

31/07/2023

TRENITALIA S.P.A.

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Con il presente documento si intendono formulare le osservazioni della Scrivente in merito alle disposizioni contenute nella prima bozza del PIR 2025, al fine di fornire un contributo costruttivo che permetta di individuare criteri per la definizione di un assetto dei rapporti tra Imprese Ferroviarie e Gestore che - tenendo conto della evoluzione registratasi nel corso degli ultimi anni e delle dinamiche dei vari attori coinvolti - possa condurre ad un migliore e più equilibrato funzionamento dell'intero sistema e, conseguentemente, garantire un innalzamento della qualità del servizio ferroviario nel suo complesso.

Ciò riveste un'importanza fondamentale ai fini della ripresa della mobilità sostenibile a seguito del periodo pandemico con conseguente recupero dei benefici connessi al minor impatto ambientale del treno rispetto ad altri modi di trasporto.

Per raggiungere tali obiettivi strategici per il Paese ed assicurare attrattività al sistema ferroviario è necessario uno sforzo congiunto del GI e delle IF, opportunamente valorizzato dall'attuazione di efficaci meccanismi di premi/penalità in grado di orientare le decisioni degli attori coinvolti.

Tali meccanismi si rendono tanto più necessari in un momento storico in cui l'infrastruttura ferroviaria nazionale, gravata nel corso degli ultimi anni da un sempre più massivo utilizzo, sarà interessata da importanti interventi di ammodernamento e potenziamento della rete, avvalendosi, in gran parte, dei fondi resi disponibili dal PNRR e dovendo pertanto sottostare alle rigorose tempistiche previste per poterne beneficiare.

A tal fine Trenitalia suggerisce l'implementazione di alcune misure che favoriscono la compartecipazione del Gestore ai danni patiti dalle IF a causa di indisponibilità infrastrutturali.

Inoltre, alla luce dell'importanza che lo strumento dell'Accordo Quadro riveste sia per il Gestore che per le Imprese Ferroviarie a tutela dell'ottimizzazione della pianificazione dell'offerta, si propongono delle modifiche e integrazioni alla disciplina dell'AQ volte a garantirne l'efficacia temperando l'esigenza di apertura del mercato.

Per quanto concerne gli allegati al PIR, la Scrivente ribadisce la propria posizione in merito all'adozione di misure interdittive in ambito stazione che precludono la possibilità per le IF di definire il modello di offerta sulla base delle proprie esigenze di servizio e dell'evoluzione della domanda di mobilità.

Si precisa, infine, che per quanto concerne il sistema tariffario, la Scrivente si riserva le opportune valutazioni a valle della pubblicazione da parte di RFI delle tariffe relative al nuovo periodo regolatorio 2024 – 2028.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1	<p>Procedure di aggiornamento del PIR</p> <p>Come richiesto da altri operatori ferroviari, si condivide l'esigenza di prevedere un anticipo della pubblicazione della prima bozza di PIR di almeno 15 giorni al fine di consentire agli stakeholders di predisporre le osservazioni con tempistiche congrue e tali da non sovrapporsi ad altre attività critiche nel periodo di luglio.</p>
2	<p>INTRODUZIONE</p> <p>Con riferimento agli aggiornamenti degli scenari infrastrutturali pubblicati nel portale ePir, si chiede di prevedere un aggiornamento trimestrale anziché semestrale degli allegati, ciò al fine di aggiornare tempestivamente le IF circa i potenziali impatti di alcune delle informazioni in esso contenute per esempio per la richiesta della capacità annuale. Oltre alla tempestiva diffusione delle informazioni al mercato, elemento necessario per consentire alle IF di pianificare al meglio la richiesta tracce e quindi il modello di servizio, emerge l'esigenza di garantire alle IF il costante monitoraggio</p>

	<p>dello stato di avanzamento dei progetti di potenziamento della capacità data la rilevanza delle conseguenze commerciali e industriali ad essa correlate.</p> <p>La modifica proposta consente inoltre di disporre di aggiornamenti tempestivi circa gli impatti sull'utilizzo del materiale rotabile e del personale di condotta e scorta connessi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, al piano di attrezzaggio ERTMS, attrezzaggio SCMT, elettrificazioni, ecc.</p>
2.2.2	<p>Reti ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale</p> <p>Si evidenzia che alla luce del subentro previsto all'interno del PIR GTT par. 2.3.1 edizione straordinaria giugno 2023 da parte di RFI a GTT a partire da dicembre 2023 sulle linee:</p> <p><i>Settimo Torinese - Rivarolo Canavese, Rivarolo Canavese - Pont Canavese, Torino – Germagnano - Ceres</i></p> <p>si ravvede l'esigenza di escludere Settimo Torinese dall'elenco delle località di servizio collegate poiché la suddetta non rappresenta più un collegamento con la rete di GTT.</p> <p>Si ritiene inoltre opportuno evidenziare che alla luce del rilascio del collegamento funzionale tra le stazioni di Bari C.le e Fesca S.G. previsto da dicembre 2024 occorre inserire la stazione di Bari Centrale nella tabella contenente Località di servizio di collegamento reti con le linee ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale riportando le località di collegamento con il gestore della rete Ferrotramviaria.</p>
2.5	<p>Orario di Esercizio</p> <p>Si chiede di rettificare i refusi relativi agli orari di Servizio riportati all'interno del paragrafo (2021 e 2022 non più di attualità).</p>

Sviluppo dell'infrastruttura

Il vigente PIR prevede che con cadenza almeno annuale venga convocato il tavolo tecnico di ascolto. Si ritiene che la tempistica riservata alle Imprese Ferroviarie per le proprie osservazioni, attualmente prevista in 30 giorni, debba essere incrementata a 45 giorni in modo tale da poter assicurare tempi congrui per la predisposizione e la raccolta delle schede. Anche alla luce delle recenti proroghe, accordate dal Gestore negli ultimi cicli di consultazione, appare opportuno prolungare i termini in modo che tutti gli stakeholders possano beneficiare delle maggiori tempistiche.

Inoltre, a valle della pubblicazione della relazione contenente lo stato delle proposte meritevoli di approfondimento, si chiede di prevedere un apposito momento di confronto con le IF volto a condividere lo stato di avanzamento dei lavori.

In analogia a quanto avviene per il tavolo tecnico di ascolto, appare opportuno introdurre all'interno del prospetto un timing predefinito, relativo alla pubblicazione e successive fasi di osservazioni e riscontro del Piano Commerciale anche prevedendo, a valle del ciclo di osservazioni, una fase di feedback che renda evidenti i razionali in base ai quali il Gestore prende in carico o rigetta le istanze dei richiedenti.

Attualmente il Gestore cura la redazione dei progetti inerenti agli investimenti per il miglioramento delle caratteristiche dell'infrastruttura nazionale in maniera autonoma, con il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, senza alcun contributo da parte degli Stakeholders del sistema ferroviario. Le Imprese ferroviarie, essendo titolari del rapporto diretto con i clienti finali, dispongono di elementi preziosi circa la conoscenza del mercato e dei suoi bisogni; pertanto, assumono un ruolo cardine nell'efficace progettazione integrata del sistema della mobilità ferroviaria. Si segnala inoltre che le IF, in qualità di titolari del materiale rotabile, dispongono di informazioni fondamentali circa le caratteristiche attese della rete per il loro utilizzo ottimale (es. peso assiale, caratteristiche di altezza e lunghezza marciapiedi, servizi extra-pacchetto minimo funzionali al mantenimento in

	<p>esercizio del materiale rotabile, ecc.). Alla luce di quanto sopra si chiede che vengano istituiti dei momenti di confronto con le IF in merito ai principali investimenti sulla rete sia per verificare la coerenza prospettica tra caratteristiche dell'infrastruttura e quelle delle flotte che per consolidare i modelli di servizio obiettivo posti alla base dei piani di investimento.</p> <p>Si evidenzia un refuso relativo agli orari riportati al primo capoverso ed individuati come 2021/2022 e 2022/2023 vs 2024/25 e 2025/2026.</p>
6	<p>Appendice 1 ter al Cap. 3</p> <p>Si chiede di riportare la clausola d'integrità anche nel Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria sulle tratte di confine di Stato.</p>
7	<p>4.2</p> <p>Descrizione del processo</p> <p>Si chiede di rimuovere quanto inserito al punto 2 circa l'obbligo di indicare in ASTRO IF l'Accordo Quadro di riferimento per le richieste di tracce oggetto di AQ (sia di propria titolarità che non).</p> <p>Infatti, non si ritiene opportuno investire le IF dell'onere di dichiarare le tracce in coerenza con gli Accordi Quadro vigenti in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i committenti non hanno l'obbligo di dichiararne la conformità; - RFI è a piena conoscenza, in quanto sottoscrittore, di tutti gli AQ vigenti.
8	<p>4.3.1</p> <p>Principi generali</p>

	<p>Le considerazioni della Scrivente in merito al nuovo indicatore IUC potranno essere compiutamente espresse a valle della pubblicazione dello stesso. Si rappresenta sin d'ora l'esigenza che tale KPI sia accompagnato da informazioni di dettaglio circa le modalità di calcolo e di controllo/monitoraggio dei risultati nonché le tempistiche di aggiornamento.</p> <p>Come già espresso nell'ambito delle osservazioni alla Delibera 11/23 si ravvede l'esigenza di poter considerare l'introduzione di ulteriori KPI relativi ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - al monitoraggio delle tempistiche previste per il rilascio delle Variazioni in Corso d'Orario sia di natura commerciale che per necessità del Gestore (lavori). Il ritardo nei tempi di risposta da parte del Gestore genera, infatti, una perdita di ricavi per le IF connessa alla tardiva commercializzazione dei servizi oltre che un crescente effort organizzativo correlato sia all'aumento della mole di VCO che alla riduzione delle tempistiche a disposizione delle IF per la finalizzazione dei provvedimenti nei sistemi di pubblicizzazione e vendita. - come già indicato da ART nell'allegato A della delibera 227/22, il GI deve essere incentivato a utilizzare la capacità per lavori in modo efficiente. In particolare, la previsione di fasce di Interruzioni Programmate in Orario così come la programmazione di indisponibilità infrastrutturali che generano limitazioni/degrado della rete ha un impatto significativo sulle IF in termini di volumi di offerta e degrado delle tracce, a fronte del quale le IF non percepiscono alcuna compensazione. Ciò implica la necessità di individuare indicatori che, oltre a misurare il rapporto tra la capacità destinata all'esercizio commerciale e quella destinata alla manutenzione/sviluppo della rete, forniscano una misura del degrado commerciale delle tracce impattate dai lavori rispetto a quelle contrattualizzate, nonché delle soppressioni/limitazioni di traccia.
<p>9</p> <p>4.3.2</p>	<p>Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità</p>

Al fine di condividere in modo anticipato la sostenibilità industriale e commerciale delle indisponibilità che RFI intende recepire direttamente nel progetto Orario annuale di luglio, si propone che la fase di consultazione con le imprese e gli stakeholders debba riguardare anche la definizione del programma di trasporto connesso a ciascuna indisponibilità, come normalmente avviene per tutte le interruzioni di breve, medio e lungo termine. Tale elemento è imprescindibile per l'acquisizione direttamente nel Progetto Orario dei programmi d'interruzione riferiti all'anno successivo, onde evitare un allungamento delle tempistiche di consolidamento delle tracce.

Si propone, pertanto, che tra i 9 e i 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario il GI avvii incontri di consultazione con le IF coinvolte dagli interventi sull'infrastruttura previsti al punto 2. Il GI propone, quindi, alle IF il modello di servizio esplicitando i provvedimenti di massima sui singoli servizi impattati al fine consentire la pubblicazione delle tracce che tenga conto dei vincoli industriali e commerciali delle IF coinvolte.

Nel caso in cui ciò non sia possibile, compatibilmente con i tempi di rilascio del primo progetto Orario, si chiede che la fase di consultazione con le IF venga comunque effettuata, se del caso posticipando a ottobre il rilascio delle tracce impattate da lavori. Ciò consente anche al Gestore di disporre di uno scenario di offerta maggiormente consolidato su cui "calare" i programmi di interruzione.

Per quanto riguarda l'allegato tecnico sulle indisponibilità infrastrutturali:

- Si ribadisce la richiesta di prevedere per ciascuna indisponibilità un codice identificativo univoco (numerico o alfanumerico) da utilizzare in tutti gli scambi di comunicazione successivi. Il codice faciliterebbe la consultazione del PIR nelle sue varie edizioni/aggiornamenti;
- si richiede di dettagliare ulteriormente la colonna relativa ai "Servizi coinvolti" esplicitando la tipologia di servizio distinguendo il segmento "LP" in: AV, IC e Internazionale
- si richiede di dettagliare, oltre la percentuale dell'offerta impattata, anche la tipologia di impatto

	<p>Come già evidenziato in passato, a fronte delle frequenti casistiche che prevedono indisponibilità che, seppure riferite al medesimo intervento, risultano ricorrenti, ma non continuative, è evidente che le stesse costituiscono un “unicum” logico ed operativo non scindibile, sia nell’organizzazione dei cantieri di lavoro che nelle restrizioni di servizio determinate alle IF. A dimostrazione di questo, sono frequenti i casi in cui tali indisponibilità ricorrenti vengono disposte dal GI con uno stesso provvedimento omnicomprensivo.</p> <p>Rispetto a quanto in precedenza argomentato dal Gestore, si ritiene che le linee guida per la gestione dei programmi di indisponibilità definite da RNE, con riferimento alle tipologie di indisponibilità in oggetto contenute nell’Allegato VII alla Direttiva 34\2012, siano da considerarsi come impegni minimi del Gestore e pertanto non ostativi ad un’interpretazione meno restrittiva ed evidentemente più rispondente alle esigenze delle IF e non di rado maggiormente coerente con le stesse modalità operative del GI.</p> <p>Si chiede pertanto di ampliare le fattispecie di cui ai punti 1a e 1b nel seguente modo:</p> <p>a) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi o non consecutivi, purché riferite al medesimo intervento infrastrutturale con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell’offerta programmata nella sezione interessata dai lavori.</p> <p>b) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi o non consecutivi, purché riferite al medesimo intervento infrastrutturale di un binario su rete fondamentale.</p> <p>Inoltre, come previsto al paragrafo 4.5.4, nel caso in cui i lavori interessino tracce internazionali e coinvolgano quindi altri Gestori, si chiede che RFI adotti una tempistica anticipata (X-24) per la comunicazione/consultazione in merito a tali lavori pur non ricompresi nelle fattispecie 1a e 1b al fine di garantire quanto previsto dal richiamato paragrafo e di seguito riportato:</p>
--	--

	<p><i>GI, prima di iniziare le consultazioni per la definizione del progetto orario di cui al paragrafo 4.5.4.1, identifica insieme con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri stati membri, le tracce orarie riservate ai servizi di trasporto internazionale che vanno integrate nello stesso orario.</i></p> <p><i>Soltanto in caso di assoluta e comprovata necessità GI può apportare modifiche alle tracce orarie che sono state riservate ai servizi di trasporto internazionale secondo la procedura di cui al punto precedente.</i></p> <p><i>Entro 11 mesi dall'entrata in vigore dell'orario di servizio, GI provvede a che le tracce orarie provvisoriamente riservate ai servizi di trasporto internazionale siano definite in cooperazione con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri stati membri. GI assicura, per quanto possibile, che la programmazione di tali tracce sia mantenuta invariata nelle fasi successive della definizione dell'orario di servizio.</i></p> <p>Si propone di riformulare il punto 13 del presente paragrafo come segue:</p> <p>Il GI è tenuto a prevedere sempre l'emissione di VCO a seguito di una o più riduzioni di capacità programmate (non riconducibili a cause di forza maggiore), come previsto nel punto 9, nei seguenti casi:</p> <p>LP: ritardi >15'</p> <p>Regionale: ritardi > 5'</p> <p>Si ravvede l'esigenza nelle casistiche sopracitate, in linea con le crescenti aspettative da parte della clientela, di estendere l'obbligo di emissione VCO andando a ridurre il riferimento ai minuti rispetto ai quali si presenta la sussistenza di tale obbligo.</p>
<p>10</p> <p>4.4.1</p>	<p>Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro</p>

	<p>Le fasi di coordinamento, da attuare, come prescritto in PIR al paragrafo 4.4.2.2., in caso di richieste di AQ confliggenti, necessitano, 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 dei recenti processi di revisione degli Accordi Quadro, che in presenza di richieste confliggenti di operatori diversi, hanno manifestato tutti i limiti del timing attuale con ripercussioni negative sulla finalizzazione degli aggiornamenti stessi.</p> <p>Per quanto concerne la nuova scadenza prevista per le IF, pari a 7 giorni solari per il riscontro relativo alla proposta di capacità quadro risultante dal secondo coordinamento, si evidenzia come la stessa sia del tutto insufficiente per svolgere le valutazioni in capo alle IF come meglio descritto nell'osservazione al par. 4.4.2.2.</p> <p>Si chiede pertanto di rivedere il timing per le richieste di AQ ponendo la scadenza per la presentazione di richieste di capacità quadro a X-18 vs X-15.</p> <p>Tale richiesta è coerente con quanto già disposto da altri Gestori, quali ad esempio SNCF Reseau, che prevede all'interno del DRR vigente, par. 3.3.1 ACCORDS-CADRES DE CAPACITE D'INFRASTRUCTURE quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la presentazione richiesta AQ contenente O/D e caratteristiche della capacità deve essere effettuata entro giugno A-2
4.4.2.1	<p>Limitazioni all'assegnazione della capacità quadro</p> <p>Il paragrafo 4.4.2.1 del PIR prevede che <i>“la capacità assegnabile con un Accordo Quadro, <u>ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro</u>, non potrà superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria”</i> (sottolineato e grassetto aggiunto).</p>

La formulazione della disposizione, nella misura in cui estende il limite dell'85% all'"insieme degli Accordi Quadro" relativi alla capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria, non appare coerente con la normativa di riferimento.

L'art. 23, comma 3, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nello stabilire in termini generali che *"Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi"*, prevede, al successivo periodo, che *"A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile **da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro** avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete (...)"*(sottolineato e grassetto aggiunto).

È, dunque, evidente che la possibilità di definire un tetto massimo alla capacità assegnabile va necessariamente riferita al "singolo" accordo quadro e non può, dunque, essere estesa all'insieme degli accordi eventualmente esistenti in relazione alla medesima tratta.

L'estensione di tale limite all'insieme degli accordi quadro determina, infatti, una rilevante riserva di capacità non assegnata che, non soltanto non è in alcun modo espressamente prevista dalla normativa primaria europea e nazionale, ma si pone anche in diretto contrasto con le previsioni del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 che pretendono *"che la ripartizione della capacità **consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria**"* (art. 22, comma 2, lett. b).

È lecito ritenere, pertanto, che, per assolvere alle esigenze delineate anche a livello europeo, la rete ferroviaria – in quanto infrastruttura non duplicabile e, quindi, risorsa oggettivamente scarsa – debba essere gestita e utilizzata sfruttando al massimo il suo potenziale.

Del resto, la soluzione proposta non sembra pregiudicare l'esigenza – anch'essa prevista dalla normativa di riferimento – che gli Accordi Quadro non pregiudichino l'accesso di nuovi operatori, atteso che detti Accordi possono "essere

	<p><i>modificati o limitati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria” (art. 42, commi 2 e 3, della Direttiva del 21 novembre 2012 n. 34; art. 23, comma 4, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112).</i></p> <p>Alla luce di quanto esposto, si propone di espungere dalla disposizione, l'inciso <i>“ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro”</i>.</p>
4.4.2.2	<p>Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro</p> <p>1. Il paragrafo 4.4.2.2. del PIR disciplina il <i>“Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro”</i> che trova applicazione, come si evince dal testo della disposizione, in presenza di <i>“conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, secondo quanto stabilito all'art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, (...)”</i>.</p> <p>In particolare, la predetta disposizione prevede che <i>“Durante la fase di primo coordinamento, sentiti i richiedenti interessati, al fine di conciliare le richieste in conflitto, il GI trasmette alle parti interessate le seguenti informazioni:</i></p> <p><i>(...) </i></p> <p><i>- capacità quadro alternativa proposta sugli itinerari pertinenti con eventuali variazioni qualitative e/o quantitative rispetto alle richieste pervenute ovvero alla capacità quadro già assegnata”</i>.</p> <p>La prevista possibilità di apportare <i>“variazioni qualitative e/o quantitative”</i> rispetto alle richieste pervenute, già nella prima fase di coordinamento, non è espressamente prevista dal Regolamento n. 545 del 2016 (d'ora in poi anche solo il “Regolamento”) né dall'art. 46 della direttiva 2012/34/UE e non è, quindi, coerente con la disciplina europea.</p> <p>Si propone, dunque, di espungere dal testo il seguente passaggio <i>“con eventuali variazioni qualitative e/o quantitative rispetto alle richieste pervenute ovvero alla capacità quadro già assegnata”</i>.</p>

2. Sotto diverso profilo, la predetta disposizione del PIR prevede che *“Quando, a seguito della prima fase di coordinamento, in ragione delle osservazioni pervenute dai Richiedenti (X-12), ovvero dai soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati, risulti impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di nuovi Accordi Quadro, il GI effettua un secondo coordinamento **in applicazione dell’art. 10 par. 5 del Regolamento 2016/545/UE**, applicando i criteri di priorità del par. 4.6.2 al fine di addivenire ad una ulteriore proposta di allocazione della capacità quadro per i nuovi Richiedenti e per gli eventuali titolari di Accordi Quadro esistenti”*.

Innanzitutto, non sembra corretto che il secondo coordinamento venga effettuato sulla base delle previsioni di cui all’art. 10, par. 5 del Regolamento 2016/545/UE - che prevede, peraltro, un regime derogatorio – in quanto disposizione non applicabile alla fattispecie.

Va rilevato, infatti, che l’art. 10 del Regolamento vada necessariamente riferito alle ipotesi in cui *“(…) a causa di un conflitto con un accordo quadro esistente, le richieste di tracce ferroviarie non possano essere soddisfatte, in conformità alla programmazione di cui all’articolo 45 della direttiva 2012/34/UE”* (così, prima parte art. 10 del Regolamento).

La definizione dei conflitti tra Accordi Quadro esistenti e le richieste di Accordi Quadro nuovi o modificati, o fra le richieste di nuovi Accordi Quadro, è, invece, integralmente disciplinata dall’art. 9 del Regolamento che non contiene alcun rinvio all’art. 10, comma 5.

Rispetto a tali profili, appare poi altrettanto non corretto ipotizzare che la seconda fase di coordinamento debba svolgersi applicando *“i criteri di priorità del par. 4.6.2 al fine di addivenire ad una ulteriore proposta di allocazione della capacità quadro”*.

Anche rispetto a tali profili, l’art. 9, comma 3, del Regolamento stabilisce chiaramente che: (i) *“Quando, in seguito ad una prima fase di coordinamento, si rivela impossibile conciliare gli accordi quadro esistenti e le richieste di nuovi accordi quadro o le richieste di modifica degli accordi, a causa del rifiuto delle parti interessate alla soluzione proposta dal gestore dell’infrastruttura, **quest’ultimo valuta tali richieste e, se pertinente, gli accordi quadro esistenti, tenendo conto dei criteri di cui all’articolo***

10, paragrafi da 2 a 4 (art. 9, comma 3); (ii) “Sulla base della valutazione effettuata conformemente al paragrafo 3, il gestore dell'infrastruttura svolge una seconda fase di coordinamento” (art. 9, comma 4).

Il chiaro disposto delle predette norme permette di affermare che la seconda fase di coordinamento debba svolgersi attraverso una nuova valutazione delle richieste e degli accordi confliggenti, tenendo conto dei criteri di cui all'art. 10, commi 2-4, del Regolamento riguardanti fra l'altro i seguenti aspetti:

“a) la modifica non comprometterebbe la redditività del modello aziendale del richiedente titolare della capacità quadro né il modello economico di un contratto di servizio pubblico;

b) la modifica non comprometterebbe la redditività del modello aziendale del gestore dell'infrastruttura se esso gestisce unicamente la linea in questione;

c) l'accordo quadro ha un rendimento minore se valutato secondo i criteri di priorità applicati per l'assegnazione delle tracce ferroviarie nella procedura di programmazione conformemente alle norme in materia di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE, comprese quelle istituite a norma degli articoli 47 e 49 della direttiva 2012/34/UE;

d) la capacità totale posseduta o chiesta da un richiedente sulla linea interessata è significativa;

e) le legittime esigenze commerciali del richiedente che abbia dimostrato la propria effettiva intenzione nonché di essere in grado di utilizzare la capacità richiesta nell'accordo quadro;

f) la lunghezza del servizio, compresi i percorsi su altre reti, di una delle richieste confliggenti è significativamente più breve rispetto a quella dell'altra;

g) la durata rimanente dell'accordo quadro o del piano aziendale è breve e tutti gli investimenti, o gran parte di essi, sono stati ammortizzati?” (art. 10, comma 2, del Regolamento).

Alla luce di quanto esposto, si chiede la modifica della disposizione in commento, ridefinendo l'intera procedura attraverso l'espunzione di ogni riferimento all'art. 10, comma 5, del Regolamento (in quanto non applicabile) e la

corretta individuazione dei criteri applicabili (i.e., quelli dell'art. 10, commi 2-4, e non quelli del paragrafo 4.6.2. del PIR).

3. Sotto ulteriore e diverso profilo, le disposizioni del PIR prevedono poi che *“gli esiti del secondo coordinamento verranno rappresentati da GI ai Richiedenti interessati un mese dopo la ricezione delle osservazioni (X-11). A seguito della proposta del GI i Richiedenti dovranno entro 7 giorni solari, comunicarne l'accettazione e la volontà di proseguire il percorso di stipula dell'Accordo Quadro ovvero la cancellazione parziale o totale delle richieste presentate al GI. Entro la stessa data i soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati dalla procedura di coordinamento dovranno comunicare al GI l'accettazione delle eventuali modifiche proposte ovvero la volontà di risolvere l'Accordo Quadro in vigore.”*.

La previsione contenuta nel PIR non sembra, tuttavia, coerente con le previsioni del Regolamento che, invece, riconoscono espressa rilevanza all'esistenza di caratteristiche che assicurino un migliore utilizzo dell'infrastruttura.

Come si è visto, infatti, la disposizione del PIR descrive i seguenti scenari: (i) *“per i richiedenti di comunicare l'accettazione e la volontà di proseguire il percorso di stipula dell'Accordo Quadro ovvero la cancellazione parziale o totale delle richieste presentate al GI”*; (ii) *“Per i soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati dalla procedura di coordinamento di comunicare al GI l'accettazione delle eventuali modifiche proposte ovvero la volontà di risolvere l'Accordo Quadro in vigore”*.

Anche tale ultima previsione non è, tuttavia, coerente con la disciplina europea, in quanto i commi 4, 5 e 6 del Regolamento prevedono espressamente che: (i) *“Se questa seconda fase si rivela infruttuosa e se la richiesta di accordo quadro prevede un migliore utilizzo dell'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura richiede la modifica della capacità quadro assegnata nell'ambito degli accordi quadro esistenti”*; (ii) *“se la seconda fase di coordinamento si rivela infruttuosa e se la richiesta di accordo quadro non prevede un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto a uno o più accordi quadro confliggenti esistenti, il gestore dell'infrastruttura respinge la richiesta”*; (iii) *“il gestore dell'infrastruttura può respingere una richiesta di accordo quadro qualora le entrate supplementari generate dalla stipula del nuovo accordo quadro non portino almeno a compensare le possibili penali, di cui all'art. 13, a seguito della modifica di cui al paragrafo 4 del presente articolo”*.

	<p>Deve, dunque, ritenersi che la conclusione della procedura di coordinamento debba necessariamente implicare una valutazione circa il “<i>migliore utilizzo dell’infrastruttura</i>” e ciò all’evidente fine di assicurare l’ottimale sfruttamento della rete ferroviaria.</p> <p>Anche rispetto a tali profili, si chiede la modifica della disposizione in commento in modo da renderla coerente con le pertinenti disposizioni euro unitarie nonché rispettosa dei principi tesi ad assicurare il massimo sfruttamento dell’infrastruttura.</p> <p>4. Da ultimo, in subordine, la disposizione del PIR prevede che <i>“entro la stessa data (7 giorni solari), i soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati dalla procedura di coordinamento, dovranno comunicare al GI l’accettazione delle eventuali modifiche proposte ovvero la volontà di risolvere l’Accordo Quadro in vigore. Il GI provvederà quindi, entro tre settimane dalla data di stipula prevista (X-9), all’invio dell’Accordo Quadro che terrà conto delle determinazioni comunicate dai Richiedenti al GI a seguito della proposta di capacità quadro presentata all’esito del secondo coordinamento (X-11)”</i>.</p> <p>Tale disposizione appare eccessivamente stringente quanto alle tempistiche in capo ai richiedenti, per comunicare eventuali proposte di modifica, risultando più coerente, tenuto anche conto delle finalità della disciplina in materia di coordinamento, assegnare alle parti un termine più lungo, quantomeno pari a 15 giorni, al fine di permettere ai richiedenti le più opportune valutazioni commerciali ed industriali, ritenute necessarie in merito alla variazione di capacità quadro.</p>
4.5.1	<p>Tempistica per richiedere tracce e servizi per l’orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025</p> <p>Si chiede di ripristinare nel timing del processo Orario annuale la scadenza attualmente prevista ai primi di settembre per la presentazione delle richieste di servizi extra PMDA che si ipotizza essere stata rimossa per refuso.</p>

	<p>Per quanto concerne la modifica proposta da RFI al presente paragrafo relativa alla possibilità di richiedere variazioni di tracce non impattanti sulla capacità entro 30 giorni dal termine stabilito per la presentazione delle osservazioni al progetto Orario si fa presente quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. estendere la fattispecie a tutto il traffico e non solo a quello nazionale; 2. prevedere il riscontro da parte di RFI su tali richieste entro la scadenza del progetto di SAL dei primi di ottobre; 3. espungere dal testo la previsione in base alla quale eventuali richieste presentate oltre la scadenza del 2 settembre vengano trattate dopo l'attivazione dell'orario come richieste in corso d'orario. <p>Relativamente al punto 1, pur consapevoli che il rilascio del progetto definitivo internazionale è fissato in data antecedente alla scadenza in parola, si ritiene opportuno definire una fattispecie generale che comprenda tutti i treni in modo tale che eventuali modifiche sui treni internazionali possano beneficiare del nuovo termine.</p> <p>Quanto al punto 2, tale condizione è fondamentale per introdurre la modifica in questione garantendo un ritorno di utilità anche alle IF. Diversamente le IF non avrebbero alcun vantaggio ad anticipare le modifiche se poi il rilascio delle stesse avviene contestualmente al progetto finale di novembre al pari delle richieste tardive presentate entro metà ottobre.</p> <p>Infine, al punto 3 viene evidenziata un'incongruenza nel testo proposto che prevede la trattazione in VCO delle richieste pervenute dopo la nuova scadenza del 2 settembre quando nel paragrafo successivo 4.5.2 resta confermata la trattazione in VCO delle richieste presentate dopo il 15/10/24. Pertanto, occorre modificare il testo prevedendo che le richieste presentate oltre la nuova scadenza del 2/9 saranno trattate alla stregua delle richieste tardive secondo il timing esposto nel par. 4.5.2.</p>
4.5.3.1	Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio

	<p>Nel rilascio del PO intermedio si richiede che il GI si impegni a fornire tracce complete delle verifiche sia lato linea che impianti prevedendo la seguente modifica:</p> <p>L'assegnazione di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità per servizi passeggeri sono basati sulla seguente tempistica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la scadenza per la richiesta di tracce e servizi è fissata con anticipo di almeno 4 mesi rispetto alla data di adeguamento che verrà resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.2; • entro 30 giorni solari dalla scadenza per la richiesta di tracce il GI predispone un progetto orario completo di verifiche di linea e impianti, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 15 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura. <p>Più in generale è fondamentale che il Gestore provveda, ad ogni rilascio di tracce, sia in progettazione annuale che in adeguamento intermedio, a fornire tutti gli elementi necessari al consolidamento delle tracce (sia in linea che in impianto).</p>
<p>4.5.4.1</p>	<p>Processo di armonizzazione</p> <p>Con riferimento al processo di armonizzazione 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. Si rinnova quanto rappresentato nel corso delle precedenti consultazioni al PIR anche in ragione del fatto che le argomentazioni addotte da RFI per respingere la proposta di Trenitalia appaiono non sufficienti. In particolare, RFI ha citato gli impegni del Gestore rispetto alla tutela della velocità commerciale media dei servizi OSP. È del tutto evidente, però, che il KPI menzionato da RFI non sia</p>

	<p>assolutamente idoneo a garantire il rispetto degli standard di qualità delle tracce OSP in fase di graficazione, in quanto variazioni di pochi minuti alle tracce – pur generando significativi impatti commerciali e industriali per l'IF – non emergono in alcun modo da variazioni minimali del suddetto indicatore.</p>
4.8.1.2	<p>Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati</p> <p>Differimento in partenza</p> <p>L'abrogazione del differimento in partenza è considerata critica e non corrispondente alle necessità delle IF. Nella pratica questo è lo strumento utile per segnalare per tempo a RFI la necessità di ritardare la partenza di un treno. Sulla base di questo, ad esempio, RFI aggiorna le informazioni in stazione. Eliminare questa possibilità fa perdere traccia delle richieste e l'attribuzione delle responsabilità legate al differimento stesso.</p> <p>Pertanto, il presente paragrafo va mantenuto all'interno del PIR fermo restando l'obiettivo per le IF e per il Gestore di garantire alla clientela il rispetto della puntualità e regolarità nonché l'informazione in tempo reale.</p> <p>Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata</p> <p>Per quanto riguarda la variazione della composizione in gestione operativa il PIR prevede la possibilità per le IF di chiedere l'autorizzazione al GI, entro 5 ore dalla partenza del treno, all'impiego di materiale meno performante rispetto a quello programmato. Il Gestore potrebbe quindi rigettare l'istanza.</p> <p>Tale facoltà riconosciuta alle imprese ferroviarie si caratterizza per il suo aspetto derogatorio rispetto alla ordinaria gestione e, in chiave antielusiva, non può assumere carattere sistematico, pena la segnalazione all'ART.</p>

	<p>Tuttavia, il giudizio di ammissibilità che RFI esprime caso per caso e la prospettiva di una segnalazione all'ART non appaiono, in concreto, sufficienti a garantire una reale deterrenza all'eccessivo ricorso in Gestione Operativa di composizioni con prestazioni degradate rispetto a quelle programmate, tutto a discapito dell'aderenza tra Orario “reale” a Orario “teorico”.</p> <p>Inoltre, l'eventuale esercizio di poteri sanzionatori da parte dell'Autorità nei confronti dell'IF che abbia commesso la violazione, non può costituire un rimedio soddisfacente del pregiudizio subito dall'IF esposta alle modifiche potenzialmente foriere di disagi e perturbazioni sulla rete che non può contare su alcuna forma di ristoro.</p> <p>Si ritiene, pertanto, anche in questo caso, che sia necessario introdurre meccanismi realmente idonei a garantire un ricorso non sistematico alla variazione del materiale rotabile, ipotizzabile solo in casi effettivamente eccezionali; ciò, al fine di minimizzare la gestione delle interferenze di circolazione determinate dallo scostamento di un treno dalla traccia oraria assegnata ed impostando un sistema di misure realmente dissuasive rispetto a condotte strumentali. A titolo di esempio RFI potrebbe valutare la definizione di KPI per monitorare la numerosità delle richieste di variazione al fine di disporre di parametri oggettivi per valutare il carattere di eccezionalità o sistematicità delle prassi operative adottate dalle imprese ferroviarie.</p>
4.9.3.1	<p>Comunicazione delle esigenze di capacità</p> <p>Si chiede di ripristinare, come previsto dal testo vigente, la possibilità di trasmettere a RFI i <i>capacity needs announcement</i> via PEC. L'utilizzo della piattaforma ECMT, considerata la necessità di sviluppi IT come evidenziato dallo stesso GI nella relazione accompagnatoria alla prima bozza del PIR 2025, non può essere identificato come mandatorio e come unica modalità di sottomissione delle richieste.</p>

18	<p>Capitolo 4</p> <p>Si ritiene opportuno l’inserimento di un paragrafo che disciplini l’utilizzo del Numero commerciale da parte di RFI; in particolare, al fine di rendere maggiormente efficace ed efficiente l’utilizzo del Numero Commerciale, nonché assicurare la necessaria coerenza con i flussi di comunicazione alla clientela, è necessario che RFI all’atto di effettuare una VCO su un treno applichi gli stessi vincoli all’utilizzo del Numero Commerciale previsti per il Numero Tecnico che le IF hanno preso a riferimento per l’implementazione dei propri sistemi informativi (ci si riferisce, in particolare alla necessità di evitare che uno stesso numero commerciale sia applicato da RFI a trasporti diversi circolanti nel medesimo giorno).</p>
19	<p>Appendice al capitolo 4</p> <p>Modello di richiesta capacità per Accordo Quadro</p> <p>Alla luce dei ritorni di esperienza basati sull’utilizzo dell’apposito format pubblicato in PIR per le richieste di capacità quadro, si è ravvisato che la rappresentazione della richiesta di capacità non risulta soddisfacente a causa della mancanza di alcune informazioni chiave sia per l’Accordo Quadro per i servizi a mercato sia per l’Accordo Quadro per i servizi Merci (estensibile anche al semento viaggiatori).</p> <p>Di seguito si riportano le modifiche proposte nei due format:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>FORMAT A:</u> <ul style="list-style-type: none"> o Accordo Quadro servizi di trasporto viaggiatori in cui si chiede di integrare i seguenti campi nella Tabella Capacità Richiesta: <ul style="list-style-type: none"> - “Servizio” - “Tempo di percorrenza” - “Percorrenza” o nella Tabella Scenario: <ul style="list-style-type: none"> - “Località di riferimento”

	<ul style="list-style-type: none"> ○ nella Tabella Servizio Industriale Richiesto - “N° servizi/giorno” <p>2) <u>FORMAT B:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Accordo Quadro servizi di trasporto merci <p>Considerate le caratteristiche dell’offerta OSP a lunga percorrenza, costituita da una quota molto rilevante di servizi non riconducibili a sistemi strutturati, lo stesso GI ha riconosciuto, su osservazione di Trenitalia, che tale format possa essere utilizzato anche da IF passeggeri nonostante sia stato predisposto principalmente per i servizi di trasporto merci.</p> <p>In aggiunta ai campi inseriti nel template standard, si ravvisa la necessità di integrare il set informativo di base con elementi aggiuntivi necessari a qualificare correttamente la capacità pluriennale oggetto di richiesta.</p> <p>Di seguito si riportano gli ulteriori campi da prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “Identificativo del trasporto” - “Categoria Commerciale” - “Composizione”: - “Fermate” - “Info periodicità” - “Note”: <p>come per il segmento mercato nella Tabella Servizio Industriale Richiesto si ritiene opportuno inserire il campo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “N° servizi/giorno
--	--

	<p>La difficoltà di utilizzo dei nuovi template di richiesta di capacità quadro è stata riscontrata non solo dall'IF ma anche dallo stesso Gestore dell'infrastruttura nonostante fosse mitigata dalla fornitura, su base volontaria, delle suddette informazioni aggiuntive. Pertanto, si chiede di predisporre un nuovo format più idoneo sia al fine di circostanziare pienamente l'offerta, sia per dare evidenza delle aspettative delle IF su alcune caratteristiche chiave del servizio che stanno alla base delle richieste stesse.</p>
20	<p>5.4.1.1 Tariffe</p> <p>Il vigente PIR ha modificato la data di pubblicazione sul portale da parte di RFI della migliore stima del costo unitario dell'energia al fine di sottoscrivere i contratti di utilizzo dell'infrastruttura.</p> <p>Si rende necessario ripristinare la precedente data del 31 ottobre non posticipando al 15 novembre la comunicazione in modo tale che si possa assicurare una tempistica congrua entro la quale le IF possono attuare i necessari adempimenti per la sottoscrizione del contratto.</p>
21	<p>5.5.2 Fornitura di informazioni complementari</p> <p>Al fine di garantire le esigenze informative dei viaggiatori, peraltro appositamente tutelate da norme e fonti di diversa natura giuridica, si chiede di ripristinare le parti cancellate del presente paragrafo e modificare il testo come segue:</p> <p>Annunci sonori e Locandine, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori.</p> <p>Descrizione del servizio</p> <p>In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso (cfr. allegato tecnico 6 del DM 43T/2000 e successive modifiche e d integrazioni), su richiesta dell'IF, RFI fornisce, ove possibile:</p>

	<p>a) ulteriori informazioni indicate nel Manuale degli annunci sonori (MAS) e degli annunci visivi (MAV) /o non previsti dai Manuali e Standard, previa valutazione/approvazione;</p> <p>b) informazioni relative a servizi offerti dalle IF;</p>
22	<p>5.5.2.1</p> <p>Tariffe</p> <p>Annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori e Locandine</p> <p>Si chiede di eliminare la cancellazione e ripristinare il titolo come nella versione vigente del PIR per le motivazioni sopra esposte.</p>
23	<p>5.6.2</p> <p>Penali per responsabilità del GI</p> <p>Come più volte ribadito nelle recenti consultazioni al PIR, permane l'esigenza di ottenere da parte del Gestore delle misure volte a supportare le IF per i danni che queste subiscono in relazione ai lavori disposti da RFI, fenomeno questo destinato a crescere a fronte dei futuri e sistematici lavori previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR").</p> <p>Si ravvede, quindi, l'esigenza di introdurre delle penali in capo al Gestore in caso di degradi che abbiano impatto sull'offerta, che si cumulino a quelle previste in caso di soppressione di tracce e mancata comunicazione entro le tempistiche predefinite, come attualmente stabilito dal paragrafo 5.6.2.1.</p> <p>Ci si riferisce, in particolare, all'esigenza – propria delle IF, ma con impatti sul complessivo sistema ferroviario (a cui fa capo, <i>in primis</i>, il passeggero) – di stabilire un meccanismo compensativo “di condivisione” tra le IF ed il Gestore delle ripercussioni derivanti dalla realizzazione di lavori di manutenzione sulla rete, tra cui, principalmente la</p>

riprogrammazione dell'offerta (con ricadute sul cadenzamento, le stazioni di partenza e di arrivo, i tempi di percorrenza) ed i conseguenti danni economici dovuti, oltre che all'incremento degli indennizzi da ritardo spettanti ai passeggeri, anche alla diminuzione dei ricavi ed alle ricadute reputazionali.

Benché, allo stato, non sia rinvenibile nel contesto regolatorio di riferimento una previsione che definisca puntualmente tale meccanismo, vale osservare come la fase in corso sia caratterizzata dal ricorrere di **circostanze eccezionali** (quali quelle sopra accennate, relative all'impiego dei fondi del PNRR) che non possono non giustificare l'introduzione di meccanismi *ad hoc*, indispensabili ad affrontare le criticità contingenti. Del resto, ciò non avverrebbe al di fuori della cornice regolatoria, che nelle stesse previsioni della Direttiva 2012/34, ammette all'art 35 – benché riferendosi espressamente ai sistemi di imposizione dei canoni – la possibilità di dotarsi di un “*sistema [che] può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni*”.

Stanti tali premesse, al fine di migliorare il meccanismo delle penali per responsabilità del GI, si ritiene fondamentale prevedere:

- l'innalzamento della percentuale di pedaggio che il GI deve rifondere alle IF in caso di soppressione tracce fino al 100% (vs 30% attuale);
- l'estensione dell'ambito di applicazione volto a ricomprendere, tra i casi di inottemperanza alle tempistiche, il mancato rispetto di quelle previste per l'emissione delle VCO che costituiscono il vero parametro rilevante per il cliente finale, in quanto è solo a partire dalla disponibilità delle VCO che l'IF può aggiornare i sistemi di informazione e vendita.

Inoltre, come accennato, Trenitalia richiede di introdurre – o, in via residuale, di rendersi disponibili a discutere l'introduzione di – misure nuove ricapitolando di seguito quanto già proposto:

	<p>1. Adozione del criterio del “costo storico”</p> <p>Il pregiudizio economico derivante dalle modifiche di offerta causate dal GI per lavori infrastrutturali è solo marginalmente coperto dal sistema di penali previsto dal PIR. Si ritiene che il GI debba adottare un meccanismo di <i>compensation</i> atto a rifondere le IF per gli incrementi di costi e i mancati ricavi dovuti ad indisponibilità d’infrastruttura. Le <i>compensation</i> devono tenere conto quantomeno dei seguenti costi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - costi emergenti per bonus/rimborsi alla clientela; - costi emergenti per l’effettuazione di servizi sostitutivi su gomma; - costi emergenti connessi alla gestione dei Contratti di Servizio con Stato, Regioni e Provincie Autonome. <p>Inoltre, le stesse dovrebbero tenere conto dei mancati ricavi, degli impatti reputazionali e di ulteriori effetti negativi di natura economica.</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/ricavo cessante individuate attraverso il driver della origine dell’evento pregiudizievole nelle attività di competenza del GI. Tali voci dovranno essere asseverate con debita documentazione e secondo procedure condivise tra GI e IF.</p> <p>2. Gestione delle esternalità: consapevoli del fatto che l’equilibrio economico del Gestore è un principio imprescindibile e sancito dalla normativa vigente, si ribadisce l’esigenza che RFI si faccia parte attiva nei tavoli istituzionali affinché venga stanziata una quota parte dei fondi previsti per le opere infrastrutturali a beneficio delle IF impattate dalle conseguenze dei lavori sull’infrastruttura, anche in termini di offerta di servizi ferroviari.</p>
--	--

Ad integrazione, si suggerisce di inserire anche strumenti innovativi per la gestione delle esternalità, quali meccanismi di *cashback* a favore delle Imprese Ferroviarie. A titolo esemplificativo, potrebbero essere mutuati strumenti utilizzati - *mutatis mutandis* - in altri comparti infrastrutturali, al fine di dare concreta applicazione ai principi che pongono in diretta correlazione livelli di qualità offerta e corrispettivo richiesto, che hanno peraltro trovato recente affermazione anche da parte dell'autorità di settore (l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, infatti, nell'ambito del procedimento di revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura avviato con Delibera n. 95/2023, ha previsto l'introduzione di meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari, correlati alla misurazione degli indicatori di qualità del servizio, tra cui la disponibilità della rete, il corretto dimensionamento dell'infrastruttura rispetto alla domanda attuale e prospettica, nonché i modelli di esercizio adottati e la conseguente capacità commerciale della rete – cfr. Misura 10.6 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 95/2023).

A titolo di esempio, Autostrade per l'Italia (ASPI) ha previsto un meccanismo di *cashback* in grado di compensare proporzionalmente - e adeguatamente - i fruitori dell'infrastruttura per i disagi subiti in caso di problematiche di fruibilità del servizio autostradale riconducibili alla responsabilità del concessionario. Tale sistema è risultato particolarmente innovativo ed efficace, idoneo a garantire il possibile adeguamento del pedaggio sotto forma di rimborsi, in caso di rallentamenti causati da cantieri di lavoro, in forma sistematica ed omogenea. Il suddetto meccanismo, o altre tipologie di soluzioni con la stessa logica, ben si armonizzerebbero con gli interventi di manutenzione e upgrade strutturale che verranno attuati nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

A titolo di ulteriore esempio, è utile menzionare anche la misura intrapresa dal Gestore francese volta a supportare le IF in caso di conseguenze economiche per lavori infrastrutturali. Nello specifico, il DRR prevede un indennizzo di importo significativo per una singola traccia soppressa per cause riconducibili a SNCF Réseau. La dimostrazione del danno subito è a carico dell'IF, che può chiedere i danni anche per le tracce che indirettamente l'IF è stata costretta a sopprimere causa lavori.

24	<p>5.7</p> <p>Performance Regime</p> <p>Si ravvede l'esigenza di inserire tra le motivazioni dei ritardi provenienti da cause esterne quelli relativi ai fenomeni attinenti alla rotaia scivolosa ed errore odometrico.</p> <p>Occorre inoltre sottolineare che necessiterebbe una rivalutazione circa il ritardo causato dalla salita a bordo dei PRM, attualmente attribuito all'impresa ferroviaria non attribuibile alla stessa data la natura peculiare delle esigenze della clientela che si rappresentano.</p>
25	<p>Appendice B al capitolo 5</p> <p>Richieste di rettifica in fase di consuntivazione o rendicontazione per i Servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA</p> <p>Si condividono con il gestore le modifiche che vengono introdotte nell'ambito della rendicontazione dei servizi di impianto ma occorre esplicitare anche che il Gestore deve, di sua iniziativa, provvedere ad un'azione di allineamento a sistema inerente a tutte le modifiche indotte da lavori o riconducibili a sue esigenze.</p> <p>Verifiche</p> <p>Si condividono con il gestore le modifiche che vengono introdotte nell'ambito delle verifiche sui servizi di impianto ma occorre esplicitare anche che il Gestore deve, di sua iniziativa, provvedere ad un'azione di allineamento a sistema inerente a tutte le modifiche indotte da lavori o riconducibili a sue esigenze.</p>
26	<p>7.3.2.6</p> <p>Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio</p>

Richiesta di spazi di stazione non previsti nel PUDS o di spazi temporanei anche per installazioni di tipologie di manufatti non previste

Le richieste di installazione di BSS, sulla base di quanto disposto dal vigente PIR, vanno corredate dall'IF che le richiede con specifici dati che attestino l'insufficienza delle biglietterie già presenti, quali:

- n. viaggiatori medi giornalieri e negli orari di punta che fruiscono del servizio nella predetta area;
- eventuali flussi incrementali di viaggiatori/utenti attesi nella predetta area per modifiche di volumi di traffico, tracce, percorsi, ecc., chiarendo la specificità della situazione dell'area considerata rispetto ad altre aree del PIR/PUDS;
- livello di saturazione degli apparati presenti nell'area considerata su base giornaliera e negli orari di punta;
- livelli di saturazione degli apparati presenti nell'area attesi nello scenario post assegnazione della/e BSS aggiuntiva/e richiesta/e, a conferma del conseguente adeguamento del servizio ai viaggiatori

In generale si osserva che tali informazioni appaiono incentrate su KPI quantitativi che non tengono in considerazione più ampie valutazioni che l'IF adotta (es. in relazione alla migliore allocazione del personale in stazione che potrebbe in ipotesi essere dedicato all'attività di assistenza ai clienti, in particolare in caso di criticità, anziché alla vendita di titoli di viaggio). Inoltre, l'ultimo punto relativo ai livelli di saturazione attesi risulta di difficile previsione, motivo per cui si chiede di espungerlo dal testo.

Considerata la diversa esigenza che porta l'IF a presentare tali richieste, sembrerebbe più idoneo considerare due casistiche:

- nel caso in cui le biglietterie self-service già presenti sono sature rilevano i primi tre criteri previsti al presente paragrafo

	<ul style="list-style-type: none"> - nel caso in cui la richiesta scaturisca da una scarsa visibilità in stazione, i suddetti criteri non dovrebbero avere impatti circa l'assegnazione, essendo le BSS non solo un semplice canale di vendita ma uno strategico asset di visibilità circa il posizionamento in stazione nei confronti della clientela. <p>Sulla base di quanto disciplinato dalla delibera ART 106/2018 misura 3 si afferma che gli utenti prima del viaggio hanno diritto ad accedere ad informazioni di carattere commerciale rese disponibili dai Gestori dei servizi concernenti anche i canali di vendita dei titoli di viaggio con indicazione delle stazioni dotate di biglietteria o emittitrici self-service rappresentando di fatto un canale informativo necessario alla clientela.</p> <p>La misura 11 delibera ART 130/2019 dispone che debbano essere assicurati criteri di trasparenza e non discriminazione presso la stazione in cui si rende/si vuole rendere il proprio servizio garantendo a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori; da ciò si ravvede l'esigenza di inquadrare nel Prospetto Informativo quale siano i presupposti utilizzati per la richiesta dei dati per rendere maggiormente trasparente il processo di assegnazione degli spazi.</p>
<p>Appendice 1 al capitolo 7</p>	<p>CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E/O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI....</p> <p>Articolo 8 recesso:</p>

	<p>Le modifiche o integrazioni del contratto non devono essere unilaterali ma disposte in accordo tra le parti, in alternativa il potere di modifica deve essere limitato a casistiche disciplinate all'interno di specifiche clausole contrattuali. Risulta comunque necessario anticipare all'IF il contenuto delle modifiche in modo che la stessa possa esprimere la propria posizione a tutela degli interessi aziendali.</p> <p>Articolo 17 risoluzione:</p> <p>Si ravvede l'esigenza di sostituire il riferimento all' "impegno assunto" con "alla richiesta" trattandosi di un'istanza. Si evidenzia inoltre la necessità di anteporre alla clausola risolutiva espressa disciplinata dall'art. 1456 c.c. la diffida a adempiere di cui all'art 1454 c.c. al fine di far sì che venga assegnato alle le parti in caso di inadempienza un termine non inferiore a 15 giorni, salvo diverse pattuizioni, entro il quale è necessario conformarsi alle prescrizioni cosicché non si vada incontro alla risoluzione dell'accordo.</p> <p>Articolo 23 disposizioni finali:</p> <p>Il II comma sembra ripetere il principio del I comma, salvo per il riferimento al recesso. Si potrebbe aggiungere al I comma un'ultima frase del seguente tenore "viene fatto salvo il diritto di recesso di cui all'articolo 8", così rendendo possibile la eliminazione del II comma.</p>
<p>Appendice 2 al capitolo 7</p>	<p>CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI....</p> <p>Articolo 8 recesso:</p>

	<p>Le modifiche o integrazioni del contratto non devono essere unilaterali ma disposte in accordo tra le parti, in alternativa il potere di modifica deve essere limitato a casistiche disciplinate all'interno di specifiche clausole contrattuali. Risulta comunque necessario anticipare all'IF il contenuto delle modifiche in modo che la stessa possa esprimere la propria posizione a tutela degli interessi aziendali.</p> <p>Si chiede di correggere il refuso relativo al riferimento al co. 2 alla fine del secondo comma poiché riguarda l'applicazione delle penali di cui al precedente comma 1.</p> <p>Articolo 18 risoluzione:</p> <p>Si ravvede l'esigenza di sostituire il riferimento all' "impegno assunto" con "alla richiesta" trattandosi di un'istanza. Si evidenzia inoltre la necessità di anteporre alla clausola risolutiva espressa disciplinata dall'art. 1456 c.c. la diffida a adempiere di cui all'art 1454 c.c. al fine di far sì che venga assegnato alle le parti in caso di inadempienza un termine non inferiore a 15 giorni, salvo diverse pattuizioni, entro il quale è necessario conformarsi alle prescrizioni cosicché non si vada incontro alla risoluzione dell'accordo.</p> <p>Articolo 24 disposizioni finali:</p> <p>Il II comma sembra ripetere il principio del I comma, salvo per il riferimento al recesso. Si potrebbe aggiungere al I comma un'ultima frase del seguente tenore "viene fatto salvo il diritto di recesso di cui all'articolo 8", così rendendo possibile la eliminazione del II comma.</p>
<p>29</p> <p>Nuova Procedura di attribuzione delle</p>	<p>II.2 ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO</p>

<p>cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime</p>	<p>La presente Procedura Operativa aggiorna e sostituisce la precedente Procedura emessa con C. Op. 269 del 30.7.2010 relativamente alle regole di attribuzione delle cause di ritardo, determinazione della puntualità e dei criteri del Performance Regime.</p> <p>Considerato che la procedura è parte integrante del PIR si riportano di seguito alcune proposte di modifica al testo della procedura.</p> <p>Al paragrafo II.2.3 ANORMALITA'</p> <p>La procedura specifica che:</p> <p><i>Possono essere inoltre associati a un'anormalità gli scostamenti dei treni coinvolti rilevati nelle tratte successive, a seguito della perdita del proprio canale orario programmato, a condizione che il treno non recuperi prima completamente il proprio ritardo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>fino all'uscita dell'area di nodo successiva al punto su cui insiste l'anormalità per la rete AV-DD</i> - <i>fino a 60 minuti dal superamento del punto su cui insiste l'anormalità sulle restanti linee;</i> <p><i>nonché gli scostamenti rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente per “turno materiale/mezzi di trazione” o del “treno antenna”, se comunicati in fase di programmazione di orario o se comunicato prima dell'orario teorico di partenza del treno.</i></p> <p>Si chiede di integrare la procedura al fine di contemplare anche la casistica relativa al “<u>turno equipaggi</u>” e di disporre di un quadro procedurale chiaro ed esaustivo. Infatti, eventuali scostamenti sono da attribuirsi ad un obbligo di legge che vincola l'IF a garantire il riposo minimo degli equipaggi, vincolo che non è mitigabile nelle località non sede di impianto di Equipaggi attraverso una variazione in GO del turno.</p> <p>Pertanto, come già richiesto nella nota Trenitalia TRNIT-DPI/P/2022/0036062 del 04/10/2022 si chiede di modificare il testo come segue:</p>
--	---

	<p>[...] nonché:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli scostamenti rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente per “turno materiale/mezzi di trazione” o del “treno antenna”, se comunicati in fase di programmazione di orario o se comunicato prima dell'orario teorico di partenza del treno. [...] - gli scostamenti rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente per causa “turno equipaggi” qualora un obbligo di legge vincoli l'IF a garantire il riposo minimo agli equipaggi nelle località non sede di impianto di equipaggi
30	<p>Nuova Procedura di attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime</p> <p>PARTE IV, ALLEGATO 1- CODIFICA CAUSE DI RITARDO</p> <p>Si chiede di inserire tra gli eventi certificati da IF anche gli eventi esterni (es: incidente del taxi, allerta meteo, etc.) che hanno impedito il trasferimento degli Equipaggi per la presa in servizio (**)</p> <p>Si chiede di inserire tra gli eventi anche la presa di servizio al fine di inserire le casistiche che possono presentarsi anche con scarsa probabilità, per esaustività della trattazione.</p>
31	<p>Nuova Procedura di attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime</p> <p>ALLEGATO 3 – DISCIPLINA PER L'ATTRIBUZIONE E LA CERTIFICAZIONE DI TALUNI EVENTI “CAUSA ESTERNA”, EVENTI METEO AMBIENTALI (codice PIC 84)</p> <p>Si propone di modificare l'allegato come segue in modo da meglio precisare le responsabilità del Gestore:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eliminazione del riferimento alla difficoltà di captazione per ghiaccio e inserimento della casistica all'interno della quale qualora sussistano difficoltà di captazione per ghiaccio, in caso di mancata effettuazione di corse raschia ghiaccio o di trattamento ungi filo (secondo specifica tecnica del fornitore) l'anormalità sarà attribuita al Gestore Infrastruttura.

	<ul style="list-style-type: none"> • Viceversa, se si riscontra difficoltà di captazione per ghiaccio nonostante l'effettuazione di corse raschia ghiaccio o di trattamento ungi filo (secondo specifica tecnica del fornitore), l'anormalità sarà da attribuire a cause meteo e ambientali (codice PIC 84). <p>CASI PARTICOLARI</p> <p>Laddove ci si riferisce alla comunicazione registrata, si ritiene opportuno inserire anche la comunicazione verbale registrata (CVR) al fine di prevedere un'interpretazione estensiva della tipologia di comunicazione.</p>
<p>REGOLE DI UTILIZZO DEI PRINCIPALI IMPIANTI PER TRENI VIAGGIATORI</p>	<p>REGOLE DI UTILIZZO DEI PRINCIPALI IMPIANTI PER TRENI VIAGGIATORI</p> <p>Le schede “regole di utilizzo” pubblicate nel portale ePIR introducono limitazioni all'utilizzo di Roma Termini oltre che ulteriori limitazioni a Milano Centrale al fine di risolvere le problematiche di saturazione degli impianti.</p> <p>1. Confidando che il Gestore convenga sulla necessità di rimuovere le limitazioni che vincolano aprioristicamente l'utilizzo dei principali nodi come meglio argomentato al punto 2 della presente osservazione, risulta imprescindibile intervenire al fine di rimuovere le nuove limitazioni previste per la stazione di Roma Termini secondo cui:</p> <p><i>Il massimo numero di treni per direzione dalla linea DD/LL Orte-Roma è fissato a 12 per ogni ora solare, con un massimo di 6 transiti/ora per senso di marcia tra le linee DD e AV Roma-Napoli*</i></p> <p><i>*Valore determinato in ragione della massimizzazione della capacità di impianto alla luce della saturazione dello stesso.</i></p> <p><i>Eventuali deroghe a tali valori verranno valutate dal GI in funzione della specifica fascia oraria.</i></p> <p>L'applicazione di tale limite infatti:</p> <p>1. non è verificabile da parte delle IF che non hanno visibilità del numero di transiti complessivi che insistono su Roma Termini</p>

	<p>2. non esplicita i criteri in base ai quali RFI accorda il transito ad una traccia piuttosto che un'altra, presupponendo quindi un intervento del tutto discrezionale da parte di RFI sul modello di servizio offerto dalle IF</p> <p>3. pone vincoli in contrasto con quanto già contrattualizzato dalle IF negli Accordi Quadro e dunque, in contrasto con la disciplina di cui all'art. 23 del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 e del Regolamento.</p> <p>L'adozione di tali nuove e stringenti regole appare ancora meno comprensibile a valle della consultazione promossa da ART nel 2022 relativa alla disciplina circa l'assegnazione tracce. In tale ambito, a fronte delle istanze argomentate da Trenitalia circa l'ottimizzazione dei nodi, la stessa RFI aveva mostrato segnali di apertura. Così come aveva evidenziato l'inammissibilità di porre nuovi vincoli in contrasto con quanto previsto negli AQ sottoscritti in vigore del PIR (cfr. Valutazioni di RFI relativamente alle osservazioni ricevute nell'ambito della consultazione di cui al punto 4), lett. (iii) della delibera ART 173/2021).</p> <p>In questo contesto, la posizione del Gestore non sembra in linea con i canoni di proporzionalità ed adeguatezza in considerazione dei negativi effetti sul piano della integrazione e continuità territoriale per i servizi Nord-Sud e dei possibili ingenti danni sia sul piano economico, che occupazionale, laddove, al contrario, si ritiene che le problematiche di saturazione degli impianti potrebbero essere più efficacemente superate con misure di minor impatto sul sistema e sulle singole imprese ferroviarie.</p> <p>2. Più in generale, l'iniziativa si inserisce nell'ambito di ulteriori interventi posti in essere negli scorsi anni che, per fronteggiare il crescente grado di congestione dei nodi, hanno favorito soluzioni tese introdurre forti limitazioni all'utilizzo dei nodi (par. 2.7.1 del PIR).</p> <p>In relazione a tali aspetti, va, innanzitutto, evidenziato che tali iniziative hanno prodotto effetti rilevanti sul sistema di trasporto ferroviario in quanto tali limitazioni, oltre a pregiudicare i modelli di <i>business</i> delle IIFF, incidono fatalmente sulle scelte di mobilità della clientela - che vede un peggioramento delle soluzioni di viaggio offerte (proposte con</p>
--	--

rotture di carico o del tutto eliminate) – generando, in ultima analisi, una perdita di attrattività del “modo” ferro a tutto vantaggio di altre modalità di trasporto a maggior impatto ambientale.

Ferma questa considerazione di carattere generale, va evidenziato che le doverose esigenze di funzionalità del sistema – volte anche a risolvere le criticità esistenti sui nodi di maggiore utilizzo - non possono essere efficacemente perseguite attraverso l'adozione di misure interdittive, risultando, invece, opportuno assicurare un utilizzo ottimale degli impianti, anche attraverso criteri di priorità che favoriscano il migliore utilizzo dell'infrastruttura.

Si aggiunga che la progettazione dell'Orario si dovrebbe basare sulla valutazione sinergica delle condizioni di linea e d'impianto in coerenza, tra l'altro, con la logica sposata dal Gestore di considerare la capacità come un unicum tra linea e impianto. In nome di tale principio da alcuni anni, infatti, una richiesta di capacità è considerata ammissibile dal Gestore solo se si configura come richiesta integrata di trasporto con la dichiarazione contestuale sia della traccia che l'impegno d'impianto ipotizzato (legami di turno e manovre).

In tale ottica, al fine di consentire il decongestionamento delle stazioni sature, dovrebbero essere introdotti criteri di priorità volti a risolvere richieste confliggenti premiando gli assetti di servizio più efficienti.

Detti criteri potrebbero, peraltro, essere agevolmente riferiti ai seguenti aspetti: (i) Tempi di stazionamento, in modo da incentivare l'ottimizzazione dei tempi di ribattuta (allacciamenti) prevedendo, ad esempio, che allacciamenti superiori a determinati standard (es. maggiori di 60 minuti) non siano ammessi o in subordine fortemente penalizzati (ii) Tempi di girobanco, prevedendo tempi standard di girobanco calibrati sulle migliori performance (es. da 10 a 8 minuti) in modo da consentire una minore occupazione dei binari di stazione (a riguardo si segnala la best practice della stazione di Firenze Santa Maria Novella dove grazie ad un assetto sistematico dei tempi di ribattuta fissati a 9' risultano tecnicamente sostenibili 8 attraversamenti nord-sud e viceversa);

(iii) Utilizzo di convogli a composizione multipla, tenuto conto de fatto che l'utilizzo di convogli in composizione multipla è in grado di assicurare il migliore sfruttamento della capacità assegnata che altrimenti richiederebbe

	<p>l'allocazione di slot aggiuntivi a presidio dei picchi di domanda (iv) <u>ERTMS HD, la cui adozione</u>, oltre a portare indubbi benefici al Gestore sia in termini di allocazione che manutenzione dell'infrastruttura, dovrebbe comportare un vantaggio anche per le IF.</p> <p>L'omessa adeguata valorizzazione nel PIR di puntuali criteri riguardanti anche l'ordine di priorità nella valutazione dell'accesso ai nodi, si pone sostanzialmente in contrasto con l'art. 28 del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 che assegna alle IIFF la leva di definizione del modello di servizio ed inoltre, impone l'obbligo al Gestore 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 vigenti.</p> <p>Alla luce di quanto sopra esposto e ferma la necessità di provvedere al recepimento dell'osservazione di cui al punto 1, si chiede di emendare le regole di utilizzo stazione rimuovendo le inibizioni relative ai transiti ambo stazione di Milano C.le, Roma T.ni e Venezia S.L., e assicurando una declinazione di criteri prioritari che permettano l'accesso ai nodi ai servizi che contemperano una duplice esigenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • offrono garanzie di un più efficiente sfruttamento dell'infrastruttura; • soddisfano le esigenze di mobilità espresse dalla clientela
--	---

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.**