

Relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2022

SOMMARIO

n. 1.8 (ex 1.11) GLOSSARIO DEI TERMINI.....	6
n. 2.1 Introduzione [ex 3.1]	6
2.5 – Orario di esercizio (ex 3.5)	7
n. 2.6 Sviluppo dell’infrastruttura [ex 3.8]	7
n. 2.7.1 (ex 3.9.1) – Regole di utilizzo della rete.....	9
n. 2.7.2 (ex 3.9.2) – Grado di utilizzo della rete	11
n. 3.3.1 ACCORDO QUADRO [ex 2.3.1]	16
n. 3.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF [ex 2.3.2.1]	18
n. 3.3.3 Contratto con il Richiedente non IF.....	18
n. 3.4.5 CORSE PROVA	19
n. Appendice 1 al Cap. 3 (ex 2) – Contratto Tipo di Utilizzo dell’Infrastruttura	19
n. 4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO	19
n. 4.3.2 (ex 2.3.3.5)-Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità	23
n. 4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell’Accordo Quadro [ex 4.3.1]	28
n. 4.4.2.2 (ex 4.4.1.2) – Processo di coordinamento nell’ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro	29
4.5 – Processo di allocazione delle tracce e servizi	32
n. 4.5.1 (ex 4.3.2) – Tempistica per richiedere tracce e servizi per l’orario 12 dicembre 2021- 10 dicembre 2022	32
n. 4.5.2 (ex 4.3.2) - Tempistica per le richieste tardive	33
n. 4.5.3.1 (ex 4.3.3) - Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio.....	33
n.4.5.3.2 [ex 4.3.4]	33
Tempistica per richieste in corso d’orario.....	33
n. 4.5.4 (ex 4.4.2) - Processo di allocazione delle tracce e dei servizi	35

n. 4.5.4.1 (ex 4.4.3) - Processo di armonizzazione	36
n. 4.5.5 Processo di coordinamento di tracce e servizi[ex 4.4.4].....	36
n. 4.6.1 (ex 4.4.5.1) - Dichiarazione di saturazione.....	37
n. 4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie [ex 4.4.5.2]	37
n. 4.6.4 (ex 4.4.6) – Criteri di priorità servizi	37
n.4.7 - Trasporto merci pericolose.....	37
n.4.8.1.2 (ex 4.3.5.1.2) - Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati	39
n.5.2 - Sistema tariffario [ex 6.2] e ss.....	41
n. 5.3.1 (ex 5.2) - Servizi inclusi nel pacchetto minimo di accesso	41
n. 5.3.2.1 (ex 6.3.1.1) - Componente A.....	42
n. 5.4.1.1 (ex 6.3.3.1) – Tariffe - Fornitura corrente di trazione.....	42
n. 5.4.2.1 (ex 6.3.3.2) – Tariffe - Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia treni viaggiatori e servizio rifornimento idrico dei treni	43
n. 5.4.7.1 – Tariffe - Parking (ex 6.3.3.7).....	43
n. 5.4.8 (ex 3.6.10) -Fast Track.....	44
n. 5.5.2 Fornitura di informazioni complementari	44
n. 5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richieste da IF	45
n. 5.6.2 Penali per responsabilità del GI	45
n. 5.6.2.1 (ex 2.3.3.6) - Penali in caso di inosservanza degli obblighi di informazione/ responsabilità di GI.....	46
n. 5.6.4.1 Penali Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 4.6.3]	47
n. 5.6.2.2 Penali Conseguenze economiche per i ritardi causati dal Gestore dell'infrastruttura	51
n.5.6.4.1 Penali Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 4.6.3]	52
n. 5.6.4.2 Franchigia sulle penali di cui al par. 4.6.3 5.6.4.1 [ex 4.6.4]	55
n. 5.6.6 Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere	55
n. 5.7 (ex 6.5) - PERFORMANCE REGIME - Appendice al Cap. 5 (ex 6) - Parte C.....	60

n. 5.10 – SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITA’ DEI SERVIZI FORNITI (MIS. 4.2 DELIBERA ART N. 130/2019).....	60
n. 6.2.2 Obblighi di GI [ex 2.3.3.2]	65
n. 6.2.3 Obblighi di IF [ex 2.3.3.3] 6.2.3 Obblighi di IF [ex 2.3.3.3] 6.2.3 Obblighi di IF [ex 2.3.3.3]	65
n. 6.2.5 Informazione e cooperazione con il GI [ex 2.3.3.7]	65
n. 6.2.6 Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria [ex 2.3.3.8].....	66
n. 6.3.2 (ex 2.4.2) - Regole di gestione.....	66
n. 6.3.3.2.1 Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva [ex 2.4.4.1].....	67
Appendice 1 al capitolo 6.....	67
n. 7.3 (ex 5.3) - IMPIANTI A DIRITTI DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO.....	71
n. 7.3.2.1 (ex 5.3.1.1) – Stazioni passeggeri - Descrizione dei servizi funzionali all’esercizio ferroviario	71
n.7.3.2.4 (ex 6.3.2.1 (tab. 6.13, 6.14 e 6.15) - Tariffe aree di biglietteria e strutture funzionali per esercizio ferroviario.....	71
n. 7.3.2.5 Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari [parte di 5.3.1.1] e n. 7.3.2.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio [parte di 5.3.1.1]	72
n. 7.3.2.6 (ex 5.3.1.1) - Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio. Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliterateci	73
n. 7.3.2.6 (ex 5.3.1.1)- Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio. Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, a servizi tecnici, di accoglienza e assistenza	74
n.7.3.4 Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra (ex 5.3.1.3) - n.7.3.4.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.3]	74
n. 7.3.5 (ex 5.3.1.4) - Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci.....	74
n. 7.3.5.4 (ex 6.3.2.4) – Tariffe - Aree impianti ed edifici destinati alla soste, ricovero e deposito materiale rotabile e di merci	74
n. 7.3.6 (ex 5.3.1.5) - Centri di manutenzione ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.....	75
n.7.3.6.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.5]	75
n. 7.3.8 Servizi di continuità territoriale	75
Appendice 1 al capitolo 7 (ex 5) – Contratto tipo per messa in disponibilità di spazi funzionali all’installazione di emettitrici automatiche di bigliettazione ferroviaria e/o desk informativi mobili e/o obliterateci nella stazione ferroviaria di.....	76

Appendice 2 al capitolo 7 (ex 5) – Contratto tipo per la messa in disponibilità di locali da adibire alla bigliettazione ferroviaria/accoglienza clienti nella stazione ferroviaria di.....	77
Appendice 3 al capitolo 7.....	79

Premessa

Si riportano di seguito le valutazioni di RFI alle osservazioni presentate nell'ambito della procedura di consultazione del Prospetto Informativo della Rete di cui all'art. 14, comma 1, del D.Lgs. 112/2015.

PARAGRAFI	S.O.	OSSERVAZIONI	RISPOSTA RFI
n. 1.8 (ex 1.11) GLOSSARIO DEI TERMINI	<u>Italo</u>	<p>Con riferimento alla definizione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO” si evidenzia che nella bozza di PIR 2022, in contrasto alla normativa vigente, sono ancora presenti richiami alle “<i>linee oggetto di richiesta</i>” che andrebbero eliminati; - “TRACCIA A LUNGA PERCORRENZA” e “TRACCIA DI BREVE PERCORRENZA”: non si comprende il motivo dell’eliminazione; si evidenzia che tale definizione è, fra l’altro, espressamente utilizzata nel paragrafo 4.5.3.2 (“Richieste in gestione operativa”) e che all’interno del PIR è più volte richiamato il concetto di lunga e breve percorrenza. Si ritiene pertanto necessario che sia (i) ripristinata la definizione di traccia a lunga e breve percorrenza e (ii) inserita la definizione di treno e servizio a lunga e breve percorrenza. 	<p>Sono in corso approfondimenti interni relativamente alla tematica in oggetto.</p> <p>A seguito di ulteriori approfondimenti si è provveduto a ripristinare la previsione eliminata nella prima bozza del PIR 2022.</p>
n. 2.1 Introduzione [ex 3.1]	<u>Trenitalia</u>	<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>	<p>RFI rende disponibili le informazioni richieste da codesta impresa tramite la pubblicazione in ePIR dei documenti previsti dal quadro normativo e regolatorio di riferimento. Tali documenti sono i Piani di sviluppo e potenziamento dell’Infrastruttura e il Piano Commerciale. Non si ritiene,</p>

		<p>- 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;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>pertanto, necessario prevedere un'ulteriore strumento informativo.</p>
2.5 – Orario di esercizio (ex 3.5)	<u>MIR</u>	<p>Con l'ingresso di nuovi operatori logistici nel segmento del trasporto ferroviario delle merci, il traffico sta interessando sempre di più piccoli impianti ove fino a poco tempo i volumi di traffico erano ridotti o inesistenti, elemento che ha determinato da parte del GI un presenziamento minimo in corrispondenza dell'effettuazione del traffico o, in sua assenza, un totale impresenziamento. Al fine di dare riscontro positivo alle nuove richieste del Mercato nel caso di richieste di trasporto che superino l'attuale orario di presenziamento o impresenziamento occorre prevedere un meccanismo snello e tempestivo che consenta di soddisfare l'esigenza del trasporto con la necessità strutturale del GI per farvi fronte.</p> <p>Inoltre si ritiene che il corrispettivo del pedaggio riconosciuto al GI assorba i costi di presenziamento dell'impianto, senza nessun ulteriore onere aggiuntivo a carico dell'IF.</p>	<p>L'assetto produttivo del GI è impostato sulle richieste di capacità storiche del mercato che si condivide essere in continua evoluzione però, come ogni assetto industriale, paragonabile quindi a quello delle IF, il suo potenziamento in termini di risorse non può avvenire in modo altrettanto dinamico pertanto il GI ha bisogno di conoscere in anticipo eventuali esigenze del mercato per dimensionare al meglio la macchina produttiva attraverso assunzioni di operatori. Le richieste del mercato devono essere altresì stabili per evitare aumenti di costo non produttivi a carico del GI che si tradurrebbero, inevitabilmente, in un aumento del pedaggio per le IF.</p>
n. 2.6 Sviluppo dell'infrastruttura [ex 3.8]	<u>Trenitalia</u>	<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</p>	<p>Per le nuove iniziative, come già comunicato nel corso dei feedback e nelle relazioni conclusive, si fa presente che il TTA è solo una delle modalità con la quale il Gestore e il MIT individuano i nuovi interventi da portare in pianificazione, dove in un contesto molto più ampio e articolato vengono definite le priorità per gli approfondimenti ed il successivo</p>

		<p>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>passaggio nella fase di finanziamento. La documentazione di riferimento resta quindi il CdP ed il Piano commerciale.</p> <p>In particolare, lo strumento per consentire agli attori del sistema ferroviario di avere evidenza degli investimenti già finanziati di prossima attivazione all'esercizio è il Piano Commerciale.</p> <p>Per seguire l'evoluzione delle proposte del TTA ritenute meritevoli di approfondimento si rimanda alla pagina web del sito di RFI indicata dall'ART.</p> <p>In merito alla richiesta dei Codici Unici di Progetto (CUP) si rappresenta che il Contratto di Programma Investimenti non costituisce uno strumento di monitoraggio e che l'attribuzione del CUP non è indicativa dello stato di finanziamento e di avanzamento dell'investimento.</p> <p>Per dovere di informazione di comunica che oltre ai CUP riportati nelle tabelle Contrattuali, nell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I è previsto un apposito allegato riportante tutti i CUP relativi ai programmi di investimento che non è stato possibile esporre nelle tabelle contrattuali. Si tratta di tutti i CUP creati alla data di redazione dell'appendice.</p> <p>Si ribadisce che per poter verificare le date previste di conclusione dei lavori è necessario fare riferimento al piano commerciale che, come noto, comprende solo i progetti aventi almeno una fase realizzativa funzionale finanziata</p>
--	--	---	---

<p>n. 2.7.1 (ex 3.9.1) – Regole di utilizzo della rete</p>	<p>Italo</p>	<p>L'introduzione di regole di standardizzazione dell'offerta <u>non è in alcun modo condivisibile</u>.</p> <p>A tal riguardo si ribadisce che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la standardizzazione proposta dal GI potrebbe comportare un'elusione delle regole sulla saturazione dell'infrastruttura e non garantire il raggiungimento degli obiettivi che tali regole si pongono, ossia un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria. Prevedere a priori delle limitazioni non consentirebbe infatti di far emergere criticità legate alla saturazione della rete stessa; • prescrivere limitazioni di utilizzo di linee ed impianti a priori rappresenta un preventivo ed ingiustificato irrigidimento del processo di allocazione della capacità che può portare ad un potenziale sottoutilizzo della rete e ledere il diritto delle IF di definire liberamente la propria offerta commerciale e la propria organizzazione industriale. <p>In ragione di quanto sopra <u>si ritiene che il paragrafo in esame debba essere eliminato</u>.</p> <p>In ogni caso, qualora dovesse essere implementato il sistema della standardizzazione dell'offerta, è necessario che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sia <u>fatto salvo</u> quanto già concordato, tra le IF e il GI, negli <u>Accordi Quadro</u> attualmente vigenti. Sarebbe infatti inaccettabile imporre alle IF vincoli ulteriori e/o diversi rispetto a quelli espressamente previsti negli Accordi Quadro in vigore e già, di per sé, gravanti sul modello commerciale delle stesse. La previsione di ulteriori vincoli pregiudicherebbe, infatti, la sostenibilità industriale e commerciale del modello di esercizio concordato tra IF e GI, già limitato – come nel caso della Scrivente IF - da vincoli che comportano impatti rilevanti sulle caratteristiche della propria offerta ed organizzazione industriale; 2) le deroghe siano concesse in maniera simmetrica <u>a tutte</u> le IF richiedenti capacità, nel pieno rispetto del principio di non discriminazione. 	<p>Il paragrafo non introduce elementi di novità rispetto al PIR precedente pertanto si rimanda a quanto argomentato da questo GI nell'ambito delle valutazioni alle osservazioni pervenute alla I bozza del PIR 2021.</p> <p>Si vuol solo richiamare all'attenzione che il concetto di standardizzazione è introdotto non come regola di utilizzo dell'infrastruttura, bensì come dichiarazione da parte del GI delle modalità operative di valutazione delle richieste nell'ambito del processo di definizione dell'Orario di Servizio successivo a quello in vigore, volto ad incrementare l'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>Per le ragioni sopra esposte si ritiene di mantenere il concetto di standardizzazione come riportato nel paragrafo</p>
--	---------------------	--	---

	<p><u>Trenitalia</u></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,</p>	<p>A parziale accoglimento di quanto proposto dall'impresa Trenitalia, si riconosce che il concetto di "missione" possa essere acquisito in ragione della sistematizzazione di solamente una parte della traccia, ossia le IF potranno dichiarare come facenti parte della missione anche richieste con O/D maggiormente estese ma la priorità di missione si applica soltanto sulla O/D comune alle richieste cadenzate.</p> <p>Si rinnova quanto già esposto da questo GI nell'ambito delle valutazioni alle osservazioni pervenute alla I bozza del PIR 2021. Si ritiene utile evidenziare, inoltre, che la dichiarazione ex ante delle caratteristiche delle richieste che potrebbero portare ad un utilizzo inefficiente dell'infrastruttura, permette fin da principio alle IF di regolare la propria pianificazione di offerta, senza attendere valutazioni negative come esito del processo di definizione dell'Orario di Servizio</p>
--	--------------------------	---	--

		<p>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 (ex 3.9.2) – Grado di utilizzo della rete</p>	<p><u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Si chiede di riformulare l'ultimo capoverso del paragrafo, poiché nell'attuale formulazione non risulta chiara la correlazione tra tempistica di pubblicazione dell'allegato "<i>Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura saturata</i>" relativo all'orario successivo a quello in vigore e l'effettivo documento finale che verrà preso a riferimento per il computo delle penali relative al medesimo orario (successivo a quello in vigore).</p> <p>Si ricorda infatti che la richiesta tracce per l'orario successivo a quello in vigore deve essere avanzata nel mese di aprile, in conseguenza, sarebbe utile che l'impresa ferroviaria avesse visibilità già in questa fase, considerato per altro che l'allegato di cui sopra non è un prospetto dinamico ma statico. In ogni caso, a prescindere dalla disponibilità dell'allegato in fase di avanzamento richieste, è fondamentale per le IF poter disporre di tale allegato prima della sottoscrizione del contratto, per avere contezza dell'effettiva quantità (espressa in tr*km per traccia) di capacità che potrà incidere sugli aspetti economici generati dal successivo paragrafo 5.6.4 – mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate.</p> <p>Il GI deve informare senza indugio le IF non appena una o più tracce o parti di esse sono dichiarate sature e/o a capacità limitata, attribuendo alle stesse IF il diritto di variare le suddette tracce senza incorrere in penali, confermando o rigettando le stesse.</p> <p>Si chiede pertanto un aggiornamento puntuale e costante di tale documento, in quanto chiaramente una traccia sull'infrastruttura dichiarata satura e/o a capacità limitata in un dato momento dell'anno potrebbe non esserlo successivamente e viceversa (un esempio su tutti è dato dalla recente emergenza sanitaria, che ha visto il drastico calo del traffico passeggeri su tutta la rete, ove, pertanto, la saturazione delle linee si presenta in casi molto meno frequenti rispetto a quelli indicati da RFI prima dell'avvio dell'orario di servizio).</p> <p>Si chiede inoltre la pubblicazione della rendicontazione relativa alle penali per cancellazione delle tracce entro il giorno 15 del mese successivo al mese di riferimento, non potendo essere accettata in alcun modo la pubblicazione di tali informazioni a distanza di 6 mesi, come avvenuto di recente.</p> <p>Riteniamo che quota parte delle linee sature siano frutto della pianificazione dei lavori manutentivi del GI, per cui, a causa dell'indisponibilità delle linee stesse in determinate fasce orarie, i treni che negli anni precedenti viaggiavano nell'attuale periodo di indisponibilità vengono ripianificati a ridosso della fascia stessa, generando saturazione. Nello specifico, la saturazione delle linee è legata ad una non corretta lettura da parte del Gestore dei trend di traffici manifestatisi negli anni precedenti e ad una conseguente non</p>	<p>L'analisi propedeutica alla dichiarazione di capacità limitata o di saturazione (anche preventiva) non può iniziare prima del consolidamento dell'Orario di Servizio e non può essere effettuata su orari successivi a quello in vigore.</p> <p>Si sottolinea il fatto che il perimetro delle tratte a capacità limitata non venga revisionato durante l'orario di servizio è una tutela per le IF, le quali hanno a disposizione un tempo adeguato per pianificare i loro servizi, senza vedersi mutare lo scenario poi in corso d'opera. Si ribadisce che scopo primo delle penali non è colpire le Imprese Ferroviarie che procedono a soppressioni, ma evitare che un eccesso di richieste rispetto alle circolazioni effettive precluda la possibilità ad altri di richiedere tracce.</p> <p>Si precisa che l'allegato riportante le tratte a capacità limitata o sature, pubblicato in anticipo rispetto alla richiesta di tracce dell'anno x+1, è il medesimo utilizzato per calcolare le penali previste in caso di soppressioni su infrastruttura a capacità limitata/satura.</p> <p>Al fine di rendere evidente quali tracce ricadano nell'infrastruttura a capacità limitata/satura il GI ha previsto di inserire tale informazione all'allegato 1 del Contratto di Utilizzo.</p> <p>Con riferimento all'osservazione sulla pianificazione dei lavori, la stessa si</p>

		<p>ottimale programmazione dei lavori di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale delle relative linee. Vogliamo sottolineare, infine, che le penali per mancata utilizzazione delle tracce sulle tratte a capacità limitata ovvero sature gravano per la maggior parte sulle imprese merci, che, rispetto a quelle passeggeri che comunque contribuiscono pesantemente alla saturazione delle stesse, sono più soggette alle oscillazioni del mercato (se non soggette in via esclusiva, dato che perlomeno i servizi passeggeri connotati da obblighi di servizio pubblico, prevalenti sulla rete, possono beneficiare di una programmazione e di una contribuzione sostanzialmente stabile negli anni).</p> <p>Riguardo il tema della capacità limitata è necessario che il GI fornisca informazioni puntuali e tempestive circa lo stato di avanzamento dei lavori sull'infrastruttura finalizzato all'aumento della capacità stessa.</p> <p>Chiediamo altresì un meccanismo incentivante affinché il GI programmi in maniera efficiente i lavori di adeguamento infrastrutturale delle linee.</p> <p>Infine, fermo restando le criticità di cui sopra, si condividono le cancellazioni apportate al paragrafo, poiché è del tutto inammissibile l'applicazione delle penali legate alle tratte a capacità limitata anche alle tracce riferite a tratte che, a livello giornaliero, sono sotto soglia CL, ma che in singole fasce orarie risultano CL, così come prevista dal PIR 2020 e 2021.</p> <p>Pertanto, a valle di quanto sopra si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la pubblicazione dell'allegato in ePIR, in formato editabile xls, entro e non oltre il 30/09, ovvero al termine della procedura di coordinamento; - l'indicazione nell'allegato 1 (sia cartaceo che nell'esportazione in PICWEB "Treni contrattualizzati") della quantità di tr*km interessati da Capacità Limitata per ogni traccia oggetto del contratto; - la pubblicazione entro e non oltre il 30/09, ovvero a valle della definizione del PO, di una rappresentazione grafica in ePIR (mappa interattiva) che permetta visivamente di individuare i tratti di rete satura o a capacità limitata, così che l'utente, scorrendo l'itinerario del proprio convoglio, possa avere un'evidenza più agevole di tali tratte, e, più in generale, si possa notare la distribuzione delle stesse in rapporto all'intera infrastruttura. - un chiarimento in merito alla definizione di linea satura sulla base della saturazione di fasce consecutive. Tale definizione determina la saturazione solo per quelle fasce o per tutta la giornata? - l'innalzamento da tre ad almeno cinque fasce consecutive sature per definire satura la tratta stessa, a tutela dei treni merci nei confronti di quelli passeggeri; - una più puntuale specifica all'ultimo capoverso in merito all'inserimento nell'apposito allegato "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura" delle linee a CL definite su base giornaliera e di quelle sature definite su base giornaliera ed oraria; - l'invio della rendicontazione delle penali per mancata utilizzazione delle tracce in 	<p>basa su assunti non corretti. Le necessità manutentive non devono essere considerate a detrimento della capacità disponibile, ma sono connaturate alla disponibilità stessa della linea, che è valutata su orizzonti pluriennali da questo GI.</p> <p>In riferimento all'individuazione della ampiezza di fascia utilizzata per l'analisi di capacità, si vedano le argomentazioni riportate per analogo rilievo delle IF Italo e Trenitalia.</p> <p>Per tutto quanto sopra esposto si ritiene di mantenere l'attuale formulazione del PIR.</p>
--	--	--	--

		<p>modo maggiormente esaustivo e trasparente, con l'indicazione (almeno) del preavviso con il quale è stata operata la cancellazione, del valore teorico della traccia soppressa e della sua eventuale riallocazione ad altre IF o meno.</p>	
	<p><u>Italo</u></p>	<p>Le modifiche proposte dal GI in relazione al paragrafo in esame determinano un'elusione delle regole sulla saturazione dell'infrastruttura e non garantiscono il raggiungimento degli obiettivi che tali regole si pongono, ossia un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria. Ciò è fra l'altro aggravato dalla mancanza di chiarezza nelle azioni che il GI intende adottare nella gestione di problematiche legate alla saturazione.</p> <p>In particolare si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'eliminazione della previsione dell'analisi di capacità commerciale, conseguente il raggiungimento della soglia di capacità limitata oraria/giornaliera e la successiva fase di elaborazione di proposte volte all'ottimizzazione del suo utilizzo è del tutto immotivata. Tale analisi rappresenta uno strumento indispensabile per prevenire eventuali nuovi casi di saturazione, pertanto se ne richiede il ripristino; - l'incremento da 1 a 3 fasce orarie consecutive della soglia oltre la quale <i>“il GI dichiara satura la tratta interessata preventivamente rispetto alle procedure previste al paragrafo 4.6.1 (Dichiarazione di saturazione)”</i> non garantisce una corretta analisi preventiva della capacità disponibile; analisi fondamentale per risolvere le problematiche relative alla saturazione. <p>Inoltre, con riferimento a quanto previsto dal GI nella Relazione accompagnatoria alla I bozza del PIR 2022 in merito alla riprogrammazione dei servizi a seguito dell'analisi della capacità, ossia che <i>“il provvedimento di riprogrammazione è di fatto costituito da una azione di shift alla fascia oraria precedente o successiva, nei limiti dei 60 minuti. Lo shift può avvenire via via da una fascia all'altra, con una redistribuzione del carico, essendo per definizione la tratta non satura a livello giornaliero”</i>, si evidenzia che tale azione (i) non è disciplinata all'interno del PIR e (ii) debba essere necessariamente chiarita, tenendo, fra l'altro, conto che lo <i>shift</i> che si intende applicare può incidere fortemente sulla redditività della traccia, in base alla fascia oraria in cui lo stesso viene applicato. Tale disposizione è pertanto fortemente penalizzante per le IF sia in termini di attrattività commerciale che di sostenibilità industriale.</p>	<p>Giova ricordare che scopo del calcolo dell'utilizzazione della rete non è dare regole, indicazioni o soluzioni per il processo allocativo della capacità, bensì: 1) individuare tratte a capacità limitata, al fine di ostacolare fenomeni di sovradimensionamento delle prenotazioni di capacità da parte di taluni richiedenti, che precludano la capacità per circolare ad altre IF; a tale scopo sono previste apposite penali. 2) Individuare tratte sature ai fini dell'attivazione delle procedure di cui al par. 4.6.3 (Analisi di Capacità e Piano di Potenziamento).</p> <p>L'individuazione delle tratte dove il fenomeno di sovradimensionamento delle richieste ha probabilità di essere dannoso per altre IF è effettuato secondo il meccanismo esposto nella bozza di PIR, che non si traduce però in uno spostamento effettivo di tracce consolidate, ma individua un algoritmo, in assenza di informazioni sul numero e sulle caratteristiche delle tracce aggiuntive che potrebbero essere richieste e non soddisfatte su una linea satura o a capacità limitata, sviluppato sulla base degli studi presenti in letteratura sull'argomento qui trattato e dell'expertise tecnica del GI.</p> <p>Al realizzarsi di specifiche richieste e delle relative esigenze commerciali, qualora le stesse siano confliggenti con altre richieste di tracce, si procederà secondo la risoluzione dei conflitti</p>

			disciplinato in PIR (i.e. armonizzazione e coordinamento). Si vedano al proposito anche le argomentazioni fornite sul tema all'IF Trenitalia
	<u>Trenitalia</u>	<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 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).</p> <p>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.</p> <p>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 satura a livello giornaliero.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Il metodo proposto dal GI per la dichiarazione di capacità limitata o di saturazione (anche preventiva) è fondamentalmente diverso dalle procedure utilizzate in fase di costruzione dell'Orario (i.e. armonizzazione e coordinamento) in quanto si tratta di valutare, in presenza di un reticolo orario consolidato, l'accogliibilità eventuale di ulteriori richieste, non individuate né nel numero né nelle caratteristiche commerciali.</p> <p>La proposta del GI individua un metodo, come detto sviluppato sulla base degli studi presenti in letteratura sull'argomento e dell'expertise tecnica del GI, per procedere all'individuazione dei tratti infrastrutturali a capacità limitata o preventivamente satura. Ad esempio, la mancata considerazione di periodi inferiori alle tre ore consecutive per la dichiarazione di capacità limitata o di saturazione preventiva non costituisce una revisione del periodo di riferimento di 60 minuti, bensì un metodo di analisi efficace delle situazioni in cui la risoluzione della saturazione limitata a 60 minuti possa risolversi con uno "shift", secondo il meccanismo giustamente citato dall'Impresa, all'ora precedente o successiva.</p> <p>In presenza di una singola ora in cui non è possibile di principio recepire una nuova richiesta, la stessa potrà</p>

	<p>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.</p> <p>Si richiama al riguardo la definizione di «alternativa valida» (Direttiva <i>Recast</i>, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La ricerca dell'equilibrio complessivo del sistema quindi non può prescindere dall'interesse delle IF.</p> <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>essere soddisfatta - per definizione - nell'ora precedente o successiva. In presenza di due ore consecutive di impossibilità di soddisfacimento, la nuova richiesta dovrà essere traslata necessariamente all'ora precedente o successiva. Una richiesta relativa all'ora centrale di un gruppo di tre ore consecutive non potrà invece -per definizione- essere soddisfatta né nell'ora richiesta né nella precedente né nella successiva. Per tale motivo si limita a tale caso l'approfondimento dell'analisi di capacità.</p> <p>Si fa peraltro presente che il metodo di calcolo fa riferimento ad una sola richiesta aggiuntiva per fascia, la quale dovrà avere le caratteristiche idonee per l'inserimento nel reticolo preesistente, che potrebbero non essere compatibili con le esigenze commerciali di una ipotetica Impresa Ferroviaria.</p> <p>Si rileva, inoltre, che le analisi di capacità si fondano sul presupposto dell'invarianza del reticolo consolidato, mentre in una effettiva procedura di coordinamento -sede deputata alla risoluzione delle problematiche di costruzione del reticolo orario- tutte le tracce confliggenti sono rimesse in discussione; tale operazione non può essere effettuata in via preventiva, in quanto la mancata conoscenza delle caratteristiche commerciali richieste per la traccia aggiuntiva non consente la contemperazione di tali esigenze con quelle delle tracce consolidate.</p> <p>È corretto il rilievo dell'IF secondo cui il metodo di calcolo dell'utilizzazione non interviene a modificare la densità effettiva di traffico sulla tratta; tale parametro può essere variato solo dalle</p>
--	--	--

			<p>azioni messe in campo a valle dell'analisi di capacità di cui all'art. 32 del. D.lgs 112/15 (i.e. modificazione dell'itinerario, riprogrammazione dei servizi, cambiamenti di velocità, ecc.) in fase di costruzione dell'Orario di Servizio, oppure mediante mirati investimenti, da prevedersi a valle della definizione del piano di potenziamento di cui all'art. 33 del D.lgs 112/15.</p> <p>In considerazioni di quanto sopra esposto e dal momento che la proposta del gestore non costituisce variazione di formulazione ma unicamente chiarimento di metodo per lo svolgimento dell'analisi di capacità secondo la formulazione preesistente, si conferma il paragrafo come presentato.</p>
n. 3.3.1 ACCORDO QUADRO [ex 2.3.1]	<u>Italo</u>	<p>ACCORDO QUADRO – a) Contenuti e durata –Punto V</p> <p>In relazione all'ipotesi in cui si renda necessario adottare una differente velocità commerciale al fine dell'ottimizzazione della capacità dell'infrastruttura, fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione ed equità, si ribadisce che è necessario che all'interno del PIR sia espressamente descritto il processo di interlocuzione non solo tra RFI e la IF coinvolta nella modifica, ma anche tra RFI e tutte le altre IF interessate.</p>	<p>Per quanto qui trattato si rimanda a quanto argomentato in sede di analisi delle osservazioni alla I bozza del PIR 2021 e 2020</p>
		<p>ACCORDO QUADRO – c) Variazioni di capacità</p> <p>Si ribadisce che la previsione in base alla quale <i>“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> è inaccettabile, in quanto attribuisce al GI un'ingiustificata facoltà di procedere, a propria discrezione, alla risoluzione dell'Accordo Quadro.</p>	<p>Sull'argomento in esame si rimanda a quanto argomentato nella relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2019, 2020 e 2021.</p>

	<p><u>Trenitalia</u></p>	<p>ACCORDO QUADRO [ex 2.3.1]</p> <p><i>c) 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 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. 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>Si rappresenta che le fattispecie elencate al paragrafo 3.3.1.3 non integrano un'ipotesi di risoluzione di diritto ma sono ricondotte ad una facoltà del Gestore; tale facoltà, invero, non viene mai esercitata dal GI nel caso in cui gli eventi dedotti dalle citate fattispecie non siano riconducibili a comportamenti del Richiedente, tanto più ciò è vero nei casi di forza maggiore. Fermo quanto premesso, non si rilevano motivi ostativi all'esplicitazione della clausola di forza maggiore all'interno del testo di cui al paragrafo 3.3.1.3.</p>
--	--------------------------	---	--

<p>n. 3.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF [ex 2.3.2.1]</p>	<p><u>Trenitalia</u></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>RFI richiede di ricevere l’accettazione sottoscritta 5 giorni prima dell’attivazione del servizio e concede, di regola, 5 giorni per l’esame del Contratto. Si ritiene pertanto che le tempistiche rispettino un principio di reciprocità e di ragionevolezza.</p> <p>Quanto al rispetto dei tempi per i passaggi in CdA, sono appositamente previste due tempistiche diverse per la presentazione della documentazione propedeutica alla stipula: un primo invio 45 gg prima e un secondo eventuale invio in caso di necessità di integrazione (es. limite di firma del Soggetto deputato che non consente la regolare sottoscrizione del contratto, documenti non chiari o non conformi, ecc,).</p>
<p>n. 3.3.3 Contratto con il Richiedente non IF</p>	<p><u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Si chiede di specificare meglio il processo di richiesta e allocazione della capacità d’infrastruttura per un Richiedente non IF. Infatti, posto che tale soggetto non può stipulare un contratto di utilizzo dell’infrastruttura né può disporre di un account ASTROIF per la richiesta di tracce orario (secondo quanto si legge nel par. 4.2, laddove pare che l’utenza possa essere concessa solo ad una IF), è importante capire come il Richiedente non IF possa richiedere capacità di infrastruttura, in particolare per un singolo orario di servizio, e a quale titolo saranno concesse al medesimo le tracce orarie eventualmente rilasciate (fermo restando la criticità poc’anzi segnalata sulle modalità di richiesta). Giova precisare, inoltre, che l’assenza di contratto tra RFI e Richiedente non IF implica necessariamente l’impossibilità di attribuire al secondo le penali previste dal par. 5.6.3.1, che non si ritiene ammissibile possano essere addebitate all’IF designata, che operando come mera trazionista, non gestisce i flussi commerciali di traffico in capo al richiedente non IF. Si richiede pertanto di esplicitare i flussi economici riferiti alle penali che si svilupperanno tra RFI, richiedente non IF e IF trazionista. Inoltre, poiché è previsto che il Richiedente non IF “prende parte al processo di allocazione della capacità descritto al capitolo 4”, si chiede</p>	<p>Il Richiedente non IF, in coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente, ha facoltà di inoltrare richiesta di tracce attraverso la piattaforma ASTRO-IF previa richiesta di utenza a RFI. Si è provveduto a modificare il testo del punto 2 per par. 4.2 per maggiore chiarezza.</p> <p>Il Richiedente non IF che inoltri richiesta di tracce è titolato a partecipare, alla stregua di una IF, a tutte le fasi del processo di allocazione della capacità, anche se nomina l’IF</p>

		di confermare che in caso di nomina dell'IF (o di più IF, qualora il Richiedente non IF intenda avvalersi, per l'esecuzione dei trasporti previsti dalle tracce, di più vettori) titolare del Contratto già in fase di processo di allocazione della capacità, anch'essa possa prendere al relativo processo.	trazionista durante il processo di allocazione delle tracce. Per quanto concerne le penali di cui al par. 5.6.3.1, come rubricato dallo stesso paragrafo, questi si applicano, se ne ricorrono le fattispecie, solo al Richiedente non IF e non anche alla/alle IF designate a effettuare il traffico previa sottoscrizione del Contratto di utilizzo.
n. 3.4.5 CORSE PROVA	<u>Trenitalia</u>	Corse prova [Con riferimento all'omologazione dei materiali rotabili, questi devono essere in possesso dell'Autorizzazione per prove in linea rilasciata dall'ANSF] 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.	Si ritiene che la fattispecie trattata nel periodo osservato già circoscriva la casistica prevista all'omologazione dei materiali rotabili da cui sono esclusi quindi i casi richiamati da codesta Impresa. Ad ogni modo si provveduto ad aggiornare il testo del PIR limitando necessità di produrre l'Autorizzazione per prove in linea ai soli casi previsti dal quadro regolamentare vigente.
n. Appendice 1 al Cap. 3 (ex 2) – Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura	<u>Italo</u>	In merito all'art. 8 del contratto di utilizzo, si ribadisce che la responsabilità del GI – e la conseguente limitazione della responsabilità delle IF per eventi connessi all'attività di trasporto – non può essere limitata al solo dolo o colpa grave dello stesso GI ma deve essere estesa anche ai casi di colpa lieve.	Si rinnovano le motivazioni addotte dal GI alla medesima richiesta avanzata nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza di PIR 2020 e 2021.
n. 4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO	<u>Italo</u>	<i>Nuovi servizi passeggeri – Obbligo di notifica</i> La Scrivente IF si riserva ogni più opportuna valutazione all'esito della consultazione indetta dall'ART con delibera n. 86/2020.	Sono in corso di approfondimento gli elementi costituenti l'eventuale aggiornamento del testo del PIR conseguentemente a quanto previsto dalla Delibera ART 156/2020 che conclude il procedimento avviato con la citata Delibera 86/2020.
	<u>Trenitalia</u>	Descrizione del processo	

		<p>Si richiede al GI di disciplinare all'interno del Prospetto Informativo della Rete le modalità e le tempistiche relative agli 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Fermate periodiche: <p>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 avviando, 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.</p>	<p>Si ritiene che informazioni quali quelle in esame non siano oggetto di PIR, il quale costituisce un documento che contiene l'insieme delle regole che disciplinano i rapporti contrattuali tra GI ed IIFF. In ogni caso, condividendo il fine che la proposta intende perseguire il GI fornirà all'interno dell'area Offerta/Accesso alla Rete all'interno del sito internet di RFI la visione degli upgrade al sistema Astro con evidenza se impattano il flusso S2S o solo l'applicativo WEB, in tempo utile affinché le IF possano progettare gli adeguamenti software ai loro sistemi.</p> <p>Nel paragrafo 4.2 per "specifiche dei servizi commerciali" si intendono le caratteristiche commerciali delle tracce orarie quali O/D, fermate intermedie, materiale rotabile, ecc...e non i servizi commerciali. a bordo treno, come da vostra interpretazione.</p> <p>Come rappresentato all'inizio della presente risposta, le informazioni sugli sviluppi degli item qui richiamati da l'impresa Trenitalia, dei quali si condivi l'opportunità di un loro sviluppo, e sugli altri di natura analoga verranno comunicate attraverso l'area Offerta/Accesso alla Rete all'interno del sito internet di RFI.</p>
--	--	--	--

		<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 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. 	
--	--	--	--

		<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>o Assenza dei dossier inizializzati dal GI per interruzioni programmate</p> <p>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 tempistiche di tali sviluppi.</p> <p>o Aggiornamento anagrafiche impianto</p> <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> <p>• Numero Treno Commerciale</p> <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</p>	
--	--	--	--

		si richiede di introdurre nel PIR 2022 le modalità di gestione, comunicazione ed elaborazione del dato in oggetto.	
n. 4.3.2 (ex 2.3.3.5)- Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità	<u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u>	<p>Punto 5: si chiede di ripristinare “modifica orari” dall’elenco tra parentesi. Infatti, nei casi di riduzione della capacità costituisce un requisito fondamentale che oltre alla stima degli effetti sulla capacità siano date indicazioni alle IF circa le modifiche agli orari, al fine di consentire una valutazione delle possibili alternative.</p> <p>Punto 6: si chiede di eliminare l’aggiunta “garantendo la priorità alle tracce previste dagli AQ vigenti. Le garanzie in merito alle priorità dovrebbero valere solo in fase di richiesta tracce. In caso siano necessarie cancellazioni o deviazioni su itinerari alternativi, il GI dovrebbe garantire parità di trattamento nei confronti delle imprese ferroviarie siano esse titolari di AQ o meno.</p> <p>Punto 14: si chiede di ripristinare la frase che il GI ha eliminato. Non riteniamo corretto che il GI si sottragga dagli obblighi di comunicazione alle IF dei ritardi programmati conseguenti a riduzioni di capacità.</p>	<p>Punto 5: La valutazione della capacità modificata viene effettuata in coerenza con i principi riportati all’interno dell’Annesso VII della Direttiva 2012/34, così come modificato dalla Decisione Delegata della Commissione Europea n. 2075/2017 (come previsto all’inizio del punto 4.3). La modifica degli orari non rappresenta un elemento di riduzione di capacità e di conseguenza viene trattata con le modalità degli altri punti presenti nel capitolo, garantendo la massima attenzione alla comunicazione delle modifiche di tracce necessarie.</p> <p>Punto 6: la ripartizione della capacità in caso di lavori all’infrastruttura costituisce una riallocazione della capacità infrastrutturale disponibile. Per questo si ritiene corretto, in un’ottica di trasparenza ed equità, applicare i medesimi criteri di priorità di cui al par. 4.6.2 compreso la priorità alle tracce previste in AQ vigenti.</p> <p>Si ritiene accoglibile l’osservazione. Il termine temporale per la comunicazione viene inserito nell’ultimo capoverso del punto 15 “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, almeno 7 giorni lavorativi prima</p>

		<p>Punto 11: si richiede che il termine previsto per il segmento merci, relativamente al rilascio da parte del GI dei provvedimenti di VCO, venga unificato a quello previsto per il traffico passeggeri, pari a 60 giorni di anticipo, al fine di evitare trattamenti discriminatori.</p> <p>Punto 15: Si sottolinea che il nuovo provvedimento di rilascio VCO deve essere ovviamente condiviso con l'impresa titolare e non arbitrariamente imposto da parte del GI</p>	<p>rispetto la circolazione interessata dai ritardi”.</p> <p>Punto 11 si rimanda a quanto rappresentato alla medesima osservazione presentata in occasione della consultazione della prima bozza del PIR 2020.</p> <p>Punto 15 le modalità di condivisione sono dettagliate nei punti 10, 11 e 12 dello stesso paragrafo.</p>
	<p><u>Italo</u></p>	<p><i>Punto 4</i></p> <p>Fermo restando il rispetto, da parte del GI, delle tempistiche di comunicazione alle IF dei programmi dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità e la contestuale definizione dei criteri principali che saranno utilizzati nella stesura dei relativi piani di contingenza, si ribadisce la necessità di prevedere espressamente che siano ad esclusivo carico del GI i costi - debitamente documentati - delle attività necessarie per fronteggiare tale riduzione di capacità, soprattutto al fine di limitare - quanto più possibile - gli impatti sui viaggiatori.</p> <p>Ciò si rende indispensabile laddove la indisponibilità dell'infrastruttura sia particolarmente prolungata nel tempo e produca, pertanto, significativi impatti sulla clientela.</p> <p>A conferma di quanto richiesto, si richiama l'interruzione della linea storica Bologna – Prato che, lo scorso anno, si è prolungata per tre settimane e a fronte della quale la Scrivente impresa ha sostenuto ingenti costi per limitare, in via preventiva, potenziali danni alla clientela (es. noleggio di bus dedicati per trasferire i passeggeri in caso di blocco anche della linea AV).</p> <p><i>Punto 5</i></p> <p>Si ritiene che l'eventuale modifica degli orari, dovuta a riduzioni di capacità, sia un'informazione necessaria alle IF per l'analisi degli impatti e per la riprogrammazione dell'offerta. Pertanto, si chiede il ripristino di tale informazione.</p> <p><i>Punto 13</i></p> <p>Non si comprende la motivazione per la quale il GI abbia eliminato la disposizione che</p>	<p>Punto 4: come rappresentato alla medesima osservazione presentata in occasione della consultazione della prima bozza del PIR 2021, si rappresenta che non sono previsti dal quadro normativo e regolatorio vigente ulteriori oneri a carico del Gestore per i lavori dell'infrastruttura</p> <p>Punto 5: l'informazione viene garantita con le modalità previste nei punti seguenti ma non rientra nei dettagli della valutazione della capacità residua</p> <p>Punto 13: l'obiettivo di RFI è quello di minimizzare, attraverso la graficazione delle tracce coerentemente agli scenari infrastrutturali con gli allungamenti i</p>

		<p>prevede la predisposizione, come allegato al contratto di utilizzo, dell'elenco delle tracce programmate in IPO, atteso che tale informazione è necessaria alle IF per l'analisi degli impatti e per la riprogrammazione dell'offerta. Si richiede pertanto il ripristino di tale previsione.</p>	<p>ritardi derivanti da lavori infrastrutturali.</p> <p>Le tracce che a valle del processo di costruzione dell'Orario di servizio non incorporano gli allungamenti necessari per i lavori infrastrutturali saranno indicate alle IF all'interno del documento previsto all'ultimo cpv del par. 4.5.4.</p> <p>Punto 6: Si rinnovano le motivazioni addotte dal GI alla medesima richiesta avanzata nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza di PIR 2020 (par. 4.5)</p>
		<p><i>Punto 6</i></p> <p>Con riferimento al paragrafo in esame, si ribadisce la necessità di prevedere dei meccanismi di tutela della concorrenza del mercato, tali da garantire che – nella predisposizione dei programmi di esercizio per le restrizioni di capacità - nessuna IF possa essere pregiudicata.</p> <p>Si ritiene infatti necessario che (per ciascuna tipologia di servizio), in caso di restrizioni della capacità, sia consentito a tutte le IF interessate di poter circolare, a parità di condizioni di accesso, in una determinata fascia oraria, prevedendo che, in relazione alle tracce assegnate sulla stessa direttrice, sia effettuata, in via prioritaria, una retrocessione a carico della IF che nella fascia oraria dichiarata satura, ha un maggior numero di tracce. In tal modo sarebbe garantito a tutte le IF interessate parità di condizioni di accesso.</p>	
	<p>MIR</p>	<p>p.6: Al fine di assicurare la continuità del servizio ferroviario merci, nella stesura dei programmi di esercizio, si ritiene che nella prima fase informative della riduzione di capacità, il GI debba essere impegnato nel trovare soluzioni alternative che garantiscano le IF dalla possibilità di cancellazione delle tracce. Con l'esclusione di questa opzione, il sistema ferroviario si allinea alle altre modalità di trasporto per le quali è sempre contemplata la possibilità di circolare senza soluzione di continuità anche se con degni rapportati all'entità degli eventi (es. riduzione velocità, allungamento percorrenza, ecc).</p> <p>p.10: Si richiede il rispetto della tempistica di emanazione del programma di esercizio completo con le informazioni di dettaglio e privo della possibilità di prevedere, salvo per i provvedimenti di chiusura completa della linea al traffico viaggiatori e merci che non consenta di raggiungere impianti con itinerari alternativi.</p>	<p>Punto 6: come espresso nel punto stesso, il conseguimento dell'obiettivo cardine della massimizzazione dell'utilizzo della capacità costituisce l'impegno del GI a garantire la circolazione di tutte le tracce possibili, se del caso proponendone anche sensibili degni quali quelli richiamati da codesta IF</p> <p>Punto 10: Si rinnovano le motivazioni addotte dal GI alla medesima richiesta avanzata nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza di PIR 2021 (par. 2.3.3.5 punto 8)</p>

		<p>A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che la tempistica di emissione del programma di esercizio debba essere equiparato al trasporto viaggiatori assicurando le stesse modalità di comunicazione, con un anticipo di 120 giorni anziché 60.</p> <p>p.11: Le VCO sono i provvedimenti attraverso i quali le IF acquisiscono le modifiche che il GI ha apportato alle tracce orario originariamente contrattualizzate. Dalla loro conoscenza, si avviano le molteplici attività necessarie alla riorganizzazione della catena logistica a valle e a monte del trasporto, attività che solo se gestite con un congruo anticipo possono consentire al trasporto su ferro di competere con la gomma. Le attuali emanazioni estremamente tardive e irrispettose delle attuali scadenze, talvolta anche mancanti, sconvolgono la sequenza di attività necessarie per il buon fine del trasporto dal Cliente iniziale a quello finale, portando vantaggio all'operatore su gomma che non muta nel tempo il suo servizio. A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che la tempistica di emissione del programma di esercizio debba essere equiparato al trasporto viaggiatori assicurando le stesse modalità di comunicazione, di cui al precedente p.10.</p> <p>p.15 – Merci: Per tendere a regolarizzare la circolazione in esercizio anche in presenza di interruzioni, le tracce orario devono essere regolarizzate con VCO; nel processo di graduale perfezionamento che il GI sta introducendo, si ritiene necessario un ulteriore sforzo che riduca ulteriormente la soglia di ritardo sotto la quale attualmente non viene emessa la VCO. A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che la soglia di ritardo sopra la quale è emessa la VCO debba essere equiparato al trasporto viaggiatori a lunga percorrenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ritardi > 30 minuti sull'intera traccia - ritardi > 10 minuti sull'intera traccia per più di 7 giorni consecutivi <p>In tutti gli altri casi, occorre verifica che non vi siano ulteriori interruzioni lungo lo sviluppo dell'intera traccia che possono far incrementare il ritardo complessivo oltre alle soglie prefissate</p> <p>Ultimo capoverso: In considerazione degli effetti economici negativi che il ritardo delle emissioni delle VCO comporta per l'organizzazione dei trasporti, necessita prevedere il riconoscimento delle penali a carico GI anche per il punto 11, come già richiesto in passato con analoga procedura.</p> <p>In tale contesto, si ritiene debba essere previsto un equo indennizzo a seguito della mancata fruizione dell'infrastruttura che ha comportato la soppressione parziale/totale della traccia, con perdita dell'introito del trasporto, e/o la deviazione della traccia originaria, con maggiori costi a carico IF.</p>	<p>Punto 11: Si rinnovano le motivazioni addotte dal GI alla medesima richiesta avanzata nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza di PIR 2021 (par. 2.3.3.5 punto 9)</p> <p>Punto 15: per i treni LP notturni il limite è fissato a 60'- Di conseguenza si ritiene che i limiti fissati per il traffico merci siano coerenti con lo scenario attuale. Il GI monitorerà l'attuazione delle nuove modalità, riservandosi possibili adeguamenti nelle edizioni successive del PIR.</p> <p>Ultimo capoverso: la tempistica per l'emissione delle VCO è influenzata da molteplici fattori, primo fra tutti il continuo confronto con l'IF per ottenere la soluzione migliore rispetto le esigenze produttive e commerciali. Inserire il punto 11 nelle penali determinerebbe la necessità di ridurre il confronto, garantendo l'emissione di VCO che potrebbero non essere</p>
--	--	--	--

		<p>A titolo esemplificativo, si ritiene che nel computo dei costi di ogni opera infrastrutturale o di intervento manutentivo, debba essere prevista una quota economica definita rispetto agli impatti che l'attività di cantiere determina sul degrado della circolazione dei treni nel periodo di esecuzione dei lavori in termini di ritardi, deviazioni, soppressioni di treni ordinari e straordinari. Tale quota dovrebbe costituire quell'indennizzo da riconoscere alle IF per i danni gravi subiti dalle stesse in tali contesti a parziale riequilibrio rispetto al vettore gomma che opera senza soluzione di continuità in caso di analoghe soggezioni dell'infrastruttura stradale</p>	<p>completamente adeguate ai fabbisogni delle IF, generando, quindi, controversie e riduzione dell'efficacia ed efficienza del processo. Si ritiene quindi congruente che non venga inserito il punto 11 nelle penali.</p>
	<p><u>Trenitalia</u></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>La formulazione attualmente predisposta è coerente con degli obblighi informativi in capo al Gestore attualmente vigenti e dell'attuale organizzazione e programmazione dei lavori di manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura. Di conseguenza l'eventuale inserimento in orario nella prima metà di luglio verrà effettuato con le modalità previste per l'allocazione della capacità disponibile.</p> <p>Pur comprendendo le ragioni di codesta impresa, la richiesta non risulta accoglibile stante l'elevato rischio di aggravare le strutture organizzative con carichi di lavoro insostenibili, rendendo meno efficace l'attività di VCO per interruzioni.</p> <p>Punto 13: Si rimanda a quanto argomentato dalla Scrivente riguardo all'analogha osservazione avanzata dall'impresa Italo-NTV.</p> <p>Punto 15: La formulazione presente in PIR rappresenta, a giudizio della Scrivente, il corretto equilibrio tra</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><i>Pertanto</i>, si propone di sostituire il verbo “può” con “deve”.</p>	<p>l'esigenza manifestata da codesta impresa e l'attività di lavorazioni di VCO da parte di questo GI.</p> <p>Nel ritenere accoglibile la richiesta si è provveduto ad aggiornare il testo del PIR.</p>
<p>n. 4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro [ex 4.3.1]</p>	<p><u>Trenitalia</u></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</p>	<p>Si ritiene l'attuale tempistica prevista dal PIR adeguata alla gestione delle fasi di consultazione e coordinamento tra le richieste di AQ eventualmente confliggenti.</p> <p>Il caso cui si fa riferimento, relativamente al rinnovo degli Accordi Quadro AV nel 2019, non si ritiene esemplificativo ai fini della</p>

		<p>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>pianificazione del normale iter di gestione di tali richieste.</p>
<p>n. 4.4.2.2 (ex 4.4.1.2) – Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro</p>	<p><u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Apprezzando la definizione puntuale delle fasi di assegnazione di capacità quadro in caso di richieste confliggenti, si sottolinea che, così come in altre situazioni, vi è un'asimmetria informativa a sfavore delle imprese/richiedenti AQ, che non possono di fatto verificare l'operato del GI. Si richiede pertanto la massima trasparenza in tutte le fasi del processo, salvaguardando ovviamente la riservatezza commerciale delle parti.</p>	<p>Il nuovo testo, che mutua il processo di coordinamento dell'Allocazione annuale di capacità, è volto proprio a rendere trasparenti le scelte adottate dal GI nel primo coordinamento attraverso la pubblicizzazione delle informazioni derivanti dall'art. 46 della Direttiva 2012/34/UE. Si ritiene pertanto che il processo disciplinato risponda pienamente ai requisiti di trasparenza invocati nell'osservazione in questione.</p>
	<p><u>Italo</u></p>	<p>Si ritiene che l'applicazione dei criteri di priorità di cui al paragrafo 4.4.5.2 (<i>rectius</i> 4.6.2), nell'ambito del secondo coordinamento, non sia appropriata, in quanto tali criteri sono specificatamente concepiti per le richieste di capacità annuale confliggenti. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non essendo prevista a livello di Accordo Quadro l'assegnazione di tracce specifiche, non si comprende come i suddetti criteri possano essere ivi applicati; - l'applicazione di tali criteri non appare coerente con gli obiettivi di un processo di pianificazione pluri-annuale, quale quello dell'Accordo Quadro. <p>Inoltre, si ritiene necessario dover specificare, in conformità al Regolamento 2016/545/UE, che:</p>	<p>Il GI ritiene l'applicazione dell'utilizzo dei criteri di priorità rispondente a quanto previsto all'art 10 del Reg 2016/545/UE. Infatti nelle considerazioni iniziali del Regolamento, al punto 11, viene espressamente fatto riferimento all'art. 46 della Direttiva 2012/34/UE (ovvero la procedura di coordinamento) definendolo un modello a cui riferirsi "anche per gli Accordi Quadro".</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - <u>le retrocessioni di capacità ai titolari di AQ esistenti possano essere disposte</u> nel solo caso in cui la richiesta di nuovo accordo quadro preveda un migliore utilizzo dell'infrastruttura; e - <u>la richiesta nuovo Accordo Quadro possa essere respinta</u> solo nel caso in cui non preveda un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto a uno o più accordi quadro confliggenti esistenti. <p>Resta inteso che, in applicazione dei principi di equa e non discriminatoria assegnazione della capacità d'uso dell'infrastruttura ferroviaria nonché a garanzia di un'effettiva concorrenza, il principale criterio da applicarsi, in caso di retrocessione, non possa che prevedere sempre una retrocessione dell'operatore assegnatario della quota di maggioranza delle tracce disponibili per una determinata tratta e fascia oraria. Solo una volta raggiunta una configurazione paritetica potranno essere quindi previsti criteri differenti.</p>	<p>La pianificazione della capacità con AQ, nonostante il risultato sia esplicitato in numero di tracce orarie per fascia oraria, non può prescindere da un'analisi tecnica assimilabile alla progettazione di un orario, come risulta evidente dai tavoli tecnici svolti in occasione dell'ultimo aggiornamento dell'AQ sull'asse AV con l'IF Italo.</p> <p>La nuova formulazione del testo ha l'obiettivo di rendere maggiormente trasparenti ed oggettive le determinazioni del GI rispetto al criterio del "miglior utilizzo dell'infrastruttura".</p>
	<p><u>Trenitalia</u></p>	<p>Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro</p> <p>Al terzultimo cpv si chiede di sostituire il termine "retrocedere" con il termine "modificare"</p> <p>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</p>	<p>La normativa europea di riferimento (<i>i.e.</i> Reg. 545/2016), nel prevedere la possibilità di modifica di un AQ annovera, a parere della Scrivente, anche la possibilità di richiedere la retrocessione di capacità quadro già assegnata qualora nella fase di coordinamento non sia stato possibile conciliare le esigenze presentate dai Richiedenti. Ciò in quanto le proposte avanzate dal Gestore durante la fase di coordinamento si configurano come proposte di modifica della capacità quadro e, dunque, per aversi di fatto una modifica si deve presupporre il successo della fase di coordinamento che, auspicabilmente, rende superflua una eventuale richiesta di retrocessione di capacità degli AQ già sottoscritti.</p> <p>Pertanto, la possibilità di "modifica" di un AQ è insita nella previsione di un primo e addirittura secondo</p>

		<p>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>coordinamento da parte del legislatore europeo mentre la retrocessione funge da chiusura del sistema a salvaguardia del diritto all'accesso dei nuovi entranti.</p> <p>Il richiamo alla fattispecie della retrocessione è rinvenibile anche nelle prescrizioni 2.3.3.1 e 2.3.3.4 della Delibera ART 151/2019 che prevedeva espressamente, da un lato, la trasmissione all'ART degli Accordi Quadro entro un mese dalla sottoscrizione, inclusi dell'eventuale clausola di retrocessione, e, dall'altro, di limitare la valutazione per l'eventuale introduzione di penali al solo caso <i>"di richiesta di retrocessione della capacità avanzata ad un titolare di AQ, in conformità a quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, articolo 23, comma 5, e dal regolamento d'esecuzione (UE) 2016/545, articolo 13"</i>.</p> <p>In considerazione di quanto sopra rappresentato, il testo proposto del PIR risulta aderente al quadro normativo/regolatorio di riferimento.</p> <p>Questo Gestore, inoltre, ritiene che la formulazione proposta sia maggiormente rispondente alla descrizione del processo in esame, in osservanza del criterio di trasparenza a cui deve conformarsi l'operato del GI.</p> <p>Per quanto riguarda la tematica afferente l'introduzione di penali a carico del GI, di cui alla richiamata prescrizione 2.3.3.4 della Delibera ART 151/2019, si rimanda a quanto argomentato nella relazione resa disponibile sul sito di RFI in occasione della pubblicazione della prima bozza del PIR 2022.</p>
--	--	--	--

<p>4.5 – Processo di allocazione delle tracce e servizi</p>	<p>Fercargo Rail Cargo Austria</p>	<p>Come è noto, la prescrizione 4.3.2 della delibera ART 140/2017 (non oggetto di modifica dalla delibera ART 130/2019) prevede testualmente che: <i>“Si prescrive al GI, ai fini della garanzia di un accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura, che:</i></p> <p>a) <i>in allegato al PIR WEB, il GI metta a disposizione il documento denominato “Scenario Tecnico” contenente le regole di progettazione di massima (allungamenti e regole di distribuzione degli stessi) per ogni tratta e direttrice di traffico, fornendone adeguata informazione alla sottosezione 4.4.2 del PIR;</i></p> <p>b) <i>nell’ambito del processo di allocazione delle tracce, il GI evidenzi ad ogni richiedente le tracce per le quali gli allungamenti assegnati differiscono dai contenuti del documento riportato al punto precedente, precisandone le ragioni, fornendo adeguata informazione di tale regola alla sottosezione 4.4.2 del PIR”.</i></p> <p>Si tratta, a ben vedere, di obblighi posti a garanzia di trasparenza e parità di trattamento in favore delle IF, principi che, come previsto dal d.lgs. 112/2015, devono orientare l’operato del GI tanto nel processo di allocazione della capacità quanto nei rapporti con tutti i Richiedenti. Premesso questo, non può quindi essere accettato in nessun modo che il rispetto di tali principi determini <i>“una rimodulazione delle tempistiche per la trattazione delle richieste di tracce”</i>: RFI deve trattare le tracce nel rispetto di quanto espresso poc’anzi e delle tempistiche predeterminate a livello europeo, oltre che definite nel PIR.</p> <p>L’impossibilità del GI di adattare la propria struttura alle esigenze imposte dal contesto normativo e regolatorio non può in alcun modo essere posta a carico delle IF quale ulteriore aggravio della loro situazione. E’ onere esclusivo di RFI adempiere alla propria mission con un livello di efficienza confacente al ruolo richiesto e con gli ingenti mezzi dei quali dispone.</p>	<p>In considerazione dell’osservanza delle tempistiche per la trattazione delle richieste di tracce previste nel PIR, a seguito dell’implementazione di quanto prescritto dalla Del 140/17, si ritiene condivisibile l’osservazione presentata. Conseguentemente si è provveduto ad aggiornare il testo del PIR.</p>
<p>n. 4.5.1 (ex 4.3.2) – Tempistica per richiedere tracce e servizi per l’orario 12 dicembre 2021- 10 dicembre 2022</p>	<p>Italo</p>	<p>Si ribadisce che i servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso sono strettamente legati al turno del materiale rotabile e, conseguentemente, alle tracce orarie concesse dal GI, pertanto la relativa richiesta potrà avvenire solo nel momento in cui l’IF dispone di un progetto orario con livello di consolidamento avanzato. A tal fine, è necessario che la scadenza per la richiesta dettagliata di tali servizi sia fissata al 30 settembre (termine della procedura di coordinamento), richiedendo eventualmente alle IF di esplicitare, prima di tale data (e comunque non prima della scadenza per la presentazione delle osservazioni del progetto orario del 6 agosto 2021), la sola tipologia di servizi di cui intendono usufruire presso i vari impianti.</p> <p>A tal riguardo, al fine di evitare equivoci, si evidenzia sin d’ora che le modifiche e le integrazioni delle richieste di servizi diversi dal PMdA, dovute a modifiche del progetto orario (ancora in fase di costruzione) non possono essere assimilate alle c.d. richieste tardive (con conseguente ordine di trattazione). Si rischierebbe, infatti, in tal modo, di assimilare le richieste presentate tardivamente dalle IF per esigenze specifiche e</p>	<p>La data di presentazione dei servizi è stata già posticipata in accoglimento di istanze venute dalle IF gli scorsi anni. Come già illustrato nelle osservazioni al PIR 2021, mettendo in rilievo che ulteriori posticipi determinerebbero il rischio di non concludere nei tempi prefissati la definizione del progetto orario definitivo, si evidenzia che eventuali variazioni ai servizi richiesti, dovute a modifiche al progetto orario non richieste dalle IF ma conseguenti al processo di armonizzazione, mantengono il livello di priorità della traccia cui sono collegate.</p>

		discrezionali di queste ultime alle richieste di modifica ed integrazione dettate dalla variazione del progetto orario non ancora definito al momento della richiesta dei servizi stessi.	
n. 4.5.2 (ex 4.3.2) - Tempistica per le richieste tardive	<u>Italo</u>	Si ritiene necessario specificare che non possono essere considerate tardive le richieste di tracce (sia commerciali che tecniche) pervenute al GI dopo il 19/10/2021, derivanti dalla necessità di completare il programma di esercizio (es. richieste frutto delle interlocuzioni che le IF hanno con il GI, nel lasso di tempo necessario ad effettuare adattamenti alle richieste di tracce, tra la presentazione delle osservazioni delle IF al progetto orario e la comunicazione da parte del GI del progetto orario definitivo).	Si ribadisce quanto già rappresentato nell'ambito della consultazione della bozza di PIR 2021.
	<u>MIR</u>	La presentazione del Progetto Orario prevede la richiesta di tracce orario a cura IF pervenga entro il 12/04; sono considerate richieste tardive le istanze presentate dalle IF dal 13/04 al 18/10. Il processo quindi a valle della scadenza si blocca totalmente per un circa 6 mesi, periodo durante il quale le IF possono inserire richieste a sistema ma il GI le prende in carico solo dopo il 18/10. Si ritiene che questo processo debba essere armonizzato consentendo una maggiore flessibilità verso il Mercato nella costruzione di un progetto orario annuale, per guadagnare competitività rispetto alle modalità di trasporto concorrenti. Si propone la possibilità di integrare il processo con un ulteriore step di accettazione di richieste di tracce orario nazionale (es. entro il 15/07) da considerare parte integrante del progetto orario, mantenendo la logica delle richieste tardive nel periodo dal 16/07 al 18/10.	Le richieste tardive presentate fino al 18/10/2021 vengono processate in ordine cronologico dal GI con un ordine di priorità inferiore rispetto a quelle pervenute entro la scadenza di aprile ma sono parte integrante del progetto orario. Si rammenta, inoltre, come RFI adotti le tempistiche armonizzate a livello europeo anche per le richieste tardive, pertanto non si ravvede la necessità e l'opportunità di inserire ulteriori scadenze rispetto alla finestra temporale attualmente prevista.
n. 4.5.3.1 (ex 4.3.3) - Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio	<u>Italo</u>	Al fine di consentire alle IF una corretta ed efficiente programmazione delle proprie attività, si ribadisce la necessità di ripristinare (come previsto nel PIR 2019) la precedente tempistica di 3 mesi per richiedere tracce e i servizi, rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità.	Si ribadisce quanto già rappresentato nell'ambito della consultazione della bozza di PIR 2021.
n.4.5.3.2 [ex 4.3.4] Tempistica per richieste in corso d'orario	<u>MIR</u>	a) Richieste in programmazione oraria Per rispondere alla variabilità delle richieste di trasporto merci e contenere la quota di traffico sviluppato nella fase di programmazione a breve e per avvicinare le risposte del GI al Mercato del vettore ferroviario rispetto a quello stradale, si ritiene opportuno prevedere un meccanismo di richiesta tracce ancora più flessibile con tempistiche di rilascio che consentano di cogliere le opportunità di trasporto. L'attuale rigidità del processo di richiesta tracce può essere superata avvicinando la programmazione a breve in funzione del volume	a)Le tempistiche necessarie per l'elaborazione della VCO non sono collegate all'estensione della traccia e sono determinate compatibilmente con le attività gestite dalle strutture organizzative del GI. Si sottolinea, inoltre, che i tempi di lavorazione delle

	<p>delle richieste e/o dell'estensione delle tracce orario richieste. La tempistica funzionale di rilascio rispetto alla presentazione delle richieste potrebbe prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 giorni lavorativi per richieste che interessano la competenza geografica fino a due Direzioni Territoriali - 10 giorni lavorativi per richieste che interessano oltre due Direzioni Territoriali <p>b) Richieste in gestione operativa Per le richieste in gestione operativa, in continuità con quanto già espresso nelle Osservazioni al PIR di anni precedenti, in considerazione della necessità di confermare al cliente il trasporto e attivare l'organizzazione logistica per le attività di carico della merce, si ritiene che il rilascio delle tracce da parte del GI debba avvenire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Da 4 a 1 giorno solare: Entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 12 ore prima dell'orario di partenza del treno - Da 1 giorno solare a 12 ore: almeno 6 ore prima dell'orario di partenza del treno - Da 12 a 6 ore: almeno 4 ore prima dell'orario di partenza del treno - Inferiore alle 6 ore: almeno 2 ore prima dell'orario di partenza del treno - Richieste last minute: in tempo reale 	<p>VCO per il segmento merci sono di norma maggiori rispetto ad altri segmenti di business.</p> <p>b) Come già rappresentato durante la consultazione del PIR 2021, il GI adotta le tempistiche indicate nel PIR in coerenza con le esigenze di flessibilità richieste dal settore merci ed i tempi necessari ad effettuare le opportune verifiche finalizzate al rilascio della traccia in GO.</p>
<u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u>	<p>In merito al ricevimento, trattamento e rilascio VCO è necessario apportare miglioramenti da parte del GI al fine di migliorare il flusso informativo. Si chiede di specificare la data utile di rilascio.</p>	<p>La data utile di rilascio è specificata nel PIR come "definizione del progetto orario" e risulta, pertanto, desumibile a partire dalla data di richiesta della VCO.</p>
	<p>Si chiede che le richieste di tracce in GO effettuate dalle IF nei tempi previsti e con adeguato anticipo vengano trattate dal GI secondo tempistiche che consentano alle IF di organizzarsi per procedere al trasporto. In base all'esperienza delle IF aderenti all'associazione il GI non rilascia le tracce entro 12 ore dalla richiesta, rendendo pertanto difficoltosa l'organizzazione del trasporto.</p>	<p>Questo Gestore mette in atto ogni ragionevole sforzo per rispondere alle richieste di tracce in parola nei tempi indicati e, comunque, in tempo utile affinché le IIFF possano organizzare il trasporto richiesto.</p> <p>Si evidenzia, tuttavia, come sovente le tracce per servizi merci necessitano di verifiche di linea e soprattutto di impianto che potrebbero accrescere i tempi di risposta del GI.</p>
<u>Fercargo</u>	<p>Il PIR prevede che <i>"In caso di complesse riprogrammazioni richieste in corso d'orario dalle IF, riguardanti servizi sia in ambito nazionale che internazionale, queste saranno trattate secondo la tempistica armonizzata dai Gestori membri dell'organizzazione Rail"</i></p>	<p>La fattispecie qui trattata è afferente le 5 riprogrammazioni/anno di tracce internazionali che sono definite a</p>

		<p><i>Net Europe (RNE), fermo restando il rilascio da parte del GI del progetto orario almeno 15 giorni solari prima della data di aggiornamento degli orari”.</i></p> <p>Chiediamo di voler specificare la definizione di “complesse” e in quale campo debba essere utilizzata. Inoltre, il rilascio del progetto orario, congruente con quanto previsto per le richieste “non complesse”, deve avvenire entro 15 giorni dalla richiesta della IF (e non almeno 15 giorni solari prima della data di aggiornamento degli orari).</p>	<p>livello RNE e di cui si esplicita nel PIR il relativo calendario.</p> <p>Le tracce nazionali a cui si fa riferimento sono quelle strettamente correlate alla richiesta di VCO internazionali.</p> <p>Tra richiesta e attivazione del servizio intercorrono mediamente 2 mesi quindi è corretta la formulazione del PIR, in virtù del lavoro carico di lavoro effettuato dal GI.</p>
<p>n. 4.5.4 (ex 4.4.2) - Processo di allocazione delle tracce e dei servizi</p>	<p>Italo</p>	<p>Con riferimento alle tariffe "Promo", si ritiene che la relativa disciplina debba essere maggiormente dettagliata ed uniformata ai principi di cui al D.Lgs. 112/2015 e della delibera ART 96 del 2015:</p> <p>In particolare si segnala che le tempistiche previste per la pubblicazione delle tracce a cui sono applicate le tariffe Promo (9 mesi prima dell’inizio dell’orario di servizio) sono insufficienti alle IF per valutare l’opportunità di acquistare tali tracce. Il rischio per le IF che dispongono di una flotta treni limitata è, infatti, quello di non poter cogliere l’opportunità di acquistare tracce soggette a tariffe “Promo”, ritrovandosi in una avanzata fase di programmazione industriale (a soli 30 giorni dall’invio delle richieste dell’orario successivo a quello in vigore), non più facilmente modificabile. Per tale aspetto, tali previsioni: (a) da un lato, pregiudicano in generale il diritto dell’IF ad una adeguata pianificazione del proprio programma di attività (v. artt. 4 e 14 del d.lgs. 112 del 2015); (b) dall’altro realizzano effetti distorsivi della concorrenza, avvantaggiando le IF che possono contare su un più ampio parco treni.</p> <p>Resta in ogni caso ferma la necessità di indicare espressamente che l’assegnazione delle tracce in tariffa “Promo” dovrà avvenire nel rispetto del principio di accesso equo e non discriminatorio per tutte le imprese ferroviarie. Ciò al fine di evitare effetti distorsivi della concorrenza.</p> <p>Ad ogni buon conto, la scrivente IF si riserva ogni più opportuna valutazione all’esito della pubblicazione delle tariffe Promo.</p>	<p>La procedura di definizione del c.d. catalogo “Promo” riportata nel PIR è fissata in aderenza a quanto prescritto dall’ART con la delibera 140/17. Questo Gestore è comunque disponibile alla sua rivisitazione d’intesa con la stessa Autorità.</p> <p>L’assegnazione delle tracce che beneficiano di tariffe “Promo”, come qualsiasi altra traccia, deve essere allocata da RFI quale GI, per finalità istituzionale, secondo i principi di equità trasparenza e non discriminazione .</p>

n. 4.5.4.1 (ex 4.4.3) - Processo di armonizzazione	Italo	Si ribadisce che la previsione in base alla quale “ <i>I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenzedelle coincidenze tra servizi</i> ” è inaccettabile laddove non si considerino, nell'ambito delle coincidenze, servizi ferroviari appartenenti a categorie differenti (es. Premium e regionali), configurandosi in tal caso una discriminazione nei confronti delle IF che operano in un solo segmento di mercato. In altri termini dovrà essere garantita ad entrambe le IF che operano sul mercato AV pari opportunità in relazione alle coincidenze (es. con i regionali).	Si rimanda a quanto rappresentato nell'ambito della consultazione alla bozza di PIR 2020.
	Trenitalia	<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>Si conferma la non accoglibilità dell'osservazione in esame, rimandando anche alle motivazioni addotte dal GI alla medesima richiesta avanzata nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza di PIR 2019, 2020 e 2021.</p> <p>I margini sono definiti di “flessibilità” proprio per fornire il GI di uno strumento di armonizzazione delle tracce che soddisfi il più possibile le richieste di tutti i richiedenti.</p> <p>Le compatibilizzazioni “interne” tra tracce della stessa IF sono demandate alle normali interlocuzioni in fase di armonizzazione tra GI e Richiedente</p>
n. 4.5.5 Processo di coordinamento di tracce e servizi[ex 4.4.4]	Fercargo	La disposizione fa riferimento alla “definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.4.3”; tuttavia segnaliamo che tale paragrafo non esiste più nella bozza di PIR 2022 e il riferimento corretto dovrebbe essere al par. 4.5.4.1	Si è provveduto a correggere il refuso in oggetto.

<p>n. 4.6.1 (ex 4.4.5.1) - Dichiarazione di saturazione</p>	<p><u>Italo</u></p>	<p>Nel caso di dichiarazione di saturazione dell'infrastruttura, si ribadisce la necessità di prevedere dei meccanismi di tutela della concorrenza del mercato, tali da garantire che - a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità - nessuna IF possa essere pregiudicata.</p> <p>Si ritiene infatti necessario che (per ciascuna tipologia di servizio), indipendentemente dall'applicazione dei criteri di priorità, sia consentito a tutte le IF interessate di poter circolare, a parità di condizioni di accesso, in una determinata fascia oraria, prevedendo che, in relazione alle tracce assegnate sulla stessa direttrice, sia effettuata, in via prioritaria, una retrocessione a carico della IF che nella fascia oraria dichiarata satura, ha un maggior numero di tracce. In tal modo sarebbe garantito a tutte le IF interessate parità di condizioni di accesso.</p>	<p>Si rimanda a quanto rappresentato nell'ambito della consultazione alla bozza di PIR 2021.</p>
<p>n. 4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie [ex 4.4.5.2]</p>	<p><u>Fercargo</u></p>	<p>Nell'ipotesi in cui dovesse essere confermata la limitazione al trasporto di merci pericolose su rete RFI, secondo quanto previsto dal par. 4.7 del PIR in commento, si chiede di eliminare dal punto 3 (laddove si dice che "la priorità è riferita alle tracce orarie afferenti richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato") il riferimento al trasporto combinato/integrato. Infatti, posto la definizione alquanto vaga del tipo di trasporto da ultimo citato, a nostro avviso la priorità prevista dal PIR determinerebbe la sostanziale impossibilità di svolgere treni con merci pericolose, diversi da quelli del trasporto combinato (tanto sul percorso normale del treno tanto in caso di necessità di deviazione su itinerari alternativi).</p>	<p>Il punto in oggetto definisce lo stesso livello di priorità tra il trasporto di merci pericolose ed il trasporto integrato/combinato. Si sottolinea che, ad ogni modo, quanto previsto al par.4.7 non inficia sull'applicazione dei criteri di priorità.</p>
<p>n. 4.6.4 (ex 4.4.6) – Criteri di priorità servizi</p>	<p><u>Italo</u></p>	<p>Con riferimento ai criteri di priorità di servizi, da adottare in caso di richieste di servizi confliggenti, attesa la genericità ed arbitrarietà dei criteri richiamati, si ribadisce la necessità di una maggiore precisazione degli stessi, solo all'esito della quale sarà possibile un'approfondita valutazione.</p>	<p>Si rimanda a quanto argomentato in sede di valutazione delle osservazioni alla I bozza del PIR 2020</p>
<p>n.4.7 - Trasporto merci pericolose</p>	<p><u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Rifiutiamo tale disposizione in quanto inammissibile all'interno del PIR.</p> <p>Come specificato in premessa, FerCargo richiama integralmente in questa sede quanto già espresso con RFI in merito al tema della limitazione alla circolazione di treni con merci pericolose.</p> <p>Intendiamo nondimeno aggiungere che, fermo restando che il sistema non è condivisibile in un'ottica di crescita del mercato ferroviario delle merci, senza una puntuale gestione preventiva, un'impresa si potrebbe trovare a non poter far fronte in corso d'opera ad impegni commerciali già sottoscritti con evidenti ripercussioni economiche negative a carico (oltre che in termini di mancato fatturato anche per applicazione di penali per mancato adempimento agli obblighi contrattuali sottoscritti).</p> <p>Inoltre, va ricordato che, soprattutto operatori di medie dimensioni concentrano la propria</p>	<p>I contenuti riportati nel paragrafo in oggetto esplicitano i contenuti trattati con l'associazione Fercargo nella call conference del 26 marzo u.s. e nelle successive note di RFI a codesta associazione e alle IF merci relativamente al tema in questione.</p> <p>Si ritiene pertanto che le sopra citate prescrizioni debbano essere opportunamente considerate da RFI anche in fase di allocazione di capacità</p>

		<p>attività su determinate direttrici geografiche di traffico, per cui eventuali instradamenti alternativi potrebbero determinare problemi connessi alla conoscenza linea del personale o alla pianificazione preventivata dei servizi. Si pensi a titolo esemplificativo imprese produttrici di merci pericolose raccordate all’infrastruttura ferroviaria, in tal caso il danno in termini economici e di produttività sarebbe insostenibile.</p> <p>Si rappresenta inoltre che il processo descritto non è applicabile ai treni in GO, in quanto le IF ricevono comunicazione dei codici ONU della merce caricata sul treno poche ore prima della partenza.</p> <p>Inoltre, il sistema proposto manca completamente di definire aspetti fondamentali quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> – il processo di allocazione delle tracce orario dei treni trasportanti merci pericolose (sia ad impatto rilevante che non), con particolare riferimento alle priorità da assegnare ai singoli traffici qualora il livello di saturazione di una determinata linea dovesse essere raggiunto in corso di vigenza dell’orario e qualora un determinato treno trasporti tanto merci pericolose ad impatto rilevante quanto altre tipologie di merci pericolose (infatti, la limitazione non si basa sulle unità di carico realmente transitate, ma sarebbe sufficiente che il convoglio ordinato presentasse una sola unità di carico contenente merci pericolose. Pertanto, un treno trasportante un solo carro di merce pericolosa sarebbe trattato alla stregua di un treno di sole merci pericolose); – le conseguenze economiche a carico del GI per soppressione di tracce qualora il predetto limite debba essere raggiunto in corso di orario; – un congruo anticipo nell’aggiornamento delle linee ove sia già stato raggiunto il quantitativo massimo di treni merci trasportanti merci pericolose ad impatto rilevante; – conferma del fatto che l’allegato Elenco tipologia merci pericolose ad impatto rilevante non sarà ampliato con ulteriori tipologie di merci pericolose; – pubblici entro il 30/09, alla definizione del PO, una rappresentazione grafica in EPIR (mappa) che permetta visivamente di individuare i tratti di rete interessanti da flussi di merce RID, con una legenda a colori che evidenzia la “capienza” della tratta rispetto ai limiti di soglia imposti (es. verde/giallo/arancio/rossa). <p>Inoltre, si richiede la prelazione per traffici consolidati nel tempo oggetto per le imprese di contratti pluriennali già sottoscritti in precedenza.</p> <p>Infine, si ritiene che in fase di sottoscrizione del contratto annuale, le tracce oggetto dello stesso categorizzate come RID debbano essere garantite dal GI, pena il mancato rispetto degli obblighi contrattuali e violazione del principio di buona fede.</p> <p>A completamento di quanto sopra, si ricorda che il trasporto ferroviario merci risulta essere il mezzo di trasporto più sicuro per il trasporto di merci pericolose e se non si potrà più ricorrere a servizi consolidati e sicuri per il trasporto di tali merci ne risentiranno le industrie e lo scambio di merci in tutta Europa</p>	<p>per il trasporto di merci pericolose, confermando pertanto quanto introdotto nella prima bozza del PIR 2022.</p>
--	--	--	---

	MIR	<p>Relativamente al trasporto “merci pericolose ad impatto rilevante” individuate dal GI, si richiedono maggiori dettagli sul criterio adottato per individuare le tracce di merci pericolose oltre la soglia prefissata che saranno programmate su itinerari alternativi o, in assenza di capacità adeguata, saranno poste limitazioni sull’effettuazione delle stesse.</p>	<p>In fase di programmazione dell’orario annuale, come esplicitato nel testo, si sfruttano i criteri del par. 4.6.2.</p> <p>In VCO si utilizzano itinerari alternativi per tutti i treni ancora non circolati ma programmati su linee che hanno raggiunto la soglia.</p>
<p>n.4.8.1.2 (ex 4.3.5.1.2) - Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati</p>	<p>Italo</p>	<p>Si ribadisce la necessità di uniformare il paragrafo in esame alle prescrizioni impartite dall’ART, con le delibere n. 76/2018 e 118/2018.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il GI sarà tenuto ad “...attenersi, in caso di richieste di variazioni in gestione operativa delle tracce contrattualizzate che comportino una perturbazione alla circolazione, alle specifiche previsioni del paragrafo 2.4.6 del PIR, che fanno obbligo al Gestore dell’infrastruttura d’inoltrare sulle linee programmate i treni con materiale rotabile AV, qualora garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a quelli in esso indicati” (del. ART 76/2018); e - “l’IF ha facoltà di variare la composizione del treno con materiale non conforme ai valori definiti in sede di progettazione della traccia soltanto se tale variazione risponda al requisito di eccezionalità e non sistematicità. Il GI, nel caso ritenga che vi sia il mancato rispetto di tale requisito, segnala la fattispecie all’Autorità” (del. ART 118/2018) <p>Per le linee AV/AC (che richiederebbero una disciplina specifica e distinta rispetto alle linee di tipo convenzionale), il cambio di materiali rotabili che garantiscono comunque livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a quelli previsti per la linea in questione non può essere, in alcun modo, subordinato (i) ad una richiesta della IF di “almeno 5 ore prima della partenza” e (ii) alla preventiva autorizzazione del GI.</p> <p>Con le prescrizioni sopra richiamate, l’ART non ha conferito al GI la possibilità di opporsi alla richiesta dell’IF, ma la sola possibilità di informare l’Autorità, ove ritenga che la variazione in questione non “sia di carattere eccezionale e non sistematico”.</p> <p>La disposizione in esame ha un impatto notevole sull’organizzazione industriale di ciascuna IF, atteso che ne irrigidisce le scelte aziendali limitandone la flessibilità operativa durante l’esercizio ferroviario ed è fortemente discriminatoria per le IF che dispongono di un numero ridotto di materiali rotabili.</p>	<p>Nel ribadire quanto già rappresentato nell’ambito della consultazione del PIR 2021 si conferma l’attuale formulazione del testo.</p>

	<p>La mancata necessità di una “<i>specificata autorizzazione</i>” da parte del GI si evince, fra l’altro, dalle stesse disposizioni del PIR ed in particolare dal:</p> <p>a) paragrafo 2.8 della bozza di PIR 2022 “Utilizzazione delle linee AV/AC” in base al quale “<i>al fine di non pregiudicare la piena utilizzazione delle prestazioni in qualità e quantità consentite dalle particolari caratteristiche delle linee AV/AC, nel periodo diurno caratteristico delle circolazioni AV, di massima dalle ore 6 alle ore 22, saranno ammesse solamente velocità di almeno 250 km/h</i>”. Tale disposizione è conforme alle previsioni del d.lgs. 57/19 (“Attuazione della direttiva 2016/797/UE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea), il cui allegato n. 1 stabilisce al paragrafo 1 a), che “<i>la rete comprende.....le linee appositamente costruite per l’alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h</i>”.</p> <p>b) paragrafo 6.3.2 della bozza PIR 2022 che, nel dettare le regole specifiche di gestione della circolazione, stabilisce i livelli prestazionali, in termini di velocità massima, che devono essere garantiti su ciascuna linea AV/AC e in particolare “... 250 km/h sulla linea Torino - Milano; ... 250 km/h sulla linea Milano – Bologna; ... 250 km/h sulla linea Bologna – Firenze; ... 200 km/h sulla linea Firenze – Roma; ... 250 km/h sulla linea Roma – Napoli; ... 220 km/h sulla linea Napoli - Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio); ... 250 km/h Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle (linea AV/AC Milano - Brescia)”.</p> <p>In altri termini, se è vero che in base a tali disposizioni è consentito viaggiare sulle linee AV/AC purché sia rispettata la velocità di almeno 250km/h, non si comprende il motivo per cui una variazione di materiale che rispetti tale regola debba essere comunque subordinata alla preventiva autorizzazione del GI e quindi essere vincolata ad una scelta discrezionale di quest’ultimo.</p> <p>A ciò si aggiunga che con riferimento ai valori definiti in sede di progettazione (richiamati dal paragrafo in esame):</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli stessi si riferiscono alle sole variazioni dei treni a composizione variabile che determinano un superamento dei valori di sicurezza dei rotabili (es: massa, peso assiale, lunghezza), come definiti in sede di progettazione e riportati in allegato contratto di utilizzo dell’infrastruttura; e - non si comprende il motivo per cui sia stato eliminato il richiamo ai “<i>valori massimi definiti in sede di progettazione ...</i>”[ns. sottolineatura], atteso che tale eliminazione non consente la variazione entro determinati limiti ma la vincola a specifici valori. <p>Si segnala infine che è necessario precisare che la disposizione in esame, con riferimento all’ipotesi di variazione che dovesse “<i>comportare una lunghezza del convoglio superiore a quella stabilita in sede di progettazione</i>” non può trovare applicazione per i treni a</p>	
--	--	--

		composizione bloccata conformi alle STI in vigore, salvo l'utilizzo degli stessi in composizione multipla.	
n.5.2 - Sistema tariffario [ex 6.2] e ss	<u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u>	RFI ha previsto per l'orario 2021 - 2022, di adottare le tariffe del PMdA relative all'orario 2020/2021, con ciò determinando la prosecuzione dell'attuale regime tariffario (oggetto di impugnazione da parte di FerCargo) anche nel secondo periodo regolatorio. Sul punto si chiede quindi a RFI e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti di chiarire la portata della disposizione inserita nella bozza di PIR 2022. Relativamente alle tariffe per i servizi extra PMdA non vi sono indicazioni in merito alle tariffe che verrebbero applicate per l'anno 2022. Mancano i riferimenti e qualsivoglia tariffa riguardo tali servizi, per i quali non viene fornita alcuna indicazione, nonostante anch'esse rientrino nello stesso periodo regolatorio del PMdA. Fermo restando il necessario chiarimento da parte di RFI si contesta <i>in toto</i> la previsione che <i>“la definizione del nuovo piano tariffario dei servizi diversi dal PMdA potrà comportare la rivisitazione delle modalità di offerta o erogazione dei servizi stessi”</i> in assenza di qualsiasi tipo di indicazione da parte di RFI e di preventiva consultazione con gli interessati. FerCargo rappresenta sin da ora che attiverà ogni iniziativa utile alla tutela dei diritti e degli interessi legittimi dei propri associati.	Si ritiene d'obbligo precisare che RFI, per quanto qui d'interesse, ha applicato quanto previsto dalla del. 96/2015. La partecipazione degli stakeholder alla fase di formazione del pricing del PMdA e dei servizi extra PMdA sarà garantita anche secondo le modalità che saranno definite dall'ART
	<u>Italo</u>	La scrivente IF si riserva ogni più opportuna valutazione all'esito della pubblicazione delle tariffe relative al PMdA e ai servizi diversi dal PMdA.	
n. 5.3.1 (ex 5.2) - Servizi inclusi nel pacchetto minimo di accesso	<u>Italo</u>	In relazione ai limiti temporali di sosta per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali (ovvero delle relative deroghe in sede di programmazione dell'orario) si ribadisce la necessità di tener conto delle esigenze delle IF legate allo svolgimento delle attività funzionali e propedeutiche all'esercizio commerciale. E' infatti inaccettabile che il GI possa disporre a propria discrezione delle tempistiche in esame e delle relative deroghe.	Si rimanda a quanto già riscontrato nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza del PIR 2019 e 2021
	<u>Trenitalia</u>	Servizi inclusi nel PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO [ex 5.2] 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>“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 sezione di blocco. In aggiunta al numero del treno viene spesso riportato anche lo scostamento da orario.</p>	<p>L’integrazione richiesta è disponibile al di fuori del PMdA attraverso appositi profili operativi. Il servizio viene fornito su richiesta.</p> <p>Il sistema è ad uso degli operatori di RFI. Le funzioni proprie dell’applicativo, relativamente al monitoraggio e schematizzazione dei movimenti dei treni negli impianti di RFI eccedono le competenze degli operatori delle imprese ferroviarie</p>
n. 5.3.2.1 (ex 6.3.1.1) - Componente A	<u>Italo</u>	<p>Si ribadisce che la previsione di una classe illimitata di velocità è inaccettabile in quanto (i) in palese violazione del principio di proporzionalità e (ii) suscettibile di effetti discriminatori e distorsivi sul mercato.</p>	<p>Si rimanda a quanto già riscontrato nell’ambito delle osservazioni alla prima bozza del PIR 2020 e 2021.</p>
n. 5.4.1.1 (ex 6.3.3.1) – Tariffe - Fornitura corrente di trazione	<u>Italo</u>	<p>Con riferimento al paragrafo in esame, si ribadisce che il mancato inserimento del costo della corrente di trazione e dei corrispettivi dei servizi correlati al costo dell’energia (preriscaldamento e parking), è fortemente penalizzante per le IF in quanto non consente alla stessa una tempestiva programmazione e valorizzazione economica delle attività.</p> <p>La Scrivente IF - nel ribadire la necessità che sin nella prima bozza di PIR debba essere inserito il costo della corrente di trazione e dei corrispettivi dei servizi correlati al costo dell’energia - si riserva, pertanto, ogni più opportuna valutazione all’esito della pubblicazione dei corrispettivi in esame.</p> <p>Si rileva inoltre che la tempistica indicata da RFI (31 ottobre) entro la quale comunicare alle IF la migliore stima del costo unitario dell’energia è fortemente penalizzante per le IF. Non si comprende come una IF possa provvedere alla predisposizione del proprio budget, in assenza di indicazioni precise in merito ai costi legati all’accesso all’infrastruttura. A tal riguardo basti pensare che le IF si troverebbero costrette a richiedere tracce senza essere</p>	<p>Le richieste sono state già avanzate, nella medesima forma, da codesta impresa nell’ambito delle osservazioni alla prima bozza del PIR 2019. Pertanto si rimanda alle motivazioni del GI sostenute in quella sede</p>

		<p>effettivamente a conoscenza dei reali costi che le stesse sono tenute a sostenere per accedere all'infrastruttura.</p> <p>Si ritiene altresì doveroso segnalare che è necessario garantire – anche attraverso specifici meccanismi di controllo - trasparenza nel processo di approvvigionamento dell'energia elettrica da parte di RFI, che nella fattispecie agisce da “soggetto passante” riversando sulle IF i costi di acquisto da terzi dell'energia elettrica. E' necessario, infatti, che il GI dia evidenza alle IF che l'accordo sottoscritto è effettivamente quello economicamente più vantaggioso per le IF (comunicando, ad esempio, le modalità e tempistiche di approvvigionamento, la tipologia degli accordi e dettagli delle modalità di calcolo).</p> <p>La rilevanza delle questioni sollevate non è di poco conto se solo si consideri che, soprattutto per le IF operanti nel segmento dei servizi AV/AC - come ITALO -, tali corrispettivi rappresentano una componente assolutamente significativa del complesso dei costi operativi di un'impresa. Le modifiche segnalate costituiscono, quindi, condizione necessaria per una corretta ed efficiente programmazione dell'attività delle IF, mentre l'attuale carenza di certezza e trasparenza ne rappresenta senz'altro un ostacolo.</p>	
<p>n. 5.4.2.1 (ex 6.3.3.2) – Tariffe - Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia treni viaggiatori e servizio rifornimento idrico dei treni</p>	<p>Italo</p>	<p>Si ritiene necessario precisare che le tariffe per il servizio di rifornimento idrico, riportate nella Tabella 6.19, per treni regionali e lunga percorrenza, sono da ritenersi applicate ai soli servizi commerciali per trasporto passeggeri, ovvero, escludendo qualsiasi servizio tecnico (invii a vuoto, corse per formazione personale, pre-esercizio, ecc.), indipendentemente dalla percorrenza complessiva della traccia.</p> <p>Pertanto, ai fini della sottoscrizione del Contratto di utilizzo, relativamente agli oneri di rifornimento idrico, il GI provvederà ad inserire l'importo stimato in funzione dei servizi commerciali oggetto di contrattualizzazione, fermo restando che gli importi effettivi a carico delle IF saranno quantificati e fatturati - con cadenza trimestrale - sulla base dei tr*km dei servizi commerciali consuntivati, mediante sistema informatico di Rendicontazione PIC.</p> <p>Si rinvia, inoltre, all'osservazione della scrivente di cui al paragrafo n. 5.4.1.1.</p>	<p>Si ricorda che nella prima bozza del PIR 2022 RFI non ha volutamente esposto i corrispettivi dei servizi visto che la definizione degli stessi potrà avvenire solo a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria presentata da RFI per il periodo regolatorio 2022-2026. Pertanto, in relazione al servizio di rifornimento idrico, si ritiene che quanto proposto debba essere valutato nell'ambito del processo di definizione del modello di tariffazione per il nuovo periodo tariffario.</p>
<p>n. 5.4.7.1 – Tariffe - Parking (ex 6.3.3.7)</p>	<p>Italo</p>	<p>Si rinvia all'osservazione della scrivente di cui al paragrafo n. 5.4.1.1</p> <p>Si ribadisce la necessità di prevedere che la tariffa per il parking non sia dovuta quando la necessità di richiedere tale servizio sia ascrivibile ad esigenze di gestione della capacità del GI.</p>	<p>Le richieste sono state già avanzate, nella medesima forma, da codesta impresa nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza del PIR 2020. Pertanto si rimanda alle motivazioni del GI sostenute in quella sede.</p>

	Trenitalia	<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-DPIP\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>	<p>Si ribadisce quanto già rappresentato nel corso della precedente consultazione del PIR relativamente all’impossibilità per questo Gestore di prevedere modalità di rilevazione dei tempi di attivazione della modalità c.d. smart parking.</p> <p>Si rinnova, ad ogni modo, la disponibilità di RFI a ulteriori confronti con l’IF al fine della sua introduzione in PIR.</p>
n. 5.4.8 (ex 3.6.10) -Fast Track	Italo	<p>Si ribadisce che l’individuazione delle categorie dei soggetti autorizzati all’utilizzo del varco è una scelta di natura commerciale di ciascuna IF, pertanto non si comprende la necessità di una condivisione con il GI, essendo sufficiente una semplice comunicazione della scelta stessa.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, sin d’ora che le modalità di accesso ai binari non devono in nessun modo vincolare le scelte commerciali di una IF. In altri termini il GI non può adottare, a propria discrezione e senza il preventivo accordo con le IF interessate (anche con riferimento alle tempistiche di attivazione) sistemi tecnologici di controllo di accesso ai binari, tali da costringere una IF a dover modificare le proprie regole di accesso al servizio, irrigidendone, in tal modo, la propria flessibilità commerciale.</p> <p>A ciò si aggiunga che:</p> <ol style="list-style-type: none"> il costo un’eventuale implementazione tecnologica che il GI volesse attuare per controllare l’accesso ai binari, non potrà essere posto a carico delle IF, rientrando tali attività nelle competenze specifiche del GI; ogni eventuale sistema tecnologico di controllo di accesso ai binari deve garantire la riservatezza dei dati di ciascuna IF. 	<p>Le richieste sono state già avanzate, nella medesima forma, da codesta impresa nell’ambito delle osservazioni alla prima bozza del PIR 2020. Pertanto si rimanda alle motivazioni del GI sostenute in quella sede.</p>
n. 5.5.2 Fornitura di informazioni complementari	Trenitalia	<p>Fornitura di informazioni complementari</p> <p>Personalizzazione delle informazioni al pubblico</p>	<p>Quanto inserito nel testo del PIR 2022 riguarda soltanto le personalizzazioni richieste dalle IF in merito a ribrandizzazione o nuovi brand di servizi ferroviari passeggeri che comportano per RFI dei costi vivi di</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>	<p>implementazione dei sistemi informatici, non contemplati sulla base di costing del 2014. Con l'orario 2020-2021 termina il periodo tariffario regolatorio, pertanto RFI ritiene opportuno rinnovare la proposta ai fini dell'inserimento di tale servizio per il nuovo periodo tariffario 2022-2026.</p>
<p>n. 5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richieste da IF</p>	<p><u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Si richiede di riformulare il paragrafo esplicitando che nelle richieste di variazioni della traccia allocata per la quale non sono previste penali, vi debbano rientrare anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> -variata origine/destino – anche nel caso di riduzione di percorrenza e di parziale soppressione della precedente traccia allocata -variato istradamento -variate caratteristiche tecniche del convoglio e della merce trasportata 	<p>Si ritiene che l'attuale formulazione del paragrafo espliciti in maniera esaustiva i casi di applicazione delle penali.</p>
<p>n. 5.6.2 Penali per responsabilità del GI</p>	<p><u>Trenitalia</u></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 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.) 	<p>Si rimanda alle argomentazioni già ampiamente rappresentate da questo GI relativamente al tema delle <i>compensation</i> a favore delle IF, sia da un punto di vista di diritto che in termini di oneri finanziari che graverebbero sul GI.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • 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 (ex 2.3.3.6) - Penali in caso di inosservanza degli obblighi di informazione/ responsabilità di GI</p>	<p><u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Si richiama il punto 3 della successiva osservazione al paragrafo 5.6.4.1.</p>	
	<p><u>Italo</u></p>	<p>Nel rispetto del principio di equità e parità di trattamento, è doveroso ribadire che le penali previste in capo al GI ai sensi del paragrafo 5.6.2 siano allineate alle penali previste a carico delle IF in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate di cui al paragrafo 5.6.4.1, soprattutto lì dove si pensi ai danni economici (di gran lunga superiori al valore delle penali stesse) e di immagine che una IF è costretta a subire a fronte di una soppressione.</p>	<p>Si rimanda a quanto riscontrato nell’ambito della consultazione della prima bozza del PIR 2021.</p>

	<u>MIR</u>	Nel caso il GI non ottemperi agli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2-10 (ovvero 2-11 come da altra osservazione avanzata), si evidenzia la esiguità della penale (30%) riconosciuta alla IF nei casi di soppressione totale o parziale disposta dal GI. Si ritiene che l'aliquota debba essere allineata con quanto previsto dallo stesso PIR per altre casistiche; a titolo esemplificativo, si cita il par. 5.6.2.2 – ritardi per causa GI - ove è riconosciuto fino al 100% del costo della traccia.	Si rimanda a quanto riscontrato nell'ambito della consultazione della prima bozza del PIR 2021.
	<u>Trenitalia</u>	<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 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>	Si rimanda a quanto riscontrato nell'ambito della consultazione della prima bozza del PIR 2021.
n. 5.6.4.1 Penali Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 4.6.3]	<u>Fercargo</u>	<p>Si rileva che il paragrafo non ha subito alcun mutamento rispetto al PIR in vigore nonostante le diverse segnalazioni inviate ad RFI e ad ART da parte della Scrivente Associazione e da singole imprese associate.</p> <p>La rilevanza della tematica diventa di anno in anno più impattante per gli operatori, ma, ciò nonostante, a livello istituzionale non vi è una reale presa in carico della tematica.</p>	Si ribadisce quanto già rappresentato da RFI in diverse occasioni a codesta Associazione relativamente al ritiene il sistema di penali attualmente in vigore informato a criteri di equilibrio e proporzionalità tra gli attori interessati (GI e IF), il quale si ritiene di

		<p>Si ripropongono pertanto, anche in questa sede, le osservazioni presentate in precedenza. Resta fermo, ovviamente, quanto espresso nel precedente punto 2.7.2 del presente contributo.</p> <p>1. Le linee a capacità limitata (CL) => rispetto alla correlazione soppressione/penale per le tratte appartenenti a tale categoria.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nella logica perseguita della “salvaguardia” di una capacità preziosa come quella che interessa le tratte a capacità limitata, si ritiene che la regola, di cui alla Tabella 1 riportata al paragrafo 5.6.4.1, sia troppo penalizzante per le disdette su questa tipologia di tratte, considerato che, su tali linee è infatti previsto il pagamento di una penale anche qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo, rendendo di fatto impossibile la disdetta “a costo zero”. · Una volta contrattualizzate le tracce, se le soppressioni coinvolgono tratte a capacità limitata, anche la soppressione in VCO non ha effetto di annullamento penali, si paga sempre il 50% del pedaggio, per i 60 giorni successivi alla soppressione; · Nonostante quanto sopra, la franchigia è calcolata come valore percentuale sul pedaggio generato dal “monte km” contrattualizzati su base annua, senza considerare che parte delle tracce possono circolare su tratte a capacità limitata. Si corre quindi il rischio che alcune IIFF abbiano una franchigia particolarmente “efficace” (perché affrontano pochi km su tratte a capacità limitata) ed altre ne abbiano una del tutto inadeguata alle percorrenze che vengono effettuate in larga misura su tratte a capacità limitata. In questa ottica, pur avendo riscontrato nel passaggio orario 18-19/19-20 che le tratte a capacità limitata possano variare in maniera sensibile di orario in orario, non esiste modo per le IIFF di “evitare” tali tratte, anche a patto di studiare un percorso alternativo, essendo le stesse definite a posteriori solo una volta che sono state contrattualizzate le tracce (ad ora su PIRWEB non è disponibile l’allegato relativo al grado di utilizzo dell’infrastruttura per l’orario 2020-2021). <p>Proponiamo quindi che, per le tratte CL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le soppressioni a più di 5 giorni dalla data di circolazione non comportino alcun addebito a titolo di penale, salvo quando precisato sotto; 	<p>confermare di nuovo nella presente consultazione.</p>
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> - le soppressioni a meno di 5 giorni prevedano un addebito a titolo di penale pari al 50% del valore della traccia; - non vi sia alcuna corresponsione di penali nell'eventualità in cui la disdetta abbia ad oggetto la programmazione riferita all'intero orario di servizio, per le quali ad oggi l'IF è tenuta a corrispondere al GI la penale nella misura delle circolazioni programmate nei 60 giorni successivi alla disdetta stessa. <p>Inoltre, il concetto di capacità limitata poteva essere condivisibile finché tale tipologia di classificazione interessava un'esigua parte dell'IFN, ma, di anno in anno vi è un incremento significativo di tali tratte, con ingenti impatti economici nel quantum delle penali pagate dalle imprese, senza che vi sia né un adeguamento contrattuale (aumento franchigia o rimodulazione della regola) né un investimento infrastrutturale che consenta di aumentare la capacità della rete.</p> <p>2. Traffici Transfrontalieri e Flessibilità commerciale</p> <p>Traffici transfrontalieri: le imprese che operano traffici internazionali (in particolare in import) si ritrovano ad essere l'unico soggetto a cui RFI attribuisce penali, nonostante le soppressioni/deviazioni delle circolazioni programmate su rete italiana siano spesso una mera conseguenza delle inefficienze generate oltre confine (quali mancato arrivo, riprogrammazioni in orario o forti ritardi che determinino la forzata soppressione), direttamente imputabili ai partners/gestori esteri. Inoltre, per alcune tipologie di servizi, in particolare i trasporti di cereali/granaglie, le imprese ferroviarie, per essere competitive e meritare la scelta dei clienti, devono garantire un'elevata flessibilità nel cambio (nell'immediatezza del trasporto) delle località di destino finali all'interno di una macro-area geografica di riferimento (nord-est, nord-ovest..). La clientela infatti, per esigenze commerciali ed ottimizzazioni operative, ritiene talvolta strategico servire anticipatamente un determinato impianto non coincidente con quanto programmato in precedenza. La flessibilità degli operatori ferroviari non può essere compromessa da un sistema di penali stringente: il risultato di tale situazione determinerebbe altrimenti che alcune tipologie di trasporto "ad alta variabilità" resterebbero appannaggio del mezzo stradale perché sottratte alla concorrenza della ferrovia in modo strutturale.</p>	
--	--	---	--

		<p>3. Il doppio addebito e la sproporzione tra le penali a carico del gestore e quelle a carico delle imprese ferroviarie.</p> <p>E' evidente come negli anni il sistema regolatorio di RFI impone sempre più forme di addebito a carico delle imprese ferroviarie (vedasi successivo punto 5.6.6 per penali per sosta ai valichi) talvolta anche per il medesimo evento (vedasi successivo punto 5.7 relativo all'addebito del ritardo pari a 120 minuti in caso di soppressione in GO per cui è già addebitata una penale), senza che via sia alcun inasprimento a carico del Gestore, pur ricordando che, in caso di soppressione di una traccia da parte di quest'ultimo le conseguenze economiche per l'impresa sono assai superiori (perdita di servizi commerciali sia in termini di mancato fatturato che extra costi).</p> <p>Alla luce di quanto sopra chiediamo che venga modificato il sistema di penali nel suo complesso, ed in generale, per il sistema delle disdette venga ripensato un algoritmo che si basi sui seguenti principi cardine:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Il soggetto che subisce la penale sia colui che ha direttamente causato la disdetta (e più in generale dell'evento che ha generato la penale) – come per altro espressamente formulato in PIR; ➤ Le soppressioni comunicate con un preavviso superiore ad una soglia di 30 giorni dalla data di circolazione, anche se interessanti rete CL sono da considerarsi come modifica al progetto orario e come tale una modifica contrattuale; pertanto, esenti da penale; ➤ Le soppressioni comunicate con più di 5 giorni dalla data di circolazione, anche se interessanti rete CL, non devono generare penali, o, al massimo, una conseguenza economica nettamente inferiore a quella attuale (ferma restando che le soppressioni comunicate con preavviso congruo non devono, in ogni caso, comportare l'addebito di alcuna penale). ➤ Vengano innalzati i valori di franchigia (si ricorda che sino al 2015 la franchigia era pari al 20% del pedaggio programmato, mentre ora varia in un range compreso tra il 4 e il 6%), e in generale la franchigia venga modulata proporzionalmente rispetto ai volumi che un'impresa programma su rete CL. 	
--	--	---	--

		<p>Infine, avendo riscontrato alcune casistiche in cui, pur essendo la soppressione interamente riconducibile al GI, lo stesso non provvedeva alla soppressione della traccia (o per “mancanza di tempo” o per “orari non compatibili con il personale in servizio – spesso il venerdì pomeriggio”) determinando quindi non solo l’addebito a carico delle IIFF, ma anche la soglia di penale maggiore dovuta alla mancata disdetta, si richiede una sensibilizzazione verso le singole DTP per evitare simili comportamenti che generano ingiusti addebiti a carico delle imprese.</p>	
<p>n. 5.6.2.2 Penali Conseguenze economiche per i ritardi causati dal Gestore dell’infrastruttura</p>	<p>MIR</p>	<p>A garanzia della applicazione di criteri di equità tra i segmenti di trasporto viaggiatori e merci, si ritiene che il meccanismo delle penali che il GI riconosce per i ritardi causati alla marcia dei treni deve prevedere per entrambi i segmenti le stesse percentuali di rimborso rispetto al superamento delle soglie prefissate.</p> <p>Inoltre, in caso di soppressione / limitazione del treno derivante dall’ulteriore ritardo maturato a seguito dell’evento, si ritiene che all’IF debba essere riconosciuto un equo indennizzo a seguito della mancata fruizione dell’infrastruttura che ha comportato la soppressione parziale/totale della traccia, con perdita dell’introito del trasporto.</p>	<p>Sia per il segmento di trasporto passeggeri che per quello merci sono già previste le stesse percentuali di penale rispetto al superamento delle soglie prefissate.</p> <p>La disciplina del propagarsi di una anomalia ha trovato, dopo condivisione con le imprese e approvazione dell’ART, definizione nella nuova procedura di assegnazione dei ritardi e con essa a quali eventi associare una penale.</p>
	<p>Trenitalia</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>Nel ribadire quanto rappresentato nel corso delle precedenti consultazioni con la Scrivente IF in materia si ritiene di confermare il sistema attualmente previsto dal PIR.</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.5.6.4.1 Penali Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 4.6.3]</p>	<p><u>Fercargo</u> <u>Rail Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Si rileva che il paragrafo non ha subito alcun mutamento rispetto al PIR in vigore nonostante le diverse segnalazioni inviate ad RFI e ad ART da parte della Scrivente Associazione e da singole imprese associate.</p> <p>La rilevanza della tematica diventa di anno in anno più impattante per gli operatori, ma, ciò nonostante, a livello istituzionale non vi è una reale presa in carico della tematica.</p> <p>Si ripropongono pertanto, anche in questa sede, le osservazioni presentate in precedenza. Resta fermo, ovviamente, quanto espresso nel precedente punto 2.7.2 del presente contributo.</p> <p>1. Le linee a capacità limitata (CL) => rispetto alla correlazione soppressione/penale per le tratte appartenenti a tale categoria.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nella logica perseguita della “salvaguardia” di una capacità preziosa come quella che interessa le tratte a capacità limitata, si ritiene che la regola, di cui alla Tabella 1 riportata al paragrafo 5.6.4.1, sia troppo penalizzante per le disdette su questa tipologia di tratte, considerato che, su tali linee è infatti previsto il pagamento di una penale anche qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo, rendendo di fatto impossibile la disdetta “a costo zero”. · Una volta contrattualizzate le tracce, se le soppressioni coinvolgono tratte a capacità limitata, anche la soppressione in VCO non ha effetto di annullamento penali, si paga sempre il 50% del pedaggio, per i 60 giorni successivi alla soppressione; · Nonostante quanto sopra, la franchigia è calcolata come valore percentuale sul pedaggio generato dal “monte km” contrattualizzati su base annua, senza considerare che parte delle tracce possono circolare su tratte a capacità limitata. Si corre quindi il rischio che alcune IIFF abbiano una franchigia particolarmente “efficace” (perché 	<p>Si rimanda a quanto già rappresentato da questo Gestore nel corso delle precedenti interlocuzioni sull’argomento.</p> <p>Cfr medesima osservazione al par.5.6.2.1</p>

		<p>affrontano pochi km su tratte a capacità limitata) ed altre ne abbiano una del tutto inadeguata alle percorrenze che vengono effettuate in larga misura su tratte a capacità limitata. In questa ottica, pur avendo riscontrato nel passaggio orario 18-19/19-20 che le tratte a capacità limitata possano variare in maniera sensibile di orario in orario, non esiste modo per le IIFF di “evitare” tali tratte, anche a patto di studiare un percorso alternativo, essendo le stesse definite a posteriori solo una volta che sono state contrattualizzate le tracce (ad ora su PIRWEB non è disponibile l’allegato relativo al grado di utilizzo dell’infrastruttura per l’orario 2020-2021).</p> <p>Proponiamo quindi che, per le tratte CL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le soppressioni a più di 5 giorni dalla data di circolazione non comportino alcun addebito a titolo di penale, salvo quando precisato sotto; - le soppressioni a meno di 5 giorni prevedano un addebito a titolo di penale pari al 50% del valore della traccia; - non vi sia alcuna corresponsione di penali nell’eventualità in cui la disdetta abbia ad oggetto la programmazione riferita all’intero orario di servizio, per le quali ad oggi l’IF è tenuta a corrispondere al GI la penale nella misura delle circolazioni programmate nei 60 giorni successivi alla disdetta stessa. <p>Inoltre, il concetto di capacità limitata poteva essere condivisibile finché tale tipologia di classificazione interessava un’esigua parte dell’IFN, ma, di anno in anno vi è un incremento significativo di tali tratte, con ingenti impatti economici nel quantum delle penali pagate dalle imprese, senza che vi sia né un adeguamento contrattuale (aumento franchigia o rimodulazione della regola) né un investimento infrastrutturale che consenta di aumentare la capacità della rete.</p> <p>2. Traffici Transfrontalieri e Flessibilità commerciale</p> <p>Traffici transfrontalieri: le imprese che operano traffici internazionali (in particolare in import) si ritrovano ad essere l’unico soggetto a cui RFI attribuisce penali, nonostante le soppressioni/deviazioni delle circolazioni programmate su rete italiana siano spesso una mera conseguenza delle inefficienze generate oltre confine (quali mancato arrivo, riprogrammazioni in orario o forti ritardi che determinino la forzata soppressione), direttamente imputabili ai partners/gestori esteri. Inoltre, per alcune tipologie di servizi,</p>	
--	--	---	--

		<p>in particolare i trasporti di cereali/granaglie, le imprese ferroviarie, per essere competitive e meritare la scelta dei clienti, devono garantire un'elevata flessibilità nel cambio (nell'immediatezza del trasporto) delle località di destino finali all'interno di una macro-area geografica di riferimento (nord-est, nord-ovest..). La clientela infatti, per esigenze commerciali ed ottimizzazioni operative, ritiene talvolta strategico servire anticipatamente un determinato impianto non coincidente con quanto programmato in precedenza. La flessibilità degli operatori ferroviari non può essere compromessa da un sistema di penali stringente: il risultato di tale situazione determinerebbe altrimenti che alcune tipologie di trasporto "ad alta variabilità" resterebbero appannaggio del mezzo stradale perché sottratte alla concorrenza della ferrovia in modo strutturale.</p> <p>3. Il doppio addebito e la sproporzione tra le penali a carico del gestore e quelle a carico delle imprese ferroviarie.</p> <p>E' evidente come negli anni il sistema regolatorio di RFI impone sempre più forme di addebito a carico delle imprese ferroviarie (vedasi successivo punto 5.6.6 per penali per sosta ai valichi) talvolta anche per il medesimo evento (vedasi successivo punto 5.7 relativo all'addebito del ritardo pari a 120 minuti in caso di soppressione in GO per cui è già addebitata una penale), senza che via sia alcun inasprimento a carico del Gestore, pur ricordando che, in caso di soppressione di una traccia da parte di quest'ultimo le conseguenze economiche per l'impresa sono assai superiori (perdita di servizi commerciali sia in termini di mancato fatturato che extra costi).</p> <p>Alla luce di quanto sopra chiediamo che venga modificato il sistema di penali nel suo complesso, ed in generale, per il sistema delle disdette venga ripensato un algoritmo che si basi sui seguenti principi cardine:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Il soggetto che subisce la penale sia colui che ha direttamente causato la disdetta (e più in generale dell'evento che ha generato la penale) – come per altro espressamente formulato in PIR; ➤ Le soppressioni comunicate con un preavviso superiore ad una soglia di 30 giorni dalla data di circolazione, anche se interessanti rete CL sono da considerarsi come 	
--	--	---	--

		<p>modifica al progetto orario e come tale una modifica contrattuale; pertanto, esenti da penale;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le soppressioni comunicate con più di 5 giorni dalla data di circolazione, anche se interessanti rete CL, non devono generare penali, o, al massimo, una conseguenza economica nettamente inferiore a quella attuale (ferma restando che le soppressioni comunicate con preavviso congruo non devono, in ogni caso, comportare l'addebito di alcuna penale). ➤ Vengano innalzati i valori di franchigia (si ricorda che sino al 2015 la franchigia era pari al 20% del pedaggio programmato, mentre ora varia in un range compreso tra il 4 e il 6%), e in generale la franchigia venga modulata proporzionalmente rispetto ai volumi che un'impresa programma su rete CL. <p>Infine, avendo riscontrato alcune casistiche in cui, pur essendo la soppressione interamente riconducibile al GI, lo stesso non provvedeva alla soppressione della traccia (o per "mancanza di tempo" o per "orari non compatibili con il personale in servizio – spesso il venerdì pomeriggio") determinando quindi non solo l'addebito a carico delle IIFF, ma anche la soglia di penale maggiore dovuta alla mancata disdetta, si richiede una sensibilizzazione verso le singole DTP per evitare simili comportamenti che generano ingiusti addebiti a carico delle imprese.</p>	
n. 5.6.4.2 Franchigia sulle penali di cui al par. 4.6.3 5.6.4.1 [ex 4.6.4]	MIR	<p>La franchigia sulle penali di cui al par. 5.6.4.1 a carico delle IF in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate – è determinata in via progressiva secondo scaglioni correlati all'importo del Contratto di Accesso all'Infrastruttura. Il meccanismo è determinato su criteri di proporzionalità inversa per cui all'incremento del valore del Contratto, esclusa la fornitura di corrente, corrisponde una riduzione della percentuale della franchigia.</p> <p>Per le caratteristiche intrinseche della domanda di trasporto merci che utilizza il vettore ferroviario, vi è invece una correlazione proporzionale tra i volumi sviluppati e l'eventualità, per svariati fattori di contesto economico anche internazionale, di non utilizzazione totale o parziale delle tracce contrattualizzate.</p> <p>A garanzia dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità si ritiene che la franchigia applicata debba essere la stessa tra le IF.</p>	L'attuale sistema di determinazione della franchigia è stato implementato, sentiti gli stakeholders, in aderenza ai principi fissati dalla misura 5.6.1 dell'allegato alla delibera ART 70/2014. Conseguentemente non risulta percorribile quanto proposto in quanto in netto contrasto con il quadro regolatorio di riferimento.
n. 5.6.6 Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di	Fercargo	<p>Si richiede una verifica puntuale dei tempi massimi di sosta ai confini per mezzo di un tavolo da convocarsi prima della emissione definitiva del PIR in cui, presenti Rfi e le IF, si valutino le differenti situazioni tenendo conto della tipologia delle singole stazioni, della loro conformazione, di quella delle linee di adduzione, delle relative capacità</p>	Si premette che lo scorso 21/9 questo GI ha trasmesso all'ART, come da quest'ultima previsto con la prescrizione 5.1.2.1 dell'allegato a della delibera 151/19, la relazione che

<p>collegamento con reti estere</p>		<p>ricettive, di manovra e di stazionamento dei materiali, delle necessità delle diverse tipologie di traffico e degli accordi internazionali in essere, con l'obiettivo di garantire il più ampio accesso alle IF, salvaguardando al contempo la capacità delle linee di confine.</p> <p>Come già in essere per il Performance Regime, è indispensabile che l'annullamento delle responsabilità e quindi delle penali a carico delle IF italiane per i ritardi in arrivo da rete estera, comprenda anche la cancellazione delle tracce su rete RFI conseguenza di detti ritardi.</p> <p>Fatto salvo quanto alla nota FerCargo Prot. CE-P/07/2020 del 16/04/2020 si richiede, in coerenza con quanto detto sopra, che nessuna penale venga attribuita alle IF italiane a fronte di ritardi dei corrispondenti treni da rete estera e si conferma come gli importi proposti, pur corretti dal fattore 0,3, non sono in nessun caso accettabili dalle IF.</p>	<p>spiega le ragioni che sottendono i tempi massimi di sosta ai confini. RFI è naturalmente disponibile a confrontarsi con le imprese sull'argomento secondo le indicazioni che l'Autorità riterrà di fornire.</p> <p>Detto ciò, il sistema di penali qui trattate non prevede nessuna imputazione a carico delle IF in caso di soppressione di tracce.</p> <p>Nel PIR viene indicato che la penale sarà computata ad una IF in base all'eccedenza di minuti di sosta, rispetto a quanto programmato, per cause imputabili all'IF stessa.</p>
	<p><u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u></p>	<p>Con riferimento specifico all'allegato disponibile su PIRWEB relativo all'orario 2019-2020 e il successivo 2020-2021, si segnala come i tempi massimi indicati per alcuni valichi non siano congrui allo svolgimento delle attività previste dalla normativa italiana ed europea in materia in sicurezza.</p> <p>Consci della prescrizione dell'Autorità dei Trasporti ai sensi del punto 5.1.2 della Delibera 151/2019 mediante la quale si chiede al GI di provvedere all'invio di una valutazione sulla congruità delle tempistiche massime identificate dallo stesso Gestore, si chiede che questa sia messa a disposizione delle IF, quali destinatari di tali misure. Riteniamo inoltre rilevante sottolineare che le IF non sono state consultate e neppure coinvolte in fase di definizione di tali tempi massimi.</p> <p>Sebbene il GI abbia provveduto recentemente ad una ulteriore pubblicazione dei tempi massimi per le operazioni di transito ai confini queste ancora non considerano le varie tipologie di materiale rotabile transitanti sui confini italiani, le differenti tipologie di merce trasportata, neppure le attività propedeutiche alla partenza e previste in materia di sicurezza.</p> <p>Ricordiamo inoltre che le imprese ferroviarie sono ritenute responsabili del materiale rotabile transitante sulla rete ferroviaria nazionale italiana, pertanto, alla stessa impresa deve essere consentito di svolgere le operazioni di controllo delle locomotive e dei carri e se del caso provvedere allo scarto degli stessi, il tutto in tempistiche congrue.</p>	<p>Con riferimento alla relazione qui richiamata si rimanda a quanto espresso alla precedente risposta all'osservazione di Fercargo.</p> <p>All'interno di essa, comunque si rappresenta, che RFI ha preso in considerazione le differenti tipologie di merce trasportata nonchè le attività propedeutiche alla partenza e previste in materia di sicurezza, alla quale questo Gestore, per obbligo, non può che essere sempre tensionato.</p> <p>Si rammenta, ad ogni buon conto che le penali di cui trattasi sarebbero calcolate rispetto al superamento della sosta programmata e non della sosta "virtuosa". A tal proposito si richiama all'attenzione quanto riportato nella nota in calce alla tabella recante i tempi massimi di sosta, ossia che i tempi possono essere superati compatibilmente con la disponibilità di capacità nell'impianto e che quindi sono tempi di riferimento sia per la programmazione dell'utilizzo della stazione di riferimento, sia per</p>

	<p>I controlli ai confini sono estremamente importanti per il mantenimento dei sistemi di gestione della sicurezza di tutte le imprese ferroviarie e garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria nazionale.</p> <p>Urge sottolineare che la stragrande maggioranza delle imprese ferroviarie operanti in Italia non dispongono di locomotive interoperabili e che non esiste alcuna disposizione comunitaria e tanto meno nazionale che preveda di effettuare investimenti ad hoc per dotarsi di tali locomotive. Al contrario, segnaliamo che il Regolamento (UE) 1315/2013 prevede invece l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico delle stazioni di confine.</p> <p>Diversamente da quanto rappresentato da RFI nell'allegato, i tempi massimi per le operazioni di transito dei treni merci nelle seguenti stazioni di confine verrebbero ampiamente superati, nei casi in cui l'IF non disponga di accordi per lo scambio in fiducia dei treni, locomotiva interoperabili e presenziamento stabile sull'impianto; in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brennero: 40 minuti con formazione, prova freno con visita tecnica, preparazione locomotiva e apposizione/rimozione dei fanali di coda, non sono operativamente rispettabili. Inutile dire che i tempi cambiano a seconda della lunghezza del treno. Oltretutto manca lo scenario che prevede il trasporto di merci pericolose. - Luino: 15 minuti con formazione, prova freno con visita tecnica, apposizione dei fanali di coda e check ulteriore in caso di trasporto di merci pericolose sono un tempo non operativamente rispettabile e non congruo per effettuare le operazioni in sicurezza. Dubitiamo fortemente che tali minuti consentano di svolgere adeguatamente e con le dovute cautele le operazioni previste dalla normativa in materia di sicurezza. - Tarvisio: 40 minuti considerando la necessità di provvedere alle attività di formazione, prova freno con visita tecnica sono un termine non operativamente rispettabile (si pensi a un treno da 600 m). <p>Per quanto concerne il sistema di penali adottato da RFI sulla base dei tempi massimi di sosta ai confini risultano essere, anche a seguito dell'introduzione del fattore correttivo dello 0,3, estremamente gravosi ancora una volta sulle IF, oltre a non essere compatibili con l'obiettivo comune di sviluppo di tale tipologia di traffico. Determinando oltre a ciò un meccanismo di doppia penalizzazione, per le IF che devono superare un valico, nonostante queste siano già gravate da costi aggiuntivi per i servizi afferenti agli impianti di confine.</p> <p>In linea con quanto esposto con la nota Rail Cargo Austria Prot. CE-P/07/2020 del 16/04/2020 già inviata al GI (che deve intendersi qui integralmente richiamata), intendiamo ribadire che le penali di cui al punto 5.6.6 della bozza del PIR 2022 graverebbero sulle sole IF italiane, sebbene il GI abbia contratti di accesso rete anche con</p>	<p>consentire alle Imprese Ferroviarie di calibrare la propria organizzazione anche nei rapporti con le imprese partner.</p> <p>Non appare poi di immediata pertinenza il richiamo al Regolamento (UE) 1315/2013. Infatti detto Regolamento non prevede, invero, degli obblighi di adeguamento infrastrutturale in capo al GI, bensì individua una serie di orientamenti e priorità dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Destinatari di tal orientamenti sono, dunque, gli Stati membri e la politica dei trasporti nel suo complesso.</p> <p>Relativamente al tema della franchigia, si evidenzia che essa è stata eliminata a fronte dell'introduzione di un fattore correttivo demoltiplicativo. Dalla distribuzione media dei ritardi causa IF (dati PIC 2019) emerge che mediamente non sarebbero state applicate penali con una franchigia di 60'. Si è ritenuto più equo e maggiormente coerente per l'efficacia del sistema penali introdurre il coefficiente correttivo 0,3 eliminando la franchigia.</p> <p>Con riferimento alla richiesta di chiarimenti circa la frase "Alle IF che effettuano trasporto merci che in circolazione, superano..." si precisa che per "in circolazione" deve intendersi in sede effettivo esercizio della traccia contrattualizzata.</p> <p>Da ultimo si rappresenta che questo GI non si esimerà dal garantire alle IF di poter effettuare eventuali rettifiche alle penali rendicontate</p>
--	--	---

	<p>le IF dei paesi confinanti, ritenendola una grave discriminazione e ulteriore penalizzazione nei confronti delle IF italiane già vessate da sistemi quali performance regime. Si verrebbero pertanto a creare meccanismi distorsivi nella circolazione dei convogli, oltre allo sbilanciamento economico a carico del trazionista italiano che, peraltro, spesso, non ha come diretta interfaccia contrattuale l'impresa ferroviaria estera, diversamente dal GI. Rileviamo come la proposta in oggetto preveda un sistema di penali asimmetrico, con addebiti applicabili unicamente all'impresa ferroviaria.</p> <p>Inoltre, si rileva che quanto emerso durante la riunione del 21 febbraio 2020, di consultazione sul tema, non è stato in alcun modo riprodotto né tantomeno considerato nel paragrafo in commento, in particolare non vi è traccia della franchigia di 60' precedente all'applicazione della penale oltre che di tutte le cause di esclusione di applicazione della penale stessa così come discusse anche dalla stessa RFI durante la riunione. A beneficio di consultazione si allega il verbale della riunione.</p> <p>Si richiede di riformulare in maniera esplicita la seguente frase "Alle IF che effettuano trasporto merci che in circolazione, superano...", chiarendo cosa si intenda per "in circolazione".</p> <p>La definizione di qualsiasi meccanismo penalizzante deve essere necessariamente estesa a tutti i soggetti potenzialmente responsabili della sosta prolungata, con meccanismi precisi di attribuzione, contestazione e monitoraggio degli addebiti tra cui si ritiene dovrebbero essere inclusi anche i Gestori dell'Infrastruttura estera. Oltre a quanto espresso sopra il cap previsto risulta essere eccessivamente oneroso a discapito delle imprese ferroviarie che trasportano merci lungo tutto il paese. Infatti, non risulta ancora chiara l'attinenza tra sosta e destinazione finale.</p> <p>Si ricorda infatti che il meccanismo di performance regime prevede un addebito massimo annuale a carico dell'impresa non superiore al 5% del valore del pedaggio consuntivato.</p> <p>Esistendo già il Performance Regime come meccanismo di addebito per i ritardi generati dall'impresa, è indubbio che il sistema di penali proposto andrebbe a generare una doppia penale a carico del medesimo treno per il solo fatto di essere partito o arrivato in una qualsiasi stazione di confine, mentre tale doppia penalizzazione non si verifica nella restante infrastruttura ferroviaria</p> <p>Infine, si precisa che qualora venisse implementato un qualsivoglia sistema di penali si ritiene debba essere previsto un puntuale sistema di monitoraggio degli addebiti, che preveda una fase di contraddittorio tra IF e GI oltre ad una tempistica rendicontazione degli addebiti e delle relative cause.</p>	
--	---	--

		<p>Pertanto, Rail Cargo Austria non ritiene superate in alcun modo le innumerevoli criticità segnalate nella nota di aprile 2020 e, di conseguenza, l'introduzione di penali in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere non può essere regolata dalle scarse e lacunose (oltre che discriminatorie) disposizioni del nuovo paragrafo 5.6.6 del PIR. Dal punto di vista della scrivente, quindi, la proposta di penale deve essere ulteriormente rettificata entro i termini previsti dalla delibera ART 100/2020 prima della sua eventuale adozione. A tal fine, Rail Cargo Austria si rende disponibile ad una interlocuzione con RFI sul tema, al fine di addivenire alla definizione di un sistema non penalizzante per le IF ed efficiente per il GI in merito all'occupazione delle stazioni di confine. A nostro avviso, infatti, il sistema di penali proposto non è un provvedimento che realmente può contribuire all'obiettivo di aumentare la capacità nelle stazioni di confine: ferma restando la necessità di una sua integrale rivisitazione nei termini poc'anzi proposti, questo sistema deve, inoltre, essere accompagnato da tutta una serie di misure a corredo che permettano concretamente di ridurre i tempi di sosta; al contrario, la dismissione del servizio di manovra nelle stazioni di confine ed il loro mancato attrezzaggio con sistemi a tensione commutabile paiono essere in antitesi con il fine di velocizzare il transito dei treni da queste località.</p>	
	<p>MIR</p>	<p>a) Qualora la sosta aggiuntiva nelle stazioni di collegamento con reti estere superi la sosta programmata per eventi imputabili alla IF, la stessa IF già riconosce al GI il relativo corrispettivo per occupazione del binario e l'attribuzione degli oneri conseguenti nel processo di performance regime; eventuali ulteriori obblighi sulle IF su un singolo evento, anche se di natura diversa, oltre ad apparire inopportuno, rischia di deprimere ancora di più il segmento ferroviario del trasporto merci.</p> <p>Nel merito, non è accettabile un meccanismo che a fronte di una maggiore occupazione di un binario rispetto alla sosta programmata, automaticamente faccia scattare le condizioni per dichiarare automaticamente una presunta riduzione della capacità residua dell'impianto, che comporta la mancata concessione di una traccia orario ad un'altra IF. L'applicazione automatica di una penale per un danno presunto "traccia aggiuntiva che sarebbe potuta essere richiesta dal mercato" per ogni estensione della sosta programmata per cause riconducibili alla IF, costituirebbe un onere che le IF si troverebbero a dover corrispondere al GI senza avergli procurato perdita di ricavi.</p> <p>b) Per il calcolo della suddetta penale si è stabilito che la stessa sarà proporzionale al pedaggio di una traccia media internazionale; nell'esempio di calcolo riportato nella Tabella 2 si indica in 559 il corrispettivo risultante per una traccia media internazionale. Premesso che si ritiene inaccettabile la metodologia applicativa esposta, si ritiene che l'eventuale penale debba essere commisurata all'effettivo importo che RFI avrebbe percepito dalla traccia non concessa ad altra IF per effetto dell'incremento della sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere.</p>	<p>a) Il sistema di penali in esame, che si rammenta risponde ad una precisa prescrizione dell'ART, è finalizzato a garantire un efficiente utilizzo della capacità degli impianti. L'eventuale applicazione di una penale solamente in caso di perdita di ricavi a fronte del dover rinunciare a vendere una traccia per effetto di un'indebita occupazione del binario di sosta oltre la sosta programmata, non sarebbe idoneo al raggiungimento della finalità per la quale è stata introdotta la penale.</p> <p>b) Il corrispettivo preso a riferimento si ritiene coerente con l'ambito di applicazione della penale in oggetto.</p>

n. 5.7 (ex 6.5) - PERFORMANCE REGIME - Appendice al Cap. 5 (ex 6) - Parte C	<u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u>	<p>Continua a non essere corretto che per lo stesso evento, ovvero la soppressione di un treno, vi sia un doppio addebito di penali: sia in termini di penali per soppressione che di 120 minuti di ritardo di performance regime.</p> <p>Infatti, come sopra anticipato, in caso di soppressione in GO le IF si troverebbe a pagare una penale per disdetta (par. 5.6.4.1) oltre a 120 minuti per il ritardo. Venendosi a creare in tal modo un addebito doppio e a pagare una penale complessiva superiore al valore del pedaggio, rendendola così manifestamente eccessiva in violazione dell'art. 1384 c.c.</p> <p>Il sistema di penali indicato come Performance Regime deve essere rivisto e presenta elementi di incongruenza, poiché pur ammettendo formalmente una serie di codici a giustificazione del ritardo, di fatti, una serie di addebiti ricadono comunque sulle imprese ferroviarie per ritardi non a loro imputabili, in quanto dovuti a fattori esogeni (si pensi al limite dei 180' in cui l'impresa si trova giustificata per un ritardo estero, 3 ore a fronte dell'intera programmazione sfasata di una o più giornate, poiché, come noto, locomotive e personale non sono dislocate su tutta la rete, ma sono ottimizzate in termini di percorrenze e turni).</p> <p>Nelle more di tale revisione, per limitare i danni recati alle IF, è necessario ripristinare la seguente frase: <i>“Per ogni treno merci soppresso il ritardo convenzionale sarà calcolato in modo tale che il rapporto tra penali per soppressioni e volumi di traffico, per l'insieme del settore merci da un lato e del settore passeggeri dall'altro, sia tendenzialmente lo stesso. Tali ritardi saranno valorizzati...”</i>. Per la stessa ragione, si chiede inoltre di reintrodurre il coefficiente correttivo C.SOP. come da PIR 2020.</p>	<p>Quanto richiesto da codesta Associazione/IF è in contrasto con la prescrizione dell'ART di cui al punto2, lettera c, della Del. n.93/2019.</p> <p>Ad ogni buon conto si rappresenta come le penali per le soppressioni a carico delle IF, all'interno del meccanismo del Performance Regime, siano limitate ai soli casi di treni soppressi per responsabilità di altra IF.</p>
	<u>Italo</u>	In relazione al paragrafo in esame e relativa appendice, la Scrivente IF si riserva ogni più opportuna valutazione e osservazione all'esito della fase di pre-esercizio.	
n. 5.10 – SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITA' DEI SERVIZI FORNITI (MIS. 4.2 DELIBERA ART N. 130/2019)	<u>Fercargo</u> <u>Rail</u> <u>Cargo</u> <u>Austria</u>	Anche su questo argomento FerCargo richiama integralmente i contenuti della propria nota Prot. CE-P/03/2020 del 05/03/2020, in quanto il sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti da RFI, così come definito per il 2020, non ci pare idoneo a superare le criticità già segnalate.	In relazione a quanto osservato da codesta Associazione si rimanda al documento pubblicato sul sito RFI e sul portale ePIR “Relazione accompagnatoria al Documento metodologico per la determinazione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e delle penali correlate” in cui sono riportate tutte le valutazioni effettuate da RFI in merito alle valutazioni fatte dalle imprese ferroviarie sul sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti

		<p>Con riferimento al “Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti” adottato da RFI e richiamato nel paragrafo in esame, si richiamano le osservazioni già presentate dalla Scrivente IF a RFI con nota del 6 marzo 2020 (prot. ITALO/P/20/66.026), immotivatamente non accolte.</p> <p>In via preliminare si evidenzia che gli obiettivi che RFI si propone di garantire con l’adozione di tale Sistema sono inadeguati e non sufficienti a garantire “<i>la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti</i>”, come richiesto dall’ART.</p> <p>A ciò si aggiunga che tale sistema si pone in palese violazione di quanto disposto dalla delibera ART 130/2019, anche per le seguenti ragioni.</p> <p><u>1. Centri di Manutenzione e Parking</u></p> <p>Si ritiene inaccettabile la mancata previsione di livelli minimi di qualità e di penali per (i) l’utilizzo delle attrezzature presenti nei centri di manutenzione che il Gestore dell’Infrastruttura gestisce in qualità di operatore di impianto (es. cala assi – cala moduli, cala carrelli, carroponte, catenarie retraibili) e per (ii) il servizio di parking.</p> <p>Ciò in quanto, questi ultimi, non possono essere assimilati ad un “<i>semplice servizio di accesso</i>” (per il quale l’ART ha precisato che “[...] non è prevista la definizione di livelli minimi di qualità[...]” cfr. par. 2.5.3 Relazione Istruttoria alla delibera ART 130/2019) ma, al contrario, rientrano <u>nei “servizi” che l’operatore d’impianto mette a disposizione dei soggetti richiedenti, a fronte di un preciso corrispettivo.</u></p> <p>La mancata previsione di specifici livelli di qualità e di penali in relazione a suddetti servizi è infatti contraria all’obiettivo che l’ART intende perseguire con l’introduzione di tali sistemi, ossia il rispetto del principio in base al quale “<i>I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.</i>”</p> <p>In altri termini solo la previsione di specifici livelli di qualità e di congrue penali può incentivare RFI a gestire nella maniera più efficiente possibile i centri di manutenzione ed i servizi ivi forniti.</p> <p>Si ritiene pertanto che RFI debba prevedere specifici livelli di qualità e di penali per il servizio di parking e l’utilizzo delle attrezzature presenti nei centri di manutenzione che lo stesso gestisce in qualità di operatore di impianto.</p>	<p>Così come riportato nel documento “Relazione accompagnatoria al Documento metodologico per la determinazione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e delle penali correlate”:</p> <p>1. Centri di Manutenzione e Parking</p> <p>RFI fornisce esclusivamente il servizio di accesso al Centro di manutenzione e non anche le attrezzature funzionali e connesse alla manutenzione dei materiali rotabili, pertanto si è ritenuto opportuno escludere il suddetto servizio dal sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità così come richiesto dall’ART al paragrafo 2.5.3 della relazione istruttoria. Stesso discorso vale per il servizio di parking.”</p> <p>Coerentemente con le valutazioni dell’Autorità, contenute nella relazione istruttoria al par. 2.5.3, RFI ha escluso dal sistema di garanzia quei servizi per i quali lo stesso non eroga di fatto prestazioni alle Imprese Ferroviarie, ma si limita a fornire l’accesso a determinate aree, funzionali all’effettuazione del servizio da parte dell’Impresa stessa. Pertanto, in qualità di operatore di impianto, RFI per i servizi citati si limita a mettere a disposizione un asset per il quale definisce già la sussistenza di dotazioni minime.</p>
--	--	---	--

Italo

		<p>2. <u>Fornitura corrente di trazione.</u></p> <p>Con riferimento alla fornitura della corrente di trazione si ritiene che l’obiettivo stabilito da RFI per l’anno 2020 “<i>Massimo n. 24 anomalità mese (media annua)</i>” non sia idoneo - contrariamente a quanto affermato da RFI stessa - a garantire il “<i>contenimento delle anomalità alla circolazione determinate da guasti alla sottostazione elettrica per causa RFP</i>”.</p> <p>Un numero così elevato di anomalità, calcolato fra l’altro su una media annua, non incentiverebbe, infatti, RFI a gestire il servizio in questione nella maniera più efficiente possibile, contrariamente alla <i>ratio</i> in base alla quale l’ART ha previsto, in capo agli operatori d’impianto, l’obbligo di individuare livelli minimi di qualità e specifiche penali per i servizi forniti (cfr. punto 4.1 della delibera ART “<i>I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.</i>”).</p> <p>È pertanto necessario che l’obiettivo per il servizio relativo alla fornitura della corrente di trazione sia ridotto ad almeno 10 anomalità/mese.</p> <p>3. <u>Stazioni Passeggeri</u></p> <p>Relativamente al calcolo del KPI sulla messa in disponibilità degli spazi di stazione si ritiene che l’indicatore del KPI calcolato sulla sola base dei risultati della <i>customer satisfaction</i> relativamente alla “<i>Pulizia, Manutenzione e decoro, Illuminazione, Percorsi interni alla stazione</i>” non sia conforme al quadro regolatorio di riferimento.</p> <p>RFI, infatti, non è solamente responsabile nei confronti dei viaggiatori, ma anche nei confronti delle Imprese Ferroviarie: quest’ultima non è tenuta alla sola manutenzione e al decoro degli spazi di stazione ma, soprattutto, a garantire l’accesso all’infrastruttura a tutte le imprese interessate, a condizioni eque e non discriminatorie (cfr. D.lgs. n. 112/2015, all’art. 11 comma 3: “<i>Il gestore dell’infrastruttura ferroviaria è responsabile dell’esercizio e dello sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria [...] <u>assicurandone l’accessibilità</u> [...] a tutte le imprese ferroviarie interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell’infrastruttura deve, <u>altresì</u>, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.</i>”).</p>	<p>2. <u>Fornitura corrente di trazione</u></p> <p>Il numero massimo delle anomalie, l’obiettivo è stato determinato prendendo a riferimento i dati medi del 2018 e 2019 e il valore determinato è quello per cui le performance di puntualità raggiunte sono state soddisfacenti. Ad ogni modo RFI si rende disponibile a valutare l’eventuale riduzione del valore obiettivo stabilito a seguito del primo anno di applicazione del sistema di garanzia dei livelli minimi.</p> <p>3. <u>Stazioni Passeggeri</u></p> <p>RFI, nel riferirsi all’indicatore di customer satisfaction per valutare la qualità del servizio fornito, ha voluto considerare la qualità che il viaggiatore percepisce, nel fruire di spazi che si trovano all’interno di una stazione che il gestore mette a disposizione dell’Impresa Ferroviaria allo scopo di rendere possibile a quest’ultima di fornire un servizio al viaggiatore. La soddisfazione del viaggiatore che fruisce del servizio fornito è senz’altro influenzata dalla qualità dell’intero ambiente di stazione.</p> <p>Pur condividendo il parere di codesta Impresa Ferroviaria sull’opportunità introdurre specifici indicatori resi a misurare la continuità funzionale degli spazi di stazione, si vuole far presente che sono attualmente in essere specifici contratti in capo al Gestore per la disciplina degli interventi di manutenzione di cui si propone il monitoraggio e tali modelli contrattuali, nati antecedentemente alle esigenze di monitoraggio poste</p>
--	--	--	---

	<p>Pertanto è necessario prevedere che l'indicatore del KPI sia calcolato non solo sulla <i>customer satisfaction</i> relativamente alla manutenzione da parte del GI degli spazi comuni delle stazioni, ma anche sulla base dei periodi di indisponibilità (intesa anche come mancata visibilità) degli spazi assegnati da RFI alle Imprese ferroviarie.</p> <p>In particolare, il GI dovrà essere tenuto a pagare una penale all'Impresa Ferroviaria nel caso in cui: (i) non avvii le attività di ripristino dello spazio entro 24h dal ricevimento della segnalazione dell'indisponibilità da parte dell'IF e (ii) non ripristini la piena funzionalità dello spazio entro 15 giorni dalla segnalazione.</p> <p>La penale a carico del GI dovrà essere pari al 50% del corrispettivo giornaliero, oltre alla riduzione del corrispettivo conseguente al mancato utilizzo degli spazi. Detta penale non sarà dovuta nel caso in cui, a fronte di una totale indisponibilità dello spazio, RFI proponga all'IF - nel rispetto del principio di pari e adeguata accessibilità e visibilità - uno spazio alternativo equivalente.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario che la penale a carico del GI, oggi prevista pari al 1,5% del corrispettivo annuo per IF, sia invece pari almeno al 5% del corrispettivo annuo per IF (da calcolarsi trimestralmente).</p> <p>Infatti la penale pari al 1,5% è inaccettabile in quanto in alcun modo adeguata a raggiungere gli obiettivi e ad assolvere alla <i>ratio</i> di cui ai punti 4.1 della delibera n. 130/2019 ovvero ad assicurare “<i>con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.</i>”.</p> <p>Per tali ragioni, quindi, le penali non possono costituire una mera predeterminazione degli eventuali danni causati agli utenti ma, devono invece essere un incentivo per i Gestori di stazione a massimizzare la propria efficienza produttiva.</p> <p>Si aggiunga infine che, seppur si concordi sulla necessità di calcolare il KPI - tra gli altri - anche sulla <i>customer satisfaction</i> relativa alla pulizia, manutenzione e decoro, illuminazione dei percorsi interni alla stazione, a tali indicatori devono essere aggiunti anche quelli relativi alla sicurezza, alle segnalazioni delle stazioni ed agli impianti condominiali (aria condizionata, ascensore, scale e scale mobili, riscaldamenti, etc.), in quanto anche la gestione e la manutenzione di questi ultimi costituisce parte integrante dell'attività dei Gestori di stazione e, pertanto, l'efficienza delle stesse non può che essere di loro responsabilità.</p> <p>4. <u>Fast Track</u></p> <p>Il criterio di calcolo del KPI adottato da RFI non è sufficiente a garantire “<i>la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per</i></p>	<p>dalla Delibera ART 130/2019, non sono al momento strutturati per garantire il rispetto dei livelli minimi di qualità del servizio ipotizzati. RFI ha già avviato un processo di rivisitazione di detti modelli contrattuali, che si stima di poter avviare in coincidenza con l'avvio del nuovo periodo regolatorio; pertanto la corretta osservazione avanzata da codesta Impresa Ferroviaria potrà essere presa in considerazione in una seconda fase in cui procedere a una revisione dei KPI ad oggi individuati. Contestualmente si prevede quindi una revisione tariffaria del servizio reso che tenga conto degli eventuali costi che i nuovi modelli contrattuali potranno determinare.</p> <p>Relativamente alla proposta di incrementare la penale dall'1.5% al 5% si rimanda [...] all'introduzione di livelli di penali differenziate a seconda dell'entità dello scostamento tra performance e obiettivo.</p> <p>È stata accolta [...] la proposta di un aumento progressivo delle penali in funzione dell'entità dello scostamento tra performance e obiettivo. Il documento metodologico viene integrato con la previsione, per ciascun servizio, di 3 livelli di penali (1%; 5%, 10%) a seconda dell'entità dello scostamento.</p> <p>Relativamente all'inserimento nell'indicatore del parametro “Sicurezza” si vuole evidenziare che trattasi di elemento funzionale al PMdA e, pertanto, non oggetto del</p>
--	--	--

		<p><i>gli utenti</i>". Infatti, l'indicatore di qualità non può tenere conto del solo numero delle ore/mese del personale RFI dedicate al controllo degli accessi rispetto a quanto programmato, ma deve necessariamente calcolare anche l'effettivo presenziamento giornaliero dei varchi da parte del personale RFI, tenendo quindi conto anche dei casi in cui il personale RFI si allontani dagli stessi.</p> <p>Soltanto in tal modo infatti, tale sistema potrà effettivamente indurre il GI a massimizzare la propria efficienza produttiva delle gestioni, permettendo quindi agli utenti il contenimento dei costi.</p> <p>Bisogna aggiungere che, anche per il Fast Track, è necessario prevedere quale indicatore di qualità, oltre al presenziamento dei varchi da parte del personale RFI, anche la <i>customer satisfaction</i>. Anche in questo caso, quindi, dovrà essere monitorata la soddisfazione dei viaggiatori in merito alla <i>performance</i> del personale RFI addetto al presenziamento dei Fast Track. Tali dati dovranno essere rilevati sul campo dell'Osservatorio di Mercato RFI attraverso interviste mensili ai viaggiatori condotte da Società di mercato certificate, selezionate con gara europea e garantendo la terzietà ed indipendenza di queste ultime.</p> <p>Il parametro, l'obiettivo, la periodicità di monitoraggio e le modalità di calcolo delle penali dovranno essere i medesimi previsti al par. 2.1. del "<i>Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti</i>".</p>	<p>servizio di Stazione Passeggeri e quindi del presente sistema.</p> <p>4. Fast Track</p> <p>"In riscontro a quanto osservato si evidenzia che il KPI risponde già alla logica illustrata in quanto le ore dedicate al controllo degli accessi, considerate ai fini del monitoraggio, saranno le ore effettive di presenziamento, al netto di eventuali ore di assenze generate da allontanamenti del personale. Difatti RFI metterà in atto una valutazione dell'effettivo presenziamento di tale varco con la predisposizione e compilazione di un apposito "Registro giornaliero presenziamento varco Fast Track" ove indicare orario inizio\interruzioni e sostituzioni\CID addetto\orario fine. Durante le legittime pause lavorative dell'addetto al varco RFI ha predisposto inoltre idonea organizzazione gestionale che prevede la contemporanea sostituzione dell'addetto, onde garantire continuità nel presenziamento.</p> <p>Relativamente alla proposta di aggiungere un ulteriore indicatore a quello già individuato, questo Gestore ritiene più idoneo l'utilizzo dell'indicatore proposto. Inoltre, si fa presente che la modalità con cui il Gestore eroga il servizio, viene fortemente condizionata dalle scelte commerciali dell'Impresa Ferroviaria in merito ai soggetti abilitati all'ingresso ai varchi che possono influenzare la percezione del cliente relativamente ai tempi di attesa in coda.</p>
--	--	--	---

<p>n. 6.2.2 Obblighi di GI [ex 2.3.3.2]</p>	<p><u>Trenitalia</u></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:</p> <p>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:</p> <p><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></p> <p>si chiede di incrementare la tempistica di comunicazione ad almeno 30 giorni come previsto dal Decreto 4 del 2012 di ANSF</p>	<p>Il GI già rende disponibili, qualora necessario, i dati registrati relativi all'infrastruttura.</p> <p>In accoglimento di quanto osservato si è provveduto ad adeguare a 30 giorni la tempistica prevista in PIR, fatti salvi eventuali provvedimenti d'urgenza individuati dal GI.</p>
<p>n. 6.2.3 Obblighi di IF [ex 2.3.3.3] 6.2.3 Obblighi di IF [ex 2.3.3.3] 6.2.3 Obblighi di IF [ex 2.3.3.3]</p>	<p><u>Trenitalia</u></p>	<p>Obblighi di IF</p> <p>Tra gli obblighi in capo all'IF è previsto anche il seguente:</p> <p>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>	<p>In accoglimento di quanto osservato si è provveduto ad aggiornare il testo del PIR.</p>
<p>n. 6.2.5 Informazione e cooperazione con il GI [ex 2.3.3.7]</p>	<p><u>Trenitalia</u></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</p>	<p>In sostanziale accoglimento di quanto proposto è stata inserita nel PIR la specificazione circa gli obblighi informativi delle IF nei confronti di</p>

		<p>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, <i>se del caso</i>, poste prontamente a conoscenza dell'ANSF.</p>	ANSF nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente.
n. 6.2.6 Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria [ex 2.3.3.8]	<u>Trenitalia</u>	<p>Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria</p> <p><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 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>Si rappresenta che la BDP è finalizzata alla registrazione di tutti gli eventi che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni limitatamente ai dati relativi all'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>Si ritiene pertanto opportuno non estendere ulteriormente i contenuti della banca dati e mantenere l'attuale formulazione del testo.</p>
n. 6.3.2 (ex 2.4.2) - Regole di gestione	<u>Italo</u>	<p>Si ritiene necessario che, in caso di soccorso, il treno soccorritore sia contraddistinto con una categoria commerciale dedicata e che allo stesso sia garantita una circolazione prioritaria, rispetto a tutti gli altri treni circolanti sulla tratta interessata, ciò indipendentemente dalla fascia oraria, al fine di garantire il più tempestivo soccorso possibile a tutela dei passeggeri impattati.</p>	<p>Nel condividere la necessità di chiarimento in PIR si è provveduto a modificare il par. 6.3.3.2.1, specificando che RFI si adopera nel fornire, in caso di conflitti, la maggiore priorità possibile al materiale inviato per soccorrere un treno commerciale fermo, allo scopo di tutelare</p>

		<p>Si ribadisce inoltre la necessità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in ossequio al principio di trasparenza, nella gestione della regolazione, di consentire alle IF la visualizzazione delle informazioni relative alla programmazione e circolazione di tutti i treni, sia in linea che nelle stazioni (es. visualizzazione del treno pronto, tabelle di marcia ecc.); dati che contrariamente a quanto dichiarato da RFI non risultano visionabili. <p>Si richiama infine quanto osservato per il paragrafo 4.8.1.2.</p>	<p>maggiormente i passeggeri immobilizzati.</p> <p>Relativamente al tema in questione si rimanda a quanto rappresentato nelle precedenti consultazioni del PIR</p>
<p>n. 6.3.3.2.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva [ex 2.4.4.1]</p>	<p>Fercargo Rail Cargo Austria</p>	<p>In merito al punto 5, premesso che l'attività di soccorso in linea a seguito di inconvenienti non preventivabili dovrebbe essere un'attività ricadente nell'alveo dell'organizzazione del Gestore Infrastruttura, si chiede di esplicitare che la comunicazione a carico dell'impresa relativamente ai tempi necessari per la messa a disposizione e l'invio in linea sia da intendersi come mera indicazione di massima, senza che possa rappresentare una formale garanzia di effettuazione del servizio nei tempi in caso di emergenza, poiché non sono ovviamente previsti turni di reperibilità da parte del personale delle IF (né turni di presenziamento delle locomotive stesse).</p> <p>Inoltre, considerato che le imprese merci non trazionano nella propria operatività composizioni viaggiatori, si ritiene che una volta definito il progetto orario, debba essere il Gestore a provvedere alla fornitura di maschere di accoppiamento ed alla formazione del personale dell'impresa potenzialmente coinvolto nell'attività per ciascun impianto designato.</p>	<p>Si conferma l'attuale formulazione del PIR introdotta a seguito della prescrizione 2.4.3.1 della delibera ART n.118/18.</p> <p>RFI ritiene che la formazione del personale circa l'utilizzo delle maschere di accoppiamento e la disponibilità delle stesse siano di esclusiva competenza delle Imprese Ferroviarie.</p>
	<p>Trenitalia</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>	<p>Fermo il carattere operativo relativamente al Regolamento in questione, questo Gestore è disponibile a effettuare approfondimenti congiunti con le IF.</p>
<p>Appendice 1 al capitolo 6</p>	<p>Fercargo Rail Cargo Austria</p>	<p>Rispetto alla tematica della circolazione perturbata per neve/gelo, si richiede una puntuale e tempestiva informativa per il settore merci, per evitare ingombri e soste non preventivate (anche per esempio di materiale RID).</p> <p>Inoltre, in tali situazioni si richiede la massima reattività da parte del GI per ridurre, soprattutto nel "post-emergenza", i disagi generati sulla rete, così da mantenere attiva l'ordinaria circolazione e l'operatività degli impianti in piena sicurezza per il personale</p>	<p>Condividendo l'esigenza indicata relativamente ai flussi informativi nei confronti delle IF si è provveduto a specificare meglio nell'appendice in questione la fase di comunicazione alle IF da parte del GI.</p>

		<p>in servizio (ad esempio tramite la pulizia degli impianti, l’attrezzaggio antigelo adeguato, etc..).</p> <p>Inoltre, si chiede di specificare come verranno suddivise le zone in cui sarà ripartita l’allerta tra la classificazione territoriale della protezione civile (confini geografici tra Province e/o Regioni) o le divisioni territoriali di RFI.</p>	<p>RFI si adopera a seguito di ogni condizione di anormalità per il ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p> <p>Sulla base dei bollettini diffusi dalla Protezione Civile RFI individua le linee ferroviarie e le relazioni di traffico interessate, coinvolgendo opportunamente le strutture territoriali competenti.</p>
	<p><u>Trenitalia</u></p>	<p>Considerata l’importanza e la complessità che riveste la gestione dei clienti PRM, si chiede di prevedere in caso di anormalità 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 (ACAIE). 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.</p> <p>Di seguito si suggerisce l’aggiunta di un capoverso, evidenziato in grassetto:</p> <p>GESTIONE DELLE ANORMALITA’</p> <p>All’insorgere di un caso di anormalità rilevante, secondo la definizione sopra riportata, RFI provvederà a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> 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; 	<p>Le IF, attraverso la consultazione del sistema ReteBlu, raggiungibile da molteplici postazioni visto che, su specifica richiesta della IF sono state rilasciate a queste diverse credenziali per il relativo accesso, ricevono tutte le informazioni sulla presenza della PRM in salita/discesa. Inoltre il Personale di bordo, attraverso la componente palmare, riceve tutte le notifiche sui servizi PRM previsti e su eventuali disservizi e conseguenti eventuali provvedimenti di esercizio finalizzati alla salita/discesa di PRM. In ogni caso questo GI è disponibile ad</p>

	<p>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</p> <p>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 deviatoi. 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</p> <p>Si propone pertanto di modificare il testo come evidenziato in grassetto:</p> <p>EMERGENZA METEO NEVE/GELO</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 deviatoi 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 deviatoi della linea o del nodo 	<p>approfondire con le IF eventuali miglioramenti nel flusso comunicativo. Invece, per quanto concerne l'assunzione dei provvedimenti di esercizio, è fondamentale che le interlocuzioni tra GI e IF rimangano di esclusiva competenza delle sale operative.</p> <p>In virtù il carattere preventivo delle comunicazioni riportate nell'osservazione si ritiene opportuno mantenere l'attuale formulazione del testo</p>
--	--	--

	<p>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.</p> <p>Alle fasi di emergenza gialla e arancione sono associati specifici piani di riduzione dell'offerta regionale e dei treni lunga percorrenza, preodificate 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>L'eventuale sospensione della circolazione è derivante da mancanza delle adeguate condizioni per la circolazione dei treni e che non necessitano di ulteriori fasi di condivisione.</p> <p>Si è provveduto ad inserire la specificazione relativamente all'aggiornamento annuale dei piani di riduzione dell'offerta.</p> <p>I servizi di trasporto saranno riprogrammati nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.</p> <p>A fronte della riduzione dell'offerta da parte di un IF per bollettino meteo, anche in caso di migliorate condizioni meteo, si conferma che le soppressioni effettuate in coerenza con il</p>
--	--	---

		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.	programma di riduzione dell'offerta (preventivamente condiviso da IF e GI) sono considerate per causa di forza maggiore.
n. 7.3 (ex 5.3) - IMPIANTI A DIRITTI DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO	<u>Italo</u>	Con riferimento ai servizi in esame, al fine di evitare incertezze, si ribadisce la necessità di esplicitare che sono fatti salvi i diritti per l'assegnazione alle IF dei servizi scaturenti dagli Accordi Quadro vigenti.	Si rimanda a quanto ribadito nelle precedenti consultazioni del PIR.
n. 7.3.2.1 (ex 5.3.1.1) – Stazioni passeggeri - Descrizione dei servizi funzionali all'esercizio ferroviario	<u>Italo</u>	Si ritiene necessario riformulare la definizione del servizio, come segue: “spazi di stazione relativi a: biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (Desk), biglietterie non automatiche, servizi di accoglienza ed assistenza, obliterate, locali e aree tecniche funzionali ai predetti spazi”. Tale modifica è necessaria al fine di meglio specificare che le aree tecniche sono funzionali a tutti gli spazi sopra elencati ovvero a BSS, Desk, biglietterie non automatiche, servizi di accoglienza e assistenza e ai locali. È inoltre necessario precisare che anche per le biglietterie non automatiche sono presenti gli impianti antincendio e di riscaldamento/condizionamento.	Al fine di meglio chiarire la funzionalità dei locali ed aree tecniche si ritiene accoglibile la definizione proposta. In relazione alla presenza di impianti antincendio e di riscaldamento /condizionamento si precisa che gli stessi non sono considerati tra le dotazioni minime messe a disposizione dal GI in quanto in quanto non indispensabili per la fornitura del servizio stesso. In merito all'impianto antincendio è obbligatorio, in capo al Gestore, il solo impianto antincendio dei fabbricati nei quali la biglietteria è inserita.
n.7.3.2.4 (ex 6.3.2.1 (tab. 6.13, 6.14 e 6.15) - Tariffe aree di biglietteria e strutture funzionali per esercizio ferroviario	<u>Italo</u>	Si ritiene che i criteri di classificazione delle stazioni adottati nelle tabelle in esame (“Circuito AV”, “Gold”, “Silver” e “Bronze”) non siano idonei per la definizione delle relative tariffe, atteso che: - tali criteri non sono oggettivi e trasparenti; basti considerare che non è precisato come è conteggiata la frequentazione, quali servizi viaggiatori sono definibili di "qualità elevata" e quali dimensioni sono prese in considerazione per la relativa classificazione; - la categoria "Circuito AV" è rimessa alla totale discrezionalità del GI e non fa riferimento ad alcun criterio di classificazione;	Le richieste sono state già avanzate, nella medesima forma, da codesta impresa nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza del PIR 2019. Pertanto si rimanda alle motivazioni del GI sostenute in quella sede. Con specifico riferimento alla stazione di Napoli Afragola si rammenta che RFI, dietro anche richiesta di codesta impresa, aveva accordato, in considerazione della fase di <i>start up</i>

		<p>- gli stessi tendono ad equiparare nei costi (€/mq), stazioni interessate da flussi di passeggeri e livelli di servizio di differenti (es. Torino Porta Susa e Reggio Emilia AV Medio Padana).</p> <p>A conferma della totale inidoneità dei criteri di classificazione adottati dal GI si rileva che la stazione di Napoli Afragola, pur non avendo in alcun modo effettuato alcuna opera di miglioramento ed efficientamento dei servizi passeggeri e pur avendo ancora bassi livelli di frequentazione, è stata addirittura qualificata quale stazione del circuito AV. Ai fini della determinazione delle tariffe di cui al paragrafo in esame, si ritiene inoltre necessario che in relazioni alle stazioni in prima attivazione siano previste delle tariffarie dinamiche - crescenti nel tempo - che tengano conto dello sviluppo delle stesse in termini di frequentazione, dimensioni e servizi.</p>	<p>della stazione, di associare alla stessa la classifica <i>gold</i> in luogo di AV per il 2017 estendibile al 2018. L'upgrade alla categoria AV avverrà nel 2021, quindi dopo ulteriori due anni rispetto al periodo inizialmente prospettato, anche in ragione che la richiamata fase di avvio della stazione in parola è ormai terminata visti i volumi di traffico interessanti la stazione allineati alle analoghe stazioni del circuito AV di RFI.</p>
<p>n. 7.3.2.5 Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari [parte di 5.3.1.1] e n. 7.3.2.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio [parte di 5.3.1.1]</p>	<p>Trenitalia</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.</p> <p>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>Il passaggio citato dall'impresa osservante e presente al par. 7.3.2.6 non è, a parere della Scrivente, in contrasto con le previsioni di cui alla misura 11 della Delibera ART 130/2019.</p> <p>In particolare tale testo riprende il contenuto degli impegni proposti da RFI e approvati dall'ART con la delibera ART 66/2015, con i quali, per ciò che concerne il criterio della proporzionalità, si ammetteva la possibilità di una distinzione per servizi. Appare necessario, tra l'altro, evidenziare che la stessa Autorità, nella relazione istruttoria alla Delibera 130/2019 pag. 32 fa salva la validità dei succitati impegni.</p> <p>La possibilità di una distinzione per servizi, seppur riferita ai criteri della pari e adeguata visibilità e accessibilità, appare ribadita anche nella predetta relazione istruttoria a pag. 32 laddove si specifica che <i>“ [...] La decisione di individuare dei criteri generali, quali quello della pari e adeguata accessibilità e visibilità, lasciando</i></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><i>all'operatore dell'impianto di servizio la possibilità di individuare criteri più specifici appare dunque coerente, da un lato, con i poteri conferiti all'Autorità dall'ordinamento nazionale (il citato articolo 13, comma 13, del d.lgs. 112/2015, oltre all'articolo 37, comma 2, lettera a), del d.l. 201/2011), dall'altro con la sfera di autonomia riconosciuta dal Regolamento all'operatore dell'impianto di servizio".</i></p> <p>In relazione al principio di proporzionalità occorre rappresentare che le risultanze della relazione illustrativa in parola non appaiono in contrasto con le attuali previsioni del PIR.</p> <p>Per ciò che concerne le modalità e le tempistiche di condivisione e pubblicazione dei Piani di Utilizzo di Stazione, queste ultime sono contenute nella citata Delibera ART 130/2019 e, dunque, direttamente cogenti.</p> <p>Da ultimo, con riferimento al criterio proposto dall'IF osservante, tale criterio appare, in primo luogo, poco chiaro e in secondo luogo assorbito dal principio di pari visibilità e accessibilità.</p>
<p>n. 7.3.2.6 (ex 5.3.1.1) - Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio. Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliterate</p>	<p>Italo</p>	<p>Relativamente al punto 16 (<i>rectius</i> 8) del paragrafo in esame, è necessario che lo stesso sia integrato prevedendo che, in casi eccezionali, si possa procedere - nelle more della formalizzazione del contratto stesso - alla consegna dello spazio mediante la sottoscrizione di un apposito verbale, con decorrenza dei corrispettivi dalla data di consegna.</p> <p>Si ribadisce inoltre la necessità di prevedere che, nel caso in cui sussistano oggettivi e specifici impedimenti tecnici che non consentano la consegna dell'area nei 5 giorni successivi alla sottoscrizione del relativo contratto da parte della IF, il GI debba darne a quest'ultima immediata comunicazione, esplicitando il motivo del differimento del predetto termine ed indicando la nuova data della consegna dell'area. Ciò in quanto la mancata consegna dell'area nei tempi previsti dal PIR potrebbe determinare ricadute</p>	<p>Si conferma quanto già esposto nella relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2021</p>

		economiche per l'IF che, nella legittima aspettativa di avere l'area in consegna nelle predette tempistiche, potrebbe aver già proceduto ad effettuare investimenti economici e di risorse volti alla messa in funzione dell'area.	
n. 7.3.2.6 (ex 5.3.1.1)- Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio. Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, a servizi tecnici, di accoglienza e assistenza	<u>Italo</u>	<p>Relativamente al punto 14 (<i>rectius</i> 7) del paragrafo in esame, è necessario che lo stesso sia integrato prevedendo che, in casi eccezionali, si possa procedere - nelle more della formalizzazione del contratto stesso - alla consegna dell'immobile mediante la sottoscrizione di un apposito verbale, con decorrenza dei corrispettivi dalla data di consegna.</p> <p>Si ribadisce inoltre la necessità di prevedere che, nel caso in cui sussistano oggettivi e specifici impedimenti tecnici che non consentano la consegna dell'area nei 5 giorni successivi alla sottoscrizione del relativo contratto da parte della IF, il GI debba darne a quest'ultima immediata comunicazione, esplicitando il motivo del differimento del predetto termine ed indicando la nuova data della consegna dell'area. Ciò in quanto la mancata consegna dell'area nei tempi previsti dal PIR potrebbe determinare ricadute economiche per l'IF che, nella legittima aspettativa di avere l'area in consegna nelle predette tempistiche, potrebbe aver già proceduto ad effettuare investimenti economici e di risorse volti alla messa in funzione dell'area.</p>	Si conferma quanto già esposto nella relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2021
n.7.3.4 Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra (ex 5.3.1.3) - n.7.3.4.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.3]	<u>Fercargo</u>	Dalla dotazione minime delle aree di composizione/scomposizione dei treni è stato eliminato il riferimento alla possibilità di accesso con "mezzi". Fermo restando che tale termine deve indubbiamente essere riferimento ai veicoli diversi da quelli ferroviari, si chiede di chiarire la portata della modifica e le sue ragioni.	Si conferma che tale termine è riferito ai veicoli diversi da quelli ferroviari che non sono dotazione minima del servizio in quanto non indispensabili per la fornitura del servizio stesso
n. 7.3.5 (ex 5.3.1.4) - Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci	<u>Italo</u>	Con riferimento al paragrafo in esame, fermo restando la disponibilità della Scrivente IF a favorire la compatibilizzazione e l'ottimizzazione della capacità anche attraverso una revisione della turnazione del materiale rotabile, si ribadisce che è fondamentale che qualsivoglia modifica alla turnazione sia oggetto di interlocuzione e approvazione da parte delle IF interessate.	Sull'argomento in esame si rimanda a quanto detto nella relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2019.
n. 7.3.5.4 (ex 6.3.2.4) – Tariffe - Aree impianti ed edifici destinati alla	<u>Italo</u>	Con riferimento al paragrafo in esame, si ribadisce che una tariffazione conteggiata al minuto è difficilmente gestibile e fortemente penalizzante per le IF, ai fini di una corretta programmazione economica delle proprie attività.	Sull'argomento in esame si rimanda a quanto detto nella relazione

soste, ricovero e deposito materiale rotabile e di merci		Si ribadisce inoltre la necessità di ripristinare la regola in base alla quale la tariffa per sosta non è dovuta quando la stessa sia ascrivibile ad esigenze di gestione della capacità del GI, ad esempio nei casi di soste derivanti da vincoli di progettazione dell'orario o soste per adempimenti a vincoli normativi.	accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2019
n. 7.3.6 (ex 5.3.1.5) - Centri di manutenzione ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati	<u>Italo</u>	Si ribadisce l'opportunità di precisare, nel sottoparagrafo "Formalizzazione" che non sarà necessario sottoscrivere un verbale ad ogni inizio dell'orario di servizio ma un'unica volta alla consegna dell'area stessa.	Quanto richiesto dall'impresa Italo-NTV è già previsto nel paragrafo in esame ed è stato ripristinato nella bozza finale del PIR 2022, dopo che per errore è stato cancellato nella I bozza.
n.7.3.6.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.5]	<u>Fercargo</u>	La dotazione minima di un Centro di Manutenzione, necessaria a garantire la sua completa fruibilità, dovrebbe comprendere anche l'impianto di riscaldamento e/o climatizzazione della struttura.	RFI sta conducendo apposite analisi, che si concluderanno a fine 2020, finalizzate alla valutazione delle dotazioni minime per i Centri di Manutenzione, pertanto eventuali integrazioni saranno oggetto delle successive pubblicazioni. Tutto ciò fermo restando che quanto osservato è eventualmente applicabile ai soli fabbricati
n. 7.3.8 Servizi di continuità territoriale	<u>MIR</u>	<p>a) Il servizio di traghettamento tra Villa S. Giovanni e Messina così come definito dallo stesso Gestore è un "Servizio di continuità territoriale", che assicura senza soluzione il trasporto ferroviario con la Sicilia, con necessari ed appropriati requisiti di adeguatezza dei mezzi impiegati e della frequenza con la quale si intende svolgerlo.</p> <p>Per la funzione che il servizio riveste a garanzia della continuità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, si ritiene che le tariffe del servizio di traghettamento debbono essere rapportate a quanto stabilito dal PIR per il pedaggio e non enucleate dalla contabilizzazione complessiva sviluppata per la definizione dell'algoritmo di calcolo del pedaggio stesso.</p> <p>Nel caso di soluzioni di continuità del servizio, salvo situazioni di forza maggiore, con ritardi o cancellazioni di corse mare che comportino impatti negativi sul ciclo del trasporto, si ritiene debba essere prevista una penale a carico del GI come equo indennizzo per la perdita dell'introito del trasporto o i maggiori costi a carico IF.</p>	<p>Fermo che non risulta di immediata comprensione il contenuto dell'osservazione, relativamente al tema tariffazione del servizio, si rappresenta che Il servizio di traghettamento, in aderenza alla delibera 96/15, è fornito nell'ambito del PMdA e come tale la tariffazione è composta dalla componente A e B, in particolare per quest'ultima è presente un apposito segmento di mercato come riportato in PIR</p> <p>Per quanto riguarda la richiesta di introdurre una penale specifica, proprio in considerazione che si tratta</p>

		<p>b) Si richiede di includere nel servizio di traghettamento oltre al trasporto di carri merci e carrozze, anche locomotive e mezzi d'opera.</p>	<p>di un servizio di continuità si ritiene che la stessa sia assorbita da quanto previsto dal <i>Performance Regime</i> e dalle penali per i ritardi causati dal GI al par. 5.6.2.2 [ex 2.4.3.1].</p>
<p>Appendice 1 al capitolo 7 (ex 5) – Contratto tipo per messa in disponibilità di spazi funzionali all'installazione di emettitrici automatiche di bigliettazione ferroviaria e/o desk informativi mobili e/o obliterate nella stazione ferroviaria di.....</p>	<p>Italo</p>	<p>In relazione al Contratto in esame, si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in merito all'art. 3 "Validità del Contratto" è necessario prevedere che il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente anche a seguito di stipula da parte della IF di contratti di utilizzo dell'infrastruttura, in continuità temporale con l'Accordo; - in merito all'art. 7 "Restituzione degli spazi- migliorie e addizioni" si ritiene: <ul style="list-style-type: none"> (i) necessario sostituire gli ultimi due capoversi con la seguente previsione "Per tutte le opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite da IF senza il preventivo consenso scritto di RFI, quest'ultima - alla cessazione per qualsivoglia ragione del presente Contratto - potrà, a proprio insindacabile giudizio, chiedere la rimessione in pristino degli Spazi, ovvero mantenere in essere le opere già eseguite senza riconoscere nessun compenso, indennizzo e/o risarcimento alla stessa. Le opere realizzate da IF con il preventivo consenso scritto di RFI, alla cessazione per qualsivoglia ragione del presente Contratto, saranno mantenute da RFI senza che nessun compenso e/o indennizzo sia dovuto da quest'ultima"; (ii) eccessiva la penale prevista in capo alle IF in caso di ritardata riconsegna degli Spazi; penale che deve essere eliminata; - in merito all'art. 10 "Allestimento dell'area e manutenzione" è necessario precisare, nell'ultimo capoverso, che per il periodo di inutilizzo degli Spazi per eventi dipendenti da RFI, l'IF non dovrà corrispondere alcun corrispettivo e RFI dovrà corrispondere una penale pari a quella di cui all'art. 7 (salvo eliminazione di quest'ultima); - in merito all'art 11 "Sostituzione o modifiche degli spazi in concessione", è necessario prevedere che (i) la necessità di effettuare sostituzioni o modifiche siano comunicate alle IF con preavviso di almeno 30 giorni, (ii) la nuova collocazione sia concordata tra le Parti e (iii) in tale disciplina siano incluse anche le ipotesi di sostituzioni temporanee; - in merito all'art. 13 "Garanzia Fideiussoria", è necessario prevedere, in caso di ricostituzione della fideiussione, a fronte della disdetta dell'istituto fidejubente o in caso di rinnovo del Contratto, che la nuova garanzia debba avere il medesimo contenuto di cui alla fideiussione rilasciata alla sottoscrizione del Contratto, con particolare riferimento alla durata annuale; 	<p>Si conferma quanto già esposto nella relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR 2021.</p>

		<p>- in merito all'art. 16 "Responsabilità – Assicurazioni", si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non è accettabile che RFI possa sindacare sulle polizze delle IF, qualora le stesse rispondano ai requisiti di cui all'articolo in esame; - per chiarezza, si ritiene necessario specificare la tipologia delle garanzie richieste, ossia prevedere che <i>“polizza incendio a copertura dei beni mobili oggetto dell'attività svolta, ubicati negli Spazi in uso, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati agli Spazi e a RFI (garanzia Rischio Locativo) per un massimale per sinistro di €[da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione].....(euro/00) e quelli causati ai “vicini” (garanzia Ricorso Terzi) per un massimale per sinistro di € _____ da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione] (euro/00);”</i> - in merito all'art. 17 "Risoluzione" (terza ipotesi), prevedere che RFI possa risolvere il Contratto ex art. 1456 c.c. solo in caso di mancato pagamento di almeno due rate trimestrali consecutive non pagate; - in merito all'art. 21 "Clausola di trasparenza e rinvio al codice etico", è necessario integrare la previsione come segue "Il GI espressamente dichiara di ben conoscere le prescrizioni contenute nel Codice Etico adottato dalla IF visionabile sul sito [] al fine di uniformare, ove compatibile, il proprio comportamento ai criteri in esso previsti, a pena di risoluzione del Contratto ex art. 1456 c.c. e fatto salvo il risarcimento dei danni subiti". 	
<p>Appendice 2 al capitolo 7 (ex 5) – Contratto tipo per la messa in disponibilità di locali da adibire alla bigliettazione ferroviaria/accoglienza clienti nella stazione ferroviaria di.....</p>	<p><u>Italo</u></p>	<p>In relazione al Contratto in esame, si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in merito all'art. 3 "Validità del Contratto" è necessario prevedere che il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente anche a seguito di stipula da parte della IF di contratti di utilizzo dell'infrastruttura, in continuità temporale con l'Accordo; - in merito all'art. 7 "Restituzione dell'Immobile- migliorie e addizioni" si ritiene: <ul style="list-style-type: none"> (i) necessario sostituire gli ultimi due capoversi con la seguente previsione "Per tutte le opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite da IF senza il preventivo consenso scritto di RFI, quest'ultima - alla cessazione per qualsivoglia ragione del presente Contratto - potrà, a proprio insindacabile giudizio, chiedere la rimessione in pristino dell'Immobile, ovvero mantenere in essere le opere già eseguite senza riconoscere nessun compenso, indennizzo e/o risarcimento alla stessa. Le opere realizzate da IF con il preventivo consenso scritto di RFI, alla cessazione per qualsivoglia ragione del presente Contratto, saranno mantenute da RFI senza che nessun compenso e/o indennizzo sia 	<p>Le richieste sono state già avanzate, nella medesima forma, da codesta impresa nell'ambito delle osservazioni alla prima bozza del PIR 2021. Pertanto si rimanda alle motivazioni del GI sostenute in quella sede.</p>

		<p>dovuto da quest'ultima";(ii) eccessiva la penale prevista in capo alle IF in caso di ritardata riconsegna dell'Immobile; penale che deve essere eliminata;</p> <ul style="list-style-type: none"> - in merito all'art. 8 "Recesso", è necessario precisare che quest'ultime, in tale ipotesi, sono tenute a corrispondere esclusivamente il corrispettivo mensile dovuto sino alla data di efficacia del recesso; - in merito all'art. 11 "Manutenzione" è necessario precisare, nell'ultimo capoverso, che per il periodo di inutilizzo dell'Immobile per eventi dipendenti da RFI, l'IF non dovrà corrispondere alcun corrispettivo e RFI dovrà corrispondere una penale pari a quella prevista all'art. 7 (salvo eliminazione di quest'ultima); - in merito all'art 12 "Sostituzione dell'Immobile in concessione", è necessario prevedere che (i) la necessità di sostituzioni l'Immobile sia comunicata alle IF con preavviso di almeno 60 giorni, (ii) la nuova collocazione sia concordata tra le Parti e (iii) in tale disciplina siano incluse anche le ipotesi di sostituzioni temporanee; - in merito all'art. 14 "Garanzia Fideiussoria", è necessario prevedere che, in caso di ricostituzione della fideiussione, a fronte della disdetta dell'istituto fidejubente o in caso di rinnovo del Contratto, la nuova garanzia debba avere il medesimo contenuto di cui alla fideiussione rilasciata alla sottoscrizione del contratto, con particolare riferimento alla durata annuale; - in merito all'art. 17 "Responsabilità – Assicurazioni", si evidenzia che: <ul style="list-style-type: none"> - non è accettabile che RFI possa sindacare sulle polizze delle IF, qualora le stesse rispondano ai requisiti di cui all'articolo in esame; - per chiarezza nella tipologia delle polizze richieste e per evitare ripetizioni che potrebbero creare equivoci (es. la polizza a copertura dei beni è già richiamata nella prima parte della disposizione), si ritiene necessario prevedere "polizza incendio a copertura dei beni immobili oggetto dell'attività svolta, ubicati in ambito stazione, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati all'Immobile ed a RFI per un massimale per sinistro di €[da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione].....(euro/00) e a quelli causati ai "vicini" (garanzia Ricorso Terzi) per un massimale per sinistro di € _____ [da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione] (euro/00);" 	
--	--	--	--

		<p>- in merito all'art. 18 "Risoluzione" (terza ipotesi), prevedere che RFI possa risolvere il Contratto ex art. 1456 c.c. solo in caso di mancato pagamento di almeno due rate trimestrali consecutive non pagate;</p> <p>- in merito all'art. 22 "Clausola di trasparenza e rinvio al codice etico" è necessario apportare la seguente integrazione "Il GI espressamente dichiara di ben conoscere le prescrizioni contenute nel Codice Etico adottato dalla IF visionabile sul sito [] al fine di uniformare, ove compatibile, il proprio comportamento ai criteri in esso previsti, a pena di risoluzione del Contratto ex art. 1456 c.c. e fatto salvo il risarcimento dei danni subiti".</p>	
<p>Appendice 3 al capitolo 7</p>	<p>Trenitalia</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 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 disabilità’ o a mobilità’ 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</p>	<p>Si rimanda a quanto già espresso da codesto Gestore in sede di osservazioni al PIR 2021.</p> <p>Per ciò che concerne la richiesta di prevedere meccanismi di rivalsa si evidenzia che questi ultimi sono già contemplati dalla procedura di cui trattasi laddove viene previsto che tramite previo accordo formale tra le parti con il GI per la gestione dei flussi finanziari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IF, qualora ricorra il caso, procede ad indennizzare ex art. 1268 c.c. la PRM secondo le tempistiche in uso presso la stessa in caso di pagamento di indennizzi nei confronti dei propri clienti. • IF provvede trimestralmente a fatturare gli importi degli indennizzi erogati e li comunica a GI, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dafc@pec.rfi.it; • GI entro 90 giorni solari dal ricevimento della

	<p>previsti ed indicati dal gestore della stazione, secondo la quantificazione indicata nella carta dei servizi di RFI; 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;</p> <p>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);</p> <p>l'IF comunica al richiedente la trasmissione della richiesta a RFI;</p> <p>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;</p> <p>una volta ricevuta la richiesta di indennizzo, RFI provvede ad espletare l'istruttoria ed eventualmente a chiedere integrazioni al richiedente;</p> <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, 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; 	<p>rendicontazione provvede al pagamento della fattura.</p> <p>In assenza di accordo tra GI e IF per la gestione dei flussi finanziari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • GI provvede, al momento della risposta all'IF di una richiesta d'indennizzo meritevole di accoglimento, ad accreditare immediatamente a favore dell'IF la somma di denaro dovuta che quest'ultima verserà alla PRM.
--	---	---

		<ul style="list-style-type: none">• 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>	
--	--	---	--