

29/07/2021

Lettera Prot. ITALO/P/21/210.001

ITALO S.p.A. – NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI

CONSIDERAZIONI INIZIALI

Fermo restando (i) quanto dedotto dalla scrivente Società in sede di ricorso avverso le delibere dell’Autorità di Regolazione e Trasporto nn. 70/2014, 140/2017, 152/2017, 33/2018 e 118/2018 nonché avverso i PIR 2017, 2018, 2019 e 2020 (con riserva di proporre appello avverso le decisioni già emanate dal TAR) e (ii) le osservazioni formulate in relazione alla bozza di PIR 2022 ed immotivatamente non accolte dal GI, da intendersi qui integralmente riportato e trascritto - valevole anche per il PIR 2023 - con il presente documento Italo S.p.A. intende ribadire alcune problematiche e formulare specifiche osservazioni in merito alle disposizioni contenute nella prima bozza del PIR 2023, pubblicata il 30 giugno 2021.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
<p>n. 2.7.1– Regole di utilizzo della rete</p>	<p>Le regole di standardizzazione dell’offerta introdotte da RFI <u>non sono in alcun modo condivisibili</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;

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<ul style="list-style-type: none"> 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> <ul style="list-style-type: none"> 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 da vincoli che comportano impatti rilevanti sulle caratteristiche della propria offerta ed organizzazione industriale; le deroghe siano concesse in maniera simmetrica <u>a tutte</u> le IF richiedenti capacità, nel pieno rispetto del principio di non discriminazione.
2 n. 3.2.2.2 – Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura	<p>Al fine di evitare equivoci si ritiene opportuno precisare che il termine di consegna del Certificato di Sicurezza è stato <u>posticipato</u> al momento della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo e che il richiamo all'anticipo di cui alla Relazione Illustrativa sia solo un mero un refuso.</p>
3 n. 3.3.1 – ACCORDO QUADRO – a) Contenuti e durata	<p>Si evidenzia che la tempistica per la presentazione al GI dell'autorizzazione dell'ART al rinnovo dell'AQ, è fortemente penalizzante per le IF che operano a mercato. Come noto, le tempistiche di programmazione commerciale e industriale delle IF a mercato sono notevolmente brevi, in quanto le IF operano in un contesto in cui il <i>time to market</i> è un fattore fortemente competitivo. Si ritiene pertanto che sia necessario eliminare tale previsione, con possibilità per le IF di poter presentare tale autorizzazione anche successivamente alla richiesta di rinnovo, limitandosi – in subordine - a dare atto al GI della presentazione della relativa domanda di autorizzazione all'ART.</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	Si ribadisce inoltre la necessità che, nell'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, 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.
4 n. 3.3.1 – ACCORDO QUADRO – b) Sottoscrizione e adempimenti successivi – Punto 2	Si ritiene che la riduzione a 5 giorni solari del termine per la restituzione da parte dell'IF al GI della proposta finale di Accordo Quadro, sottoscritta in segno di integrale accettazione, non sia supportata da reali esigenze operative/organizzative e sia estremamente penalizzante per le IF, in quanto non concederebbe ad esse tempi sufficienti per l'analisi della proposta, la sottoscrizione del documento e le relative attività propedeutiche. Si richiede, pertanto, il ripristino, quanto meno, del precedente termine (10 giorni solari).
5 n. 3.3.1 – ACCORDO QUADRO – c) Variazioni di capacità	<p>Si ritiene che la modifica apportata non sia accettabile in quanto risulterebbe estremamente penalizzante non solo per le IF, ma per l'intero sistema ferroviario. Non si comprende la motivazione per cui le variazioni in aumento debbano riguardare esclusivamente gli incrementi di periodicità della capacità già allocata in AQ (strumento di pianificazione pluriennale che non può rispondere alle esigenze di variazione della domanda nel breve-medio periodo). Tale misura comporterebbe una fortissima limitazione alla possibilità per le IF di ricalibrare annualmente le proprie strategie commerciali ed industriali, sulla base dell'andamento della domanda di trasporto.</p> <p>Tale modifica comporterebbe, inevitabilmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la penalizzazione delle IF “virtuose” in grado di efficientare la produzione grazie a modifiche dell'offerta. La disposizione in esame avrebbe, infatti, un impatto notevole sull'organizzazione industriale di ciascuna IF, atteso che ne irrigidirebbe le scelte commerciali; • una discriminazione a danno delle IF che dispongono di un numero limitato di materiali rotabili e hanno sottoscritto un accordo quadro con una capacità inferiore alle altre IF; • la potenziale perdita di ricavi per il GI sui volumi incrementali rispetto all'AQ; • l'ingiustificato inutilizzo di capacità infrastrutturale, qualora disponibile;

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<ul style="list-style-type: none"> un danno all'utente finale, potenziale beneficiario di variazioni dell'offerta. <p>Si ritiene pertanto necessario il ripristino della precedente versione del paragrafo in oggetto.</p>
6 n. 3.3.2.1 – Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF	<p>Si ritiene che, nel caso in cui la documentazione non abbia subito delle modifiche rispetto a quella già in possesso del GI (es. per la Licenza o il Certificato di Sicurezza), l'IF non sia tenuta a ripresentare copia autentica della stessa. In subordine, l'IF potrebbe limitarsi ad inviare una copia semplice del documento.</p>
7 n. 3.3.2.1.1 – Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione	<p>Non si comprende la necessità dell'anticipo temporale in oggetto, il quale andrebbe esclusivamente a discapito delle IF richiedenti, senza alcuna reale motivazione operativa/organizzativa.</p> <p>Si ritiene pertanto necessario il ripristino della precedente versione del paragrafo in oggetto.</p>
8 Appendice 1 al capitolo 3 – Contratto Tipo di Utilizzo di Infrastruttura Ferroviaria	<p>Con riferimento all'art. 15 del Modello del Contratto di Utilizzo si evidenzia che è necessario che i documenti, di cui il GI richiede un <i>backup offline</i>, siano indicati con esattezza, atteso che la definizione di "<i>documentazione concernente l'oggetto del presente contratto</i>" risulta generica.</p>
9 n. 3.3.2.3 – Assicurazioni – Appendice 6 al capitolo 3	<p>In merito al <i>format</i> della dichiarazione di assicurazione che dovrà essere presentata a RFI per dare evidenza della copertura di Responsabilità Civile, riteniamo che debbano essere apportate le seguenti modifiche:</p> <p><i>"La Società dichiara e certifica che si è obbligata a tenere indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare, quale civilmente responsabile ai sensi di legge, a titolo di risarcimento (capitale, interessi e spese), di danni involontariamente cagionati a terzi, per morte, per lesioni personali e per danni a cose che siano conseguenza diretta di un evento verificatosi in</i></p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<p>relazione a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'assicurato, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'assicurato stesso sul territorio italiano e sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI.</p> <p>[...]</p> <p>Sottolimiti per danni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • indiretti da interruzione di attività di terzi € ((*) in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero) • a terzi da incendio € ((*) in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero) • da inquinamento accidentale € ...: ((*) in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero) <p>[...]</p> <p>Evidenziamo che questa modifica viene suggerita per rendere la terminologia in linea con quella comunemente usata nelle polizze di responsabilità Civile.</p> <p>(*) Si precisa che i danni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • indiretti da interruzione di attività di terzi (*) rientrano in copertura - (*) non rientrano in copertura • a terzi da incendio (*) rientrano in copertura - (*) non rientrano in copertura • da inquinamento accidentale (*) rientrano in copertura - (*) non rientrano in copertura. <p>[...]"</p>
<p>n. 4.3.2 – Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione</p>	<p>Punto 10</p> <p>a) Non si comprende la necessità dell'anticipo temporale in oggetto, il quale andrebbe esclusivamente a discapito delle IF richiedenti, senza alcuna reale motivazione operativa/organizzativa.</p> <p>b) Si ritiene che le penali di cui al par. 5.6.2.1. debbano applicarsi in caso di inosservanza degli obblighi informativi o per responsabilità di GI, indipendentemente dalla facoltà delle IF di formulare osservazioni e/o proposte di modifica</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
<p>rispetto alle riduzioni di capacità – Punto 10 – 11</p>	<p>per la successiva predisposizione dei provvedimenti d’orario (VCO). Si ritiene pertanto che vada eliminata la frase <i>“e non potranno essere applicate le penali di cui al par. 5.6.2.1”</i>.</p> <p>c) Si ritiene fondamentale che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in caso di indisponibilità della linea, il GI formuli alle IF un’alternativa commercialmente valida che tenga conto di una soglia percentuale massima temporale entro la quale confinare il ritardo programmato rispetto al tempo di percorrenza della traccia originariamente contrattualizzata; - nel caso in cui la nuova traccia, accettata dall’IF, comporti un allungamento della percorrenza, il GI applichi uno sconto sul pedaggio della traccia originaria, a fronte dell’impatto che lo stesso ha sull’<i>ability to pay</i> del servizio commerciale. A mero titolo esemplificativo, si ipotizzi un treno commerciale programmato su linea AV BO-MI ed un’interruzione della stessa, con conseguente instradamento via Verona che provoca forti penalizzazioni per l’IF, sia sul piano commerciale che industriale; - nel caso in cui l’IF non ritenga valida la proposta di VCO formulata dal GI ed in assenza di alternative soddisfacenti per l’impresa stessa (secondo i criteri sopra indicati), oltre alla facoltà per l’IF di richiedere la soppressione totale o parziale della traccia senza che ciò comporti l’applicazione delle penali di cui al paragrafo 5.6.4.1, sia prevista l’automatica applicazione in capo al GI delle penali di cui al paragrafo 5.6.2.1 (30%- 60%). <p>d) 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 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. Ciò si rende indispensabile laddove la indisponibilità dell’infrastruttura sia particolarmente prolungata nel tempo e produca, pertanto, significativi impatti sulla clientela.</p> <p><i>Punto 11</i></p> <p>La condivisione con le IF dell’emissione e della data di validità dei provvedimenti VCO non può essere solo <i>“eventuale”</i> ma doverosa, al fine di consentire una dettagliata analisi degli impatti del provvedimento oggetto di emanazione. Si ritiene, pertanto, debba essere eliminata la parola <i>“eventuale”</i>.</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<p>Con riferimento al paragrafo in esame, si ribadisce inoltre 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>n. 4.4.2.2 – Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro</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 pluriennale, quale quello dell'Accordo Quadro. <p>Inoltre, si ritiene necessario dover specificare, in conformità al Regolamento 2016/545/UE, che:</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>

	PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
12	n. 4.5.3.2 – Tempistica per richieste in corso d'orario - Richieste in programmazione oraria	<p>Si ritiene che l'incremento dell'anticipo con cui le IF devono avanzare richieste in corso d'orario (VCO):</p> <ul style="list-style-type: none"> • da 30 giorni solari a 30 giorni lavorativi (per richieste con più di due tracce) • da 10 giorni lavorativi a 12 giorni lavorativi (per richieste fino a due tracce) <p>sia penalizzante per le IF e privo di un ragionevole motivo, in quanto alle IF si concederebbe un tempo inferiore nel cogliere opportunità di mercato o, più genericamente, per rimodulare l'offerta a seguito di improvvise variazioni della domanda.</p>
13	n. 4.6.1 – Dichiarazione di saturazione	<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>
14	Appendice al capitolo 4 – Modello di richiesta capacità per Accordo Quadro	<p>Si ritiene che il Modello di richiesta capacità per Accordo Quadro non debba essere inteso in senso strettamente vincolante, atteso che nel corso delle interlocuzioni tra IF e GI potrebbero emergere delle necessità di adattamento legate ad esigenze commerciali/industriali delle IF che richiedano delle modifiche/aggiustamenti, compatibilmente con la fattibilità tecnica della capacità infrastrutturale.</p>
15	n. 5.2 – SISTEMA TARIFFARIO	<p>La scrivente IF si riserva ogni più opportuna valutazione all'esito della pubblicazione delle tariffe relative al PMdA e ai servizi diversi dal PMdA.</p>
16	n. 5.4.1 e n. 5.4.1.1 / n. 5.4.7.1 – Fornitura corrente	<p>Sebbene si condivida l'impegno a passare ad un sistema di rendicontazione dell'energia tramite Misuratore Reale che consenta una maggiore precisione nella determinazione dei consumi di ciascuna IF, si ritiene che le specifiche tecniche di</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
di trazione – Tariffe – Parking (tariffe)	<p>dettaglio del Misuratore Reale ulteriori rispetto alla normativa di riferimento (anche ai fini della fatturazione dei consumi) debbano essere condivise con le IF a seguito di un preventivo confronto tecnico con le stesse.</p> <p>L'adozione di determinate specifiche tecniche potrebbero infatti imporre alle IF delle customizzazioni dei rotabili che comportano ingiustificati aggravii di costi ed attività.</p>
n. 5.4.8 – Fast Track	<p>Si ribadisce che l'individuazione delle categorie dei soggetti autorizzati all'utilizzo del varco è una scelta 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> <ul style="list-style-type: none"> il costo di 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.
n. 5.6.2.2 – Penali per i ritardi causati dal Gestore dell'Infrastruttura	<p>Atteso che i rimborsi per ritardi dovuti dalle IF ai viaggiatori devono essere calcolati sulla base dell'effettivo arrivo del treno sui binari (apertura porte) (cfr. del. ART n. 32/2020), si ritiene necessario che, parimenti, le penali di cui al paragrafo in esame siano misurate non in relazione al passaggio del treno alle boe dell'ultimo segnale ma all'effettivo arrivo in stazione del treno stesso.</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
<p>Appendice 5.D al capitolo 5 – Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti</p>	<p><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 “Pulizia, Manutenzione e decoro, Illuminazione, Percorsi interni alla stazione” 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 [...] assicurandone l'accessibilità [...] a tutte le imprese ferroviarie interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.</i>”).</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 che la penale a carico del GI, oggi prevista pari al 1% del corrispettivo annuo per IF, non sia accettabile e debba essere aumentata, in quanto in alcun modo adeguata a raggiungere gli obiettivi e ad assolvere alla ratio di cui ai punti 4.1 della delibera n. 130/2019 ovvero ad assicurare “con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.”</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<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 che, seppur si concordi sulla necessità di calcolare il KPI – tra gli altri – anche sulla customer satisfaction relativa alla pulizia, manutenzione e decoro, illuminazione dei percorsi interni alla stazione, a tali indicatori devono essere aggiunti anche quelli relativi alla sicurezza (intesa come sicurezza percepita dal cliente negli ambienti comuni di stazione, rispetto ai fenomeni di accattonaggio, di disturbo ed in generale di prevenzione della criminalità), 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>Infine, si rileva sin d'ora, che la giustificazione addotta da RFI in relazione all'impossibilità di applicare nuovi KPI per mancanza di corrispondente disciplina nell'ambito dei contratti con i propri fornitori sia pretestuosa e irrilevante nei rapporti con le IF, con conseguente obbligo per RFI di attivarsi in tal senso.</p> <p>Si osserva inoltre che nella tabella Penali di cui al Cap. 2 non è indicata categoria Platinum tra le tipologie Stazioni Passeggeri.</p> <p><u>Fast Track</u></p> <p>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 (<i>standing</i>, divisa, applicazione dei criteri di accesso, relazione col cliente, ecc.). 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>Infine, si ritiene inoltre che la penale a carico del GI, oggi prevista pari al 1% del corrispettivo annuo per IF, non sia accettabile e debba essere aumentata, in quanto in alcun modo adeguata a raggiungere gli obiettivi e ad assolvere alla ratio di cui ai punti 4.1 della delibera n. 130/2019 ovvero ad assicurare “con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.”</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<p><u>Centri di Manutenzione</u></p> <p>Si ritiene inaccettabile la mancata previsione di livelli minimi di qualità e di penali per 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).</p> <p>Ciò in quanto, i servizi resi da RFI nell'ambito dei Centri di Manutenzione non possono essere assimilati ad un "semplice servizio di accesso" (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>
20	<p>n. 6.2.4 – Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione</p> <p>Si ritiene necessario che la decisione in merito ai servizi commerciali da comunicare al GI debba essere rimessa all'insindacabile valutazione delle singole IF.</p>
21	<p>n. 6.3.2 – Regole di gestione</p> <p>Si ritiene non sufficiente il generico impegno da parte del GI di adoperarsi per consentire prioritariamente il recupero dei viaggiatori (par. 6.3.3.2.1 n.1) in caso di sgombero dell'infrastruttura. Al fine di evitare disagi operativi è necessario prevedere espressamente nel PIR che, in caso di soccorso, il treno soccorritore sia contraddistinto con una categoria dedicata e che allo stesso sia garantita una circolazione prioritaria, rispetto a tutti gli altri treni circolanti sulla tratta</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<p>interessata, ciò indipendentemente dalla fascia oraria, al fine di garantire il più tempestivo soccorso possibile a tutela dei passeggeri impattati.</p> <p>Si ritiene necessario che ai Servizi Tecnici funzionali all'effettuazione di un treno commerciale (con tempi di ribattuta minori di 30') sia attribuita una categoria specifica, per consentire agli operatori un'immediata individuazione del treno e della regola di gestione da applicare. Si segnala infatti, che a tal riguardo sono state riscontrate difficoltà di applicazione della regola riportata nelle note.</p>
22 n. 6.3.3.2.1 – Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva	<p>Al fine di efficientare costi e modalità operative del soccorso, a tutela dell'intero sistema ferroviario, si ritiene che lo sgombero dell'infrastruttura, mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, debba essere gestito direttamente dal GI.</p> <p>Ad ogni buon conto, in subordine, qualora l'attività di sgombero dovesse continuare ad essere svolta dalle singole IF, si ritiene che la regola per cui il numero di locomotive di riserva richiesto dal GI alle IF deve essere rapportato all'estensione delle tratte esercite e alla quantità delle tracce assegnate e non deve costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato, debba essere applicata non solo alle IF che svolgono attività di trasporto merci ma anche alle IF che svolgono attività di trasporto viaggiatori.</p>
23 7.3.2.1 – Descrizione del servizio	<p>Si ritiene necessario che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • siano indicate le dotazioni minime degli spazi relativi a servizi di accoglienza e assistenza (es. inserendo tali spazi nel capitolo delle biglietterie non automatiche, eliminandoli dal capitolo locali e aree tecniche e precisando in quest'ultimo capitolo "locali funzionali ai servizi di accoglienza ed assistenza"); • siano previsti tra le "<i>strutture funzionali necessarie per l'esercizio ferroviario</i>" di cui all'art. 13, comma 2, del D.Lgs 112/2015 anche i locali magazzino concessi in uso alle IF per le attività connesse al servizio commerciale (es. per pulizie a bordo treno, rifornimento ristorazione) e che pertanto anche tali locali e i relativi contratti siano regolamentati.
24 7.3.2.3 – Caratteristiche degli impianti	<p>Si ritiene che i criteri di classificazione delle stazioni adottati nelle tabelle in esame ("Circuito AV", "Platinum"; "Gold", "Silver" e "Bronze") non siano idonei per la definizione delle relative tariffe, atteso che:</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<ul style="list-style-type: none"> • 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; • gli stessi tendono ad equiparare nei costi (€/mq), stazioni interessate da flussi di passeggeri e livelli di servizio differenti (es. Torino Porta Susa e Reggio Emilia AV Medio Padana). <p>A conferma della totale inidoneità dei criteri di classificazione adottati dal GI si rileva che la stazione di Napoli Afragola è classificata in categoria AV, pur essendo caratterizzata da livelli di servizio e flussi viaggiatori palesemente non riferibili a detta categoria.</p> <p>Con riferimento alla richiesta dei dati mensili relativi al numero dei viaggiatori saliti e discesi in una stazione, si rileva che tale disposizione non è accettabile, trattandosi di dati delle singole IF altamente riservati.</p> <p>A ciò si aggiunga che la classificazione di una stazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non dipende esclusivamente dal flusso dei viaggiatori ma anche dai servizi viaggiatori in essa presenti; • deve essere specificata dal GI, unitamente al relativo corrispettivo, nell'ambito del sistema tariffario quinquennale di riferimento, sulla base dei dati in suo possesso e delle eventuali stime fornite dalle IF. <p>Si ritiene pertanto che tale disposizione debba essere necessariamente eliminata.</p>
25 n. 7.3.2.5 – Stazioni- Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi trasporto passeggeri ferroviari	<p>È necessario che il paragrafo in esame sia riformulato alla luce di quanto disposto dalla delibera ART n. 130/2019 tenendo conto dei principi affermati dalla recente giurisprudenza in merito all'assegnazione degli spazi in stazione (cfr. sent. TAR Piemonte n. 646/2021; 87/2021 e 901/2020).</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
26 n. 7.3.2.6 – Stazioni- Modalità e Tempistiche per la richiesta	<p>Relativamente ai punti 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/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/spazio 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/spazio. Ciò in quanto la mancata consegna dell'area/spazio e delle relative dotazioni minime stabilite nei tempi previsti dal PIR potrebbe determinare ricadute economiche per l'IF che, nella legittima aspettativa di avere l'area/spazio in consegna nelle predette tempistiche, potrebbe aver già proceduto ad effettuare investimenti economici e di risorse volti alla messa in funzione dell'area/spazio.</p>
27 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	<p>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.</p>
28 n. 7.3.7.1 – Platee di lavaggio – Descrizione del servizio	<p>Si ritiene che l'eliminazione tra le dotazioni minime delle platee di lavaggio delle aree per il posizionamento, da parte delle IF, dei cassoni per la raccolta reflui sia inaccettabile e ingiustificata. Si evidenzia infatti che, per l'attività di scarico con carrellino, l'area di posizionamento dei cassoni è indispensabile per la raccolta reflui.</p> <p>La successiva specifica per cui l'IF ha facoltà di richiesta di tale area, non è sufficiente a garantirle il soddisfacimento della richiesta.</p> <p>Si richiede pertanto il ripristino della precedente versione del paragrafo 7.3.7.1.</p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
<p>Appendice 1 al capitolo 7 – Contratto tipo per la messa in disponibilità di spazi funzionali all’installazione di emettitrici automatiche di bigliettazione ferroviaria e/o desk e/o obliterate</p>	<p>In merito all’art. 10 del Contratto in questione, la previsione per cui è prevista la sostituzione degli Spazi ad insindacabile giudizio del GI è inaccettabile e fortemente lesiva per le IF. Si ritiene che la ricollocazione debba avvenire, previa condivisione con le IF interessate, con spazi idonei ed equivalenti nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori.</p> <p>In merito all’art. 11 si ritengono necessarie le seguenti modifiche:</p> <p><i>“Articolo 11</i></p> <p><i>SOSTITUZIONE O MODIFICHE DEGLI SPAZI IN CONCESSIONE</i></p> <p><i>In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione, manutenzione ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all’esercizio ferroviario, RFI (i) con un preavviso non inferiore a 10 giorni 5 giorni, potrà richiedere all’IF la temporanea disattivazione delle Emittitrici/Desk/Obliterate ovvero (ii) con un preavviso non inferiore a 30 giorni, la temporanea o definitiva sostituzione degli Spazi assegnati con altri ritenuti da RFI, a suo insindacabile giudizio, equivalenti nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, salvo documentate situazioni contingenti ed imprevedibili.</i></p> <p><i>L’IF, consapevole della particolare destinazione degli Spazi ubicati negli ambiti ferroviari, accetta e si impegna a dare seguito entro 15 giorni 30 giorni dalla richiesta di RFI, ovvero nei tempi tecnici strettamente necessari, nei casi di documentate situazioni contingenti ed imprevedibili. In questi casi RFI comunica all’IF i tempi di inattività e/o l’eventuale nuova collocazione delle Emittitrici/Desk/Obliterate. Saranno a cura e a carico di RFI le predisposizioni della linea elettrica e dati dei nuovi Spazi; lo spostamento e il ripristino della funzionalità nei nuovi Spazi sarà effettuato dall’IF con oneri a carico di RFI previa condivisione del preventivo costi (lo spostamento potrà essere curato dall’IF da RFI, laddove l’IF questa lo richieda).</i></p> <p><i>Nel caso in cui l’IF richieda per proprie esigenze il riposizionamento di Emittitrici/Desk/Obliterate, qualora fattibile, lo stesso verrà effettuato a totale cura e spese dell’IF incluse le spese di allestimento. Resta inteso che laddove la richiesta di disattivazione/sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l’IF si rende disponibile sin da subito a consentire l’esecuzione di quanto richiesto nei tempi tecnici strettamente necessari.</i></p> <p><i>RFI si rende disponibile, per le medesime esigenze di cui al primo periodo, al riposizionamento di Emittitrici/Desk/Obliterate anche all’esterno del fabbricato di stazione, laddove ciò fosse possibile, fermo restando il rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori. Tale riposizionamento sarà gestito a cura dell’IF e a spese di RFI previa condivisione del preventivo dei costi.</i></p>

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<p><i>Inoltre, RFI potrà richiedere all'IF, senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, di rimodulare, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori e della Procedura, la collocazione delle Emittitrici e/o Desk e/o Obliteratrici qualora lo spostamento si renda necessario per effetto di una diversa allocazione degli spazi di stazioni funzionali al posizionamento delle Emittitrici/Desk/Obliteratrici."</i></p> <p>In particolare, si evidenzia la necessità che lo spegnimento e/o lo spostamento delle BSS debbano essere effettuate dal fornitore dell'IF e non da RFI, per ragioni tecnico-impiantistiche e ai fini della garanzia del corretto funzionamento delle stesse.</p> <p>In merito all'art. 16 si ritengono necessarie le seguenti modifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per chiarezza, si ritiene necessario specificare la tipologia delle garanzie richieste, ossia prevedere che "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 (<i>garanzia Rischio Locativo</i>) per un massimale per sinistro di €[da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione].....(euro/00) e quelli causati ai "vicini" (<i>garanzia Ricorso Terzi</i>) per un massimale per sinistro di € _____ da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione] (euro/00);"
<p>Appendice 2 al capitolo 7 – Contratto tipo per la messa in disponibilità di locali da adibire alla bigliettazione</p>	<p>In merito all'art. 11 del Contratto in questione si ritiene che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la previsione per cui è prevista la sostituzione dell'Immobile a insindacabile giudizio del GI è inaccettabile e fortemente lesiva per le IF. Si ritiene che la sostituzione debba avvenire, previa condivisione con le IF interessate, con un immobile/area idoneo ed equivalente che garantisca la pari e adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori; • la manutenzione sia ordinaria che straordinaria, anche nel caso di innovazioni imposte per legge, debba essere svolta dal GI e non dalle IF; la modifica in questione non è accettabile.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
ferroviaria/accoglienza clienti	<p>In merito all'art. 12 si ritengono necessarie le seguenti modifiche:</p> <p><i>“Articolo 12</i></p> <p><i>SOSTITUZIONE DELL'IMMOBILE IN CONCESSIONE</i></p> <p><i>In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione con un preavviso di 60 giorni, ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, con un preavviso di 30 giorni, RFI a proprie cura e spese potrà comunicare all'IF la necessità di sostituire definitivamente parte o tutto il locale, con altro locale idoneo ed equivalente, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori. L'IF, consapevole della particolare destinazione degli spazi ubicati negli ambiti ferroviari, accetta e si impegna a dare seguito alle attività di propria competenza entro 30 giorni dalla comunicazione di RFI i termini di preavviso sopra indicati. Resta convenuto tra le parti che all'IF non spetti alcun risarcimento o indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero eventualmente sostenute per la rimozione di attrezzature o arredi e per l'allestimento del nuovo locale.</i></p> <p><i>Nei casi di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione che prevedano sostituzioni provvisorie, l'IF accetta che RFI possa sostituire il locale, in tutto o in parte, a proprie cura e spese, con altro locale ritenuto dalla medesima RFI idoneo e funzionale per l'attività per cui è stato concesso, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori. In particolare, il locale sarà dotato di impianto elettrico (illuminazione/forza motrice) e impianto di trasmissione dati. Anche in questo caso resta convenuto che all'IF non spetti alcun risarcimento o indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero sostenute per la riallocazione di attrezzature o arredi.</i></p> <p><i>Sia in caso di sostituzione definitiva che temporanea, RFI si impegna a rendere disponibile e funzionale il nuovo locale nei tempi comunicati e l'IF si impegna a liberare da persone e cose il locale utilizzato entro la data stabilita.</i></p> <p><i>Resta inteso che laddove la richiesta di sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l'IF si rende disponibile sin da subito a consentire quanto richiesto, nei tempi tecnici strettamente necessari.”</i></p> <p>In merito all'art. 17 si ritengono necessarie le seguenti modifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<p><i>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);"</i></p>
<p>Appendice 4 al capitolo 7 – Accordo Quadro tipo per la messa in disponibilità di specifiche aree funzionali all'installazione da parte dell'impresa di cisterne per lo stoccaggio dei reflui che dovranno essere raccolti dai treni per mezzo di carrellini dotati di apposita cisterna per lo svuotamento di serbatoi dei treni</p>	<p>Si ritiene che tale modello contrattuale debba essere applicato non solo ai treni dedicati al trasporto regionale (come prospettato dalla lettera b) delle premesse) ma a tutte le tipologie di treni utilizzati per il trasporto passeggeri e che, di conseguenza, non necessariamente il Contratto di Servizio costituisca presupposto per la stipula dell'accordo stesso e dei successivi contratti (come previsto all'art.3, penultimo capoverso).</p> <p>Per quanto attiene alle singole disposizioni contrattuali, si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in merito all'art. 6 "Cessione del Contratto", tale disposizione debba essere resa bilaterale; • in merito all'art. 7 "Corrispettivo, Termini e modalità di pagamento", sia necessario prevedere che i pagamenti devono essere effettuati entro 60 gg data fattura fine mese; • in merito all' art.18 "Responsabilità – Assicurazioni", riteniamo necessario che la copia delle polizze possa essere sostituita da una dichiarazione sostitutiva della compagnia di assicurazione che attesti la copertura dei rischi in oggetto; • in merito all' art 21 "Adempimenti in materia ambientale", è necessario precisare che sarà obbligo di RFI garantire che le Aree presso cui saranno svolte le attività in esame siano conformi alla normativa vigente e alla destinazione d'uso di cui all'accordo e ai successivi contratti e che pertanto le stesse siano, ad esempio, dotate delle strutture idonee a prevenire la propagazione dei rumori. In altri termini, RFI dovrà porre in essere, in qualità di proprietario delle Aree, tutte le precauzioni, gli adempimenti, le misure organizzativo/gestionali e le cautele previste dalla normativa in materia, in modo da evitare che dallo svolgimento delle attività di scarico reflui possano determinarsi situazioni di violazione della stessa, di inquinamenti, di pericolo per la salute dell'uomo e di pregiudizio o pericolo di pregiudizio per l'ambiente;

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
	<ul style="list-style-type: none"> in merito all'art. 26 "Clausola di trasparenza e rinvio al codice etico", tale disposizione debba essere resa bilaterale, come, fra l'altro, previsto in altri modelli contrattuali del PIR; in merito all'art. 28 "Allegati" si ritiene che sia necessario inserire nel PIR, previa condivisione con le IF, lo "Schema di verbale di consegna Area".

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

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

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