

TRENITALIA S.P.A.

CONSIDERAZIONI INIZIALI

Con il presente documento Trenitalia intende formulare specifiche osservazioni e valutazioni di merito sulla prima bozza di PIR 2028 posta in consultazione da RFI.

La Scrivente intende precisare che la mancata riproposizione nel presente documento di specifiche osservazioni già formulate nell'ambito dei procedimenti consultivi del PIR 2026 e PIR 2027, e tuttora oggetto dei contenziosi amministrativi pendenti avverso le *Delibere ART n. 178/2024* e *n. 213/2025* di prescrizione ai citati PIR, non vale e non deve essere intesa quale rinuncia, acquiescenza o sopravvenuta carenza di interesse alle relative domande e istanze. Tali posizioni devono pertanto intendersi qui integralmente richiamate e confermate, ancorché non espressamente reiterate nel presente documento di osservazioni.

Per ciò che attiene alla "*Premessa*" inserita nel Capitolo 1 della I bozza PIR 2028, in merito alla *Delibera ART n. 49/2026*, Trenitalia auspica che, all'esito del procedimento in seno all'Autorità, codesto Gestore promuova un confronto con le Imprese Ferroviarie finalizzato a definire le concrete modalità di implementazione delle misure regolatorie che saranno emanate, assicurando in tal modo un adeguato coinvolgimento degli *stakeholders*.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1.8	Glossario In merito alla nuova definizione introdotta dal GI all'interno del glossario, si propone la seguente modifica: <i>“SCENARIO TECNICO: documento che descrive l'insieme degli elementi caratterizzanti l'infrastruttura, finalizzato alla definizione dei criteri di assegnazione dei fattori produttivi e delle modalità di fornendo agli attori del sistema ferroviario tutte le informazioni necessarie per l'allocazione della capacità infrastrutturale sia a fini commerciali sia per l'esecuzione dei lavori. Tra le informazioni in esso contenute sono ricomprese anche quelle volte a comprendere l'evoluzione dei parametri che incidono sul computo dei costi di accesso all'infrastruttura., nonché dei relativi criteri di utilizzo. Il documento è elaborato in coerenza con gli obiettivi del Piano Industriale e con le esigenze connesse agli interventi di potenziamento e manutenzione della rete”</i> Si ritiene necessario meglio perimetrare il contenuto dello Scenario Tecnico, costituendo esso il documento di riferimento per l'allocazione della capacità infrastrutturale. Inoltre, è essenziale che lo Scenario Tecnico metta a disposizione delle IF anche le informazioni necessarie a comprendere l'evoluzione dei parametri che incidono sul computo dei costi di accesso all'infrastruttura, con particolare riferimento alla componente C del pedaggio, sia per l'anno corrente sia per l'orizzonte temporale di riferimento del periodo regolatorio.
2.5	Orario di esercizio All'ultimo capoverso si chiede di ripristinare la versione vigente del testo: <i>“Per gli impianti disabilitati durante il periodo di apertura delle linee non è possibile effettuare operazioni di manovra, incroci e precedenza.”</i> La sostituzione del termine “disabilitati” con “impresenziati”, proposta in I bozza dal GI, determina maggiori soggezioni al traffico ferroviario anche laddove si tratti di impianti “abilitati” con DCO. Con l'occasione, si

	suggerisce di sostituire il termine “effettuare” con “programmare” in quanto il divieto attiene più propriamente alla fase di programmazione e non a quella di gestione.
Appendici al Cap. 3 e 7	Trattamento dei dati personali La Scrivente ritiene opportuno che, con particolare riferimento ai <i>template</i> contrattuali di cui al Capitolo 3 e al Capitolo 7, la clausola “<i>Trattamento dei dati personali</i>” sia integrata con il seguente capoverso finale: <i>“Qualora, ai fini dello svolgimento dell’accordo, si rendesse indispensabile trattare dati personali, ulteriori rispetto quelli dei reciproci legali rappresentanti e/o delle persone di contatto e gli stessi non potessero essere acquisiti in forma anonima, le Parti valuteranno le modalità più opportune di trattamento (ove del caso, mediante la preventiva sottoscrizione di appositi Accordi di Data Protection).”</i> Il presupposto di questa impostazione è che in tali fattispecie non si verifichi trattamento di dati personali ulteriori rispetto al trattamento dei dati personali dei referenti contrattuali/dipendenti delle Parti che viene in essere per la stipula e l’esecuzione dei Contratti stessi.
Appendice 1bis al Cap. 3	Dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla camera di commercio di ... Si propongono le seguenti modifiche, riportate nell’ordine in cui compaiono nel documento proposto in bozza: 1. Qualità e poteri del dichiarante Dopo la formula «<i>nella sua qualità di [...] della Società [...]</i>», proponiamo di aggiungere: «<i>munito/a dei necessari poteri in virtù di [...] del [...], con eventuali limiti/modalità di firma [...]</i>». L’integrazione consente di indicare la fonte dei poteri del dichiarante e gli eventuali limiti o modalità di esercizio.

	2. Formula della dichiarazione Proponiamo di sostituire: «dichiara sotto la propria responsabilità che le informazioni sottoindicate corrispondono a quelle risultanti dal Registro delle Imprese.» con: «dichiara, sotto la propria responsabilità, che le informazioni di seguito riportate corrispondono a quelle risultanti dal Registro delle imprese e dagli atti societari vigenti.». Il riferimento agli atti societari permette di ricomprendere anche le informazioni relative ai poteri che potrebbero non risultare integralmente dal Registro delle Imprese. 3. Collocazione della firma Nel <i>format</i> la firma è prevista a pagina 75, prima che siano riportate tutte le informazioni oggetto della dichiarazione. Proponiamo pertanto di prevedere un'unica firma, collocata alla fine del documento, a pagina 76, in modo che sia chiaramente riferita all'intero contenuto della dichiarazione. 4. Duplicazione dell'indirizzo PEC Nella sezione «<i>Dati identificativi dell'impresa</i>» l'indirizzo di posta elettronica certificata viene richiesto due volte. Proponiamo di mantenere una sola occorrenza, salvo che si intenda richiedere due indirizzi con funzioni differenti, nel qual caso sarebbe opportuno specificarlo. 5. Sistema di amministrazione Proponiamo di mantenere il campo: «<i>Sistema di amministrazione adottato: [...]</i>» e di sostituire: «Consiglio di amministrazione – Numero componenti in carica» con la formula più generale: «Organo amministrativo in carica: [...] Numero dei componenti: [...]». La nuova formulazione risulterebbe applicabile anche alle società dotate di amministratore unico o di sistemi di amministrazione diversi dal Consiglio di amministrazione. 6. Soggetti muniti di poteri Proponiamo di sostituire il titolo della sezione: «Titolari di cariche o qualifiche»
--	--

	con: «Legale rappresentante e soggetti muniti dei poteri rilevanti ai fini della sottoscrizione del Contratto». La modifica chiarisce che devono essere indicati i soggetti effettivamente rilevanti ai fini della stipula, evitando di riportare indistintamente tutti gli amministratori.
Appendice 2 al Cap. 3	Accordo Quadro Tipo Si ritiene opportuno inserire nell'articolato dello schema di "Accordo Quadro Tipo" la clausola in materia di "Sicurezza informatica", analogamente ad altri modelli contrattuali contenuti nel PIR. Tale integrazione appare particolarmente rilevante in considerazione della natura strategica delle informazioni contenute in ambito Accordo Quadro, che presentano profili di particolare sensibilità per le IF. La <i>ratio</i> di questa osservazione si estende, in generale, a tutti gli schemi contrattuali ed ai <i>format</i> che disciplinano rapporti giuridicamente vincolanti tra le Parti, per i quali appare opportuno assicurare un approccio omogeneo in materia di sicurezza informatica.
4.2	DESCRIZIONE DEL PROCESSO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2026) 1. Con riferimento al punto 2 del paragrafo in oggetto, si chiede che, a valle dell'indicazione circa le modalità di richiesta tracce, vi sia un riferimento al flusso di rilascio delle tracce programmate da parte del GI. <i>"Il Richiedente, secondo le tempistiche definite al paragrafo 4.5.1, deve presentare le richieste di tracce attraverso la piattaforma di comunicazione denominata ASTROIF, il cui accesso è disponibile attraverso la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) per le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore o in corso d'orario oppure tramite PICWEB per le richieste formulate dalle sole IF in Gestione operativa. I Richiedenti possono richiedere le credenziali di accesso alle piattaforme ai seguenti indirizzi email: astroif@rfi.it; rfi-dce-dco@pec.rfi.it"</i>

	Si richiede, dunque, al GI di individuare e formalizzare il <i>flusso PIC RFI-IL</i> quale canale certificato ed aggiornato per il rilascio delle tracce programmate alle Imprese Ferroviarie, specificandone contenuti informativi, tempistiche di aggiornamento ed eventuale <i>roadmap</i> evolutiva. 2. Si riporta parte del testo del paragrafo 4.2: “[...]L’IF dovrà comprovare gli accordi commerciali intercorsi con il titolare/gestore degli impianti raccordati o con l’eventuale gestore degli scali merci di RFI in ordine al ricevimento del traffico programmato entro il termine previsto per le osservazioni al progetto orario rilasciato alla scadenza di luglio, oppure all’atto della richiesta della traccia per le richieste tardive o in corso d’orario; a tal fine le IF utilizzano il formato riportato in Appendice 4 al capitolo 4. Gli Accordi presentati con diverso formato da quello in appendice non saranno presi in considerazione.” Si richiede di esplicitare la natura degli accordi tra le parti introiettando nel testo la modifica proposta.
4.3.2	Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità (aggiornamento dicembre 2026) • Punto 2: “c) aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione (IPO) valide per tutta la durata dell’Orario, con la relativa periodicità gli spazi diurni e notturni per la manutenzione ordinaria (IPO) e straordinaria sulle linee fondamentali, definiti nell’arco dell’Orario di Servizio di riferimento, mediante pubblicazione del prospetto “Fasce di manutenzione della rete fondamentale”. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all’andamento del traffico nell’arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l’obiettivo di massimizzare la capacità delle direttrici interessate tenendo anche in considerazione la possibilità di utilizzo di itinerari alternativi.” Con riferimento al presente punto si richiede di:

- escludere il posizionamento delle fasce IPO (notturne e diurne) negli orari in cui sono programmati e/o richiesti servizi commerciali. Tale richiesta è volta a tutelare i collegamenti previsti in AQ, quelli presenti nei CdS sottoscritti nonché i collegamenti nelle fasce pendolari;
 - adeguare le tempistiche dei riscontri con quelle previste per l'allegato tecnico di Riduzione di capacità, prevedendo che sia declinata all'interno del PIR la fase di prassi di interlocuzione con le IF:
 - presentazione di RFI nel mese di settembre;
 - osservazioni IF entro 30gg;
 - pubblicazione 12 mesi prima.
 - prevedere l'inserimento per ciascun ID dell'orario di inizio e fine della corrispondente fascia manutentiva;
 - laddove la fascia lavori sia collocata in orari con treni programmati/richiesti, dare evidenza dei treni/tipologia di servizio impattato in apposita colonna;
 - di non prevedere l'effettuazione di fasce di manutenzione che generano impatti diffusi su intere direttrici per periodi molto lunghi, tali da compromettere la sostenibilità economica/commerciale/industriale dei collegamenti delle IF.
- Punto 10: *“Il programma di esercizio per l'indisponibilità (tracce interessate dai lavori, data di inizio e fine lavori, eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori, prevedibili maggiori percorrenze d'orario, eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili), deve essere comunicato alle IF interessate: a) con un anticipo di 120 giorni dalla prima data di circolazione per treni viaggiatori; b) con un anticipo di 60 giorni dalla prima data di circolazione per treni merci e circolazioni di servizio; L'IF, entro 15 giorni solari dal ricevimento delle informazioni indirizzate a tutti i referenti accreditati può formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti*

d'orario (VCO). In caso di mancata risposta nei termini previsti, si provvederà all'attuazione del provvedimento proposto."

Si richiede di fornire una *preview del PDE*, con 6 mesi di anticipo, per visione sia dei provvedimenti di esercizio sia dei rilasci, almeno per le casistiche che contemplano soluzioni di limitazioni, soppressioni parziali o totale e/o modifiche di orario che prevedono anticipi di orario.

- Punto 11: *"I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dal GI: a) Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 10a); b) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 10b); L'emissione e la data di validità dei provvedimenti sarà condivisa con le IF in fase di interlocuzione per la definizione delle VCO."*

Si ritiene necessario includere il mancato rispetto delle tempistiche ivi contenute nel computo delle penali a carico del GI. Ciò è fondamentale poiché le VCO 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.

Più in generale, si reputa doveroso rivedere il meccanismo delle penali per far sì che il GI compartecipi ai costi che l'IF subisce per modifiche tracce di iniziativa del GI, anche nei casi in cui una VCO, già rilasciata ed acquisita nei sistemi di vendita dall'IF, venga annullata. A supporto della presente osservazione alla bozza PIR si intendono richiamate anche le argomentazioni proposte dalla Scrivente nei precedenti cicli di consultazione.

Oltre alle penali previste all'interno del PIR, si ribadisce l'esigenza di estendere le fattispecie soggette a penali da parte del GI per ricomprendere tutti i degni imputabili a RFI che abbiano impatto sull'offerta. Infatti, alla luce del perdurare dei numerosi cantieri che interessano l'infrastruttura e dati gli impatti economici che le IF sopportano in misura di fatto esclusiva, si chiede un contributo tangibile da parte del Gestore per mitigare i danni al sistema. Ci si riferisce non solo ai mancati ricavi ma anche ai costi sostenuti ad esempio per l'organizzazione del trasporto sostitutivo su gomma.

In tal senso anche il nuovo Regolamento (UE) 1184/2026, all'art. 11, richiama l'importanza di tenere conto degli impatti arrecati ai Richiedenti:

*"2. [...] In particolare, il gestore dell'infrastruttura tiene conto in modo equilibrato dell'impatto dei lavori sull'infrastruttura ferroviaria sulla propria gestione patrimoniale e sulla propria situazione finanziaria, nonché **dell'impatto operativo e finanziario stimato su tutti i richiedenti interessati.**"*

*"4. Con sufficiente anticipo i gestori dell'infrastruttura pianificano, informano e consultano i richiedenti in merito alle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria, **tenendo conto dell'impatto stimato sulle imprese ferroviarie.** [...]"*

- Punto 14: *"il GI non applica le tempistiche di comunicazione di riduzioni di capacità previste: Se l'applicazione dei punti da 1 a 10 è inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio;"*

Come già osservato lo scorso anno, si ritiene che questa fattispecie risulti eccessivamente discrezionale e che, soprattutto, possa amplificare i danni a carico delle IF già fortemente impattate.

Inoltre, alla luce della pubblicazione del Regolamento (UE) 1184/2026 preme evidenziare che all'art. 37, comma 5, vengono elencati i seguenti casi in cui il Gestore può derogare alle tempistiche di comunicazione dei lavori:

- a) vi sono prove del fatto che, a causa di eventi imprevisti, la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario;*
- b) i termini delle restrizioni sfuggono al controllo del gestore dell'infrastruttura, dei suoi contraenti o di altri operatori che agiscono per suo conto; oppure*
- c) vi è un consenso tra tutti i soggetti operativi interessati coinvolti.*

Alla luce di quanto sopra, tenuto conto che anche il quadro eurounitario di riferimento rimuove la fattispecie in esame, si chiede di modificare il punto 14 come segue:

“Il GI non applica le tempistiche previste nei punti da 1 a 10 nei seguenti casi:

- I. la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario;*
- II. i termini delle restrizioni del presente paragrafo non rientrano nel controllo del gestore dell'infrastruttura;*
- ~~III. l'applicazione dei punti da 1 a 10 è inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio;~~*
- IV. vi è un consenso tra tutti i richiedenti interessati;”*

Fermo restando la necessità e urgenza di rivedere il sistema di penali/ristori a tutela delle IF, si coglie l'occasione per riproporre alcune misure che, seppur non risolutive, possano da subito dare un segno di compartecipazione del GI agli oneri subiti dalle IF, tra cui:

- l'attivazione di una specifica tariffa PROMO, strumento già previsto dal PIR, per dare sostegno a quei servizi ferroviari fortemente penalizzati dai lavori sull'infrastruttura (es. soppressioni, deviazioni, maggiori tempi di percorrenza, riduzione dell'offerta). La necessità di ammodernamento e potenziamento della rete non dovrebbe tradursi in un onere completamente sproporzionato per le IF.
- lo storno del pedaggio per i materiali a vuoto effettuati esclusivamente per riallineare la filiera industriale a seguito di interruzioni o lavori programmati. Tali corse, infatti, essendo utili all'equilibrio dell'intero sistema ferroviario e non avendo valore commerciale, bensì funzionale al programma di indisponibilità, non dovrebbero essere gravate da oneri tariffari.

	○ l'azzeramento della maggiorazione dei costi di pedaggio legata all'incremento del peso di quei treni che hanno modificato la loro naturale composizione durante i lavori sia per essere mantenuti in esercizio sia per compensare la ridotta frequenza (ad es. treni in doppia composizione/treni ordinari con composizione aumentata).
4.4.2.2	Servizi da richiedere in Accordo Quadro Il rifornimento idrico rappresenta un servizio indispensabile per l'esercizio ferroviario e costituisce un vincolo operativo nella definizione di efficienti rotazioni del materiale rotabile. L'importanza sia della dislocazione attuale dei punti di approvvigionamento sia degli sviluppi prospettici del reticolo rendono opportuno l'inserimento di tale servizio tra quelli richiedibili in Accordo Quadro, così da garantire maggiore certezza nella pianificazione dei processi industriali sia delle Imprese Ferroviarie sia del Gestore dell'Infrastruttura. Coerentemente, si richiede l'inserimento nel punto elenco qui riportato: <i>"Sono oggetto di Accordo Quadro, i seguenti servizi:</i> <i>a) Sosta;</i> <i>b) Centri di Manutenzione;</i> <i>c) Aree approvvigionamento combustibile;</i> <i>d) Platee di lavaggio;</i> <i>e) Scarico Reflui (impianto fisso);</i> <i>f) Rifornimento idrico."</i> Si chiede di chiarire la <i>ratio</i> del seguente periodo relativo ai centri di manutenzione: <i>"Per il servizio Centri di manutenzione in AQ deve essere indicato il dettaglio della capacità concessa conformemente a quanto riportato al paragrafo 7.3.6."</i>

4.9	Progetto TTR Stante l'avvenuta emanazione del Regolamento (UE) 2026/1184 relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010, si propone di rivedere il testo come segue: <i>“Le informazioni fornite nel paragrafo 4.9 considerano l'approccio di implementazione del TTR applicabile nell'Orario di Servizio 2027-2028 nell'ambito del quadro giuridico in vigore al momento della pubblicazione. Si informano i richiedenti che si prevede che l'attuazione di un futuro del Regolamento europeo 1184/26 sulla gestione della capacità definirà ulteriormente i processi di gestione della capacità nei successivi Orari di Servizio, in particolare a partire dall'OS 2031.”</i>
Appendice 1 al Capitolo 4	In coerenza con il <i>template</i> di richiesta di capacità Quadro (Appendice 1 al Capitolo 4) e con l'elenco delle informazioni presenti al paragrafo 3.3.1, lettera a), si richiede che la capacità rilasciata dal Gestore dell'Infrastruttura sia rappresentata con un livello di dettaglio equivalente (o superiore) a quello richiesto alle IF in fase di richiesta, al fine di garantire un adeguato bilanciamento informativo tra le parti.
5.3.2.7.1	Componente C1 (aggiornamento dicembre 2026) Stante le ragioni che inducono all'introduzione della componente C1, questo Gestore ne limita l'applicazione alle sole fasce orarie sature. Si chiede quindi di esplicitare nel testo che le fasce orarie interessate non sono tutte quelle comprese tra le 8:00 e le 20:59 ma solo quelle a maggior densità di traffico. Si propone di riformulare come segue: <i>“La Componente C1 è volta a ridurre fenomeni di eterotachicità e garantire un utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo comprese all'interno dell'intervallo dalle 8:00 alle 20:59.”</i>

5.4.2	Rifornimento idrico • <i>“Il servizio consiste nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di impianti di rifornimento idrico e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile ed allo svolgimento delle connesse attività di pulizia interna mediante attacco delle tubazioni dell'IF alle prese di rifornimento idrico di RFI poste lungo i binari.”</i> Si chiede di specificare che la fornitura dell'acqua è funzionale non solo per l'alimentazione degli impianti idrici di bordo ma anche per lo svolgimento delle attività di pulizia previste all'interno del materiale rotabile. • <i>“RFI fornisce alle IF fruitrici le analisi relative alla qualità dell'acqua. su richiesta delle stesse. Le IF possono richiedere analisi aggiuntive tramite apposita richiestae devono essere inviate alla casella e-mail: servizi-impianto@rfi.it”</i> Sarebbe opportuno fornire i dati sulle analisi dell'acqua a priori (es. su piattaforma ePIR) e non solo su iniziativa delle IF, lasciando a queste ultime la possibilità, in casi particolari, di formulare richiesta di analisi aggiuntive. • <i>“In caso di indisponibilità degli impianti di erogazione del servizio, l'IF che intende fruire del rifornimento idrico in modalità alternative, come ad esempio l'utilizzo di autobotti e/o carrellini, deve fare richiesta al referente dell'impianto del GI.”</i> Si chiede di meglio chiarire le modalità effettive di richiesta al referente dell'impianto del GI e di specificare il <i>range</i> temporale di realizzazione dell'alternativa richiesta.
5.5.2	Personalizzazione Informazioni al Pubblico Il processo di personalizzazione dei sistemi IaP è strutturato in due fasi successive, funzionalmente distinte. L'adesione iniziale dell'IF costituisce impegno formale per la fase di realizzazione delle simulazioni, mentre l'avvio della messa in esercizio resta subordinato ad una successiva comunicazione formale.

	Si chiede che, analogamente a quanto previsto per le Imprese Ferroviarie, siano definite anche per il GI tempistiche chiare e vincolanti per la presa in carico, l'analisi e l'implementazione delle richieste di personalizzazione delle informazioni al pubblico, al fine di garantire maggiore trasparenza e prevedibilità dell'intero processo. Si ritiene altresì opportuno che vengano meglio disciplinate le modalità di realizzazione delle simulazioni e delle anteprime delle personalizzazioni richieste (riferimento alla fase 1), prevedendo strumenti che consentano una rappresentazione del risultato finale quanto più realistica e coerente con l'effettiva grafica, <i>layout</i> e modalità di visualizzazione dei <i>monitor</i> presenti nelle stazioni. Ciò consentirebbe alle IF di effettuare valutazioni più accurate e di ridurre il rischio di successive richieste di modifica in fase di esercizio.						
Appendice 5.B al Cap. 5	Si propone di modificare il testo come segue (in coerenza al paragrafo 6.3.2): <i>“Soglia di puntualità: minuti di ritardo, variabili per tipologia di traffico e per modalità di acquisto delle tracce, così come riportati al par.6.3.2 del PIR, rispettivamente per tracce acquistate fino a 5 giorni solari dalla data di utilizzazione:</i> • 5’ per treni passeggeri regionali/metropolitani; • 10’ per treni passeggeri del segmento Open Access Premium; • 15’ per treni passeggeri del segmento Open-Access-Basic-e OSP Lungo Percorso media/lunga percorrenza; • 30’ per treni merci.”						
Appendice 5.C al Cap. 5	SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEI SERVIZI FORNITI • Assistenza Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) <table><tr><td>INDICATORE DI QUALITÀ</td><td>PARAMETRO</td><td>PERIODICITÀ DI PUBBLICAZIONE</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table>	INDICATORE DI QUALITÀ	PARAMETRO	PERIODICITÀ DI PUBBLICAZIONE			
INDICATORE DI QUALITÀ	PARAMETRO	PERIODICITÀ DI PUBBLICAZIONE					

	<table><tr><td>Tasso di mancata finalizzazione</td><td>% di servizi di assistenza PMR non eseguiti rispetto al totale dei servizi prenotati e confermati*</td><td>Semestrale</td></tr></table> *esclusione dei casi imputabili al passeggero o all'Impresa Ferroviaria Si osserva che l'unico indicatore attualmente previsto per la misurazione della qualità del servizio di assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) è basato esclusivamente sulla soddisfazione percepita dall'utenza e viene determinato secondo le modalità già previste dalla Delibera ART n. 70/2014. Tale impostazione non consente di rilevare in maniera diretta eventuali disservizi imputabili al GI, in particolare nei casi di mancata esecuzione delle prestazioni di assistenza regolarmente richieste e confermate. Analogamente a quanto previsto per le Imprese Ferroviarie, il mancato raggiungimento dei livelli obiettivo associati a tale indicatore dovrebbe comportare l'applicazione di specifici meccanismi correttivi e/o penali a carico del Gestore dell'Infrastruttura. Una valutazione basata esclusivamente sulla soddisfazione espressa dalla clientela non consente di rappresentare compiutamente tutti gli aspetti che concorrono alla qualità del servizio. L'introduzione dell'indicatore proposto permetterebbe pertanto una misurazione più completa, equilibrata e aderente alle effettive <i>performance</i> del sistema, affiancando agli indicatori di qualità percepita un parametro direttamente correlato alle prestazioni di competenza del Gestore dell'Infrastruttura [fonte dati: Rete Blu (RFI), sistema di gestione e tracciamento delle richieste di assistenza PMR, delle relative conferme e degli esiti delle prestazioni erogate].	Tasso di mancata finalizzazione	% di servizi di assistenza PMR non eseguiti rispetto al totale dei servizi prenotati e confermati*	Semestrale
Tasso di mancata finalizzazione	% di servizi di assistenza PMR non eseguiti rispetto al totale dei servizi prenotati e confermati*	Semestrale		
6.3.2	Regole di gestione Con riferimento alla proposta del Gestore che differenzia le soglie di puntualità per il segmento viaggiatori, si propone di accorpare la categoria <i>Open Access</i> (sia <i>premium</i> che <i>basic</i>) all'interno della medesima soglia "a 10 minuti". <i>"Nell'ambito delle presenti regole sono considerati puntuali i treni che:</i>			

	• per il segmento Passeggeri di categoria Open Access Premium, arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 10’; • per il segmento Passeggeri di categoria Open Access Basic e OSP Lungo Percorso, arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 15’; • per il segmento Passeggeri di categoria OSP REG, arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5’;”
6.3.2	Regole di gestione La Scrivente ritiene che la modifica proposta dal Gestore sia eccessivamente restrittiva, dal momento che le funzionalità e la V.max sono ripristinabili a prescindere dal rientro in officina, anche a seguito di un intervento manutentivo che può essere effettuato in stazione (ad es. attività di verifica). In virtù di ciò, si propone la seguente riformulazione: <i>“In caso di ripetuta accudienza o limitazione di velocità intervenuta in corso di viaggio che rende il materiale non compatibile con le linee sulle quali è previsto a circolare a causa della V.max inferiore alla soglia minima indicata di seguito, con eventuale trasbordo disposto dall’IF interessata, è vietato impiegare il relativo materiale rotabile su linee AV o specializzate per servizi AV, prima di un intervento manutentivo a ripristino delle funzionalità del rientro in officina, al fine di rimuovere il degrado e rendere il mezzo compatibile con le linee AV o specializzate per servizi AV sul quale è programmato verificarne la relativa affidabilità.”</i>
6.3.3.2.1	Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva (aggiornamento dicembre 2026) Si propone di inserire al punto c) la fattispecie dei “convogli” in analogia con il punto a) attinente alle linee AV/AC per quanto concerne il traffico passeggeri. Inoltre, non appare condivisibile porre un vincolo di doppia compatibilità sulle linee convenzionali poiché sarebbe eccessivamente oneroso per le IF senza una reale utilità, considerando che su di esse la presenza di punti di accesso più numerosi e ravvicinati, nonché la possibilità di

	impiego di mezzi diversificati e di ulteriori soluzioni operative (ad es. sezionamento del materiale), consente una gestione più flessibile delle situazioni di emergenza, senza la necessità di prevedere misure dedicate. In virtù di ciò, si propone la seguente modifica: <i>“L’IF che svolge attività di trasporto merci e/o passeggeri, utilizzando l’infrastruttura convenzionale, deve disporre di convogli o locomotive di riserva diesel (o equivalente) e elettrica:</i> <i>• con caratteristiche prestazionali adeguate allo scopo;</i> <i>• idonei a circolare sulle linee percorse dai servizi dell’IF, incluse le relative tratte affiancate;</i> <i>• con personale di condotta abilitato alla circolazione sulle linee percorse dai servizi dell’IF, incluse le relative tratte affiancate.”</i>
6.3.3.2.1	Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva (aggiornamento dicembre 2026) <i>“A tale scopo le IF possono verificare verificano e comunicano al GI anche l’eventuale possibilità di aggancio di convogli/locomotive con altre di pari/diversa tipologia della medesima o di altre IF (mutuo soccorso), in tal caso le IF comunicano in forma congiunta al GI gli esiti delle verifiche specificandone le prestazioni e le eventuali condizioni (trazione o spinta) con l’intento di accelerare il recupero prioritario dei viaggiatori e le operazioni di sgombero dell’infrastruttura in presenza di eventuali altri treni in circolazione.”</i> Appare necessario introdurre la possibilità e non l’obbligo di verifica, poiché questa è un’opportunità per le IF, con rischi da valutare rispetto alle opportunità ed agli oneri di cui farsi carico.
6.3.3.2.1	Sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva (aggiornamento dicembre 2026)

	Al punto 8 si chiede di ripristinare la versione presente nel PIR vigente: <i>“Nell’ipotesi prevista al precedente punto 6, l’onere economico delle operazioni di sgombero è posto a carico del soggetto responsabile dell’evento. In tali casi, previa richiesta scritta dell’IF intervenuta, il GI remunera direttamente tale ultima, rivalendosi sull’IF responsabile dell’evento. Il GI remunera l’IF intervenuta anche nei casi in cui la causa di ingombro sia imputabile al GI medesimo”</i> Si ritiene che sia opportuno mantenere quanto ad oggi previsto in caso di interventi per causa esogena all’IF. Onde evitare rischi impropri a carico del soggetto che interviene per conto altrui, occorre che il Gestore permanga nel suo ruolo di “intermediario” e si faccia carico degli oneri economici così come in caso di altre anomalità.
7.3.2.6	Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio (aggiornamento dicembre 2026) Procedura assegnazione spazi di stazione Si propone una revisione delle tempistiche previste dalla procedura di assegnazione, al fine di garantire un più equilibrato bilanciamento tra esigenze del GI e necessità operative delle IF. Si riportano di seguito le modifiche puntuali proposte: - 3. <i>“entro 10 15 giorni lavorativi dalla presentazione della richiesta, DCIO – Commerciale, laddove necessario, può richiedere all’IF eventuali elementi integrativi a sostegno della richiesta formulata (T0+105)”</i> - 7. <i>“entro i successivi 10 15 giorni lavorativi, a seguito dell’assegnazione formale degli spazi, viene inviato all’IF la proposta di contratto, la quale la proposta è irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intende decaduta (T0+ 650), salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici richiedano un tempo superiore”</i>

	- 8. <i>“entro i successivi 5 10 giorni lavorativi la consegna dell’area avviene nei 5 giorni lavorativi successivi alla dalla sottoscrizione del contratto da parte della IF, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore, il GC consegna gli spazi assegnati mediante apposito verbale (T0+675).”</i>
7.3.11.5	Diritti e obblighi di GI e IF • <i>“Per ciò che attiene il servizio di scarico reflui tramite carrellino, qualora RFI non può garantire l’espletamento del servizio, ad esempio in caso di interruzioni programmate delle linea, il servizio ove l’impianto lo consenta, può essere effettuato mediante autobotte.”</i> Si chiede di specificare i giorni di preavviso di mancato servizio (es. nel caso di impianto fisso) e le modalità di segnalazione/richiesta dell’autobotte e relativi tempi di realizzazione. Si chiede, inoltre, di esplicitare il significato e la funzionalità dell’autobotte in sostituzione del servizio di scarico reflui con carrellino.
Appendici al Cap. 7	Si rileva un possibile refuso nella numerazione progressiva delle Appendici al Cap. 7: si passa dall'Appendice 1 (1, 1bis, 1ter) all'Appendice 3 senza ricomprendere più l'Appendice 2. Si chiede di verificare la correttezza della numerazione.
Appendice 1 al Cap. 7	Si propone la revisione del secondo capoverso dell’art. 7, al fine di renderne il contenuto più chiaro: <i>“In caso di ritardata riconsegna degli Spazi, IF/Impresa sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo giornaliero per ogni giorno di ritardo.”</i>
Appendice 1bis al Cap. 7	Si propongono le seguenti revisioni: 1. modificare il secondo capoverso dell’art. 7, analogamente all’osservazione relativa all’App. 1 del suddetto Capitolo, al fine di renderne il contenuto più chiaro: <i>“In caso di ritardata riconsegna dell’Immobile, IF</i>

	sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo giornaliero per ogni giorno di ritardo.” 2. all’art. 8, poiché il recesso è una facoltà consentita dal contratto a favore dell’IF, non si comprende perché a tale facoltà (i.e. “lecita” in base al contratto) si ricollegli anche il pagamento di una penale, che dovrebbe invece far capo ad un inadempimento in senso proprio, che nel caso non si ravvisa. Si chiede, pertanto, di eliminare la previsione di detta penale. Inoltre, il termine di preavviso già garantisce al Gestore dell’infrastruttura il pagamento del canone per 6 mesi. 3. modificare l’ultimo capoverso dell’art. 12: <i>“Resta inteso che laddove la richiesta di sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l’IF si rende disponibile sin da subito a consentire quanto richiesto al ricorrere di ragioni di urgenza; in difetto delle stesse, RFI provvede ad accordare all’IF un congruo preavviso.”</i> All’IF dovrebbe essere consentito un ragionevole periodo di preavviso, in quanto la circostanza che la sostituzione sia riconducibile ad eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, non comporta di per sé che ricorra una situazione di urgenza. 4. all’art. 18, eliminare il secondo periodo dell’ultimo <i>bullet point</i>, in quanto già presente all’ultimo capoverso dell’articolo. <i>“In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, l’Immobile oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all’art. 7 del presente Contratto.”</i>
Appendice 1ter al Cap. 7	Si propongono le seguenti revisioni: 1. modificare il secondo capoverso dell’art. 7, analogamente all’osservazione relativa all’App. 1 del suddetto Capitolo, al fine di renderne il contenuto più chiaro: <i>“In caso di ritardata riconsegna dell’Immobile, IF</i>

	sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo giornaliero per ogni giorno di ritardo.” 2. all’art. 8, poiché il recesso è una facoltà consentita dal contratto a favore dell’IF, non si comprende perché a tale facoltà (i.e. “lecita” in base al contratto) si ricollegli anche il pagamento di una penale, che dovrebbe invece far capo ad un inadempimento in senso proprio, che nel caso non si ravvisa. Si chiede, pertanto, di eliminare la previsione di detta penale. Inoltre, il termine di preavviso già garantisce al Gestore dell’infrastruttura il pagamento del canone per 6 mesi. 3. modificare l’ultimo capoverso dell’art. 12: <i>“Resta inteso che laddove la richiesta di sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l’IF si rende disponibile sin da subito a consentire quanto richiesto al ricorrere di ragioni di urgenza; in difetto delle stesse, RFI provvede ad accordare all’IF un congruo preavviso.”</i> All’IF dovrebbe essere consentito un ragionevole periodo di preavviso, in quanto la circostanza che la sostituzione sia riconducibile ad eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, non comporta di per sé che ricorra una situazione di urgenza. 4. all’art. 18, eliminare il secondo periodo dell’ultimo <i>bullet point</i>, in quanto già presente all’ultimo capoverso dell’articolo. <i>“In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, l’Immobile oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all’art. 7 del presente Contratto.”</i>
Appendice 3 al Cap. 7	Si propone la seguente modifica all’ultimo capoverso di pagina 305: <i>“La liberazione anticipata della presente garanzia rispetto al Termine di Validità di cui sopra, potrà aver luogo solo con annotazione di svincolo o dichiarazione scritta di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. alla Banca all’istituto Fideiubente.”</i>

Appendice 4 al Cap. 7	Si propongono le seguenti revisioni: 1. modificare il secondo capoverso dell'art. 4: "Il presente Ogni singolo Contratto si rinnova prevede una clausola di rinnovo automaticamente a seguito di stipula..." 2. eliminare l'ultimo capoverso dell'art. 4, non si comprende il riferimento ad ogni singolo contratto, in quanto sembra trattarsi dello stesso contratto che viene rinnovato: "Identica disposizione sarà prevista in ogni singolo Contratto." 3. meglio chiarire il secondo capoverso dell'art. 9: "In caso di ritardata riconsegna dell'Area, IF sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo giornaliero." Non è chiaro se si tratta di una penale "spot" pari a 5 volte il corrispettivo giornaliero, o se la penale pari a 5 volte il corrispettivo giornaliero si applica per ogni giorno di ritardo. 4. modificare il primo <i>bullet point</i> dell'elenco contenuto all'art. 16: "Installare nell'Area cisterne che garantiscano il rispetto della normativa di cui ai successivi articoli 20 e 21 21 e 22;" 5. all'ottavo <i>bullet point</i> dell'art. 20, rendere esplicito a quale Contratto di servizio si faccia riferimento. 6. eliminare l'ultimo <i>bullet point</i> dell'art. 20, non ravvedendosi il senso di tale previsione: tutte le disposizioni del contratto si applicano anche in caso di rinnovo. Inoltre, non è chiaro perché solo al contratto rinnovato dovrebbe applicarsi anche la risoluzione per mancato pagamento. "La disposizione di cui al primo comma troverà applicazione anche nei Contratti successivi nei quali sarà altresì prevista la risoluzione per mancato pagamento da parte della IF entro i termini stabiliti." 7. modificare l'art. 22: "7. Al termine del di ciascun Contratto, IF dovrà garantire..."
Appendice 5 al Cap. 7	Regolamento di gestione dei centri di manutenzione Si propone la seguente modifica nella formulazione dell'art. 7: "Sarà cura di IF adottare le soluzioni gestionali atte a garantire che lo svolgimento delle proprie attività non determini un incremento del rumore che possa

	<i>determinare situazioni di disturbo o potenziale nocumento oltre la normale tollerabilità verso i ricettori presenti sul territorio e/o si conformi conformarsi alle prescrizioni impartite da RFI.”</i>
ePIR	1. Si ravvisa la necessità di un metodo di segnalazione intuitiva delle modifiche intercorse all’interno degli allegati: a) caricamento di una versione aggiuntiva degli allegati (oltre quella definitiva) in cui siano segnalate le parti modificate con colori diversi per evidenza modifiche (es. Bozza definitiva PIR). b) inserimento negli allegati di un indice delle modifiche intervenute rispetto all’edizione precedente (es. Fascicolo Linea). In questo ambito sarebbe utile creare una sezione ad hoc in cui mappare tutti gli interventi di modifica effettuati. 2. Con riferimento all’allegato “Principali investimenti programmati per ridurre i casi di circolazione perturbata”, pur apprezzando l’inserimento della sezione "Interventi di upgrade tecnologico (Piano ERTMS) – Nuove infrastrutture", si osserva che il livello di dettaglio delle informazioni continua a risultare limitato, essendo gli interventi rappresentati su base esclusivamente annuale senza riferimento al “mese/trimestre”. Tale impostazione non consente alle IF di valutare con adeguata precisione la programmazione temporale delle attività.

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.**