TD)/Quadro Sinottico (QS): Sistema automatico informativo in grado di visualizzare il movimento dei treni in una Sezione di linea o Area controllata. Permette, su un apposito video che rappresenta i binari di linea e di stazione, la visualizzazione in tempo reale della posizione dei treni e altre informazioni sullo stato della linea (fuori servizio, ecc.); il treno compare di norma sullo schermo con il numero che lo contraddistingue e con esso è possibile seguirne l'avanzamento su ogni</p>

	sezione di blocco. In aggiunta al numero del treno viene spesso riportato anche lo scostamento da orario.
14	<p>n. 5.4.7.1</p> <p>Tariffe</p> <p>Alla luce degli upgrade tecnologici, che consentono di attivare la modalità di “smart parking” sui mezzi di Trenitalia (Pop, Rock, TAF Revamping, ETR700) si chiede di riconsiderare la richiesta, già avanzata in occasione dello scorso ciclo di consultazione al PIR, di modificare la tabella 6.24 prevedendo i valori di assorbimento comunicati dalla Scrivente con nota TRNIT-DPI\P\2019\0039738. Nel caso ci fossero accorgimenti tecnologici di cui RFI ravvede la necessità (ad esempio indicatori esterni che in caso di controllo da parte del GI attestino che è in corso la modalità smart parking), si chiede a RFI di esplicitarli subordinando l'applicazione delle tariffe ridotte alla loro implementazione da parte delle IF.</p>
15	<p>n. 5.5.2</p> <p>Fornitura di informazioni complementari</p> <p>Personalizzazione delle informazioni al pubblico</p> <p>La Scrivente ritiene che i costi per eventuali implementazioni al sistema informatico di RFI per gestire le informazioni al pubblico non possano essere ribaltati alle Imprese, in quanto spetta al Gestore provvedere all'aggiornamento dei propri sistemi di informazioni al pubblico. Nella bozza del PIR 2021 posto in consultazione, RFI aveva già tentato di introdurre tale novità ma la stessa è stata condivisibilmente censurata da ART con delibera 151/2019 poiché il costo in questione faceva già parte della base costi individuata da RFI con riferimento all'anno 2014 e in relazione alla quale RFI ha elaborato il canone d'accesso all'infrastruttura ferroviaria per il periodo tariffario in corso.</p>
16	<p>n. 5.6.2</p> <p>Penali per responsabilità del GI</p> <p>La Scrivente intende sottolineare come il meccanismo di penali imputabili al GI in caso di degrado dell'infrastruttura che comporti ritardi/deviazioni/limitazioni o soppressioni del servizio dell'IF sia ancora inadeguato a compensare il pregiudizio prodotto alle imprese ferroviarie e non più rispondente al mutato contesto caratterizzato dalla presenza di più operatori, da un maggiore livello di traffico e da un contesto normativo che, se da un lato, tutela legittimamente la posizione dei passeggeri, dall'altro, finisce con il penalizzare le IF anche nel caso di soppressioni e ritardi ad esse non imputabili.</p> <p>Un meccanismo realmente compensativo, che non consenta al GI ingiustificate ipotesi di esonero di responsabilità, per</p>

	<p>inadempimenti che invece gli sono direttamente ascrivibili, dovrebbe tenere conto quantomeno dei costi emergenti relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rimborsi ed indennizzi ai passeggeri; • svolgimento di servizi sostitutivi su gomma ai fini della riprotezione dei passeggeri; • costi di assistenza (extra costi, quali pernottamento, pasti, taxi, ecc.) • gestione dei Contratti di Servizio con Stato, Regioni e Province Autonome, che prevedono penali per gli inadempimenti del servizio. <p>Si tratta di costi che le penali – che si limitano ad una rifusione, in molti casi neppure integrale, del costo sostenuto per l’acquisto della traccia ferroviaria – coprono solo in misura parziale, senza peraltro tenere conto dell’ulteriore lucro cessante subito e del danno reputazionale ingenerato.</p> <p>Trenitalia chiede, pertanto, di ridisegnare il meccanismo delle penali per assolvere i seguenti obblighi:</p> <p>a) obbligo di compensazione laddove l’IF subisca incrementi di costi e mancati ricavi dovuti ad indisponibilità non programmata dell’infrastruttura da parte di RFI;</p> <p>b) obbligo di indennizzo del pregiudizio subito dall’IF per gli incrementi di costi e i mancati ricavi, derivanti dalle limitazioni e dal degrado dell’infrastruttura ferroviaria;</p> <p>c) obbligo di qualità mancata laddove l’IF non sia stata in grado di raggiungere i livelli di qualità del servizio imposti dalla delibera ART n. 16/2018, “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia”.</p> <p>Si propone pertanto di inserire nell’architettura del sistema delle penali il concetto di «danno a consuntivo» sostenuto dall’IF nel corso dell’anno di riferimento ripartito per specifiche voci di costo emergente/lucro cessante individuate attraverso il driver della responsabilità del GI nella causazione del fatto da cui è scaturito l’evento pregiudizievole. Tali voci dovranno essere asseverate con debita documentazione e secondo procedure condivise tra GI e IF.</p>
<p>n. 5.6.2.1</p>	<p>Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità di GI</p> <p><i>Il GI è tenuto al pagamento di una penale pari al 30% del canone dell’intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:</i></p> <p><i>a) nel caso in cui GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2- 10 e qualora l’esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce</i></p> <p>Come già argomentato in sede di Osservazioni al PIR 2021, si ribadisce la richiesta di comprendere anche il punto 11 (tempistica</p>

	<p>di rilascio delle vco) in quanto decisivo per la corretta informazione alla Clientela.</p> <p>Più in generale si richiede di estendere le fattispecie per le quali il GI è tenuto a rifondere le Imprese ferroviarie, includendo non solo i casi di soppressione totale o parziale delle tracce ma anche allungamenti/deviazioni dal percorso originario per cause imputabili al GI (indisponibilità infrastrutturali, problematiche di circolazione, ecc) che generano un impatto economico negativo per le imprese (costi industriali, perdita ricavi da traffico per minori vendite, rimborsi, indennizzi). Per quanto attiene la quantificazione delle penali, la Scrivente rimanda a quanto più diffusamente descritto nell’osservazione numero 16.</p>
<p>n. 5.6.2.2</p>	<p>Penali per i ritardi causati dal Gestore dell’infrastruttura</p> <p>Trenitalia ritiene che le così dette “penali di circolazione” che limitano gli importi da rifondere all’impresa al canone della traccia, siano ancora ampiamente insufficienti, perché le imprese ferroviarie sono comunque tenute, in virtù delle disposizioni normative e regolatorie di riferimento, a sostenere costi molto più elevati della semplice restituzione del canone di utilizzo – in ragione dei rimborsi da riconoscere ai passeggeri, dei mezzi sostitutivi da approntare in caso di ritardo, degli obblighi di servizio pubblico di cui è richiesto il rispetto – anche in caso di ritardi indipendenti dalla loro responsabilità ed ascrivibili al Gestore dell’Infrastruttura.</p> <p>Trenitalia ha adeguato i propri sistemi all’assetto regolatorio dettato dalla Delibera 106/2018 così da consentire il rispetto del diritto dei passeggeri OSP all’indennità da ritardo sui titoli di viaggio, biglietti e abbonamenti.</p> <p>Il sistema delle penali ipotizzato dal GI dovrebbe tener conto di un meccanismo risarcitorio, come dettagliato nell’osservazione numero 16, in tutti i casi in cui la causa presupposto al ritardo del treno sia ascrivibile a fatto e responsabilità del GI.</p> <p>Inoltre si richiede di considerare, ai fini del calcolo delle penali per il GI, il «ritardo nelle stazioni intermedie» posto che la rilevazione del ritardo nell’ottica del passeggero va misurata rispetto alla tratta acquistata e non esclusivamente “a destino”.</p>
<p>n. 6.2.2</p>	<p>Obblighi di GI</p> <p>Al fine di assicurare reciprocità tra gli obblighi del GI e quelli dell’IF, si chiede di annoverare tra gli obblighi di GI il seguente: consentire alle IF, su richiesta motivata di queste ultime e qualora strettamente necessario, la possibilità di accedere alle zone dell’infrastruttura.</p> <p>Tale obbligo è speculare a quello delle IF di “mettere, qualora strettamente necessario, a disposizione del GI e su richiesta motivata di quest’ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche dei registratori cronologici degli eventi di condotta) e JRU (Juridical Recorder Unit)”.</p>

	<p>Inoltre, con riferimento al seguente obbligo del GI: <i>mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;</i> si chiede di incrementare la tempistica di comunicazione ad almeno 30 giorni come previsto dal Decreto 4 del 2012 di ANSF</p>
20	<p>n. 6.2.3</p> <p>Obblighi di IF Tra gli obblighi in capo all'IF è previsto anche il seguente: svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria nazionale nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF);</p> <p>E' necessario inserire anche ERA in aggiunta ad ANSF in coerenza con la normativa vigente.</p>
21	<p>n. 6.2.5</p> <p>Informazione e cooperazione con il GI</p> <p>L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con il GI e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie al controllo dei rischi connessi con il servizio svolto (D.lgs. 50/2019). Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSF.</p> <p>Si chiede di modificare il testo proposto precisando che gli obblighi informativi verso ANSF valgono solo nei casi previsti dalla normativa vigente. Di seguito il testo modificato:</p> <p>L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con il GI e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie al controllo dei rischi connessi con il servizio svolto (D.lgs. 50/2019). Tali iniziative dovranno essere motivate e, se del caso, poste prontamente a conoscenza dell'ANSF.</p>
22	<p>n. 6.2.6</p> <p>Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria <i>GI, in osservanza all'art.7 lett. c) del DM 138T/2000, ha predisposto la Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria (BDP) garantendone ad</i></p>

	<p><i>ogni IF l'accesso alla stessa, limitatamente ai dati di competenza. Al fine di garantire la puntuale alimentazione della BDP e permettere, quindi, l'elaborazione degli indicatori prestazionali sulla sicurezza, ogni IF deve segnalare prontamente al GI qualsiasi evento anomalo che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario.</i></p> <p>L'IF, in coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente, comunica al GI i danni al proprio asset al fine di garantire l'alimentazione della BDP. Si chiede pertanto di specificare in tal senso, la previsione contenuta nel paragrafo in oggetto.</p>
<p>n. 6.3.3.2.1</p>	<p>Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva</p> <p>Si rileva che tale paragrafo non ha subito modifiche rispetto alla precedente versione del PIR. Si evidenzia la necessità di condividere con le IF eventuali variazioni al testo proposto alla luce di quanto previsto in materia dalla nuova STI OPE (Reg. 773/2019)</p>

Considerata l'importanza e la complessità che riveste la gestione dei clienti PRM, si chiede di prevedere in caso di anomalità d'esercizio una maggiore proattività di Sala Blu, che deve assumere un ruolo attivo nella segnalazione tempestiva della presenza di clienti PRM, interfacciandosi di propria iniziativa con Sale operative/Assistenza della Clientela (ACAE). Tale proposta consentirebbe di migliorare la gestione in criticità di tale tipologia di clientela (che nel documento non risulta citata) e la conseguente adozione di soluzioni mirate.

Di seguito si suggerisce l'aggiunta di un capoverso, evidenziato in grassetto:

GESTIONE DELLE ANORMALITA'

All'insorgere di un caso di anomalità rilevante, secondo la definizione sopra riportata, RFI provvederà a:

- regolare la circolazione, gestendo l'anormalità tramite la ripartizione della capacità residua, condividendo con le Imprese Ferroviarie i provvedimenti di circolazione (limitazioni, cancellazioni, deviazioni, etc);
- attivare, previa consultazione con le imprese coinvolte, tutti i canali necessari per la tempestiva ed efficace informazione alla clientela, tramite:
 - c) annunci specifici, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti in stazione e coordinamento con le IF per l'allineamento degli annunci a bordo e le attività di infomobilità;
 - d) pubblicazione sulla sezione "RFI ultime notizie" del sito www.rfi.it delle notizie relative all'anormalità in atto;

segnalare tempestivamente, tramite Sala Blu, clienti PRM coinvolti nell'anormalità alla Sala operativa/Assistenza alla clientela della IF interessata, così da individuare tempestivamente soluzioni alternative mirate

Con riferimento all'aggiornamento del paragrafo relativo all'emergenza neve/gelo, pur apprezzando l'intenzione del Gestore di recepire le procedure e le iniziative già consolidate e che annualmente vengono condivise con le Imprese nel così detto "Piano Neve", è opportuno integrare quanto proposto da RFI in bozza PIR 2022 distinguendo la fase "rossa" dalla fase "arancione" al fine di non creare fraintendimenti e descrivere le varie fasi con attributi quantificabili e non criteri qualitativi i.e. buona parte dei deviatoti. È necessario ufficializzare il riferimento al "Piano Neve" precedentemente citato e vista la variabilità del fenomeno, data la possibilità che venga disdetta una allerta meteo in tempi non compatibili con la riprogrammazione dei servizi, è doveroso da parte del GI concedere all'Impresa un congruo tempo per riorganizzare l'offerta commerciale senza l'applicazione di alcuna penale

Si propone pertanto di modificare il testo come evidenziato in grassetto:

EMERGENZA METEO NEVE/GELO

L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è correlata ai bollettini meteo e agli avvisi di avverse condizione meteo emessi dal Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e dalle sue strutture territoriali. In base al livello di gravità annunciato saranno attivate le seguenti fasi operative:

1. Fase di pre-allerta: caratterizzata da condizioni meteo che, normalmente, non comportano alcuna soggezione della circolazione dei treni, in quanto le attrezzature e le risorse disponibili risultano sufficienti al mantenimento della piena potenzialità degli impianti e delle linee.
2. Fase di allerta gialla: caratterizzata da condizioni meteo che **potenzialmente** comportano soggezioni alla circolazione dei treni ed all'effettuazione di altri servizi (manovre, etc). Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di ~~buona parte~~ **almeno il 90%** dei deviatori e dei binari **dei nodi e delle linee interessate dal bollettino meteo**.
3. Fase di allerta arancione/rossa (**distinguere rossa e arancione**): caratterizzata da condizioni meteo che **potenzialmente** non consentono di mantenere in efficienza ~~tutti~~ **almeno il 90 % (almeno 50% rossa)** i binari e i deviatori **della linea o del nodo interessati dal bollettino meteo network nazionale**. Le risorse disponibili saranno pertanto dedicate al mantenimento in esercizio delle infrastrutture individuate come prioritarie per la circolazione dei treni. in caso di allerta rossa saranno possibili ulteriori riduzioni di traffico rispetto allo scenario dell'allerta arancione, fino ad arrivare **eventualmente** alla sospensione della circolazione **previa condivisione con le imprese interessate**.

Alle fasi di emergenza gialla e arancione sono associati specifici piani di riduzione dell'offerta regionale e dei treni lunga percorrenza, ~~precoordinate~~ **concordati** anticipatamente con le imprese ferroviarie e **aggiornati almeno una volta l'anno**, in modo da permettere la concentrazione delle risorse nelle stazioni particolarmente critiche e garantire in ogni circostanza la mobilità dei passeggeri, che saranno informati in maniera preventiva circa i servizi che saranno garantiti.

in base alla disponibilità delle linee interessate dall'emergenza i servizi, passeggeri e merci, saranno opportunamente riprogrammati nel rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione **dando priorità al servizio viaggiatori**.

per ridurre al minimo i possibili disagi alla clientela in caso di precipitazioni nevose, il piano operativo del gi prevede l'attivazione dei programmi di riduzione dell'offerta commerciale **precedentemente avallati da tutte le imprese interessate** in riferimento allo scenario di allerta (gialla o arancione/rossa) previsto, che saranno adottati in maniera preventiva in funzione delle criticità segnalate dai bollettini di avverse condizioni meteo emessi dal dipartimento di protezione civile e dalle sue articolazioni regionali.

Il GI potrà consentire la circolazione dei treni previsti dai programmi definiti negli scenari operativi di allerta, sia con possibili perditempo derivanti dalla gravità reale delle condizioni meteorologiche **che** da conseguenti maggiori tempi di percorrenza in relazione all'adozione dei correlati protocolli ferroviari precauzionali.

In caso di attivazione di una fase di allerta si provvederà ad effettuare adeguata informazione alla clientela attraverso comunicati stampa, siti ufficiali di RFI, nonché con una capillare informazione al pubblico, audio e video, nelle stazioni della rete. Inoltre, durante la giornata di criticità, saranno assicurati specifici protocolli di comunicazione per permettere una tempestiva ed efficace informazione ai passeggeri rispetto a possibili ulteriori variazioni e rallentamenti o per comunicare le eventuali alternative al loro viaggio programmato.

In caso di riattivazione del nodo o della linea per migliorate condizioni meteo, l'impresa che al fine di riorganizzare il proprio processo industriale decida di non riattivare i servizi programmati in partenza entro 120' dalla riattivazione della circolazione, non paga alcun tipo di penale al gestore.

<p>n. 7.3.2.5 E 7.3.2.6</p>	<p>Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari [parte di 5.3.1.1]</p> <p>Con riferimento al passaggio “<i>Al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilità ed accessibilità, in ogni area individuata è assicurata a ciascuna IF richiedente la collocazione di proprie BSS / desk informativi in base al criterio di proporzionalità da determinarsi rispetto al numero di treni di ciascuna IF distinto per tipologia di servizio</i>”, si chiede di chiarire il permanere nel testo, alla luce delle novità introdotte dalla Delibera n. 130/19, della distinzione <i>per tipologia di servizio</i> che appare criterio non declinato nella misura 11 della suddetta Delibera. Non si rilevano, inoltre, le novità introdotte in tema di modalità e tempistiche di assegnazione degli spazi nelle stazioni passeggeri con più di 50 treni al giorno con fermata commerciale, di cui alla misura 11.6.</p> <p>Tali valutazioni sono da intendersi riferite non solo alla bozza di PIR 2022 in esame ma anche, per adeguamento, ai PIR 2020-2021.</p> <p>Si chiede di voler introdurre nel capitolo 7 il criterio c.d. funzionale all’attività di trasporto nella definizione degli spazi di stazione per favorire una declinazione aperta del perimetro regolato, anche in funzione delle esigenze espresse dagli operatori del settore; ci si riferisce, per esempio, a parte dello spazio delle bacheche di stazione, area strumentale a rispettare gli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri, in particolar modo gli utenti dei servizi OSP, soprattutto nelle stazioni sprovviste di biglietteria o altri canali informativi.</p> <p>Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio</p> <p>Con riferimento alle modalità per la richiesta di spazi di stazione relativi a biglietterie, si richiede che Codesto GI si doti al più presto di un idoneo sistema informativo che assicuri la tracciabilità delle richieste delle IF nei vari passaggi autorizzativi fino alla presa in consegna, in modo da dare piena evidenza dei diversi step di trattazione delle richieste assicurando al contempo la massima trasparenza rispetto ai criteri di equità e non discriminazione.</p>
<p>APPENDICE 3 AL CAPITOLO 7</p>	<p>La Misura 5 della Delibera ART n. 106/2018 prevede che qualora il ripristino della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni non avvenga nei termini previsti ed indicati dal Gestore della stazione, l’utente con disabilità o a mobilità ridotta ha diritto ad un indennizzo definito dal Gestore della stazione nella propria carta dei servizi e che tale indennizzo possa essere richiesto dall’utente al gestore dei servizi.</p> <p>Poiché l’attività di gestione dei clienti con disabilità o a mobilità ridotta nelle stazioni viene svolta dal GI attraverso la rete delle Sale Blu, si ritiene opportuno che anche la gestione dell’attività di corresponsione dell’eventuale indennizzo e interlocuzione con la PRM</p>

	<p>rimanga in capo al GI indipendentemente dal titolo di viaggio in possesso.</p> <p>Le modifiche proposte sono volte a rendere più snello il flusso di comunicazioni ed eventuali integrazioni da/verso la persona con disabilità o a mobilità ridotta interessata, nonché l'eventuale corresponsione dell'indennizzo, ove spettante, in quanto direttamente riconducibile ad attività sotto il controllo di RFI nella sua qualità di Gestore della stazione.</p> <p>Alla luce di quanto sopra illustrato, si propone di sostituire quanto inserito in Appendice 3 al capitolo 7 con la formulazione di seguito riportata.</p> <p>“PROCEDURA PER IL TRATTAMENTO DELLE RICHIESTE DI INDENNIZZO DELLE PERSONE CON DISABILITA’ O A MOBILITA’ RIDOTTA AI SENSI DELLA MISURA 5.2 DELLA DELIBERA ART 106/2018”</p> <p>La delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) n. 106 del 25 ottobre 2018 (di seguito delibera) alla misura 5.2 ha previsto in capo alle persone con disabilità o a mobilità ridotta che usufruiscono dei servizi di trasporto ferroviario connotati da oneri di servizio pubblico (di seguito “OSP”) il diritto a ricevere un indennizzo, qualora il ripristino della disponibilità delle dotazioni per l’accessibilità delle stazioni non avvenga nei termini previsti ed indicati dal Gestore della Stazione, secondo la quantificazione indicata nella Carta dei Servizi di RFI;</p> <ul style="list-style-type: none"> • ai sensi della misura 5.5 della delibera, l’IF che ha emesso il titolo di viaggio per servizi OSP dalla stessa forniti riceve la richiesta di indennizzo della persona con disabilità o a mobilità ridotta e la inserisce nei propri sistemi informatici, previa verifica del titolo di viaggio del richiedente; • l’IF trasmette la richiesta di indennizzo a RFI entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione della stessa (con decorrenza dei termini coerente con quanto previsto dalla Misura 9.3 della delibera, in funzione del canale utilizzato); • l’IF comunica al richiedente la trasmissione della richiesta a RFI; • RFI si rende disponibile a interfacciare il proprio sistema di gestione dei reclami denominato “Itinere” con i sistemi di gestione dei reclami dell’IF. Qualora l’IF non sia ancora dotata di tale sistema, la stessa garantisce l’intero scambio informativo con RFI a mezzo pec all’indirizzo: rfi-dpr@pec.rfi.it; • una volta ricevuta la richiesta di indennizzo, RFI provvede ad espletare l’istruttoria ed eventualmente a chiedere integrazioni al richiedente; <p>entro 30 giorni dalla presentazione della richiesta di indennizzo all’IF, RFI comunica al richiedente l’esito della richiesta e, nel caso in cui venga accolta, le modalità e le tempistiche con cui RFI provvederà ad erogare l’indennizzo.”</p> <p>In subordine, trattandosi di un indennizzo previsto per disservizi che rientrano nell’esclusiva competenza del gestore di stazione,</p>
--	--

	<p>occorre che codesto GI individui, d'intesa con le IF interessate, opportuni meccanismi di coordinamento o di rivalsa (come previsto a pag. 32 della Relazione istruttoria alla Delibera ART n. 106/2018), volti, da un lato, a garantire la tempestiva corresponsione agli utenti degli indennizzi dovuti e, dall'altro lato, ad evitare di dilatare eccessivamente i tempi di gestione dei flussi finanziari da parte delle IF, con potenziale aggravio sugli oneri finanziari. Ciò anche al fine di modificare:</p> <ul style="list-style-type: none">• i tempi assegnati all'IF per la ricezione del reclamo e risposta al Cliente, prevedendo 5 giorni lavorativi per ciascuna fase;• i tempi di fatturazione degli indennizzi eventualmente anticipati dalle IF, prevedendo una cadenza almeno mensile;• i tempi di pagamento delle fatture da parte del GI, prevedendo una cadenza mensile. <p>Si segnala, infine che la procedura fa riferimento alla categoria delle persone a mobilità ridotta, mentre la citata misura della Delibera ART n. 106/2018 cita espressamente anche le persone con disabilità.</p>
--	--

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.