

ITALO – NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI S.P.A.

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Fermo restando quanto dedotto dalla scrivente Società in sede giurisdizionale e quanto dalla stessa evidenziato in sede di consultazione avviata dall'ART con Delibera 49/2026, fatte salve le osservazioni formulate in relazione alla bozza di PIR 2027 e precedenti PIR e non accolte dal GI - da intendersi qui integralmente riportate e trascritte e, dunque, vevoli anche per il PIR 2028 – e quelle che saranno formulate, nei termini concessi, in merito all'aggiornamento annuale dei livelli tariffari del PMdA e dei Servizi Extra PMdA per gli anni 2028-2029, con il presente documento, Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (“**Italo**”) intende rappresentare quanto segue in merito alle disposizioni contenute nella prima bozza del PIR 2028.

Si precisa sin d'ora che, conformemente a quanto indicato nella nota del 30 giugno 2026 (RFI-AD.ARA/PEC/P/2026/000028o_1), la Scrivente IF fornisce di seguito le proprie osservazioni anche con riferimento alla consultazione indetta da RFI in merito alle Regole di Utilizzo della rete, in ottemperanza alla prescrizione n. 2.4.3.3 dell'Allegato A alla Delibera n. 213/2025 dell'ART.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
2.7 - ALLEGATO EPIR - Regole Di Utilizzo Della Rete Per Impianti E Per Linee	LINEE COSTRUITE O ADATTATE PER SERVIZI DI TRASPORTO AD ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ PER ORARIO DI SERVIZIO 2026/2027 e 2027/2028 In via preliminare, come già rappresentato nelle osservazioni presentate dalla Scrivente IF in sede di consultazione avviata dall'ART con Delibera 49/2026, si ribadisce - anche in questa sede - che la piena valorizzazione della capacità disponibile sulle linee specializzate richiede che la specializzazione si estenda, ove possibile, anche alle tratte che costituiscono la naturale prosecuzione dell'infrastruttura in questione. Diversamente, i benefici in termini di segregazione dei flussi e ottimizzazione della capacità rischiano di essere significativamente attenuati dalla presenza di traffico promiscuo nelle tratte iniziali e/o terminali. A tal riguardo, si ritiene che l'estensione della specializzazione della linea Milano-Bologna AV/AC debba continuare a comprendere, analogamente a quanto previsto nelle precedenti edizioni del PIR, anche la tratta tra Milano Rogoredo e Bivio PC/Melegnano. A tal riguardo, si ricorda che tra Milano Rogoredo e Bivio PC/Melegnano è presente sia la linea convenzionale storica cosiddetta "Lenta" (LL), sulla quale è opportuno privilegiare il traffico regionale e merci, sia la linea "Milano Rogoredo-Bivio PC/Melegnano Direttissima" (DD), sulla quale è opportuno privilegiare il traffico AV. A ciò si aggiunga che, oltre a rappresentare la naturale prosecuzione della linea AV in ingresso al nodo di Milano, la linea DD presenta caratteristiche infrastrutturali tipiche delle linee appositamente costruite per servizi di trasporto ad alta velocità, consentendo velocità di linea fino a 250 km/h già immediatamente a valle della stazione di Milano Rogoredo. La tratta Milano Rogoredo-Bivio PC/Melegnano (DD) presenta, quindi, tutte le caratteristiche infrastrutturali e funzionali che giustificano la specializzazione della tratta Bivio PC/Melegnano-Bologna AV e pertanto si chiede la re-inclusione della stessa nel perimetro della specializzazione della linea Milano-Bologna AV/AC.

2	2.8 – Utilizzazione delle linee AV/AC e delle linee adatte o specializzate per servizi AV Si accoglie con favore il reinserimento - per il materiale rotabile circolante sulla rete AV/AC - del requisito della compatibilità treno- tratta anche per le linee affiancate.
3	Appendice 1 al capitolo 3 - Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria Con riferimento all'articolo 1 (<i>Premesse e Allegati</i>), si segnala che il richiamo all'“Allegato 1-bis” risulta errato. Tale allegato, infatti, non reca il “<i>Programma tracce – stazione di collegamento reti</i>”, bensì la “<i>Dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla Camera di Commercio</i>”. Si chiede pertanto di correggere il refuso. Con riferimento all'articolo 11.3 (<i>Trattamento dati personali</i>), si chiede di inserire la seguente precisazione evidenziata in rosso: “[e dal Contraente mediante] <i>a seconda del caso, pubblicazione al link https://eprocurement.italospa.italotreno.it/epp/registrazione/anagraficaAziendale o processi di distribuzione interni</i>”. Con riferimento all'art. 9 (<i>Clausola di Integrità</i>), si ritiene opportuno riformulare tale clausola secondo una logica di reciprocità degli impegni di compliance assunti dalle Parti. L'attuale formulazione individua infatti obblighi e conseguenze esclusivamente in capo all'Impresa Ferroviaria, mentre i principi di integrità, anticorruzione, etica aziendale e correttezza dei rapporti contrattuali richiamati dalla clausola appaiono, per loro natura, suscettibili di applicazione reciproca. Si ritiene necessario pertanto ripristinare una disciplina bilaterale che valorizzi i rispettivi sistemi di compliance, introduca obblighi reciproci di cooperazione e informazione e richiami i sistemi di segnalazione adottati da entrambe le Parti. Tale modifica consentirebbe di rafforzare la coerenza della clausola con le migliori prassi in materia di compliance e integrità aziendale, mantenendone inalterata la funzione di presidio contrattuale. *** Si precisa che tali commenti si intendono formulati per tutte le clausole di trattamento dati personali e integrità previste nella presente bozza di PIR 2028.

4	Appendice 2 al Capitolo 3 - Accordo Quadro Tipo	Si rileva che il richiamo al § 4.4.2.2 del PIR, riportato in due punti dell'Appendice 2 al Capitolo 3, non risulta allineato alla struttura del PIR 2028. A seguito dell'introduzione del nuovo paragrafo in materia di capacità quadro, infatti, la procedura di coordinamento è ora disciplinata dal § 4.4.2.3 e non più dal § 4.4.2.2. Si propone pertanto di aggiornare conseguentemente i riferimenti contenuti nell'Appendice.
5	4.3.1 - Principi generali	Si ritiene opportuno individuare, nell'ambito delle fasce disponibili in orario notturno prima dell'inizio delle IPO, anche una fascia <i>ad hoc</i> funzionale allo svolgimento delle conoscenze linea e dei trasferimenti tecnici funzionali all'esercizio dell'Impresa Ferroviaria, in modo tale che tali attività non impattino né sui servizi commerciali né sulla manutenzione programmata.
6	4.4.2.2 – Servizi da richiedere in AQ	Si accoglie favorevolmente l'introduzione del nuovo paragrafo che esplicita la possibilità di ricomprendere negli Accordi Quadro alcuni servizi extra PMdA funzionalmente connessi all'esercizio ferroviario. Tale impostazione appare condivisibile, in quanto riconosce che la disponibilità della sola capacità di linea potrebbe non essere sufficiente a garantire l'effettivo utilizzo della capacità oggetto dell'Accordo Quadro. Alla luce di quanto sopra si ritiene però che debba essere consentito inserire in Accordo Quadro non solo i servizi espressamente previsti nel paragrafo in questione bensì tutti i servizi extra PMdA, ivi inclusi i servizi/le dotazioni che, pur non essendo strettamente collegati a specifici canali orario, risultino ugualmente necessari a garantire la piena fruibilità della capacità pluriennale allocata (es. rifornimento idrico, aree per il posizionamento delle cisterne reflui, magazzini e spazi in stazione).
7	4.5.5 – Processo Di Coordinamento Tracce E Servizi	Al fine di favorire una gestione più efficiente e collaborativa delle situazioni di conflitto, è opportuno che sia esplicitato che il processo di coordinamento di servizi preveda una fase preliminare volta alla ricerca di una soluzione bonaria tra le imprese ferroviarie interessate, come previsto dal Regolamento (UE) 2017/2177.

8	5.4.5 - Parking	Si ritiene necessario, al fine di garantire una corretta gestione e consuntivazione di tale attività, che anche nel PIC sia data evidenza delle disalimentazione della tensione elettrica di impianto e delle interruzioni di manovra, con un ragionevole anticipo.
9	5.5.2 - Fornitura informazioni complementari	Nell'ambito delle utenze informative, non si comprende perché le modalità per richiedere il servizio relativo al sistema informativo " <i>PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)</i> " e il modulo " <i>Gestione Operativa (Back End)</i> " debbano essere effettuate singolarmente mediante apposita richiesta a mezzo PEC e non possano esser effettuate mediante portale (come previsto per gli altri servizi). Si ritiene opportuno ripristinare la precedente modalità.
10	5.6.2.2 - Penali per i ritardi causati dal Gestore dell'infrastruttura	Qualora, in caso di un variato instradamento disposto dal GI, il treno registri un ritardo, si ritiene necessario che le penali in capo al GI vadano calcolate sulla traccia programmata e non su quella effettivamente circolata. Con riferimento allo strumento " <i>Calcolo Preventivi di Pedaggio</i> ", si ritiene opportuno fornire - in un'ottica di trasparenza - il relativo range di tolleranza/incertezza, al fine di valutarne la relativa affidabilità. Inoltre atteso che, ad oggi, tale strumento è impostato secondo il metodo di calcolo del pedaggio aggiornato al 2025, si ritiene necessario che lo stesso venga aggiornato con il nuovo metodo in vigore dal 2026.
11	5.6.4.1 - Penali in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate	Non si condivide la proposta di eliminare il riferimento alla presenza di una o più richieste confliggenti da parte di altre Imprese Ferroviarie e, pertanto, si chiede di ripristinarlo. La sottoutilizzazione di una traccia può infatti derivare anche da esigenze operative, industriali o da fattori esterni che, pur imponendo temporaneamente una riduzione dell'utilizzo della capacità assegnata, non fanno venir meno l'interesse dell'Impresa Ferroviaria alla sua conservazione. In tali circostanze, il recupero della capacità da parte del Gestore trova giustificazione solo qualora consenta una successiva assegnazione ad altro richiedente e, quindi, un utilizzo più efficiente dell'infrastruttura. La presenza di una richiesta confligente costituisce l'elemento che consente di perseguire tale finalità, garantendo che la capacità resa disponibile possa essere effettivamente valorizzata da un diverso operatore.

	Diversamente, in assenza di richieste concorrenti, il rientro della traccia nella disponibilità del Gestore non determina alcun beneficio in termini di utilizzo dell'infrastruttura né alcun miglioramento allocativo per il sistema ferroviario, traducendosi esclusivamente nella sottrazione di una capacità già assegnata senza che ne derivi un impiego alternativo. Tale effetto appare ancor meno giustificato considerando che il quadro regolatorio già prevede specifici meccanismi economici (penali) volti a disincentivare la mancata utilizzazione della capacità assegnata. L'eliminazione della condizione della confliggenza introdurrebbe pertanto un'ulteriore conseguenza a carico dell'Impresa Ferroviaria anche nei casi in cui il recupero della capacità non produca alcun beneficio concreto per il sistema.
12	5.9 - Consuntivazione dei servizi non ricompresi nel PMdA, rendicontazione, fatturazione e pagamento (Aggiornamento Dicembre 2026) Fermo restando quanto detto al § 5.4.5, qualora non sia possibile fruire un servizio (es. platea di lavaggio, parking) a fronte di un degrado infrastrutturale, è necessario che RFI provveda alla cancellazione del servizio interessato, nonché alla sua corretta consuntivazione, evitando l'addebito di prestazioni non effettivamente erogate.
13	6.3.2 - Regole Di Gestione 1. Si ritiene che la disposizione <i>“In caso di ripetuta accudienza o limitazione di velocità intervenuta in corso di viaggio, con eventuale trasbordo disposto dall'IF interessata, è vietato impiegare il relativo materiale rotabile su linee AV o specializzate per servizi AV, prima del rientro in officina, al fine di verificarne la relativa affidabilità”</i> debba essere integralmente espunta. L'idoneità del materiale rotabile all'esercizio non può essere rimessa alla discrezionalità del GI, atteso che la stessa può essere esclusivamente valutata dai soggetti competenti secondo il quadro normativo applicabile: l'Impresa Ferroviaria, nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza e il Soggetto Responsabile della Manutenzione per i profili manutentivi.

	La disposizione proposta rischia pertanto di attribuire al Gestore dell’Infrastruttura un potere interdittivo sull’impiego del materiale rotabile interferente con responsabilità tecniche che l’ordinamento attribuisce ad altri soggetti. Tale impostazione risulta pertanto inaccettabile, in quanto introduce un vincolo operativo ulteriore, privo di adeguata base tecnica e regolatoria, con possibili effetti discriminatori e distorsivi sull’esercizio dei servizi AV. Si chiede pertanto l’integrale espunzione della previsione. Tale disposizione si pone altresì in contrasto con le previsioni di cui al 6.2.4 e 6.3.2 del PIR stesso che si limitano a prevedere in capo alle II.FF. un mero obbligo informativo in caso di degrado del materiale rotabile. 2. Con riferimento alla soglia di puntualità, è necessario precisare che la soglia di puntualità di un treno del segmento passeggeri Open Access Premium resti pari a 10 minuti anche in caso di declassamento a segmento Basic dovuto ad un istradamento. 3. Con riferimento alla disposizione presente nella Relazione illustrativa per cui <i>“sono inoltre da considerare le numerose attività di potenziamento/mantenimento in efficienza infrastrutturale previste dal PNRR che possono inoltre comportare una limitazione prestazionale più o meno estesa nel tempo”</i>, si ritiene necessario chiarire la finalità della previsione, considerato che l’eventuale limitazione prestazionale risulta già recepita nell’ambito della riprogrammazione oraria VCO e, pertanto, non determina ulteriori effetti sulla puntualità del servizio.
6.2.7 - Sciopero	Si segnala che - come già verificatosi in passato - vi sono proclamazioni di scioperi che pur riferite al Personale di tutte le imprese ferroviarie (o diciture analoghe) non vengono ritualmente comunicate e notificate alla Scrivente IF; ciò può avvenire per via di refusi riconducibili a errore materiale o alla sola inclusione, tra i destinatari, di associazioni datoriali cui la Scrivente non è affiliata. In tali evenienze, salvo esplicita comunicazione da parte dell’IF, la stessa non è interessata dallo sciopero e, pertanto, non può che venire meno agli oneri informativi di cui al richiamato paragrafo.

	Si suggerisce, dunque, di integrare la formulazione in apertura con la seguente: “Nel caso di <i>rituale</i> proclamazione di sciopero del personale di IF, <i>a quest’ultima formalmente notificata</i> ”.
15	6.3.3.1 - Gestione della circolazione perturbata Si evidenzia che le modifiche proposte nel paragrafo in questione, con riferimento ai provvedimenti che il GI può adottare in caso di particolari condizioni meteo, non siano coerenti con quanto previsto nella “Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo” (Appendice 1 al capitolo 6), alla quale detto paragrafo andrebbe uniformato. Si ritiene, infatti, necessario prevedere una differenziazione tra “Fase di pre- allerta”, “Fase di allerta gialla” e “Fase di allerta arancione/rossa” e conseguente diversificazione dei provvedimenti da adottare. L'applicazione di misure restrittive (e.g., deviazioni, inoltri su linee affiancate, limitazioni di velocità, decurtazioni dell’offerta commerciale) già nella fase di pre-allerta, caratterizzata da un significativo livello di incertezza, appare eccessivamente gravosa, ultronea nonché suscettibile di determinare significativi impatti, anche a danno dei viaggiatori. Si ritiene pertanto che, in fase di pre- allerta, il GI debba unicamente limitarsi a comunicare alle II.FF. le regole di circolazione che saranno applicate nelle successive ed eventuali fasi di allerta, così da consentire alle stesse di pianificare tempestivamente le proprie attività, ove necessario.
16	n. 7.3.2.1 Descrizione del servizio. stazioni passeggeri relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi Con riferimento ai “locali e aree tecniche” e ai “locali non aperti al pubblico, funzionali e necessari all’esercizio ferroviario” si ritiene necessario che: - sia esplicitato nel PIR che (i) il relativo processo di assegnazione è distinto e indipendente dai processi di assegnazione delle BSS e delle biglietterie tradizionali e che (ii) gli spazi in questione saranno assegnati nel rispetto del principio di non discriminazione; e - RFI individui nei PUDS gli immobili da adibire a tale utilizzo;

	adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario	- sia precisato qual è la procedura applicabile per l'assegnazione di tali locali (con riformulazione della frase <i>“Tali locali sono assegnati e contrattualizzati secondo le procedure previste per le biglietterie non automatiche, locali relativi ai servizi di accoglienza e assistenza e strutture funzionali per il loro esercizio”</i>). Inoltre, al fine di rendere funzionali le are/locali assegnati, si ritiene opportuno che sia chiarito cosa si intende per <i>“area/porzione immobiliare “a rustico” e senza infissi/porte di accesso....”</i>.
17	n. 7.3.2.3 Caratteristiche degli impianti	Si ritiene necessario che RFI concordi preventivamente con le II.FF. la Road Map di implementazione dei nuovi sistemi di accesso alle stazioni (modello FCB - Flexible Content Barcode – IRS 90918-9) in modo da consentire alle stesse di adeguare tempestivamente i propri sistemi.
18	7.3.2.6 Caratteristiche degli impianti	Con riferimento alla procedura di assegnazione degli spazi in stazione, si ribadisce che l'assegnazione di tali spazi non può essere effettuata sulla base del criterio di mera proporzionalità bensì nel rispetto del principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità.
19	n. Appendice iter al cap.7 “contratto tipo per la messa in disponibilità di locali da adibire a locali e aree tecniche non aperte al pubblico, funzionali e necessarie all'esercizio ferroviario nella	Con riferimento al modello contrattuale per i locali da adibire ad aree tecniche non aperte al pubblico, ferme restando le osservazioni formulate dalla scrivente II.FF., nelle precedenti consultazioni PIR, in relazione ai modelli contrattuali già presente in PIR e non accolte dal GI - da intendersi qui integralmente riportate e trascritte e, dunque, valevoli anche per il modello contrattuale in questione, si rileva, in particolare, quanto segue. In merito: - alla prima premessa, si ritiene necessario, richiamare con solo il Contratto di utilizzo bensì anche l'Accordo Quadro e pertanto apportare le seguenti modifiche:

stazione ferroviaria di....”,	• “IF e RFI hanno sottoscritto in data [...] <i>l’Accordo Quadro/il Contratto di utilizzo n. [] di Rubrica atti privati RFI, (di seguito più brevemente l’ “Accordo” [da intendersi riferito al Contratto di Utilizzo all’Accordo Quadro se esistente altrimenti al Contratto di Utilizzo]), avente ad oggetto l’utilizzo la capacità di infrastruttura ferroviaria <i>/[utilizzo di infrastruttura ferroviaria]</i> con validità fino al [;”</i> - al punto a) dell’art. 17, per maggiore chiarezza della disposizione, nonché per evitare una duplicazione della copertura richiesta (garanzia diretta e garanzia Rischio locativo sullo stesso bene immobile) si ritengono necessarie le seguenti modifiche: • “polizza incendio a copertura dei beni immobili oggetto dell’attività svolta, ubicati in ambito stazione, per un capitale adeguato all’effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati all’Immobile ed a RFI per un massimale per sinistro di €[da stabilire in funzione della localizzazione dell’Immobile e della stazione].....(euro/00)-e a quelli causati ai “vicini” (ricorso terzi) per un massimale per sinistro di € _____ [da stabilire in funzione della localizzazione dell’Immobile e della stazione] (euro/00);”
--------------------------------------	--

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.**