

OSSERVAZIONI SNCF VOYAGES ITALIA SULLA I BOZZA PIR 2028

CONSIDERAZIONI INIZIALI

-

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
PREMESSA	Prima di procedere con l'analisi di dettaglio dei singoli paragrafi del Prospetto Informativo della Rete (PIR 2028), SNCF Voyages Italia (SVI) intende formulare le seguenti considerazioni di carattere generale e trasversale: 1. Capitolo 4 (Allocazione della Capacità) e riserva in attesa della nuova regolazione ART In attesa del perfezionamento e della piena applicazione del nuovo quadro regolatorio adottato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), SVI ritiene opportuno non formulare in questa fase osservazioni su gran parte del Capitolo 4 (Allocazione della capacità). Tuttavia, si precisa sin d'ora che, in caso di mancata o parziale applicazione della nuova regolazione dell'ART ovvero di modifiche sostanziali al testo, SVI intende reiterare integralmente le osservazioni ed i commenti già inviati a RFI nell'ambito della consultazione del PIR 2027, nonché i rilievi già formalizzati direttamente all'Autorità.

1

Si ribadisce che le modalità di gestione delle tracce, dei criteri di priorità e degli Accordi Quadro da parte di RFI dovranno essere rigorosamente adeguate agli espliciti Impegni presi dal GI al fine di garantire un'effettiva parità di trattamento ed eliminare ogni profilo di discriminazione a favore dell'operatore incumbent.

2. Richiamo ed allegazione formale delle osservazioni al PIR 2027

In linea generale, SVI segnala con rammarico che un'ampia parte delle osservazioni presentate in occasione della consultazione del PIR 2027 non è stata presa in adeguata considerazione da parte del Gestore dell'Infrastruttura nella stesura del PIR 2028.

Trattandosi di istanze e criticità tuttora irrisolte, SVI riallega formalmente alle presenti osservazioni per il PIR 2028 come Allegato 1 il documento delle osservazioni già formulate per il PIR 2027, le quali devono intendersi qui integralmente richiamate, valide ed efficaci a tutti gli effetti.

3. Temi prioritari e di fondamentale chiarimento:

In tale contesto, SVI ribadisce che sussistono alcuni temi di fondamentale rilievo industriale che richiedono un chiarimento ed una revisione urgente ed indifferibile da parte di RFI:

-Gestione e programmazione delle corse prova:

Superamento del preavviso di 12 mesi: Si rinnova la netta contestazione rispetto all'obbligo di richiedere le corse prova con 12 mesi di anticipo, termine sproporzionato ed incompatibile con le dinamiche di mercato e con i processi autorizzativi di ERA ed ANSFISA.

-Garanzia di capacità: È indispensabile che RFI individui e garantisca quote di capacità di rete effettive e flessibili dedicate alle corse prova (sia in regime di interruzione che di circolazione ordinaria), superando i colli di bottiglia che ritardano l'ingresso sul mercato dei nuovi convogli.

-Tempistiche e procedure per il rilascio delle chiavi ERTMS:

Con l'estensione della tecnologia ERTMS sulla rete nazionale, l'effettuazione delle corse prova e la messa in servizio dei veicoli dipendono in modo vincolante dal rilascio delle relative chiavi crittografiche (KMC / KMC-ERTMS).

	Si richiede che il PIR 2028 stabilisca procedure chiare e termini perentori e vincolanti a carico di RFI per la consegna di tali chiavi alle Imprese Ferroviarie, evitando che ritardi burocratici o gestionali in ambito ERTMS paralizzino le fasi di test ed omologazione dei treni. Inferme, si evidenzia la necessità di integrare la Premessa del PIR 2028 con un richiamo formale ai giudizi pendenti dinanzi al TAR inerenti al quadro regolatorio dell'accesso alla rete. È opportuno che il documento dia espressamente conto della potenziale necessità di futuri adeguamenti del PIR all'esito di tali contenziosi, a tutela della trasparenza e della certezza del diritto per il mercato.
2	n. 1.8 Si richiede di integrare la definizione di "manutenzione pesante" mediante un rinvio espresso alla normativa europea di settore e agli standard definiti dall'ERA (European Union Agency for Railways). Ciò al fine di assicurare la necessaria armonizzazione concettuale e tracciare con parametri oggettivi e condivisi tale fattispecie all'interno del PIR 2028.
	N. 2.3.4 Si richiede a RFI di integrare il paragrafo 2.3.4 del PIR 2028 prevedendo: -Una procedura codificata e trasparentemente definita (con tempistiche certe) per l'effettuazione degli approfondimenti tecnici nei casi di difformità tra sagoma veicolo e sagoma linea. -Criteri chiari ed equi per la ripartizione degli oneri economici connessi a tali verifiche tra GI e IF. -L'obbligo per il GI di fornire motivazioni dettagliate e dati tecnici trasparenti in caso di diniego o mancato riscontro alle richieste di approfondimento formulate dalle Imprese Ferroviarie.
3	n. 2.6.1 Si rileva l'assenza, tra i criteri prioritari di investimento al par. 2.6.1, di interventi specificamente volti all'incremento della capacità di rete. L'attuale formulazione privilegia il rinnovo tecnologico su linee con sistemi obsoleti (anche se a scarso traffico), trascurando il potenziamento tecnologico delle linee sature o ad alta densità di circolazione. Si richiede di integrare i criteri di priorità inserendo il potenziamento della capacità sulle arterie principali come fattore chiave per l'assegnazione degli investimenti tecnologici. Inoltre, si richiede che le informazioni relative alla priorità degli investimenti (par. 2.6.1) siano formalmente coordinate con le tempistiche di presentazione e consolidamento dello "Scenario Tecnico dei Lavori" di cui al par. 1.8. Tale allineamento è essenziale per assicurare la coerenza tra la programmazione delle opere, le interruzioni della sede ferroviaria e la reale disponibilità di capacità di rete a beneficio delle Imprese Ferroviarie.

4	n. 2.8	Nella Relazione illustrativa è spiegato che “come già proposto dal GI nella I bozza del PIR 2026, le cui motivazioni sono state illustrate nella relazione illustrativa a supporto di tale pubblicazione e che di seguito sono riprese, è stato codificato l’obbligo per i treni che effettuano servizi di trasporto su linee AV/AC e su linee adattate/specializzate per servizi AV, di possedere i requisiti tecnici e di circolabilità necessari a garantirne l’instradamento su linea convenzionale affiancata. Tale previsione, di fatto già rispettata da tutto il materiale rotabile circolante sulle linee in questione, risulta infatti fondamentale per via delle peculiarità di tali linee, caratterizzate (i) da un’elevata frequenza di traffico e (ii) da una maggiore distanza tra le varie località di servizio, rispetto alle linee convenzionali” Tuttavia, la proposta del GI nella I bozza del PIR 2026 è stata criticata dall’ART nella delibera n. 178/2024 in ragione di un potenziale effetto escludente, motivo per il quale RFI ha ritenuto di ritirare la proposta. Non pare siano intervenute novità atte a giustificare una modifica dell’assetto dell’art. 2.8. della bozza PIR 2028. Con sentenza TAR PIEMONTE n. 1642/2025 il giudice ha espressamente riconosciuto che non esiste un obbligo normativo di “doppia compatibilità”, così come la legittimità di intervento dell’ART al fine di incentivare lo studio di modalità alternative di gestione di problemi di rete compatibili con l’accesso a più operatori, con conseguente invito di studiare soluzioni alternative, che riteniamo debba essere accolto da tutti gli stakeholders. Il TAR – tra l’altro – invita espressamente ad un maggiore approfondimento sul punto, ed ad una adeguata istruttoria. La sentenza è stata impugnata da più interessati ed allo stato il contenzioso è pendente. Si invita pertanto RFI a rimuovere la proposta relativa al Par. 2.8 Utilizzazione delle linee AV/AC e delle linee adattate o specializzate per servizi AV in assenza di una pubblicazione di una analisi puntuale dell’istruttoria sottostante, e in ragione di contenziosi pendenti.
5	n. 3.4.1.1.1	Regime transitorio: In linea con quanto già evidenziato da questa IF in sede di consultazione del PIR 2027, si ribadisce la necessità di introdurre una disciplina transitoria per l’obbligo di ERTMS L2 "stand alone". L’assenza di un regime graduale crea una vera e propria barriera all’ingresso per i nuovi entranti, i cui parchi treni necessitano di tempi industriali ed iter autorizzativi (ANSFISA/ERA) complessi e pluriennali. Eliminazione clausola discriminatoria su NTC esteri: Si richiede la soppressione del divieto per RFI di farsi carico dell’adeguamento dei veicoli dotati di NTC esteri. Come già contestato per il PIR 2027, tale clausola contrasta con l’Art. 8 del Reg. (UE) 2023/1695 e con il quadro di finanziamento nazionale (DL 121/2021 e DM 272/2023), che incentivano l’adeguamento ERTMS in modo neutro e non discriminatorio, senza distinzioni sulla provenienza dei veicoli o dei sistemi di bordo-
6	n. 3.4.1.1.2	Tempistiche eccessive e barriera all’entrata: In linea con quanto contestato da questa IF per il PIR 2027, si conferma che il termine di 24 mesi di anticipo per richiedere l’integrazione terra-bordo e le chiavi crittografiche è del tutto sproporzionato (soprattutto per estensioni su singole linee o prove ESC) e rappresenta una grave barriera all’ingresso.

	Efficienza del GI e certezza dei tempi: Essendo RFI l'unico soggetto abilitato ad effettuare tali attività ed a rilasciare le chiavi criptografiche, è indispensabile che il GI adegui la propria struttura per ridurre significativamente tali tempistiche ed introduca nel PIR 2028 un termine perentorio e vincolante entro cui rilasciare le chiavi alle IF a seguito della richiesta.
n. 3.4.5	Incompatibilità con i processi industriali: In linea con quanto dedotto da questa IF per il PIR 2027, la tempistica di anticipo (12/24 mesi) per richiedere le corse prova rappresenta un vincolo del tutto sproporzionato ed incompatibile con la pianificazione congiunta con ERA, ANSFISA e i costruttori, costituendo un'indebita barriera all'ingresso. Mancata giustificazione tecnica e rilievi ART: Si richiama la riserva formulata dall'ART nel 2027, con cui la Regolazione ha richiesto a RFI un cronoprogramma dettagliato che giustificasse tecnicamente la necessità di tempistiche così estese. Si chiede a RFI di rivedere la norma e di adeguarsi alle richieste dell'ART, fornendo massima trasparenza sui processi interni e flessibilità nell'accesso alle corse prova.
N. 4.2	Reiterazione osservazioni PIR 2027: Non riscontrandosi aggiornamenti nel PIR 2028, si confermano integralmente i rilievi formulati per il PIR 2027. Mancata valorizzazione dei treni in doppia composizione: Si contesta la mancanza di incentivi o criteri favorevoli per le richieste di tracce effettuate con treni in doppia composizione (duplex). La scelta di non valorizzare i convogli ad alta capacità contrasta con il principio del "miglior utilizzo dell'infrastruttura" di matrice comunitaria e nazionale, il quale impone di premiare le soluzioni che massimizzano il numero di passeggeri trasportati a parità di capacità di rete occupata. I treni in composizione doppia consentono di raddoppiare l'offerta di trasporto passeggeri a parità di traccia occupata, ottimizzando l'uso delle tratte a maggiore densità di traffico o sature. L'assenza di un favorevole riconoscimento regolatorio per tali composizioni penalizza gli operatori che effettuano ingenti investimenti in flotte ad alta capacità.
N. 4.3.2	Si rileva che, nonostante la previsione formale di tempistiche di consolidamento dello Scenario Tecnico dei Lavori, nella realtà operativa RFI fornisce scenari parziali e soggetti a continue varianti tardive, con gravi pregiudizi per l'operatività e la programmazione delle IF. Si richiede che il consolidamento dello scenario sia reso perentorio e vincolante per il GI. Non essendoci stati evoluzioni positive nel testo, si confermano integralmente le richieste formulate per il PIR 2027: (i) ripristino del preavviso di almeno 7 giorni lavorativi in caso di riduzioni di capacità; (ii) eliminazione del criterio delle tracce omologhe nella ripartizione della capacità residua in riprogrammazione; (iii) chiarimento sui limiti e contenuti dei piani di contingenza richiesti alle IF.
N. 4.4.2.2	Si prende atto con interesse dell'introduzione del nuovo paragrafo 4.4.2.2 nel PIR 2028, il quale esplicita in modo inequivocabile che l'accesso al servizio "Centro di Manutenzione" costituisce oggetto di Accordo Quadro.

	Tale chiarimento normativo conferma quanto sostenuto da questa Scrivente nelle precedenti fasi di consultazione (compreso il PIR 2027), evidenziando come la precedente formulazione del PIR presentasse una lacuna/ambiguità regolatoria circa la piena integrabilità tra la capacità di rete quadro e la riserva di capacità negli impianti di servizio.
N. 4.5.1	Con riferimento al paragrafo 4.5.1 del PIR 2028, si evidenzia la fondamentale esigenza di garantire la contestualità e la piena integrazione procedimentale tra la richiesta delle tracce orarie e quella dei relativi servizi connessi ed accessori (con particolare riferimento ai Centri di Manutenzione ed agli impianti di servizio). Affinché la gestione della capacità risulti omogenea ed efficace, è indispensabile che la valutazione delle istanze avvenga in modo congiunto. La conferma del piano di trasporto di un'Impresa Ferroviaria e la sua sostenibilità economico-operativa dipendono direttamente dalla disponibilità dei servizi associati. Un'assegnazione disgiunta espone gli operatori al rischio di ottenere la traccia senza la necessaria capacità manutentiva o di impianto, compromettendo l'avvio del servizio. Sotto il profilo operativo ed informatico, si segnala l'inadeguatezza delle attuali modalità di richiesta dei servizi, che ancora prevedono processi paralleli e manuali mediante la trasmissione di moduli Excel. Per garantire trasparenza, tracciabilità e fluidità del processo, è opportuno che l'iter di richiesta di tutti i servizi associati ad una traccia avvenga unicamente ed integralmente tramite il portale informatico ASTRO IF. Si confermano, infine, come integralmente valide le osservazioni già formulate da questa Scrivente in sede di consultazione del PIR 2027 relativamente alla rigidità del calendario d'accesso ai servizi ed alla necessità di favorire un coordinamento flessibile e non penalizzante per i nuovi entranti. Si richiede a RFI di integrare il paragrafo 4.5.1 prevedendo: -La contestualità obbligatoria nell'istruttoria e nell'elaborazione delle richieste di tracce orarie e dei relativi servizi connessi (es. Centri di Manutenzione). -L'esclusiva digitalizzazione del canale di trasmissione delle richieste relative ai servizi esclusivamente attraverso il portale ASTRO IF, eliminando definitivamente l'uso di moduli manuali in formato Excel. -Il recepimento delle richieste di flessibilità e coordinamento previste nelle osservazioni al PIR 2027.
N. 4.6.2	Non si ravvisano ulteriori aggiornamenti rispetto la precedente versione, restano pertanto validi i commenti già formulati relativamente al PIR2027.

n. 4.6.4	Con riferimento al paragrafo 4.6.4 del PIR 2028, si rileva la modifica apportata al primo criterio di priorità per i servizi, ora formulato come: "Servizio assegnato in Accordo Quadro e coerente con la capacità richiesta". Al riguardo, si esprime forte preoccupazione per la vaghezza e l'ambiguità della locuzione "coerente con la capacità richiesta". L'assenza di parametri oggettivi, trasparenti e predeterminati per definire il concetto di "coerenza" rischia di attribuire al Gestore dell'Infrastruttura un margine di discrezionalità eccessivo e non verificabile. In particolare, sussiste il concreto rischio che RFI interpreti tale requisito in modo estremamente rigido o formalistico, rigettando le richieste di servizio (o privandole della dovuta priorità) per presunte mancanze di corrispondenza temporale o tecnica con le tracce orarie quadro, a discapito delle reali ed effettive esigenze operative delle Imprese Ferroviarie. Ciò comporterebbe una grave barriera all'ingresso ed un'ingiustificata penalizzazione per i nuovi entranti, i cui modelli operativi e di manutenzione necessitano di flessibilità e non possono essere vincolati da interpretazioni restrittive del GI. Si ricorda che, ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 e dei principi stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (da ultimo richiamati nel procedimento di cui alla Delibera ART 52/2025), il Gestore ha l'obbligo di conciliare al massimo le richieste di servizio e di garantire l'accesso non discriminatorio, evitando l'introduzione di filtri di priorità ambigui che favoriscano la posizione degli operatori già consolidati. Richiesta: Si richiede a RFI di: -Definire in modo chiaro, oggettivo ed esaustivo all'interno del PIR 2028 i criteri tecnici e le condizioni sulla base dei quali una richiesta di servizio viene valutata come "coerente con la capacità richiesta". -Prevedere espressamente che, qualora il GI riscontri un'eventuale disallineamento o difetto di "coerenza", sia tenuto ad attivare una fase interlocutoria di coordinamento e conciliazione con l'IF per consentire l'adeguamento della richiesta, prima di procedere alla svalutazione della priorità o al rigetto dell'istanza. Integrazione del meccanismo di coordinamento bilaterale/multilaterale ("Coordinamento Bonario"): Proposta di integrazione al Paragrafo 4.6.4: Valorizzazione del coordinamento diretto e bonario tra gli operatori In merito alla procedura di coordinamento per l'accesso agli impianti di servizio, si ritiene opportuno chiarire espressamente nel PIR 2028 la possibilità di interlocuzioni dirette e trattative tra le imprese ferroviarie richiedenti e il Gestore dell'Impianto di Servizio. Motivazione giuridica e operativa: Conformità alla normativa europea: L'articolo 10 del Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 stabilisce che la procedura di coordinamento debba mirare alla ricerca di soluzioni ragionevoli per soddisfare tutte le richieste. Limitare il coordinamento a una
----------	--

	gestione unicamente centralizzata e rigida, senza consentire un confronto diretto o multilaterale tra le parti interessate, contrasta con il principio di massima utilizzazione della capacità espresso dalla Direttiva 2012/34/UE. Coerenza con le Delibere ART: La misura 5 della Delibera ART n. 130/2019 incentiva l'adozione di procedure flessibili che favoriscano accordi volontari e concordati prima dell'applicazione di criteri di priorità vincolanti o di eventuali dinieghi d'accesso. Proposta: "In caso di sovrapposizione di richieste, il Gestore dell'Impianto è tenuto ad avviare una fase di coordinamento e confronto diretto con le Imprese Ferroviarie interessate, al fine di concordare soluzioni operative idonee a soddisfare le rispettive esigenze prima di applicare criteri di priorità o emettere un provvedimento di rigetto."
8	n. 5.4.1 Duplicazione rispetto all'autorizzazione del veicolo (AIM): Si richiede la soppressione della richiesta di presentazione dell'attestazione EN 50463:2017 rilasciata dal costruttore del misuratore. L'immissione sul mercato del veicolo autorizzato per l'Italia (ERA/ANSFISA) certifica già il rispetto delle STI e delle norme applicabili, senza necessità di pratiche burocratiche ridondanti. Obblighi già in capo alle IF/ECM: Essendo tali aspetti già presidiati dagli obblighi normativi generali delle IF e della gestione del mantenimento dei veicoli, la frase risulta superflua e deve essere cancellata o riallineata al quadro normativo sull'autorizzazione dei rotabili.
	N5.4.5 Accoglimento parziale ed adeguatezza dei tempi: Si prende atto dell'aumento del preavviso da 24h a 48h per l'indisponibilità del servizio di parking da manutenzione. Tuttavia, in linea con quanto già richiesto da questa IF per il PIR 2027, un termine di 48h resta ancora insufficiente per permettere una rimodulazione operativa efficiente delle attività di stazionamento e gestione della flotta. Richiesta di estensione a 72h: Si richiede a RFI di fissare il termine minimo di preavviso ad almeno 72 ore, garantendo la necessaria stabilità alla programmazione dell'impresa ferroviaria.
	n. 6.3.2 Con riferimento al paragrafo 6.3.2 del PIR 2028 si ribadisce con fermezza che il coordinamento, il comando e la gestione delle emergenze e dello sgombero dell'infrastruttura devono rimanere in capo in via esclusiva al Gestore dell'Infrastruttura, in quanto unico soggetto dotato della visione complessiva della rete, delle priorità di circolazione e della sicurezza d'esercizio. Imporre all'IF soccorsa di interfacciarsi e regolare direttamente i rapporti commerciali ed amministrativi con l'IF terza coinvolta dal GI risulta del tutto inopportuno e penalizzante per le seguenti ragioni: -Trasparenza e Neutralità: L'IF soccorsa non ha concordato preventivamente condizioni economiche o contrattuali con l'operatore terzo prescelto da RFI.

	-Centralità del GI: Essendo l'intervento disposto d'autorità da RFI per ripristinare la circolazione della rete, il flusso economico deve continuare a prevedere che l'IF soccorsa si interfacci unicamente ed esclusivamente con il GI per la fatturazione del servizio, rimanendo poi in capo a RFI la gestione della compensazione con l'IF terza erogatrice. -Frammentazione procedimentale: La richiesta di rapporti diretti tra operatori concorrenti in situazioni di emergenza genera inutili complicazioni burocratiche e potenziali contenziosi, diluendo il ruolo di garanzia del GI. Si richiede a RFI di confermare e chiarire nel paragrafo 6.3.2 il modello di gestione centralizzata, prevedendo espressamente che: -La gestione operativa ed il coordinamento dei soccorsi restino di esclusiva pertinenza di RFI. -L'interfaccia amministrativa e la fatturazione delle prestazioni di soccorso avvengano esclusivamente ed unicamente tra la singola IF soccorsa e RFI, senza alcun rapporto commerciale diretto o obbligo di fatturazione verso le IF terze coinvolte dal GI.
11	n. 6.3.3.2.1 Si ribadisce che la gestione ed il coordinamento dello sgombero dell'infrastruttura spettano al GI. Qualora RFI attivi mezzi di un'IF terza, l'IF soccorsa deve interfacciarsi unicamente con RFI per gli aspetti amministrativi e tariffari, lasciando che il GI regoli i conti con il terzo. In linea con le osservazioni al PIR 2027, si contesta il tentativo di trasferire i costi e le complessità organizzative dello sgombero interamente sulle IF. RFI deve mettere a disposizione del mercato soluzioni di soccorso e piani di contingenza trasparenti e non discriminatori (ammettendo mezzi autonomi o bimodali), senza creare barriere o favorire chi detiene già risorse diffuse sul territorio. Riferimento alle Best Practices europee (Modello Adif – Spagna): A supporto della necessità di mantenere la gestione amministrativa e contabile del soccorso in capo al Gestore dell'Infrastruttura, si richiama la prassi consolidata adottata da altri primari Gestori di rete europei, quale l'Adif in Spagna (in linea con le direttive UE). Nel modello spagnolo, qualora il Gestore dell'Infrastruttura (Adif) disponga l'intervento imperativo di un mezzo di soccorso o di trazione appartenente a un'Impresa Ferroviaria terza per liberare la sede ferroviaria: -L'Impresa Ferroviaria il cui convoglio è rimasto immobilizzato si interfaccia ed adempie agli obblighi economici esclusivamente ed unicamente nei confronti del Gestore. -Il Gestore dell'Infrastruttura applica corrispettivi trasparenti e regolamentati previsti dalla Declaración de la Red (PIR spagnolo) e provvede successivamente a regolare in autonomia le partite contabili con l'operatore terzo da lui stesso mobilitato. -In nessun caso si impone all'impresa soccorsa di stipulare accordi commerciali o gestire la fatturazione diretta con un'altra impresa ferroviaria concorrente. Tale modello di "Sportello Unico" (Single Point of Contact) garantisce la totale neutralità del mercato, evita tensioni commerciali o burocratiche tra operatori competitor in situazioni di emergenza e ribadisce la centralità del GI quale unico responsabile della continuità e della gestione della circolazione di rete.

12	n. 6.3.2	Sconfinamento di competenze sulla fiabilità dei treni: Si contesta la pretesa di RFI di richiedere elementi per accertare l'affidabilità del materiale rotabile. L'idoneità tecnica dei veicoli è di esclusiva pertinenza dell'Autorità di Sicurezza (ERA/ANSFISA) e delle ECM/IF, senza che il GI possa esorbitare dal proprio perimetro normativo o richiedere dati riservati sulle flotte. Obbligo primario del GI sulla circolazione: La regolarità del traffico è una responsabilità primaria di RFI, che deve garantire gli orari contrattualizzati mediante un'efficiente gestione della rete. Prima di addossare nuove incombenze sulle IF, RFI dovrebbe fornire analisi statistiche trasparenti sulle reali cause dei disservizi. Si richiede di sopprimere ogni riferimento alla verifica dell'affidabilità dei treni da parte del GI.
13	n. 6.3.3.2.1	Non si ravvisano ulteriori aggiornamenti rispetto la precedente versione, restano pertanto validi i commenti già formulati relativamente al PIR2027.
14	n. 7.3.6.4	Si prende atto della nuova definizione dei "Locali e aree tecniche e non aperti al pubblico, funzionali all'esercizio ferroviario". Si richiede a RFI di esplicitare chiaramente nel PIR 2028 che tale formulazione ed il relativo regime di accesso regolato si applicano integralmente anche ai locali, depositi e spazi funzionali associati ai Centri di Manutenzione.
15	n. 7.3.6.4	Si richiede a RFI di esplicitare analiticamente la composizione del valore di 36,65 €/mq/anno per i locali tecnici del CDM, dimostrandone l'orientamento ai costi effettivi ai sensi del Reg. (UE) 2017/2177 e dei criteri ART (Delibera 52/2025). Si richiede di chiarire come tale parametro annuo si traduca per utilizzi non continui (es. slot di 5 ore per 4 giorni a settimana). È necessario introdurre nel PIR un criterio di proporzionalità temporale (tariffa oraria/slot) per evitare che un'occupazione parziale venga fatturata sulla base dell'intero canone annuo.
	n. 7.3.6.4	Omissione degli obblighi a carico del GI: Si contesta la mancata previsione nel PIR 2028 degli obblighi espressi di RFI di garantire la manutenzione, la revisione legale e la conformità di sicurezza delle installazioni fisse del CDM (es. carroponete, passerelle, linee di vita, catenaria estraibile, messa in sicurezza elettrica).
	n. 7.3.6.4	Il PIR 2028 non indica alcun protocollo procedimentale o tempistica certa per l'intervento del GI in caso di anomalie agli impianti, né chiarisce le tutele per l'operatore. Si evidenzia che:

	-L'assenza di SLA (Service Level Agreement) di ripristino: RFI deve stabilire tempi massimi vincolanti per la riparazione ed il ripristino della piena funzionalità delle attrezzature e delle installazioni fisse in caso di guasto. -Soluzioni alternative e Piani di Contingenza: Il GI deve garantire l'individuazione immediata di soluzioni operative od impianti alternativi a proprie spese, al fine di non interrompere le catene di manutenzione o la produzione del treno. - Responsabilità e ristoro dei danni: Deve essere chiaramente codificato il principio di responsabilità del GI per i danni diretti ed i costi di inoperatività derivanti dal degrado o dalla mancata manutenzione degli impianti di sua pertinenza.
N.7.3.9.1	Si contesta la necessità e la ratio di specificare che i mezzi di rerailing (gommati/motocarrelli) siano "in asset non RFI". Trattandosi di un servizio non fungibile e privo di alternative sul mercato, RFI è l'unico soggetto responsabile della sua erogazione e disponibilità sulla rete. La titolarità dell'asset è una scelta organizzativa interna di RFI che non può giustificare deresponsabilizzazioni, ritardi o sovrapprezzi a carico delle IF. Si richiede di chiarire il testo confermando la piena ed esclusiva responsabilità di RFI per l'erogazione, i tempi di intervento e la tariffazione del servizio.
7.3.11.5	Si contesta la previsione dell'autobotte quale sostituto paritetico del carrello. Per ragioni di massa, ingombro ed accessibilità, l'autobotte non può accedere a gran parte dei fasci di binari o delle banchine di stazionamento. Obbligo di aree alternative (Richiamo Reg. UE 2017/2177 e ART 52/2025): Si richiede a RFI di integrare il paragrafo stabilendo l'obbligo espresso a carico del GI di individuare ed erogare il servizio presso aree o binari alternativi idonei, garantendo la reale ed effettiva continuità operativa dei servizi idrici e sanitari.