

-31/07/2023

Allegato Lettera Prot. ITALO/p/23/212.001

ITALO S.P.A. – NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI**CONSIDERAZIONI INIZIALI**

Fermo restando (i) quanto dedotto dalla scrivente Società in sede di ricorso avverso le delibere dell'Autorità di Regolazione e Trasporto n. 152/2017, 33/2018 e 175/2021 nonché avverso i PIR 2019 e (ii) le osservazioni formulate in relazione alla bozza di PIR 2024 e precedenti PIR ed immotivatamente non accolte dal GI, da intendersi qui integralmente riportate e trascritte - valevole anche per il PIR 2025 - con il presente documento Italo S.p.A. intende formulare specifiche osservazioni in merito alle disposizioni contenute nella prima bozza del PIR 2025, pubblicata il 30 giugno 2023.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
Appendice 6 al capitolo 3 - Polizza Responsabilità Civile Terzi – Dichiarazione di copertura	<p>Si ribadisce che, in merito al format della dichiarazione di assicurazione (§ 3.3.2.3) che dovrà essere presentata a RFI per dare evidenza della copertura di responsabilità civile - al fine di rendere la terminologia maggiormente in linea con quella comunemente usata nelle polizze di responsabilità civile - debbano essere apportate le seguenti modifiche evidenziate in rosso:</p> <p><i>“La Società dichiara e certifica che si è obbligata a tenere indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare, quale civilmente responsabile ai sensi di legge, a titolo di risarcimento (capitale, interessi e spese), di danni involontariamente cagionati a terzi, per morte, per lesioni personali e per danni a cose che siano conseguenza diretta di un evento verificatosi in relazione a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'assicurato, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'assicurato stesso sul territorio italiano e sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI.</i></p>

	<p>[...]</p> <p>Sottolimiti per danni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • indiretti da interruzione di attività di terzi € ((*) in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero) • a terzi da incendio € ((*) in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero) • da inquinamento accidentale € ...: ((*) in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero) <p>[...]</p> <p>(*) Si precisa che i danni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • indiretti da interruzione di attività di terzi (*) rientrano in copertura - (*) non rientrano in copertura • a terzi da incendio (*) rientrano in copertura - (*) non rientrano in copertura • da inquinamento accidentale (*) rientrano in copertura - (*) non rientrano in copertura. <p>[...] ”</p>
Appendice 1 al capitolo 3 - Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria	Si ritiene necessario che gli obblighi di cui all'art. 9 (<i>Clausola di integrità</i>) siano resi bilaterali tra le Parti, come, fra l'altro, previsto nella precedente formulazione del medesimo Contratto Tipo e in altri contratti già sottoscritti con il GI e tutt'ora vigenti.
Appendice 2 al capitolo 3 - Accordo Quadro Tipo	Si ritiene necessario che gli obblighi di cui all'art. 7 (<i>Clausola di integrità</i>) siano resi bilaterali tra le Parti, come, fra l'altro, previsto nella precedente formulazione del Contratto Tipo e in altri contratti già sottoscritti con il GI e tutt'ora vigenti.
n. 4.3 - Riduzioni di capacità	<p>Come già più volte rappresentato (in particolare, si richiamano le note ITALO/P/22.056.001 del 25.02.2022, ITALO/P/22/105.005 del 15.04.2022, ITALO/P/22/258.002 del 15.09.2022 e ITALO/P/22/299.002 del 26.10.2022, nonché nota ITALO/P/23/130.003 del 10.05.2023), l'incremento dei lavori di manutenzione e/o di potenziamento della rete – che, anche a fronte degli interventi infrastrutturali programmati e finanziati con le risorse del PNRR, stanno assumendo un carattere di sistematicità – sta continuando a generare gravi e insostenibili impatti a danno delle II.FF, in termini di mancati ricavi, esborsi per indennizzi ai passeggeri e danni di immagine.</p> <p>A tal riguardo, come già richiesto, si sollecita l'attivazione, con urgenza, di un tavolo di lavoro, se del caso anche con le strutture competenti del MIT, al fine di individuare e definire misure <i>ad hoc</i> a tutela delle II.FF. (es. meccanismi di indennizzo) e la predisposizione di un piano di contingenza condiviso, tali da consentire, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, un'equa e proporzionale compensazione del danno subito che tuteli gli interessi di tutti i soggetti coinvolti.</p>

<p>n. 4.4.2.2 - Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro</p>	<p>Come già più volte evidenziato a Codesto GI (v., in particolare, osservazioni Italo formulate alle precedenti versioni del PIR, nonché nell'ambito delle proposte e osservazioni presentate alla consultazione pubblica indetta da RFI in ottemperanza alla Delibera ART 173/2021, con nota Prot. ITALO/P/22/105.005), si ritiene che le disposizioni previste per la gestione dei conflitti tra Accordi Quadro <u>non siano pienamente coerenti</u> con le disposizioni di cui al Regolamento 2016/545/UE ("Regolamento UE").</p> <p>In primo luogo, preme ribadire <u>l'illegittimità dell'applicazione dei criteri di priorità</u> - introdotti, tra l'altro, solo a partire dalla pubblicazione del PIR 2022 - previsti per la gestione di eventuali conflitti fra le richieste di tracce per la sottoscrizione del contratto di utilizzo (§ 4.6.2), anche all'ipotesi in cui, a seguito di una infruttuosa prima fase di coordinamento, risulti impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o di modifica degli stessi (§4.4.2.2).</p> <p>L'applicazione di detti criteri risulti del tutto inconferente con l'ipotesi di conflitto di Accordi Quadro, atteso che i criteri previsti dal §4.6.2. del PIR (<i>Criteri di priorità delle tracce orarie</i>) sono prettamente tecnici e aderenti all'ipotesi di richieste puntuali e confliggenti di capacità annuale e, pertanto, inidonei non solo a contemperare le esigenze commerciali e gli obiettivi di pianificazione pluriennale propri dell'Accordi Quadro, ma soprattutto a salvaguardare e garantire la redditività e competitività delle II.FF. nel mercato.</p> <p>Al riguardo, si ritiene del tutto errata la posizione di RFI che giustifica l'utilizzo dei citati criteri anche per il coordinamento della capacità quadro, richiamando la facoltà di deroga prevista dall'art. 10(5) del Regolamento UE che, tuttavia, trova applicazione esclusivamente al diverso procedimento di coordinamento delle richieste di tracce.</p> <p>Diversamente, infatti, come espressamente previsto dall'art. 9 del Regolamento UE, ai fini della gestione degli eventuali conflitti tra Accordi Quadro, trovano <u>esclusivamente</u> applicazione i commi 2-4 dell'art.10 (e non anche il comma 5!).</p> <p>Da ultimo, si ritiene importante precisare che, i criteri previsti dal §4.6.2 del PIR, oltre ad essere illegittimamente applicati per i motivi sopra esposti, sono fortemente <u>discriminatori e anticoncorrenziali</u>, atteso che avvantaggiano l'operatore (<i>incumbent</i>) che dispone del maggior volume di tracce e tipologie di servizi operati (rendendo inefficiente, in taluni casi, l'utilizzo della rete), anziché prevedere la possibilità di un'equa ed ottimale ripartizione della capacità.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che i criteri richiamati da RFI debbano essere necessariamente integrati alla luce di quanto sopra evidenziato e in conformità ai principi e alle disposizioni stabiliti dal Regolamento UE.</p> <p>Sul punto, si osserva che la stessa Autorità con la recente delibera 95/2023 relativa alla "<i>Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con delibera 96/2015</i>" ha ritenuto necessario prevedere, nell'ambito del procedimento di cui alla misura n.10.6 una verifica al fine di accertare se i "<u><i>criteri di priorità nell'allocazione della capacità di infrastruttura, come riportati nel PIR, siano funzionali a un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura e assicurino in ogni caso il rispetto dei criteri di cui all'art. 26, comma 1, nonché dei principi di cui all'art. 29 del D.Lgs. 112/2015</i></u>".</p>
--	--

	<p style="text-align: center;">***</p> <p>Fermo restando quanto sopra evidenziato, con riferimento alle modifiche apportate da GI al §4.4.2.2 del PIR, si ritiene che:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) il termine di 7 giorni previsto in capo alle I.F. per l'accettazione delle proposte non sia sufficiente per consentire ai richiedenti un'attenta ed opportuna valutazione della proposta di Accordo Quadro pervenuta dal GI a seguito della seconda fase di coordinamento e che, pertanto, tale termine vada esteso ad almeno 15 giorni solari; (ii) sia precisato, come previsto dall'art. 9 del Regolamento UE, che il GI, nell'ambito della seconda fase di coordinamento, valuti le richieste pervenute dalle singole IL.FF. al fine di garantire un migliore utilizzo dell'infrastruttura.
<p>n. 4.5.1 - Tempistiche per richiedere tracce e servizi per l'orario 15 dicembre 2024-13 dicembre 2025</p>	<p><u>Tempistiche per richieste dei servizi diversi dal PMdA</u></p> <p>Si evidenzia che codesto Gestore, rispetto alle precedenti versioni del PIR, ha apportato una modifica sostanziale alla tempistica per la presentazione delle richieste di servizi diversi dal PMdA, anticipandola da settembre ad aprile. In particolare, la scadenza è stata anticipata dal giorno 4 settembre (PIR 2024) al giorno 11 aprile (PIR 2025).</p> <p><i>In primis</i>, si contesta una palese violazione del § 1.5.2 del PIR e delle prescrizioni 1.2.2 e 1.2.3 di cui alla Delibera ART 104/2015, in quanto codesto Gestore:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non ha incluso la descrizione di tale modifica nell'apposita tabella riepilogativa "Elenco delle modifiche al PIR 2025"; • non ha evidenziato con caratteri in colore diverso la parte di testo modificata rispetto al PIR vigente; • non ha fatto alcun riferimento alla modifica nella relazione accompagnatoria. <p>Fermo restando quanto sopra, la proposta di modifica è inaccettabile per le IF in quanto la definizione dei fabbisogni in termini di servizi diversi dal PmdA risulta impossibile in assenza della bozza di progetto orario che il GI invia nel mese di luglio.</p> <p>Inoltre, la quantificazione puntuale dei volumi di servizi è strettamente dipendente dalle periodicità che le IF intendono applicare a ciascuna traccia del proprio progetto orario, le cui richieste dovranno essere definite ed inoltrate al Gestore, per l'orario di servizio 2024/2025, entro il 2 settembre 2024.</p> <p>Si richiede, pertanto, che il Gestore confermi la precedente previsione, riportando ad inizio settembre la data ultima per la richiesta dei servizi diversi dal PmdA.</p> <p><u>Tempistiche per richieste modifiche tracce</u></p> <p>Si ritiene che la nuova formulazione del § 4.5.1 non sia accettabile per i seguenti motivi:</p>

	<p>1. La tempistica del 2 settembre 2024 prevista per le richieste di modifica di tracce già richieste entro il termine di aprile comporta un’immotivata penalizzazione delle stesse rispetto alle nuove richieste “tardive” regolate dal § 4.5.2 del PIR.</p> <p>Con la modifica proposta dal GI, si genererebbe un paradosso tale per cui le semplici modifiche, se inoltrate dopo il 2 settembre 2024, saranno trattate dopo l’attivazione dell’orario come variazioni in corso d’orario (VCO) mentre le nuove richieste “tardive”, anche se inoltrate dopo il 2 settembre 2024 ma entro il 14 ottobre 2024, saranno trattate e ricomprese in orario.</p> <p>Le richieste di modifica delle tracce sono equiparabili a richieste “tardive”, pertanto, si ritiene opportuno allineare le due discipline secondo lo schema di cui al § 4.5.2:</p> <p>a) se tali richieste sono inoltrate tra il 2 settembre ed il 14 ottobre 2024, esse dovranno essere trattate entro l’11 novembre 2024 e, qualora accettate dall’IF, rilasciate in orario;</p> <p>b) se tali richieste sono inoltrate dopo il 14 ottobre 2022, esse saranno trattate dal sedicesimo giorno dopo l’attivazione dell’orario, come richieste di variazione in corso d’orario (VCO).</p> <p>2. Differenziare le tempistiche delle richieste di modifica tracce, concedendo limiti temporali meno stringenti solo per alcune casistiche meno complesse (cambio della periodicità, limitazioni di tratta e/o cambio del materiale rotabile solo se più performante) rappresenta una forte limitazione alla legittima facoltà delle II.FF. di revisionare la propria richiesta iniziale. Tale previsione risulta ancor più iniqua e restrittiva in considerazione del fatto che le richieste di modifica non dipendono sempre dalle volontà delle II.FF. ma si rendono, spesso, necessarie in conseguenza dei primi esiti della progettazione oraria consegnata dal GI, per ristabilire la fattibilità tecnica del programma di esercizio.</p> <p>3. Nel caso particolare del segmento di mercato “Premium”, l’applicazione di tempistiche più stringenti, effettuata dal GI, con riferimento alle richieste di modifica tracce effettuate dalle II.FF. in base all’utilizzo di convogli più o meno performanti rispetto alla richiesta iniziale determina l’ennesima discriminazione da parte di codesto GI nei confronti dei servizi effettuati da materiale rotabile con velocità massima pari a 250km/h.</p>
n. 4.8.1.2 - Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati	Non si comprende la motivazione per cui Codesto GI voglia precludersi <i>in toto</i> la possibilità di effettuare differimenti in partenza, atteso che la valutazione della richiesta presentata dalle II.FF. è comunque rimessa alle valutazioni del GI. Si richiede, pertanto, di ripristinare - anche a garanzia di una più efficiente gestione della circolazione ferroviaria - la precedente formulazione del paragrafo in questione.
n. 5.4.1 - Fornitura corrente di trazione	Italo intende ribadire – come già evidenziato nella pregressa corrispondenza (note prot. ITALO/P/22/147/6 del 27 maggio 2022, ITALO/P/22/311.5 del 7 novembre 2022, ITALO.P.22.355.2 del 21 dicembre 2022 e ITALO/P/23/31/26 del 31 gennaio 2023, nonché nota ITALO.P.23.125.3 del 5 maggio 2023 nell’ambito della consultazione indetta da RFI ai

	<p>sensi del par. 5.1.3.1 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 227/2022) – la necessità che il GI metta in campo tutte le possibili strategie (tecniche, regolatorie ed economiche/finanziarie) funzionali a ridurre il prezzo di acquisto dell'energia elettrica e stabilizzarne nel tempo il relativo costo, le cui fluttuazioni gravano, in maniera non più tollerabile e sostenibile, sulle II.FF.</p> <p>Come noto, infatti, a fronte delle oscillazioni di prezzo della materia prima, legate, fra l'altro, ad eventi esogeni di carattere economico/geopolitico, non è possibile, in alcun modo, per le II.FF. effettuare affidabili pianificazioni industriali in relazione a quella che, ad oggi, rappresenta per le stesse una delle principali voci di costo, ossia l'energia elettrica per la trazione del materiale rotabile.</p> <p>In particolare, in merito alla fornitura di corrente di trazione, si ritiene doveroso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siano previsti dei meccanismi volti a garantire trasparenza nel processo di approvvigionamento dell'energia elettrica da parte del GI, che agisce, nella fattispecie, semplicemente da "soggetto passante", riversando sulle II.FF. i costi di acquisto da terzi dell'energia elettrica; - il GI, anche con il contributo di tutti gli <i>stakeholders</i>, adotti le possibili strategie (tecniche ed economico/finanziarie) necessarie a rendere sostenibile - nel breve e nel lungo periodo - il costo dell'energia, sia in termini di riduzione del prezzo di acquisto sia in termini di maggiore stabilità dello stesso, prevedendo altresì appositi meccanismi <i>ad hoc</i> per quanto riguarda la quota di energia relativa alla rete alimentata a 25kV che, a differenza della rete a 3kV, non beneficiando delle agevolazioni previste dal Regime Tariffario Speciale, è esposta a maggiori fluttuazioni di costo.
n. 6.2.4 - Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione	Si ritiene necessario specificare che l'obbligo di informazione di cui al secondo punto del §6.2.4 lettera (i) attiene esclusivamente alle informazioni inerenti ai servizi accessibili alle PRM.
n. 6.3.3.2 - Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva	Al fine di efficientare costi e modalità operative del soccorso, a tutela dell'intero sistema ferroviario, si ribadisce la necessità che lo sgombero dell'infrastruttura, mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, sia gestito direttamente dal GI.
n. 7.3.2.5 - Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari	Con riferimento ai contratti di concessione d'uso di spazi di stazione funzionali all'installazione di biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk), nonché biglietteria/accoglienza clienti (v. Appendici 1 e 2 al Capitolo 7) stipulati in data antecedente all'entrata in vigore del presente PIR, si ritiene che - considerata l'ampia mole documentale -

	<p>l'obbligo di aggiornamento e modifica degli stessi <i>“alla luce degli interventi normativi e regolatori successivamente intervenuti”</i> determini un eccessivo aggravio di lavoro a carico delle parti.</p> <p>Di converso, in un’ottica di efficientamento, si ritiene che tale obbligo possa essere assolto attraverso un’apposita comunicazione trasmessa da parte del GI riguardante gli aggiornamenti/modifiche intercorsi, con facoltà per le II.FF. di recedere (modalità, tra l’altro, che verrà utilizzata dal medesimo GI, sia in caso di modifica del corrispettivo ex art. 6 del Contratto di concessione d’uso, che in caso di modifiche unilaterali apportate al medesimo contratto, con l’eventuale azione del diritto di recesso da parte delle IF ex art. 8 del Contratto di concessione d’uso).</p>
<p>n. 7.3.6.5 - Centri di manutenzione ... - Diritti e obblighi di GI e IF</p>	<p>Con riferimento al §7.3.6.5 e ai relativi documenti in appendice (Regolamento di gestione e verbale di consegna), si ritiene necessario che sia precisato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tali disposizioni non trovano applicazione con riferimento agli accordi operativi già sottoscritti dalle II.FF. e dal GI o, in subordine, che le stesse siano rese compatibili con tali accordi, così da garantire la continuità delle attività manutentive delle II.FF. e assicurare gli attuali livelli di disponibilità delle aree dei centri di manutenzione, in conformità a quanto già concordato; - tali disposizioni possono essere, in ogni caso, derogate, previo accordo tra il GI e II.FF., in base alle esigenze effettive delle parti. <p>Ad ogni buon conto, fermo restando quanto sopra, si segnala sin d’ora che le disposizioni contenute nel § 7.3.6.5, nonché nel Regolamento e nel Verbale allegati, sono di difficile applicazione e in contrasto con le esigenze operative, nonché con l’organizzazione industriale delle singole II.FF..</p> <p>Si tratta di aspetti e modalità che andrebbero approfonditi con tutti gli <i>stakeholders</i> interessati, attraverso tavoli di confronti ai quali la Scrivente si rende, sin d’ora, disponibile a partecipare.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Fermo restando quanto sopra, si ritiene, inoltre, necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevedere che gli obblighi imposti alle IF possano riguardare esclusivamente le ipotesi di assegnazione di aree individuate e ben delimitate e non possano trovare applicazione, invece, alle aree non circoscritte e delimitate, il cui accesso (consegna/restituzione dell’Area) non è sottoposto al controllo del GI. In relazione a tali ultime aree, la responsabilità delle II.FF. deve essere circoscritta all’effettivo utilizzo delle stesse; - eliminare la penale per ritardata riconsegna dell’Area pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo giornaliero per ogni giorno di ritardo, atteso che tale previsione risulta troppo gravosa per l’IF, posto che la stessa sarebbe comunque tenuta a al pagamento del corrispettivo pattuito;

	<ul style="list-style-type: none"> - prevedere che l'IF (i) sia tenuta alla rimessione in pristino dell'Area nel solo caso in cui le eventuali migliorie e addizioni eseguite durante il periodo di utilizzo non siano state preventivamente autorizzate da RFI e che, di converso, (ii) in caso di autorizzazione resa da parte di RFI all'esecuzione di lavori, quest'ultima sia tenuta a corrispondere un indennizzo per le opere eseguite dalle II.FF., salvo diverso specifico accordo tra le parti; - eliminare l'obbligo posto in capo alle II.FF., in caso di riconsegna dell'Area, di adeguare la medesima Area alle prescrizioni derivanti dalla normativa, in considerazione del fatto che l'unico obbligo che grava in capo ad esse è quello di riconsegnare l'Area "nello stato medesimo in cui l'ha ricevuta al momento della presa in consegna". Pertanto, eventuali adeguamenti alla normativa non possono che essere posti a carico del GI, in qualità di proprietario dell'impianto; - parametrare, nel caso in cui l'IF abbia sottoscritto un Accordo Quadro, l'utilizzo dell'Area al medesimo Accordo Quadro, eliminando l'obbligo di restituzione annuale e prevedendo, conformemente a quanto previsto dal successivo §7.3.6.6, che l'IF possa richiedere di non utilizzare più l'Area (tutta o in parte), dandone comunicazione al GI; - prevedere che, in caso di guasto ad un impianto, il GI provveda al ripristino della relativa funzionalità entro un termine ragionevole e/o concordato e che, in mancanza di un pronto intervento da parte del GI, le II.FF. possano farsi carico degli interventi necessari, salvo poi ribaltare i costi sostenuti allo stesso GI.
<p>Appendice 1 al capitolo 7 - Contratto tipo per messa in disponibilità di spazi funzionali all'installazione di emettitori automatiche di bigliettazione ferroviaria e/o desk informativi mobili e/o oblitteratrici nella stazione ferroviaria di ...</p>	<p>In merito al punto a) dell'articolo 16 (<i>Responsabilità-Assicurazioni</i>), per maggiore chiarezza della disposizione - come già segnalato precedentemente a Codesto GI - si ritiene necessario apportare le seguenti modifiche evidenziate in rosso: "polizza incendio a copertura dei beni mobili oggetto dell'attività svolta, ubicati negli Spazi in uso, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati agli Spazi e a RFI per un massimale per sinistro di € _____ (euro _____/00)[da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione] (<i>garanzia Rischio Locativo</i>) e quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ (euro _____/00) [da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione] (<i>garanzia Ricorso Terzi</i>)."</p> <p>In merito all'articolo 21 (<i>Clausole di integrità</i>), si ritiene necessario che gli obblighi ivi previsti siano resi bilaterali tra le Parti, come, fra l'altro, previsto nella precedente formulazione della medesima e in altri contratti già sottoscritti con il GI e tutt'ora vigenti.</p> <p>In merito all'articolo 23 (<i>Disposizioni finali</i>), si ritiene necessario precisare che - conformemente a quanto previsto dalla Delibere ART n. 104/2015 e dalla Delibera n. 76/2015 - potranno essere apportate, a cura del GI, esclusivamente modifiche derivanti da cambiamenti del quadro normativo e/o di atti regolamentari e/o, solo in via eccezionale, modifiche su iniziativa del GI, purché, in ogni caso, siano rispettate le condizioni di cui alle predette delibere.</p>

Appendice 2 al capitolo 7 -
Contratto tipo per la messa in
disponibilità di locali da adibire
alla bigliettazione
ferroviaria/accoglienza clienti
nella stazione ferroviaria di...

Con riferimento all'art. 8 (*Recesso*):

- non si comprende il motivo per cui oltre il corrispettivo pattuito, l'IF debba corrispondere al GI anche una penale. Si ritiene, pertanto, del tutto illegittima la previsione della penale, atteso che l'unica somma che l'IF è tenuta a corrispondere è l'importo del corrispettivo pattuito fino alla data di esecuzione del recesso (comunicato, in ogni caso, con 6 mesi di preavviso).

Si ritiene, inoltre, del tutto inconferente la motivazione addotta dal GI per il mancato accoglimento di tale osservazione in relazione ai precedenti PIR, in base alla quale la penale sarebbe dovuta in virtù della complessità, riscontrata da Codesto GI, "*di riallocare e riadattare gli spazi*" (v. relazione accompagnatoria bozza II al PIR 2019), atteso che tale mancanza non può che essere ricondotta ad un'inefficienza/problematica organizzativa esclusivamente imputabile al GI, e, pertanto, per alcun motivo, ascrivibile alle II.FF.

- si ritiene necessario precisare che - conformemente a quanto previsto dalla Delibere ART n. 104/2015 e dalla Delibera n. 76/2015 - potranno essere apportate, a cura del GI, esclusivamente modifiche derivanti da cambiamenti del quadro normativo e/o di atti regolamentari e/o, solo in via eccezionale, modifiche su iniziativa del GI, purché, in ogni caso, siano rispettate le condizioni di cui alle predette delibere.

In merito al punto a) dell'art. 17 (*Responsabilità – Assicurazioni*), per maggiore chiarezza della disciplina, nonché per evitare una duplicazione della copertura richiesta (garanzia diretta e garanzia Rischio locativo sullo stesso bene immobile) - come già segnalato precedentemente a Codesto GI - si ritiene necessario apportare le modifiche evidenziate in rosso: "*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" per un massimale per sinistro di € _____ (euro/00) [da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione] (garanzia Ricorso Terzi)".*

In merito alle modifiche introdotte all'art. 18 (*Risoluzione*), si segnala che la disciplina sulla restituzione dell'immobile è già prevista dall'art. 7 (*Restituzione dell'immobile – migliorie e addizioni*) e, pertanto, non si ritiene necessario prevedere un termine di riconsegna (tra l'altro ridotto!) in caso di risoluzione del contratto ex art. 1456 c.c..

Con riferimento all'art. 22 (*Clausola di integrità*), si ritiene necessario che gli obblighi ivi contenuti siano resi bilaterali tra le Parti, come, fra l'altro, previsto nella precedente formulazione della medesima e in altri contratti già sottoscritti con il GI e tutt'ora vigenti.

Con riferimento all'inserimento dell'articolo 24 (*Disposizioni finali*), si ritiene necessario precisare che - conformemente a quanto previsto dalla Delibere ART n. 104/2015 e dalla Delibera n. 76/2015 - potranno essere apportate, a cura del

	<p>GI, esclusivamente modifiche derivanti da cambiamenti del quadro normativo e/o di atti regolamentari e/o, solo in via eccezionale, modifiche su iniziativa del GI, purché, in ogni caso, siano rispettate le condizioni di cui alle predette delibere.</p>
<p>Appendice 4 al capitolo 7 - Regolamento di gestione dei CdM</p>	<p>Fermo restando quanto sopra evidenziato in merito al § 7.3.6.5, ed in particolare all'inapplicabilità del Regolamento di gestione in esame e relativo Verbale di consegna agli accordi operativi già sottoscritti dalle II.FF. e dal GI, con specifico riferimento al testo del Regolamento di Gestione, si evidenzia quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in merito all'articolo 3 (<i>Risoluzione di conflitti confliggenti</i>), si ritiene che il primo bullet "<i>è espressamente vietato l'utilizzo delle Aree al di fuori del Turno assegnato, pena la decadenza dal diritto di utilizzo delle Aree</i>" debba essere eliminato, atteso che la predetta ipotesi è già ampiamente disciplinata (e ricompresa) dal terzo bullet che prevede, in caso di eventuali ritardi, l'addebito a carico delle II.FF. dei valori raddoppiati dei corrispettivi di cui al § 7.3.6.4 del PIR; - in merito all'articolo 4 (<i>Indisponibilità del servizio</i>), si ritiene necessario precisare che, in caso di indisponibilità delle Aree, (i) nessun pagamento sarà dovuto da parte delle II.FF. e (ii) che il GI dovrà provvedere ad individuare e a consegnare alle II.FF. una Area alternativa dotata delle medesime caratteristiche dell'Area indisponibile; - con riferimento all'articolo 5 (<i>Sorveglianza</i>), si ritiene doveroso precisare che: <ul style="list-style-type: none"> (i) lo svolgimento delle visite ispettive di sorveglianza dovrà essere comunicato dal GI con un preavviso di almeno 7 giorni e che, in ogni caso, dovrà essere svolto in modo tale da non intralciare le attività delle II.FF.; (ii) le attività ispettive saranno volte unicamente a verificare l'osservanza degli obblighi che incombono sulle II.FF. unicamente in base al PIR e al medesimo Regolamento di gestione dei CdM; - con riferimento all'articolo 7, si ritiene necessario: <ul style="list-style-type: none"> (i) precisare che, fermo restando l'obbligo dell'IF di rispettare i limiti previsti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico e delle eventuali ulteriori prescrizioni delle autorità amministrative, il GI - in qualità di proprietario dell'impianto - adotti tutte le soluzioni gestionali atte a garantire che lo svolgimento dell'attività non determini situazioni di disturbo o potenziale nocimento (comma 5). (ii) eliminare quanto previsto dall'ultimo comma, atteso che - in caso di riconsegna dell'Area - l'unico obbligo che grava in capo alle II.FF. è quello di riconsegnare l'Area nello stato medesimo in cui l'ha ricevuta al momento della presa in consegna. Pertanto, eventuali adeguamenti alla normativa non potranno che essere posti a carico del GI, in qualità di proprietario dell'impianto. <p>Si ritiene che sia, inoltre, necessario introdurre la facoltà per le II.FF. di recedere dall'accordo, previa comunicazione da inviare al GI almeno 3 mesi prima dalla data in cui il recesso deve avere esecuzione. Si precisa, sin da ora, che, nel caso</p>

	<p>di recesso, l'IF dovrà essere unicamente tenuta al pagamento del corrispettivo pattuito, senza la previsione di ulteriori penali a suo carico.</p> <p>Da ultimo, per quanto riguarda il corrispettivo dovuto, si ritiene necessario prevedere, nel Regolamento di gestione dei CdM, al §7.3.6.4. del PIR.</p>
<p>Appendice 4 bis al capitolo 7 - Verbale di consegna delle aree ad uso CdM sito nella stazione di</p>	<p>Fermo restando quanto sopra evidenziato in merito al § 7.3.6.5 e al Regolamento di gestione del CdM (Appendice 4 al capitolo 7), con riferimento al testo al Verbale di Consegna, si evidenzia quanto segue.</p> <p>Nelle premesse nn. 1, 6 e 7, si ritiene necessario specificare che, nel caso in cui una IF abbia sottoscritto un Accordo Quadro, la durata dell'utilizzo dell'Area è parametrata al medesimo Accordo Quadro, eliminando quindi l'obbligo di restituzione annuale (premessa n.7) e prevedendo, conformemente a quanto previsto dal successivo §7.3.6.6, che l'IF possa richiedere di non utilizzare più l'Area (tutta o in parte), dandone comunicazione al GI.</p> <p>Si ritiene che sia importante introdurre la facoltà per le ILFF, nel caso di presa in consegna di un CdM, di recedere dal relativo accordo, previa comunicazione da inviare al GI almeno 3 mesi prima data in cui il recesso deve avere esecuzione.</p> <p>Si precisa, sin da ora, che, nel caso di recesso, l'IF dovrà essere unicamente tenuta al pagamento del corrispettivo pattuito, senza la previsione di ulteriori penali a suo carico.</p> <p>Si ritiene, inoltre, necessario che al presente verbale sia allegato il Regolamento di Gestione dei CdM.</p>

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.**