

**Integrazioni delle misure di cui all'Allegato "A" alla delibera 152/2017 del 21 dicembre 2017, recante "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016", in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato del 23 febbraio 2024, n. 1808.**

**OSSERVAZIONI DI**

**ITALO - NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI S.p.A.**

<b>Misura</b>	<b>Punto</b>	<b>Citazione del testo da modificare/integrare</b>	<b>Inserimento del testo modificato/integrato</b>	<b>Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione</b>
<b>1</b>	<b>1.1</b>	1.1 Con riferimento ai vigenti obblighi informativi in materia di rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, il Gestore dell'infrastruttura (di seguito: Gestore) è tenuto a specificare all'interno del Prospetto Informativo della Rete (di seguito: PIR), in sede di aggiornamento ordinario annuale, e quindi entro il 30 giugno di ogni anno: a) i propri piani di sviluppo e potenziamento della rete, su uno scenario di almeno cinque anni a partire dalla citata data di	1.1 Con riferimento ai vigenti obblighi informativi in materia di rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, il Gestore dell'infrastruttura (di seguito: Gestore) è tenuto a specificare all'interno Prospetto Informativo della Rete (di seguito: PIR), in sede di aggiornamento ordinario annuale, e quindi entro il 30 giugno di ogni anno: a) i propri piani di sviluppo e potenziamento della rete, su uno scenario di almeno cinque anni a partire dalla citata data di pubblicazione, fornendo gli effettivi tempi di realizzazione degli interventi nel quinquennio,	L'integrazione in oggetto si rende necessaria in conformità all'obiettivo sancito da Codesta Autorità, nella Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 127/2017, di garantire che <i>"i richiedenti possano procedere a loro volta ad adeguare i propri piani di sviluppo o le proprie richieste di capacità e di servizi; 2. le imprese ferroviarie, in particolare, possano inoltre coordinare i conseguenti processi tecnico/amministrativi di adeguamento</i>

pubblicazione, fornendo gli effettivi tempi di realizzazione degli interventi nel quinquennio, con particolare riferimento a quelli cofinanziati dai soggetti di cui all'articolo 11, comma 5, del d.lgs. 112/2015;

.....

con particolare riferimento a quelli cofinanziati dai soggetti di cui all'articolo 11, comma 5, del d.lgs. 112/2015;

.....

**1.1.1 - Al fine di consentire alle IIFF una programmazione di medio – lungo periodo e la definizione dei propri piani di investimento in base agli sviluppi dell'infrastruttura, per ognuno degli interventi/sperimentazioni di cui ai punti a) e b), il Gestore dell'Infrastruttura è tenuto a:**

- inserire il cronoprogramma dettagliato delle lavorazioni previste (es. anno e mese di inizio/fine lavori, principali milestone, eventuali rilasci/fasi intermedie, ecc.), sotto forma descrittiva e grafica, con evidenza del percorso critico, al fine di identificare le attività di progetto che risultano vincolanti al completamento dello stesso;

- evidenziare le differenze e novità rispetto alla precedente versione, al fine di rendere più evidente la riprogrammazione delle attività e i relativi effetti sui piani di sviluppo iniziali del GI, indicando le motivazioni alla base di tali modifiche (es. mancati finanziamenti, problematiche tecniche, variazioni di priorità, ecc.);

- indicare, anche in relazione ai rilasci intermedi, gli obiettivi prestazionali degli interventi e delle lavorazioni previsti, con particolare riferimento al prospettato incremento di capacità.

- indicare le eventuali indisponibilità infrastrutturali e le relative riduzioni di capacità, propedeutiche alla realizzazione ed

*o investimento sul proprio materiale rotabile o sul proprio ciclo di produzione”.*

Al riguardo, si evidenzia che la Scrivente IF ritiene che sia doveroso per il GI fornire agli operatori di mercato piani di sviluppo connotati da (i) un maggiore grado di dettaglio circa i tempi di lavorazione degli interventi infrastrutturali, ivi inclusi quelli cofinanziati ex art. 11 (5) del D.lgs. 112/2015, e (ii) una maggiore caratterizzazione, con particolare riguardo agli obiettivi prestazionali dei medesimi interventi.

Ad avviso della Scrivente IF, infatti, i piani di sviluppo e potenziamento della rete - così come ad oggi definiti - prevedono tempistiche di lavorazione ampie e generiche; per avere maggiore contezza della genericità dei predetti piani, basti pensare che, in molti casi, il GI si limita a riportare nei medesimi unicamente l'anno di completamento (es. 2026) senza neanche precisare l'orario di servizio in cui l'upgrade infrastrutturale sarà effettivamente attivato (2025/2026 o 2026/2027?) né il nuovo modello di esercizio ad esso sotteso né, semplicemente, motivare gli eventuali slittamenti dei lavori.

Tale carenza informativa determina per

		<p>al completamento degli interventi.</p> <p>le IIFF un evidente <i>vulnus</i> in termini di trasparenza e accessibilità. A tal riguardo si rammenta che per le IIFF conoscere in anticipo le caratteristiche, i benefici attesi e i tempi di attuazione degli interventi previsti dal GI è fondamentale per consentire alle stesse di pianificare adeguatamente le proprie attività industriali e il proprio sviluppo di medio/lungo periodo.</p> <p>Tale questione assume una maggiore rilevanza per la Scrivente IF che - nel panorama nazionale - è l'unica impresa ferroviaria AV di natura privata, operante mediante proprie risorse ed investimenti.</p> <p>E' evidente, pertanto, che i piani di sviluppo - così come attualmente definiti - rischiano di ledere, in maniera sostanziale <b>(i)</b> il legittimo affidamento delle IIFF – in particolare operanti nel mercato AV - che, sulla base dei predetti piani effettuano ingenti investimenti anche in termini di materiale rotabile e risorse umane, nonché <b>(ii)</b> la trasparenza richiesta al GI, quale soggetto deputato, fra l'altro, alla gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria ex D.lgs. 112/2015.</p> <p>In relazione agli investimenti cofinanziati, è bene inoltre precisare,</p>
--	--	--

			<p>che in difetto dettagliate informazioni sui futuri piani di sviluppo dell'infrastruttura, si arriverebbe al paradosso di alimentare notevoli squilibri competitivi, pregiudicando la sostenibilità economica delle IIFF e rendendo inefficace la pianificazione industriale e commerciale dell'attività degli operatori stessi.</p> <p>Da ultimo, si evidenzia che per garantire una maggiore trasparenza informativa e consentire alle IIFF un'adeguata programmazione di medio/lungo periodo è fondamentale che nei piani di sviluppo e potenziamento della rete venga, altresì, fornita una più dettagliata descrizione delle indisponibilità infrastrutturali sottese ai lavori e delle relative riduzioni di capacità. Ciò consentirebbe alle IIFF di programmare, in maniera ancor più efficiente, i propri servizi commerciali, assicurando un maggiore <i>standing</i> reputazionale/grado di affiliazione nei riguardi non solo della singola IF, bensì dell'intero sistema ferroviario (in tal modo, verrebbero infatti a ridursi i disagi derivanti da soppressioni e/o riprogrammazioni dei servizi).</p>
--	--	--	--