



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE**

**REGOLAMENTO (UE) N. 1300/2014 DELLA COMMISSIONE del 18 novembre 2014
relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI)
per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e
le persone a mobilità ridotta**

PIANO NAZIONALE DI ATTUAZIONE (NIP)

INDICE

0. Contesto

- 0.1 Scenario
- 0.2 Quadro normativo
- 0.3 Metodologia per l'elaborazione del piano nazionale di attuazione

1. Situazione attuale

- 1.0 Premessa. Evoluzione delle ferrovie italiane
- 1.1 Panoramica degli inventari: stazioni
 - 1.1.1 Stazioni. Infrastruttura ferroviaria nazionale
 - 1.1.1.1 Gli investimenti in corso e programmati sulle stazioni della IFN
 - 1.1.1.2 Le iniziative per le persone con disabilità attuate dal Gestore della IFN
 - 1.1.2 Stazioni. Infrastrutture ferroviarie regionali
 - 1.1.2.1 Gruppo La Ferroviaria Italiana
 - 1.1.2.2 Ferrovie del Gargano
 - 1.1.2.3 Ferrovie Emilia Romagna
 - 1.1.2.4 Trasporto Unico Abruzzese
 - 1.1.2.5 FERROVIENORD
 - 1.1.2.6 Ente Autonomo Volturno
 - 1.1.2.7 Sistemi Territoriali
 - 1.1.2.8 Gruppo Torinese Trasporti
 - 1.1.2.9 Ferrovie Udine Cividale
- 1.2 Panoramica degli inventari: materiale rotabile
 - 1.2.1 Il Gruppo FSI
 - 1.2.1.1 Presenza a bordo di posti specificatamente concepiti per l'accoglienza di PRM
 - 1.2.1.2 Presenza a bordo di toilette specificatamente concepite per l'uso da parte delle PRM
 - 1.2.1.3 Possibilità di "incarozzamento" della Persona a Ridotta Mobilità nel rispetto delle STI
 - 1.2.2 La società Nuovo Trasporto Viaggiatori – NTV S.p.A.
 - 1.2.3 Le altre Imprese Ferroviarie
 - 1.2.3.1 Gruppo LFI
 - 1.2.3.2 Ferrovie del Gargano
 - 1.2.3.3 TPER
 - 1.2.3.4 Trasporto Unico Abruzzese
 - 1.2.3.5 Ente Autonomo Volturno
 - 1.2.3.6 Sistemi Territoriali
 - 1.2.3.7 Gruppo Torinese Trasporti
 - 1.2.3.8 Trentino Trasporti Esercizio
 - 1.2.3.9 Ferrovie Udine Cividale
- 1.3 Panoramica degli inventari: norme di esercizio

2. Definizione di una strategia

2.0 Regola per stabilire la priorità

2.1 Criteri in base ai quali il piano tratta i sottosistemi

3. Norme tecniche e operative

3.0 Portata della ristrutturazione o rinnovo delle stazioni e del materiale rotabile

3.1 Tutte le altre opere volte ad eliminare le barriere all'accessibilità che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 20 della direttiva 2008/57/CE

3.2 Applicazione di misure operative (assistenza) per compensare la restante carenza di accessibilità

4. Finanziamento

4.0 Rinvii incrociati agli accordi contrattuali (direttiva 2012/34/UE, articolo 30) e ai contratti di servizio pubblico [Regolamento (CE) n.1370/2007]

4.1 Altre risorse

5. Seguito e riscontro

5.0 Aggiornamento dell'inventario dei beni e raffronto con gli obiettivi

5.1 Aggiornamento del piano

Appendice A

- Norme comunitarie e nazionali applicabili alle STI PMR
- Norme UNI applicabili alle STI PMR
- Norme ferroviarie applicabili alle STI PMR

0.1 Scenario

La **Convenzione delle Nazioni Unite** sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'Unione e la maggior parte degli Stati membri sono firmatari, riconosce l'accessibilità come uno dei suoi principi generali, stabilendo che gli Stati firmatari adottino misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso su base di uguaglianza con gli altri. Queste misure devono includere l'identificazione e l'eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità e si applicano, tra l'altro, ai trasporti.

In ambito europeo, l'Unione europea ha provveduto all'emanazione di specifica normativa al fine di garantire alle persone a ridotta mobilità (PRM) il diritto alla mobilità e quindi l'accessibilità alla modalità ferroviaria di trasporto.

In Italia, la rete ferroviaria è costituita principalmente dall'infrastruttura nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA ai sensi dell'Atto di Concessione (DM 138T/2000) estesa per oltre 16.500 km, nonché da una serie di reti regionali, anche interconnesse all'infrastruttura nazionale, gestite dalle Regioni.

L'estensione complessiva delle infrastrutture ferroviarie cosiddette Regionali è di circa 3560 km: ben 2.121 km dei complessivi 3.560 km di linee ferroviarie secondarie si sviluppano nelle Regioni dell'Italia Meridionale e Insulare e le stesse sono in concessione a 11 gestori dell'infrastruttura regionale.

Lo scenario di riferimento del mercato italiano della mobilità è stimato in circa 600 milioni di viaggiatori trasportati ogni anno, con un trend in crescita. In tale scenario il mercato italiano della mobilità, è attualmente stimato in circa 902 Mld di passeggeri*km; esso è soddisfatto principalmente dal trasporto privato su gomma.

Di tale valore complessivo, nella modalità del trasporto ferroviario si rileva una quota pari a circa 51 Mld di passeggeri*km. In tale contesto l'Impresa Ferroviaria (IF) Trenitalia S.p.A., appartenente alla capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., assorbe circa l'88% del mercato, per una quota pari a circa 45 Mld di passeggeri*km.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con le sue società controllate raggiunge una quota del mercato della mobilità pari al 5,2% (circa 47 Mld di passeggeri*km).

0.2 Quadro normativo

- **Direttiva 2008/57/CE**, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.
- **Regolamento (CE) n. 1371/2007**, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
- **Regolamento (UE) n. 1300/2014**. STI-PMR (Specifica Tecnica di Interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta).
- **Decreto Legislativo n. 70/2014**. Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

La **Direttiva 2008/57/CE** stabilisce che l'accessibilità è un requisito essenziale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione europea e istituisce il principio di attuazione graduale, stabilendo, in particolare, che i sottosistemi target indicati in una Specifica Tecnica di Interoperabilità (STI) possono essere introdotti gradualmente entro un lasso di tempo ragionevole e che ciascuna STI deve indicare una strategia di attuazione, al fine di realizzare una transizione graduale dalla situazione esistente alla situazione finale in cui la conformità alle STI sarà la norma.

Il **Regolamento (EU) n. 1371** del 23 Ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, il cui ambito prevede l'applicazione a tutti i viaggi e servizi ferroviari in tutta la Comunità europea forniti da imprese ferroviarie titolari di licenza in virtù della direttiva 95/18/CE, definisce all'articolo 3.15 quale persona con disabilità o persona a mobilità ridotta *“qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona”*.

Il Capo V del Regolamento 1371/2007 disciplina il diritto al trasporto, alle informazioni, all'accessibilità, agli obblighi di assistenza nelle stazioni ferroviarie, all'assistenza a bordo e al diritto al risarcimento per l'eventuale perdita o danneggiamento delle attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche qualora l'impresa ferroviaria sia responsabile.

Questo regolamento, che ha natura prescrittiva, prevede all'art. 30 l'adozione delle misure necessarie per la sua esecuzione da parte di un organismo nazionale che, in Italia, è stato individuato nell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

In attuazione del Regolamento europeo 1371/2007, in Italia è stato emanato il Decreto legislativo n. 70 del 17 aprile 2014, che ha individuato le fattispecie sanzionabili, l'entità delle sanzioni e le procedure per l'applicazione, introducendo altresì, oneri informativi a favore dei passeggeri e diritti specifici in occasione di ritardi, soppressioni di treni e mancate coincidenze e statuendo, inoltre, una serie di disposizioni per le persone con disabilità e per le persone a mobilità ridotta.

In particolare, l'articolo 16 stabilisce il regime sanzionatorio, a carico di imprese ferroviarie e gestori di stazione per mancata osservanza degli obblighi a tutela del diritto al trasporto di persone con disabilità o a mobilità ridotta, nel caso di mancato o non conforme adeguamento alle STI previste a tutela dell'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone a mobilità ridotta ai sensi dell'articolo 21 del Regolamento 1371/2007.

In materia di PRM il quadro normativo è stato poi integrato con il **Regolamento (UE) n. 1300/2014** della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta.

In particolare detto Regolamento stabilisce che ciascuno Stato membro assicura che venga eseguito e attuato un **inventario dei beni** al fine di individuare le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità.

L'ambito di applicazione di questi inventari si estende almeno alle aree pubbliche delle stazioni dedicate al trasporto di passeggeri e al materiale rotabile come definito in ambito di regolamento stesso. L'inventario dei beni deve essere aggiornato per includervi i dati su infrastruttura e

materiale rotabile nuovi e sui lavori di rinnovo o ristrutturazione del materiale rotabile e dell'infrastruttura esistenti.

Gli Stati membri hanno avuto l'obbligo di adottare i **Piani Nazionali di Attuazione** (cosiddetti NIP), che comprendono specifiche informazioni (contenute nell'appendice C dell'Allegato al Regolamento), al fine di eliminare progressivamente tutte le barriere all'accessibilità individuate.

L'ambito di applicazione e la velocità di attuazione dei piani nazionali sono decisi dagli Stati membri e devono coprire un periodo di almeno dieci anni, con aggiornamenti periodici, almeno ogni cinque anni.

In appendice A, si riporta un elenco dei principali strumenti normativi e regolamentari adottati sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

0.3 Metodologia per l'elaborazione del piano nazionale di attuazione

Il Piano Nazionale di Attuazione (NIP), è stato sviluppato con il contributo di rappresentanti di RFI S.p.A., di Trenitalia S.p.A., di Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) S.p.A., della ASSTRA, l'associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, insieme a rappresentanti delle aziende ferroviarie Regionali.

RFI e Trenitalia, inoltre, hanno sviluppato il proprio contributo attraverso il confronto con i principali stakeholder e in particolare con le Associazioni di rappresentanza delle persone con disabilità, attraverso incontri plenari e di settore a partire dalle iniziative promosse dalla Capogruppo, FS Italiane S.p.A..

Infatti, il Gruppo FS Italiane ha posto al centro delle proprie attenzioni, le esigenze delle persone a ridotta mobilità, istituendo una funzione specifica deputata a tenere costanti rapporti con i delegati nazionali delle principali associazioni e federazioni che tutelano i diritti e le istanze delle persone con disabilità. Il proficuo confronto con i rappresentanti delle associazioni, si concretizza con lo svolgimento di incontri periodici che vedono il coinvolgimento sia di RFI S.p.A. che delle Società di Trasporto. Gli incontri e le attività della funzione centrale di FS Italiane sono volti a migliorare le soluzioni per: l'accesso a stazioni e treni; individuare risposte tecnico-organizzative sempre più adeguate alle esigenze delle persone a ridotta mobilità; percorsi di aggiornamento professionale destinati a migliorare l'attitudine del personale front-line a rapportarsi con le persone a ridotta mobilità.

Non manca il sostegno di FS Italiane a iniziative per sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema della disabilità.

Nel dettaglio, le 14 principali associazioni coinvolte sono:

- **ADV** - Associazione Disabili Visivi;
- **ANGLAT** - Associazione Nazionale Guida Legislazioni Andicappati Trasporti;
- **ANMIC** - Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi Civili;
- **ANMIL** - Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi Lavoro;
- **ANPVI** - Associazione Nazionale Privi della Vista e Ipovedenti;
- **ASBI** - Associazione Spina Bifida Italiana;
- **ENS** - Ente Nazionale Sordi;
- **FAND** - Federazione tra le Associazioni Nazionali delle persone con Disabilità;

- **FIABA** - Federazione Italiana Abbattimento Barriere Architettoniche;
- **FIADDA** - Famiglie Italiane Associate per la Difesa dei Diritti degli Audiolesi;
- **FISH** - Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap;
- **Lega Arcobaleno**;
- **UICI** - Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti;
- **UNMS** - Unione Nazionale Mutilati per Servizio.

1. Situazione attuale

1.0 Premessa. Evoluzione delle ferrovie italiane

Nel 1872 esistevano, in Italia, complessivamente, poco meno di 7.000 km di linee ferroviarie, il cui esercizio veniva assicurato da 4 Società principali, per un complesso di 6.470 km; altre linee secondarie erano divise tra varie Società minori.

In considerazione di difficoltà gestionali di molte aziende ferroviarie fu approntata una Commissione parlamentare d'inchiesta che portò nel 1884 alla stipula, per la durata di 60 anni, di Convenzioni tra lo Stato e tre Società private. In seguito all'emanazione della Legge 27 aprile 1885, n. 3048, conosciuta anche come "legge sulle convenzioni", le linee venivano ripartite in senso longitudinale (rispetto al Paese) e assegnavano alla Società Italiana per le strade ferrate meridionali l'esercizio della rete gravitante sull'Adriatico (Rete Adriatica) e alle Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo e Società per le Strade Ferrate della Sicilia, rispettivamente, l'esercizio della rete gravitante sui mar Ligure, Ionio e Tirreno (Rete Mediterranea) e la rete siciliana (Rete Sicula). Rimasero escluse dalle convenzioni le ferrovie sarde e alcune altre piccole reti private.

Nei primi anni del XX° secolo, con il Governo Giolitti fu avviato un percorso di "statalizzazione" delle ferrovie che si concretizzò con la promulgazione della Legge Fortis del 22 aprile 1905 n. 137, e sue successive modificazioni e integrazioni con la quale si operò il "riscatto" delle ferrovie e che lasciò le linee di interesse locale in concessione a società private.

Il Regio decreto n.250 del 15 giugno 1905 istituiva l' "Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato" allo scopo di affidarle la gestione della rete fino ad allora gestita dalle precedenti compagnie e Lo Stato assunse, quindi, la gestione diretta di oltre 10.000 km di linee ferroviarie.

Nel 1945 l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato era sotto il controllo del Ministero dei Trasporti.

Dal 1° gennaio 1986 fu trasformata in ente pubblico economico in applicazione alla legge n.210/1985, che istituiva l'Ente Ferrovie dello Stato.

Il 12 agosto 1992 l'Ente fu trasformato in Società per Azioni con partecipazione statale totale attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Dal 24 maggio del 2011 le Ferrovie dello Stato diventano Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

All'interno di Ferrovie dello Stato SpA, il 7 giugno 2000 si costituì Trenitalia S.p.A. (già Italiana Trasporti Ferroviari S.p.A.), a cui fu affidato il trasporto di merci e di passeggeri.

Il 9 aprile 2001 fu costituita Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che ebbe l'incarico di occuparsi della gestione della rete e delle stazioni, sempre per il perseguimento delle direttive europee.

Infine il 13 luglio 2001 Ferrovie dello Stato Holding S.r.l. divenne Ferrovie dello Stato S.p.A.

Per quanto riguarda le ferrovie Regionali, la Legge Fortis n. 137 del 1905 , che provide alla statalizzazione delle ferrovie, lasciò le linee di interesse locale in concessione a società private. A tali linee si aggiunse in seguito la costruzione di nuove linee concesse tra cui, le ferrovie Appulo-Lucane nel 1912, ad opera della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

In oltre un secolo di storia le ferrovie concesse, oggi ferrovie regionali, hanno vissuto molti cambiamenti che hanno ridefinito le politiche e le strategie del settore ed hanno condotto a delineare un quadro di 28 aziende, tutte associate ad ASSTRA.

Come già riferito in precedenza, ASSTRA, rappresenta le Imprese ferroviarie e/o i Gestori dell'infrastruttura che, per caratteristiche storiche, istituzionali o vocazionali, svolgono la propria attività principale in contesti regionali definiti.

1.1 Panoramica degli inventari: stazioni

Le stazioni costituiscono il punto di accesso della domanda di trasporto viaggiatori all'infrastruttura ed ai servizi ferroviari. Ma non rivestono solo questo ruolo, perché questi spazi e le funzioni che in essi si svolgono rivestono un ruolo importante anche nello sviluppo urbano, economico e sociale del territorio e delle città.

Le stazioni si connotano sempre più, non solo come luoghi di viaggio, ma anche di incontro, socialità e consumo a servizio della collettività.

1.1.1 Stazioni. Infrastruttura ferroviaria nazionale

Sono oltre 2.050 le stazioni con servizio viaggiatori attivo della rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) che, **per comodità di lettura del presente documento, viene qui definita come Infrastruttura Ferroviaria Nazionale** (IFN); tali stazioni sono identificate da RFI in base ad un sistema di classificazione che definisce quattro categorie: Platinum, Gold, Silver e Bronze.

Tale classificazione deriva dalla determinazione di alcuni parametri, uno dei quali è la frequentazione.

Altri parametri utilizzati sono riconducibili a:

- dimensioni e qualità del bacino di utenza che l'impianto è in grado di attrarre;
- capacità di interscambio che l'impianto offre al cliente/frequentatore;
- livello dell'offerta commerciale che l'impianto garantisce alla propria clientela.

Come sopra detto, RFI ha individuato quattro categorie:

Platinum: 22 stazioni. Grandi impianti dotati di servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza e Alta Velocità (AV). E' sempre garantita la presenza di servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori.

Gold: 122 stazioni. Categoria di impianti medio/grandi dotati di servizi ai viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente garantita la presenza di servizi specifici per i frequentatori non viaggiatori e talvolta per la città.

Silver: 594 stazioni. Categoria di impianti medio/piccoli, spesso impresenziati, dotati unicamente di servizi urbani/sub-urbani/metropolitani.

Bronze: 1320 stazioni. Categoria di impianti costituita da piccole stazioni e fermate spesso impresenziate, prive del fabbricato viaggiatori aperto al pubblico e dotate di servizi unicamente per il traffico regionale/locale.

1.1.1.1 Gli investimenti in corso e programmati sulle stazioni della IFN

Gli interventi di riqualifica avviati riguardano le diverse parti d'opera di un impianto di stazione: **marciapiedi, sottopassi/sovrappassi, attraversamenti a raso, pensiline, collegamenti verticali**.

Ogni parte è oggetto di riqualifica nel rispetto della normativa nazionale ed europea vigente in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

I **marciapiedi** sono oggetto di modifica e saranno innalzati ad altezza 550 mm dalla quota del ferro, secondo quanto previsto dalle STI PMR e dalle STI INFRA.

L'innalzamento ad h 550 mm dei marciapiedi ottempera anche all' art. 4.2.2.11. delle STI PRM (Posizione dei gradini per l'entrata e l'uscita del veicolo).

Anche i **sottopassi/sovrappassi**, sono oggetto di riqualifica in termini di realizzazione di ascensori indispensabili per garantire l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Molte piccole stazioni ad oggi sono sprovviste di sottopassi/sovrappassi e in questi casi per raggiungere i marciapiedi ad isola è necessario attraversare a raso i binari in base ai vigenti regolamenti relativi alla circolazione dei treni.

In fase di rinnovo/ristrutturazione si sta procedendo, per quando possibile, a realizzare sottopassi/sovrappassi eliminando i passaggi a raso.

Nell'ambito degli interventi di riqualifica RFI si è impegnata nell'adeguamento dell'illuminazione nei Fabbricati Viaggiatori, nei sottopassi e nelle pensiline secondo quanto prescritto dalle STI e dalle normative e linee guida aziendali vigenti.

Inoltre sono in fase di realizzazione interventi mirati a garantire la presenza di un PPO (Percorso Privo di Ostacoli) secondo quanto disposto dalle STI PMR. In particolare il Piano Industriale 2017-2026 prevede di intervenire prioritariamente sulle 620 stazioni più frequentate della rete (che insieme raggiungono il 90 % dell'utenza ferroviaria) con un insieme di interventi coordinati denominati "Progetto Easy & Smart Station", per renderle fruibili alle persone a ridotta mobilità senza accompagnamento. Il piano prevede un investimento complessivo di oltre 2,5 miliardi di euro.

	Stazioni aperte al servizio viaggiatori	Stazioni a maggiore frequentazione* (90% frequentazione nazionale)
	2.058	620
Fabbricati Viaggiatori già accessibili (servizi igienici, servizi commerciali, parcheggi, ...)	327	163
Impianti con marciapiedi h 55 accessibili a disabili motori e disabili visivi	338	197

** Si tratta delle stazioni che saranno oggetto, nell'arco di piano 2017-2026, ad interventi sostanziali per garantire la completa accessibilità all'infrastruttura*

1.1.1.2 Le iniziative per le persone con disabilità attuate dal Gestore della IFN

Sul sito del Gestore, RFI, alla sezione Infoaccessibilità stazioni

[\(<http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Accessibilit -stazioni/Info-Accessibilit -stazioni>\)](http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Accessibilit -stazioni/Info-Accessibilit -stazioni),

sono pubblicate tutte le informazioni relative ai servizi e alle dotazioni di accessibilit  presenti nelle oltre 2.050 stazioni con servizi viaggiatori attivi.

Le informazioni consentono ai viaggiatori con disabilit  e a ridotta mobilit  di sapere gi  in fase di preparazione del viaggio se nelle stazioni:

- siano disponibili i servizi di assistenza offerti dalle Sale Blu (strutture delle quali si riferisce con maggiore dettaglio nel successivo paragrafo 1.3), e con quali caratteristiche;
- siano presenti servizi igienici accessibili;
- siano presenti parcheggi con posti riservati alle persone con disabilit ;
- siano presenti sistemi di informazione al pubblico sonori o visivi;
- siano presenti sportelli di biglietteria accessibili;
- quali binari siano dotati di marciapiedi rialzati per entrare/uscire dai treni;
- quali binari siano raggiungibili dall'ingresso della stazione tramite percorso senza barriere (in piano, con ascensore, con rampa) o tramite percorso tattile.

Le informazioni sono disponibili per tutte le oltre 2.050 stazioni della rete:

- le 14 maggiori stazioni, gestite dalla Societ  Grandi Stazioni;
- le 103 stazioni grandi e medio-grandi, gestite dalla Societ  Centostazioni;
- le oltre 500 stazioni pi  importanti e frequentate tra quelle gestite direttamente da RFI, sono oggetto di interventi di riqualifica mirati ad innalzarne la qualit  sotto il profilo dell'accessibilit , del decoro, dell'informazione al pubblico, dell'illuminazione, dell'integrazione modale, della sicurezza;
- le oltre 1.430 stazioni pi  piccole e meno frequentate, anch'esse gestite direttamente da RFI, che insieme alle altre assicurano l'accesso alla rete ferroviaria capillarmente su tutto il territorio nazionale.

1.1.2 Stazioni. Infrastrutture ferroviarie regionali

L'estensione complessiva della infrastruttura ferroviaria regionale   di circa 3560 km; essa assolve un ruolo importante in ambito nazionale nel ricoprire le esigenze di mobilit  regionale.

Circa 2.121 km dei complessivi 3.560 km di linee ferroviarie secondarie si sviluppano nelle Regioni dell'Italia Meridionale e Insulare e le stesse sono in concessione a 11 gestori dell'infrastruttura regionale.

Le reti regionali dell'area meridionale e insulare rappresentano circa il 60% dell'estensione complessiva della rete ferroviaria secondaria, con un'estensione particolarmente significativa in Puglia e in Sardegna.

Risulta interessante evidenziare che la capillarit  dell'infrastruttura ferroviaria, regionale e nazionale, riveste un ruolo molto importante per garantire la mobilit .

Una particolarit  delle ferrovie regionali   rappresentata dalla tipologia di scartamento, essendo presenti, infatti, tre tipologie: di tipo ordinario (1.453 mm), standard adottato anche

sull'infrastruttura nazionale, ridotto (950 mm) e metrico (1.000 mm). Le reti ferroviarie regionali sono caratterizzate da una bassa standardizzazione e la tipologia di scartamento non risulta omogenea: infatti, l'infrastruttura regionale è per il 59% della sua estensione a scartamento ordinario, e per il restante 41% a scartamento ridotto o metrico (rispettivamente 38% e 3%).

Le ferrovie a scartamento ridotto e metrico non possono fisicamente essere interconnesse con la infrastruttura ferroviaria nazionale e sono, pertanto, escluse dalle problematiche di interconnessione e di interoperabilità, che riguardano quindi le sole linee ferroviarie a scartamento ordinario, il cui sviluppo complessivo è pari a 2.192 km.

Con riferimento alle sole linee interconnesse, la Tabella di seguito riportata dettaglia, per ciascuna Azienda interessata dall'indagine, le stazioni comuni alla rete regionale e a quella di RFI.

Azienda	Stazioni Comuni alla rete regionale e a quella nazionale (RFI)
Rete Ferroviaria Toscana (Toscana)	Arezzo, Sinalunga
Ferrovie Del Gargano (Puglia)	San Severo, Foggia
FERROTRAMVIARIA (Puglia)	Barletta
Ferrovie del Sud Est (Puglia)	Bari C.le, Lecce, Francavilla Fontana e Taranto
Ferrovie Emilia-Romagna (Emilia-Romagna)	Bologna C.le, Casalecchio Garibaldi, Modena, Reggio Emilia, Parma, Ferrara, Poggio Rusco, Porto Maggiore, Suzzara
SAD - GI SBA (Trentino Alto Adige)	Merano
Ferrovia Adriatico Sangritana (Abruzzo)	S.Vito di Lanciano, Ortona M., Castel di Sangro
FERROVIENORD (Lombardia)	Laveno Mombello Nord, Camnago Nord, Busto Arsizio Nord, Castellanza Ferrovie Nord, Novara Boschetto RFI, Novara RFI, Milano Ghisolfa RFI, Milano Farini RFI, Milano Lancetti RFI, Seregno, Merone, Rovato Borgo, Brescia
Ente Autonomo Volturmo (Campania)	RFI – Linea S. Maria C.V. Napoli Via Caserta e Via Aversa e RFI – Linea Cancellò scalo – Napoli – ex Metrocampania NordEst
Sistemi Territoriali (Veneto)	Adria e Venezia Mestre
UMBRIA TPL E MOBILITA' (Umbria)	Terni e Perugia Ponte San Giovanni
Ferrovie Udine Cividale (Friuli V.G.)	Udine

Per quanto concerne il numero di stazioni e fermate presenti sull'intero compendio delle infrastrutture ferroviarie regionali, la Tabella di seguito riporta la ripartizione regionale nonché il numero complessivo.

Regione	Stazioni	Fermate
Toscana	13	11
Puglia	89	112
Emilia-Romagna	60	33
Trentino-Alto Adige	22	15
Sicilia	25	10
Calabria	45	41
Piemonte	12	9
Abruzzo	19	13
Lombardia	62	65
Umbria	24	24
Lazio	39	35
Totale	410	368

Per quanto riguarda le reti ferroviarie regionali, la associazione ASSTRA, che ha coordinato la raccolta dei dati per conto delle aziende ferroviarie Regionali associate, ha fornito i dati dei seguenti Gestori:

AZIENDA	CITTA'
Gruppo La Ferroviaria Italiana	Arezzo
Ferrovie del Gargano	Bari
Ferrovie Emilia Romagna	Ferrara
Trasporto Unico Abruzzese	Lanciano
FERROVIENORD	Milano
Ente Autonomo Volturno	Napoli
Sistemi Territoriali	Padova
Gruppo Torinese Trasporti	Torino
Ferrovie Udine Cividale	Udine

Si illustrano di seguito le informazioni raccolte.

1.1.2.1 Gruppo La Ferroviaria Italiana

Il Gruppo LFI nasce il 30 gennaio 1914 come Società Anonima La Ferroviaria Italiana che ottiene in concessione i lavori di costruzione della linea ferroviaria Arezzo–Sinalunga, che entra in esercizio negli anni '30 del ventesimo secolo.

Il Gruppo ha operato, nel tempo, una suddivisione delle attività ed uno scorporo societario che ha dato origine a Rete Ferroviaria Toscana SpA (RFT SpA), società in cui sono confluite tutte le attività relative alla gestione della infrastruttura ferroviaria, incluso mezzi e personale e "Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A." e (TFT S.p.A.), società in cui sono confluite tutte le attività relative al trasporto ferroviario merci e viaggiatori, incluso mezzi e personale, entrambe partecipate al 100% da parte di LFI SpA. A far data dal 26/11/2015, Rete Ferroviaria Toscana SpA è stata fusa per incorporazione in LFI SpA rilevandone tutte le attività, i beni ed il personale e quindi il Gruppo LFI oggi include LFI S.p.A. e TFT S.p.A.

LFI S.p.A. cura per conto della Regione Toscana la gestione delle infrastrutture costituenti le linee ferroviarie Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga.

I dati forniti riguardano un totale di 13 stazioni e 10 fermate. Per una fermata non sono stati forniti dati.

Per quanto riguarda i marciapiedi si rileva che tutte le stazioni/fermate sono parzialmente accessibili; non sono presenti marciapiedi a standard H=55.

Per quanto riguarda i Fabbricati Viaggiatori, non tutte le stazioni/fermate sono dotate contemporaneamente di parcheggi, servizi igienici e commerciali. Dove presenti, questi sono accessibili.

Non sono state fornite previsioni per realizzare una completa accessibilità.

In merito ai servizi di assistenza alle persone a ridotta mobilità, il sito web della società Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (TFT) riporta le seguenti informazioni.

Viene garantita l'assistenza all'interno dell'impianto ferroviario nella salita in treno e fino al posto assegnato nella carrozza e nella discesa dal treno, e fino all'uscita dall'impianto ferroviario.

I viaggiatori con disabilità o a mobilità ridotta possono accedere a tali servizi effettuando la richiesta del servizio con le seguenti modalità:

- per la linea Arezzo–Stia le stazioni abilitate con pedana di sollevamento sono quelle di Poppi, Bibbiena e Arezzo; per dette località il servizio può essere fornito con un preavviso di almeno 24 ore. Per le altre stazioni la richiesta di servizio deve essere fatta dal cliente con un preavviso telefonico di almeno 48 ore e al momento verrà concordata la località più idonea per effettuare il servizio.
- per la linea Arezzo–Sinalunga, la maggior parte dei treni è provvista di pedana, pertanto alla richiesta telefonica di servizio verranno indicati gli orari che consentono all'utente di usufruire del treno idoneo.

Il numero da contattare è il +39.335.7757926.

1.1.2.2 Ferrovie del Gargano

L'Azienda Ferrovie del Gargano s.r.l. opera nel settore del trasporto pubblico a decorrere dal 1962, anno in cui rilevò la concessione della linea ferroviaria S. Severo-Rodi-Peschici.

Ferrovie del Gargano s.r.l. opera come gestore dell'infrastruttura delle linee ferroviarie San Severo–Peschici e Foggia–Lucera; sulla linea ferroviaria Foggia-Manfredonia è svolto un servizio sostitutivo treni.

I dati forniti riguardano un totale di 9 stazioni.

Per quanto riguarda i marciapiedi si rileva che tutte le stazioni sono parzialmente accessibili; in 49 stazioni sono presenti marciapiedi a standard H=55.

Per quanto riguarda i Fabbricati Viaggiatori, non sono presenti servizi commerciali e soltanto una è dotata di parcheggio, che è accessibile. I servizi igienici accessibili sono presenti solo in due stazioni.

L'Azienda prevede di realizzare la completa accessibilità delle stazioni.

In merito ai servizi di assistenza alle persone a ridotta mobilità, il sito web della società Ferrovie del Gargano, informa della disponibilità del servizio di assistenza su chiamata al numero +39.0882.228960 (ufficio Informazioni), almeno 48 ore prima della partenza prevista, tutti i giorni feriali dalle ore 7.00 alle ore 19.00.

1.1.2.3 Ferrovie Emilia Romagna

L'Azienda Ferrovie Emilia Romagna (FER) dal 1 febbraio 2012 è la società unica che gestisce l'intera rete ferroviaria regionale, la cui estensione è pari a 364 km, dotata di 52 stazioni e 68 fermate viaggiatori, nonché 8 punti di carico e scarico merci (tra terminali e raccordi).

La rete di proprietà regionale è costituita dalle linee: Parma-Suzzara-Ferrara, Ferrara-Codigoro, Bologna-Portomaggiore, Modena-Sassuolo, (Bologna)-Casalecchio-Vignola, Reggio Emilia-Guastalla, Reggio Emilia-Sassuolo e Reggio Emilia-Ciano d'Enza.

I dati forniti riguardano un totale di 119 stazioni.

Per quanto riguarda i marciapiedi si rileva che quasi tutte le stazioni sono parzialmente accessibili; 5 stazioni risultano non accessibili e in 49 sono presenti marciapiedi a standard H=55.

Per quanto riguarda i Fabbricati Viaggiatori, solo in poche stazioni sono presenti servizi commerciali e parcheggi, comunque accessibili.

L'Azienda prevede di realizzare un percorso di adeguamento delle stazioni.

Per quanto riportato sul sito web di FER Carta dei Servizi 2014), circa i servizi di assistenza offerti ai viaggiatori con disabilità, si legge che *“dal 2013, in concomitanza con l'entrata in esercizio dei nuovi treni elettrici Etr 350, sulla linea Bologna – Portomaggiore prende il via in un progetto sperimentale di assistenza alle persone diversamente abili nelle stazioni non provviste di marciapiedi di h 55 cm. Su questi nuovi treni elettrici verrà effettuato il trasporto delle persone con ridotta capacità di mobilità, previo necessario avviso di almeno 24 ore prima attraverso richiesta da effettuarsi alla FER tel. +39.051 63 91 344 (dal lunedì al sabato dalle ore 07:00 alle 19:00) oppure all'indirizzo email samo@fer-online.it”*.

1.1.2.4 Trasporto Unico Abruzzese

La Trasporto Unico Abruzzese (TUA) è l'azienda di trasporto pubblico locale nata dalla fusione per incorporazione in, Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi (ARPA S.p.a.), di Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS S.p.a.) di Lanciano e di Gestione Trasporti Metropolitan (GTM S.p.a.) di Pescara.

TUA gestisce l'80% del servizio di trasporto pubblico di persone in Abruzzo e opera nel territorio regionale con due divisioni, delle quali una è quella dei servizi ferroviari, con sede a Lanciano, che comprende la rete di trasporto merci e di persone che era gestita dalla FAS prima della fusione.

La Ferrovia Adriatico Sangritana era una società per azioni, il cui socio unico era la Regione Abruzzo, costituita l'11 aprile 2000 per assumere la gestione della ferrovia Sangritana in luogo della gestione commissariale governativa attiva dall'11 agosto del 1980.

La linea San Vito Marina-Castel di Sangro, gestita da TUA, è connessa all'infrastruttura nazionale nella stazione di San Vito-Lanciano.

I dati forniti riguardano la sola stazione di Lanciano, nella quale i marciapiedi sono parzialmente accessibili e non ne sono presenti a standard H=55. L'accessibilità al Fabbricato Viaggiatori è parziale.

L'Azienda prevede di realizzare un percorso di adeguamento della stazione in parola.

Per quanto attiene al servizio di assistenza fornita alle persone con disabilità e mobilità ridotta, per quanto riportato sul sito web di TUA, il servizio è assicurato su tutti i treni TUA.

I passeggeri con disabilità devono comunicare a TUA la loro esigenza di assistenza a terra nella stazione di Lanciano almeno 48 ore prima della partenza del treno. In particolare, al viaggiatore disabile viene garantito il seguente servizio di assistenza: assistenza in tutti gli spostamenti interni alla stazione dall'atrio sino al binario di partenza e viceversa; assistenza nella salita e discesa dal treno; assistenza nel trasporto del bagaglio nella salita e dal treno fino all'atrio della stazione; assistenza a bordo.

1.1.2.5 FERROVIENORD

FNM S.p.A. è il principale Gruppo integrato nel trasporto e nella mobilità in Lombardia. Tale società controlla al 100% FERROVIENORD, che gestisce in Lombardia più di 300 km di rete ferroviaria e 120 stazioni dislocate nelle province di Milano, Varese, Como, Novara, Monza/Brianza e Brescia. La rete gestita da FERROVIENORD è suddivisa in due rami: ramo Milano e ramo Iseo.

Il ramo Milano comprende le linee Milano Cadorna–Saronno, Saronno–Varese Nord–Laveno Mombello, Saronno–Como Lago, Saronno–Busto Arsizio Nord–Malpensa Aeroporto, Busto Arsizio Nord–Novara Nord, Milano Bovisio–Seveso–Camnago Nord e Seveso–Canzo Asso.

Il ramo Iseo comprende le linee Brescia–Iseo–Edolo e Bornato–Rovato.

I dati forniti riguardano un totale di 114 stazioni.

Per quanto riguarda i marciapiedi, si rileva che 26 stazioni sono pienamente accessibili; 36 stazioni risultano non accessibili e in 66 sono presenti marciapiedi a standard H=55.

Per quanto riguarda i Fabbricati Viaggiatori, 42 stazioni sono pienamente accessibili.

L'Azienda prevede di realizzare un percorso di adeguamento delle stazioni.

Sul sito web di FERROVIENORD sono riportate le informazioni relative all'accessibilità alle stazioni e i relativi servizi all'utenza. Le operazioni di assistenza sono svolte in maniera congiunta dal personale di FERROVIENORD e delle imprese ferroviarie operanti sulla rete.

Per organizzare al meglio l'assistenza, i viaggiatori devono comunicare le proprie necessità e richieste almeno 48 ore prima della partenza, in accordo alla normativa vigente e alle condizioni di trasporto del vettore.

Sono inoltre disponibili il numero verde 800.210.955 e una casella di posta elettronica per il servizio dedicato all'indirizzo disabili@trenord.it.

1.1.2.6 Ente Autonomo Volturno

L'Ente Autonomo Volturno (EAV) con l'atto di fusione del 27/12/2012 ha incorporato in sé le aziende Circumvesuviana, MetroCampania NordEst e Sepsa, diventando l'unica azienda ferroviaria della Regione Campania. EAV è, inoltre, gestore dell'infrastruttura degli impianti acquisiti.

Le informazioni fornite riguardano la linea Cancello-Benevento e la linea S.Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese.

Le stazioni poste lungo tali linee risultano attualmente non accessibili. L'unico servizio commerciale presente è accessibile ed è posto nella stazione di Benevento Appia.

L'Azienda prevede di realizzare un percorso di adeguamento delle stazioni compatibilmente con il reperimento di risorse economiche.

Sul proprio sito web, EAV informa che le persone con disabilità o persone a ridotta mobilità che utilizzano i treni EAV nelle stazioni di Napoli, Caserta e Benevento Centrale, possono richiedere adeguati servizi di assistenza effettuati da RFI.

Il viaggiatore può richiedere i servizi di assistenza tramite le Sale Blu di RFI inviando una e-mail, telefonando o recandosi direttamente in una delle Sale Blu, secondo le modalità indicate sul sito.

1.1.2.7 Sistemi Territoriali

La Sistemi Territoriali S.p.A. (ST) è una società a partecipazione pubblica controllata dalla Regione Veneto che opera nei campi del trasporto ferroviario e delle infrastrutture idroviarie.

Il 1° gennaio 2001 venne fondata la Ferrovie Venete srl (FV), società a partecipazione regionale, per l'esercizio della linea ferroviaria Adria-Mestre, fino ad allora gestita dall'omonima gestione commissariale governativa e prima ancora in concessione alla Società Veneta.

FV assunse a titolo provvisorio anche la gestione della linea ferroviaria Udine-Cividale in attesa della creazione dell'apposita società da parte della Regione Friuli-Venezia Giulia.

Il 1° aprile 2002 nasce, in seguito al subentro di Idrovie a Ferrovie Venete Srl, Sistemi Territoriali SpA che continua ad operare sia nel campo delle infrastrutture idroviarie sia nel campo ferroviario.

Il 1° gennaio 2005 avviene la cessione dell'esercizio della Udine-Cividale alla nuova Società Ferrovie Udine-Cividale (FUC).

Le informazioni disponibili riguardano la linea ferroviaria Adria-Mestre e sono relative a 14 stazioni. La linea ha origine nella stazione RFI di Adria.

Per quanto riguarda i marciapiedi si rileva che 5 stazioni sono pienamente accessibili, mentre le altre 9 stazioni risultano non accessibili.

Per quanto riguarda i Fabbricati Viaggiatori, non risultano presenti servizi commerciali e i servizi igienici sono disponibili solo in una stazione. Sono presenti parcheggi accessibili solo in 9 stazioni.

L'Azienda prevede di realizzare un percorso di adeguamento delle stazioni.

In merito ai servizi per viaggiatori diversamente abili, le informazioni disponibili sul sito web dell'azienda sono relative alla Carta dei Servizi della Mobilità - Edizione 2011. Tali informazioni riportano l'attenzione posta dall'Azienda nell'attrezzaggio delle stazioni per poter consentire l'accesso ai treni.

1.1.2.8 Gruppo Torinese Trasporti

Il Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT) è un'azienda di trasporti pubblici nata il 1° gennaio 2003 dalla fusione di ATM (Azienda Torinese Mobilità) e SATTI (Società per Azioni Torinese Trasporti Intercomunali). Entrambe le società erano di proprietà pubblica: l'ATM, del comune di Torino, gestiva il trasporto pubblico sulla rete urbana e suburbana di Torino e i parcheggi pubblici, mentre la SATTI gestiva i trasporti su strada e ferrovia in ambito regionale. GTT fa capo a FCT Holding S.r.l., società finanziaria controllata dal Comune di Torino.

GTT opera in qualità di gestore dell'infrastruttura delle ferrovie Torino-Ceres e Canavesana.

Le informazioni disponibili riguardano la linea Canavesana e sono relative a 12 stazioni.

Per quanto riguarda i marciapiedi si rileva che tutte le stazioni sono parzialmente accessibili; in 5 stazioni sono presenti marciapiedi a standard H=55.

Per quanto riguarda i Fabbricati Viaggiatori, una stazione risulta pienamente accessibile, risultando le altre solo parzialmente accessibili.

GTT individua alcuni interventi già finanziati a livello regionale volti a migliorare l'accessibilità.

Per il servizio di trasporto dei clienti con disabilità motoria le informazioni riportate sul sito web di GTT indicano l'attivazione di un contatto, almeno 48 ore prima del viaggio, al numero telefonico +39.011.2165352 nei giorni feriali dal lunedì al sabato dalle ore 8.00 alle ore 17.00.

1.1.2.9 Ferrovie Udine Cividale

La storia della linea ferroviaria Udine-Cividale inizia il 24 giugno 1886, a seguito della firma della concessione del servizio da parte del Re Umberto I. La linea all'epoca era gestita dalla "Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche" di Padova.

Nel 1986 la linea fu esercita in gestione commissariale governativa, subentrata nella gestione alle Ferrovie del Nord Est (ex Società Veneta).

Dal 1997 al 2001 la linea è stata assegnata al controllo delle Ferrovie dello Stato fino alla nascita delle S.p.A. di gestione del servizio (Ferrovie Venete poi confluite in Sistemi Territoriali S.p.A.).

Dal 1° gennaio 2005 la linea è gestita da "Società Ferrovie Udine-Cividale s.r.l." a capitale interamente regionale che opera come gestore dell'infrastruttura, nonché il servizio viaggiatori e merci sulla stessa.

Le informazioni disponibili riguardano 3 stazioni.

Per quanto riguarda i marciapiedi si rileva che tutte le stazioni sono accessibili.

Per quanto riguarda i Fabbricati Viaggiatori, le stazioni risultano parzialmente accessibili.

L'Azienda prevede di realizzare un percorso di adeguamento delle stazioni.

Sul sito web della società Ferrovie Udine Cividale, è disponibile un riferimento telefonico (+39.0432-731032), disponibile per agevolare il viaggio delle persone con mobilità ridotta. E' richiesto di contattare la Stazione di Cividale almeno 48 ore prima del giorno stabilito per il viaggio.

1.2 Panoramica degli inventari: materiale rotabile

1.2.1 Il Gruppo FSI

Nel piano d'impresa del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sono previsti importanti investimenti per il rinnovo delle flotte dei rotabili della Impresa Ferroviaria Trenitalia (acquisto di 500 treni nuovi dedicati prevalentemente al trasporto passeggeri regionale nonché attività di "revamping" di materiale rotabile tradizionale).

Nell'ambito degli investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile, riveste una particolare importanza la progressiva eliminazione delle barriere all'accessibilità per le persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Tutti i rotabili nuovi infatti vengono specificatamente concepiti già in fase progettuale nel rispetto delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) che assicurino l'accesso su sedia a rotelle, l'adeguata sistemazione della persona con disabilità o mobilità ridotta in comparti viaggiatori specificatamente dedicati e la possibilità di accesso alle toilette a bordo treno.

A titolo esemplificativo, nei capitolati d'acquisto dei 500 rotabili nuovi sopra citati, sono chiaramente indicati gli elementi del veicolo adibito al trasporto di persone a mobilità ridotta ed è sempre richiesto che le soluzioni per l'accessibilità delle persone a mobilità ridotta siano conformi alle "STI PRM" in vigore. In tale ambito ad esempio, la porta della toilette per disabili su sedia a rotelle deve essere scorrevole, ad apertura e richiusura servoassistita (con comando a pulsanti posti all'esterno e all'interno della toilette) e richiusura temporizzata.

Inoltre, durante la fase di produzione dei convogli, FS Italiane ha organizzato specifici incontri tra rappresentanti e tecnici delle imprese produttrici, i tecnici di Trenitalia e le associazioni delle persone con disabilità per verificare l'efficacia delle soluzioni tecniche adottate e individuare eventuali upgrading

I rotabili attualmente in uso a Trenitalia soddisfano in gran parte i requisiti citati e i dati riportati nelle successive tabelle forniscono un inventario che evidenzia il progresso compiuto e le attività da porre in essere nell'arco dei prossimi dieci anni, tese a consentire l'accessibilità sui rotabili delle persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Come accennato, gli aspetti principali su cui sono state sviluppate le considerazioni che seguono sono essenzialmente tre:

- presenza a bordo di posti specificatamente concepiti per l'accoglienza di PRM;
- presenza a bordo di toilette specificatamente concepite per l'uso da parte delle PRM;
- possibilità di "incarozzamento" nel rispetto delle STI.

Trenitalia, inoltre, riserva massima attenzione ai clienti con disabilità sensoriali (ad esempio ciechi e ipovedenti, sordi e audiolesi) ponendo in essere tutte le azioni tese a meglio supportare tali disabilità.

Di seguito si illustrano le ipotesi e le fonti utilizzate per l'esecuzione dell'inventario.

Per l'anno 2016 è stata effettuata una 'fotografia' di tutto l'asset rotabili in uso a Trenitalia al 31 Dicembre con un particolare focus sugli aspetti relativi agli attrezzaggi specificatamente dedicati alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM).

Nell'evoluzione dell'asset dei rotabili dedicati alla lunga percorrenza, il piano 2018-2026 ipotizza la dismissione prioritaria delle carrozze non dotate di posti per le persone con disabilità e a mobilità ridotta; nell'evoluzione dell'asset dei rotabili dedicati al trasporto metropolitano e regionale è stato ipotizzato, inoltre:

- la possibilità di porre in essere gli investimenti previsti dal piano industriale di Trenitalia solo a seguito della definizione dei necessari dispositivi contrattuali con le Regioni;
- per i mezzi leggeri elettrici la dismissione di quasi tutti i mezzi tradizionali non a composizione bloccata attualmente privi delle dotazioni dedicate alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (tipo ALE-LE mezzi elettrici tradizionali);
- per i mezzi leggeri diesel la dismissione di tutte le tipologie di automotrici leggere (mezzi diesel tradizionali) attualmente prive delle dotazioni dedicate alle persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- si ipotizza inoltre la dismissione delle carrozze del gruppo Media Distanza (MD), dando la priorità a quelle non dotate di posti per le persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Nelle tabelle seguenti è rappresentata anche l'evoluzione percentuale dell'asset dotato di posti e toilette per le persone con disabilità e a mobilità ridotta e di possibilità d'incarozzamento nel rispetto delle STI.

I rotabili sono stati "raggruppati" in convogli omogenei per natura (come ad esempio per gli ETR cosiddetti a "composizione bloccata") o per esigenze di servizio (come per le composizioni Carrozze - Locomotiva). Chiaramente i posti per le persone con disabilità e a mobilità ridotta così come le toilette non sono disponibili su tutti gli elementi dello stesso convoglio ma solo su uno.

Si riporta di seguito una legenda delle definizioni contenute nelle tabelle.

Legenda	
Convogli Mercato	A tale categoria appartengono i gruppi rotabili quali ETR1000, ETR500, ETR600, ETR610, ETR485, ETR460/3, ETR470 nonché i convogli costituiti da Locomotive E414 e carrozze "Frecciabianca"
Convogli SU	A tale categoria appartengono convogli costituiti da Locomotive tradizionali per la lunga percorrenza (ad es. E402, E444, ecc.) e carrozze Intercity Giorno e Notte
Convogli DPLH	Totale dei convogli utilizzati dalla Divisione Passeggeri Long Haul
Convogli m.l. elettrici	A tale categoria appartengono convogli di mezzi leggeri elettrici per il trasporto regionale
Convogli m.l. diesel	A tale categoria appartengono convogli di mezzi leggeri diesel per il trasporto regionale
Convogli Carrozze	A tale categoria appartengono convogli formati da locomotive E464 e carrozze per il trasporto regionale
Convogli DPR	Totale dei convogli utilizzati dalla Divisione Passeggeri Regionale
Convogli Trenitalia	Totale dei convogli utilizzati dalla soc. Trenitalia

	Asset totale										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>	177	184	190	203	203	203	203	203	203	203	203
<i>Convogli SU</i>	140	136	129	111	111	111	111	111	111	111	111
Convogli DPLH	317	320	319	314	314	314	314	314	314	314	314
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	433	439	447	521	635	784	876	953	969	971	971
<i>Convogli m.l. diesel</i>	361	364	346	342	349	311	313	294	297	299	299
<i>Convogli carrozze</i>	466	470	463	438	328	284	258	217	193	187	187
Convogli DPR	1.260	1.273	1.256	1.301	1.311	1.380	1.447	1.464	1.459	1.457	1.457
Convogli Trenitalia	1.577	1.593	1.575	1.615	1.625	1.693	1.761	1.778	1.773	1.770	1.770

	Asset dotato di posti per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>	177	184	190	203	203	203	203	203	203	203	203
<i>Convogli SU</i>	95	95	92	75	75	75	75	75	75	75	75
Convogli DPLH	272	279	282	278	278	278	278	278	278	278	278
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	335	347	365	481	595	744	836	913	929	931	931
<i>Convogli m.l. diesel</i>	144	148	154	174	207	243	271	283	286	288	288
<i>Convogli carrozze</i>	302	310	309	303	280	262	255	217	193	187	187
Convogli DPR	781	805	828	958	1.082	1.249	1.362	1.413	1.408	1.406	1.406
Convogli Trenitalia	1.053	1.084	1.110	1.236	1.360	1.527	1.640	1.691	1.686	1.683	1.683
<i>% Convogli Mercato</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>% Convogli SU</i>	68%	70%	71%	68%	68%	68%	68%	68%	68%	68%	68%
% Convogli DPLH	86%	87%	88%	89%	89%	89%	89%	89%	89%	89%	89%
<i>% Convogli m.l. elettrici</i>	77%	79%	82%	92%	94%	95%	95%	96%	96%	96%	96%
<i>% Convogli m.l. diesel</i>	40%	41%	45%	51%	59%	78%	87%	96%	96%	96%	96%
<i>% Convogli carrozze</i>	65%	66%	67%	69%	86%	92%	99%	100%	100%	100%	100%
% Convogli DPR	62%	63%	66%	74%	83%	91%	94%	96%	96%	96%	96%
% Convogli Trenitalia	67%	68%	70%	77%	84%	90%	93%	95%	95%	95%	95%

	Asset dotato di toilet per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Convogli Mercato	177	184	190	203	203	203	203	203	203	203	203
Convogli SU	95	95	92	75	75	75	75	75	75	75	75
Convogli DPLH	272	279	282	278	278	278	278	278	278	278	278
Convogli m.l. elettrici	335	347	365	481	595	744	836	913	929	931	931
Convogli m.l. diesel	144	148	154	174	207	243	271	283	286	288	288
Convogli carrozze	205	213	218	206	183	165	158	138	126	126	126
Convogli DPR	684	708	737	861	985	1.152	1.265	1.334	1.341	1.345	1.345
Convogli Trenitalia	956	987	1.019	1.139	1.263	1.430	1.543	1.611	1.618	1.622	1.622
% Convogli Mercato	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
% Convogli SU	68%	70%	71%	68%	68%	68%	68%	68%	68%	68%	68%
% Convogli DPLH	86%	87%	88%	89%	89%	89%	89%	89%	89%	89%	89%
% Convogli m.l. elettrici	77%	79%	82%	92%	94%	95%	95%	96%	96%	96%	96%
% Convogli m.l. diesel	40%	41%	45%	51%	59%	78%	87%	96%	96%	96%	96%
% Convogli carrozze	44%	45%	47%	47%	56%	58%	61%	63%	65%	67%	67%
% Convogli DPR	54%	56%	59%	66%	75%	84%	87%	91%	92%	92%	92%
% Convogli Trenitalia	61%	62%	65%	71%	78%	84%	88%	91%	91%	92%	92%

	Asset con incarozzamento conforme alle STI										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Convogli Mercato	177	184	190	203	203	203	203	203	203	203	203
Convogli SU	95	95	92	75	75	75	75	75	75	75	75
Convogli DPLH	272	279	282	278	278	278	278	278	278	278	278
Convogli m.l. elettrici	335	347	365	481	595	744	836	913	929	931	931
Convogli m.l. diesel	144	148	154	174	207	243	271	283	286	288	288
Convogli carrozze	302	310	309	303	280	262	255	217	193	187	187
Convogli DPR	781	805	828	958	1.082	1.249	1.362	1.413	1.408	1.406	1.406
Convogli Trenitalia	1.053	1.084	1.110	1.236	1.360	1.527	1.640	1.691	1.686	1.683	1.683
% Convogli Mercato	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
% Convogli SU	68%	70%	71%	68%	68%	68%	68%	68%	68%	68%	68%
% Convogli DPLH	86%	87%	88%	89%	89%	89%	89%	89%	89%	89%	89%
% Convogli m.l. elettrici	77%	79%	82%	92%	94%	95%	95%	96%	96%	96%	96%
% Convogli m.l. diesel	40%	41%	45%	51%	59%	78%	87%	96%	96%	96%	96%
% Convogli carrozze	65%	66%	67%	69%	86%	92%	99%	100%	100%	100%	100%
% Convogli DPR	62%	63%	66%	74%	83%	91%	94%	96%	96%	96%	96%
% Convogli Trenitalia	67%	68%	70%	77%	84%	90%	93%	95%	95%	95%	95%

1.2.1.1 Presenza a bordo di posti specificatamente concepiti per l'accoglienza di PRM

Nell'ambito della lunga percorrenza il 100% degli asset a disposizione di Trenitalia per i servizi a mercato (Frecce) è già oggi dotato di posti per persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Nel trasporto Regionale la percentuale di convogli dotati di posti per le persone con disabilità e a mobilità ridotta, pari oggi al 62%, sarà progressivamente incrementata fino al 2026, in considerazione dei processi di alienazione del materiale rotabile tradizionale e di acquisto di materiale rotabile nuovo. In tale scenario, nel 2026 rimarranno in uso alcune tipologie di rotabili tradizionali privi di postazioni per persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Globalmente, nel 2023 il 95% dei convogli Trenitalia disporrà di posti per passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta.

Considerando che i convogli non dotati di tali posti sono quelli più vetusti, che normalmente vengono utilizzati nelle linee a più basso traffico, si può ipotizzare che l'offerta di posti a sedere per le persone con disabilità e a mobilità ridotta possa raggiungere, in tale periodo, quasi il 98% della domanda di questo tipo di mobilità. Tale percorso di dismissione della totalità della flotta non dotata di posti per PRM continuerà negli anni successivi al periodo considerato.

1.2.1.2 Presenza a bordo di toilette specificatamente concepite per l'uso da parte delle PRM

Nell'ambito della lunga percorrenza il 100% degli asset a disposizione di Trenitalia per i servizi a mercato (Frecce) è già oggi dotato di toilette per persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Nel trasporto Regionale la percentuale di convogli dotati di toilette per le persone con disabilità e a mobilità ridotta, pari oggi al 54%, sarà progressivamente incrementata fino al 92% nel 2026 per il combinato dei processi di alienazione del materiale rotabile tradizionale e di acquisto di materiale rotabile nuovo. In tale scenario nel 2026 rimarranno in uso alcune tipologie di rotabili tradizionali (come, ad esempio, le automotrici Ale642 e alcune carrozze Media Distanza) privi di toilette per persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Globalmente, nel 2026 il 92% dei convogli Trenitalia disporrà di toilette per passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta. Considerando che i convogli privi di tali toilette sono quelli più vetusti, che normalmente vengono utilizzati nelle linee a più basso traffico, si può ipotizzare che l'offerta di toilette per le persone con disabilità e a mobilità ridotta possa raggiungere quasi il 94% della domanda. Negli anni successivi al periodo considerato, Trenitalia continuerà il processo di dismissione del materiale rotabile non concepito per l'uso da parte di PRM.

1.2.1.3 Possibilità di "incarrozzamento" della Persona a Ridotta Mobilità nel rispetto delle STI

La configurazione tecnica dei convogli per il servizio a lunga percorrenza non permette l'incarrozzamento della persona su sedia a rotelle direttamente dal piano del marciapiede. Pertanto quest'ultimo aspetto continuerà ad essere assicurato attraverso sistemi di sollevamento esterni nelle modalità già oggi operanti. I convogli per il servizio a lunga percorrenza più recenti (ETR600, ed ETR Frecciarossa1000) possiedono dotazioni di bordo autonome (lift) che consentono l'incarrozzamento della persona su sedia a rotelle dal piano del marciapiede anche in caso di indisponibilità degli elevatori a terra. In entrambi i casi è comunque assicurato il rispetto delle STI. La percentuale di convogli del Trasporto Regionale che permettono l'incarrozzamento della PRM nel rispetto delle STI è ad oggi pari al 62% (67% se consideriamo tutta la soc. Trenitalia) e sarà

progressivamente incrementato fino al 96% (95% se consideriamo tutta la soc. Trenitalia) nel 2026 per il combinato dei processi di alienazione del materiale rotabile tradizionale e di acquisto di materiale rotabile nuovo. Negli anni successivi Trenitalia continuerà i processi descritti con l'obiettivo di porre in essere azioni che consentano di arrivare al 100%.

1.2.2 La società Nuovo Trasporto Viaggiatori – NTV S.p.A.

Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) S.p.A. è un'impresa ferroviaria italiana privata che opera nel campo dei trasporti ferroviari ad alta velocità. La società è stata costituita nel 2006 da imprenditori italiani e nel mese di aprile 2012 ha iniziato l'attività commerciale.

NTV oggi esercisce una flotta di 25 treni AGV575, realizzati da Alstom e che sono conformi alla Specifica Tecnica di Interoperabilità concernente le persone a mobilità ridotta nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità” 2008/164/CE.

Inoltre, per aumentare la copertura del suo servizio, NTV ha deliberato l'acquisto, sempre da Alstom, di 17 nuovi treni della flotta ETR675, che metterà in servizio nel mese di dicembre 2017, i quali sono conformi al Regolamento 1300/2014/CE.

Nelle tabelle seguenti è rappresentata l'evoluzione dell'asset, anche in relazione ai posti e toilette per le persone con disabilità e a mobilità ridotta e di possibilità d'incarozzamento nel rispetto delle STI.

	Asset totale										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	25	29	37	37	37	37	37	37	37	37	37
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli NTV	25	29	37	37	37	37	37	37	37	37	37

	Asset dotato di posti per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	25	29	37	37	37	37	37	37	37	37	37
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli NTV	25	29	37	37	37	37	37	37	37	37	37

	Asset dotato di toilet per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	25	29	37	37	37	37	37	37	37	37	37
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli NTV	25	29	37	37	37	37	37	37	37	37	37

	Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli NTV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1.2.3 Le altre Imprese Ferroviarie

Si riportano di seguito i dati forniti, attraverso l'Associazione ASSTRA, dalle altre Imprese Ferroviarie.

Nella tabella sottostante sono riportate le Società che hanno trasmesso i dati relativi agli asset e la relativa pianificazione o altre informazioni disponibili.

AZIENDA	CITTA'
Gruppo LFI	Arezzo
Ferrovie del Gargano	Bari
TPER	Bologna
Trasporto Unico Abruzzese	Lanciano
Ente Autonomo Volturno	Napoli
Sistemi Territoriali	Padova
Gruppo Torinese Trasporti	Torino
Trentino Trasporti ESERCIZIO	Trento
Ferrovie Udine Cividale	Udine

1.2.3.1 Gruppo LFI

Come riportato al precedente paragrafo 1.1.2.1, le attività relative al trasporto ferroviario merci e viaggiatori del Gruppo La Ferroviaria Italiana, sono esercite da Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (T.F.T. S.p.A.). Nelle successive tabelle i dati relativi agli asset di TFT.

	Asset totale										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	6	6	8	10	12	12	12	12	12	12	12
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>	4	4	3	2							
Convogli TFT	10	10	11	12	12	12	12	12	12	12	12

	Asset dotato di posti per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	6	6	9	11	11	11	11	11	11	11	11
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>	1	1									
Convogli TFT	7	7	9	11	11	11	11	11	11	11	11

	Asset dotato di toilet per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	5	5	7	9	9	9	9	9	9	9	9
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>	1	1									
Convogli TFT	6	6	7	9	9	9	9	9	9	9	9

	Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>	1	1									
Convogli TFT	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6

1.2.3.2 Ferrovie del Gargano

Per quanto riguarda i servizi di trasporto eserciti dalla Società Ferrovie del Gargano, si riporta di seguito l'evoluzione degli asset così come comunicata dalla Società.

	Asset totale				Asset dotato di posti per disabili			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	16	16	16	16	7	7	7	7
<i>Convogli m.l. diesel</i>								
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli Ferrovie del Gargano	16	16	16	16	7	7	7	7

	Asset dotato di toilet per disabili				Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	7	7	7	7	7	7	7	7
<i>Convogli m.l. diesel</i>								
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli Ferrovie del Gargano	7	7	7	7	7	7	7	7

1.2.3.3 TPER

TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna) è la società di trasporti pubblici nata il 1° febbraio 2012 dalla fusione dei rami-transporto di ATC, azienda di trasporti su gomma di Bologna e Ferrara, e FER, società regionale ferroviaria.

Si riporta di seguito l'evoluzione degli asset come comunicata dalla Società.

	Asset totale			Asset dotato di posti per disabili		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
<i>Convogli Mercato</i>						
<i>Convogli SU</i>						
Convogli DPLH						
<i>Convogli ml elettrici</i>	26	26	26	19	26	26
<i>Convogli carrozze</i>	10	10	10	10	10	10
<i>Convogli ml diesel*</i>	59	59	59	12	12	12
Convogli /veicoli TPER*	95	95	95	41	48	48

	Asset dotato di toilet per disabili			Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
<i>Convogli Mercato</i>						
<i>Convogli SU</i>						
Convogli DPLH						
<i>Convogli ml elettrici</i>	19	26	26	0	0	0
<i>Convogli carrozze</i>	10	10	10	10	10	10
<i>Convogli ml diesel*</i>	12	12	12	0	0	0
Convogli /veicoli TPER*	41	48	48	10	10	10

* comprende n° 31 automotrici diesel Aln 668 - 663

1.2.3.4 Trasporto Unico Abruzzese

Nelle successive tabelle sono riportate le informazioni relative agli asset della Società.

	Asset totale					Asset dotato di posti per disabili				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Convogli Mercato</i>										
<i>Convogli SU</i>										
Convogli DPLH										
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
<i>Convogli m.l. diesel</i>	4	4	4	4	4					
<i>Convogli carrozze</i>										
Convogli TUA	15	15	15	15	15	11	11	11	11	11

	Asset dotato di toilet per disabili					Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Convogli Mercato</i>										
<i>Convogli SU</i>										
Convogli DPLH										
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	11	11	11	11	11					
<i>Convogli m.l. diesel</i>										
<i>Convogli carrozze</i>										
Convogli TUA	11	11	11	11	11					

1.2.3.5 Ente Autonomo Volturno

Nelle successive tabelle sono riportate le informazioni relative agli asset della Società.

Nell'ambito dell'attuale flotta il convoglio Ale 088-001+Le 096-001+Le 088-101, a servizio della linea Napoli-Cancello-Benevento, è dotato di un posto per disabili.

Nell'ambito della fornitura di n. 9 ETR Alfa 2, ciascuno dotato di posto per disabili, toilet per disabili e incarrozzamento marciapiedi 250 mm, destinati al servizio della linea Napoli-Cancello-Benevento, nel corso del 2017 sono stati forniti e messi in servizio n. 3 ETR Alfa 2 e nel corso del 2018 è previsto il completamento della fornitura dei restanti 6.

	Asset totale										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	8	11	17	17	17	17	17	17	17	17	17
<i>Convogli m.l. diesel</i>	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli EAV	22	25	31	31	31	31	31	31	31	31	31

	Asset dotato di posti per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	1	4	10	10	10	10	10	10	10	10	10
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli EAV	1	4	10	10	10	10	10	10	10	10	10

	Asset dotato di toilet per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>		3	9	9	9	9	9	9	9	9	9
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli EAV	0	3	9	9	9	9	9	9	9	9	9

	Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>		3	9	9	9	9	9	9	9	9	9
<i>Convogli m.l. diesel</i>											
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli EAV	0	3	9	9	9	9	9	9	9	9	9

1.2.3.6 Sistemi Territoriali

Nelle successive tabelle sono riportate le informazioni relative agli asset della Società.

	Asset totale				Asset dotato di posti per disabili			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>								
<i>Convogli m.l. diesel</i>	20	20	20	20	8	8	8	8
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli ST	20	20	20	20	8	8	8	8

	Asset dotato di toilet per disabili				Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>								
<i>Convogli m.l. diesel</i>	8	8	8	8				
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli ST	8	8	8	8				

1.2.3.7 Gruppo Torinese Trasporti

Nelle successive tabelle sono riportate le informazioni relative agli asset della Società.

	Asset totale				Asset dotato di posti per disabili			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	20	20			20	20		
<i>Convogli m.l. diesel</i>	3	3						
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli GTT	23	23			20	20		

	Asset dotato di toilet per disabili				Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>	13	13			13	13		
<i>Convogli m.l. diesel</i>								
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli GTT	13	13			13	13		

1.2.3.8 Trentino Trasporti Esercizio

Nel corso del 2008 la Provincia Autonoma di Trento ha riorganizzato il settore del trasporto pubblico locale. A fianco di Trentino trasporti S.p.A. è stata costituita una società interamente pubblica denominata Trentino Trasporti Esercizio S.p.A., operativa dal 1° gennaio 2009, per la gestione dei servizi di trasporto pubblico in Provincia di Trento.

Nelle successive tabelle sono riportate le informazioni relative agli asset della Società.

	Asset totale										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>											
<i>Convogli m.l. diesel</i>	7	7	7	7	8	9	10	11	12	12	12
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli TTE	7	7	7	7	8	9	10	11	12	12	12

	Asset dotato di posti per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>											
<i>Convogli m.l. diesel</i>	7	7	7	7	8	9	10	11	12	12	12
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli TTE	7	7	7	7	8	9	10	11	12	12	12

	Asset dotato di toilet per disabili										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>											
<i>Convogli m.l. diesel</i>	7	7	7	7	8	9	10	11	12	12	12
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli TTE	7	7	7	7	8	9	10	11	12	12	12

	Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Convogli Mercato</i>											
<i>Convogli SU</i>											
Convogli DPLH											
<i>Convogli m.l. elettrici</i>											
<i>Convogli m.l. diesel</i>	7*	7*	7*	7*	8*	9*	10*	11*	12*	12*	12*
<i>Convogli carrozze</i>											
Convogli TTE	7*	7*	7*	7*	8*	9*	10*	11*	12*	12*	12*

* veicoli con incarrozzamento a 550 mm da piano del ferro

1.2.3.9 Ferrovie Udine Cividale

Nelle successive tabelle sono riportate le informazioni relative agli asset della Società.

	Asset totale				Asset dotato di posti per disabili			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>								
<i>Convogli m.l. diesel</i>	5	5			2	2		
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli FUC	5	5			2	2		

	Asset dotato di toilet per disabili				Asset dotato di incarrozzamento da marciapiedi alti 250mm			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
<i>Convogli Mercato</i>								
<i>Convogli SU</i>								
Convogli DPLH								
<i>Convogli m.l. elettrici</i>								
<i>Convogli m.l. diesel</i>	2	2			2	2		
<i>Convogli carrozze</i>								
Convogli FUC	2	2			2	2		

1.3 Panoramica degli inventari: norme di esercizio

A partire da gennaio 2011, RFI ha assunto il ruolo di *Station Manager* (Gestore di Stazione) per l'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN) in base a quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il servizio di assistenza curato da RFI è assicurato in un network di 276 stazioni (dato aggiornato al mese di giugno 2017) diffuse sul territorio ed è rivolto ai viaggiatori di tutte le Imprese Ferroviarie che circolano sulla IFN.

I termini di preavviso della richiesta del servizio di assistenza, sono garantiti da RFI, nelle stazioni denominate "*fast*" e "*standard*" come di seguito specificato, con condizioni di maggiore flessibilità rispetto a quanto stabilito dal Regolamento (CE) 1371/2007, che prevede almeno 48 ore di anticipo per la prenotazione.

Le **Sale Blu** che coordinano e gestiscono il servizio di assistenza PRM sono aperte tutti i giorni, festivi compresi, dalle ore 6:45 alle 21:30 e sono presenti nelle seguenti 14 stazioni principali:

1. Ancona
2. Bari Centrale
3. Bologna Centrale
4. Firenze Santa Maria Novella
5. Genova Piazza Principe
6. Messina Centrale
7. Milano Centrale
8. Napoli Centrale
9. Reggio Calabria Centrale
10. Roma Termini
11. Torino Porta Nuova
12. Trieste Centrale
13. Venezia Santa Lucia
14. Verona Porta Nuova

Il servizio è rivolto a:

- persone con problemi agli arti, anche temporanei, o persone con difficoltà di deambulazione;
- persone che si muovono su sedia a ruote;
- persone non vedenti o con disabilità visive;
- persone non udenti o con disabilità uditive;
- persone anziane;
- donne in gravidanza,

ed è caratterizzato dalle seguenti attività:

- prenotazione del servizio;
- su richiesta, messa a disposizione di sedia a rotelle;
- guida in stazione e accompagnamento al treno con sistemazione al posto assegnato;
- accoglienza in treno all'arrivo in stazione e guida fino all'uscita di stazione o ad altro treno;
- salita e discesa dal treno con carrello elevatore per i clienti su sedia a rotelle;
- su richiesta, trasporto di un bagaglio a mano;
- messa a disposizione di informazioni e materiale informativo sul servizio di assistenza.

L'attività esecutiva del servizio di assistenza in stazione è affidata ad una impresa che è operativa su tutta la rete nazionale, con personale opportunamente formato.

Il servizio può essere richiesto:

a) all'Impresa Ferroviaria con cui si intende viaggiare (che a sua volta si interfaccia con RFI ai fini dell'organizzazione ed espletamento del servizio)

b) a RFI mediante i canali di contatto messi a disposizione:

- inviando una e-mail ad una delle 14 Sale Blu
- recandosi direttamente in una della 14 Sale Blu negli orari di apertura
- telefonando al Call Center Sala Blu dalle ore 6:45 alle 21:30 tutti i giorni, festivi inclusi:
 - ❖ numero verde gratuito 800.90.60.60 raggiungibile da telefono fisso dall'Italia;
 - ❖ numero nazionale a tariffazione ordinaria +39.02.32.32.32 raggiungibile da telefono fisso e mobile;

c) utilizzando il sistema *Sala Blu on line* pubblicato sul sito di RFI (www.rfi.it).

Il tempo di preavviso è:

- per i servizi richiesti tramite e-mail e con *Sala Blu on line* a una delle 14 Sale Blu, la richiesta va effettuata almeno 24 ore prima del servizio desiderato;
- per i servizi richiesti tramite le imprese ferroviarie, per telefono o recandosi di persona presso una Sala Blu, la richiesta va effettuata:
 - ❖ per assistenza nelle 30 stazioni del circuito, denominate **"fast"** (le stazioni sede di Sala Blu più quelle di Bologna Centrale AV, Civitavecchia, Fiumicino Aeroporto, Genova Brignole, Genova Piazza Principe Sotterranea, Milano Porta Garibaldi, Milano Porta Garibaldi Sotterranea, Napoli Afragola, Napoli Piazza Garibaldi, Padova, Palermo Centrale, Pisa Centrale, Roma Tiburtina, Salerno, Torino Porta Susa e Venezia Mestre)
 - almeno 1 ora prima, per servizi di assistenza nella fascia oraria 7:45 - 22:30

- almeno 12 ore prima per servizi di assistenza nella fascia oraria 22:31 - 7:44
- ❖ per assistenza nelle altre stazioni del circuito, denominate "**standard**":
 - almeno 12 ore prima, tenendo in considerazione il periodo di apertura delle Sale Blu (dalle ore 6:45 alle ore 21:30).
- per i viaggi internazionali le richieste di assistenza devono essere inoltrate, almeno 48 ore prima del viaggio, tramite e-mail alla Sala Blu di riferimento delle stazioni fermata dei treni internazionali prescelti oppure alla Sala Blu di Roma Termini (SalaBlu.ROMA@rfi.it) tramite fax al numero +39.06.47308579.

2. Definizione di una strategia

2.1. Regole per stabilire le priorità

Per quanto riguarda la IFN, in linea generale ai sensi di quanto previsto dall'articolo 8 della Direttiva 34/2012/UE e dall'art. 1, comma 7, del decreto legislativo n. 112/2015 che ha recepito in Italia la direttiva, le linee di azione per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale sono definite attraverso una Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che deve essere coerente, tra l'altro, con le indicazioni dei Regolamenti (UE) 1315 e 1316/2013, che definiscono gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Il decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015, inoltre, all'articolo 15 definisce i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato. E' stabilito che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni e le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

I contratti di programma tengono conto della necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi.

Attualmente, sono vigenti i seguenti contratti:

- Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, per la disciplina delle attività di gestione e manutenzione straordinaria della rete ferroviaria;
- Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti, finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, relativi alla sicurezza e obblighi di legge, tecnologie, interventi di potenziamento e sviluppo, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria. E' attualmente in corso l'attività di predisposizione e finalizzazione del nuovo contratto per il periodo 2017-2021.

In tale contesto si struttura il Piano decennale d'Impresa di RFI, nel quale viene definita la strategia industriale del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Premesso quanto sopra, il Piano Nazionale di Attuazione (NIP) per la IFN si basa sugli obiettivi del Piano decennale di Impresa di RFI relativo alle 620 stazioni principali della rete, che intercettano oltre il 90 % degli utenti del trasporto ferroviario.

Nell'anno 2017 sono stati previsti interventi di riqualifica sulle seguenti 50 stazioni: Agropoli, Alba, Arcore, Arenzano, Aversa, Bagnoli, Bassano, Bisceglie, Bordighera, Bra, Bussoleno, Busto A., Carrara, Casalecchio, Castelbolognese, Caltanissetta, Cesano, Chiusi C.T., Civitanova Marche, Conegliano, Ferentino, Fidenza, Fortezza, Gemelli, Giarre Riposto, Gioia Tauro, Imola, La Storta, Mantova, Milano P.G., Molfetta, Montevarchi, Napoli Cavalleggeri, Napoli Centrale, Nocera Inferiore, Pistoia, Pompei, Pontedera, Pordenone, Porretta Terme, Riccione, Rovereto, San Benedetto VdS, San Pietro in Casale, Settimo, Tarquinia, Trani, Valle Aurelia, Vigevano, Villamassargia.

Le attività sono relative, tra l'altro, al miglioramento dell'accessibilità e all'innalzamento dei marciapiedi ad h 550 mm.

I programmi annuali tengono conto prioritariamente del criterio di frequentazione suddetto, ma conseguono anche la compatibilizzazione con gli altri interventi manutentivi all'infrastruttura ferroviaria che interferiscono con la circolazione in modo da ottimizzare le indisponibilità della stessa.

2.2 Criteri in base ai quali il piano tratta i sottosistemi

Per la gestione dell'asset di materiale rotabile di Trenitalia S.p.A. la scelta delle priorità si basa proprio sulla presenza o meno a bordo dei rotabili dei dispositivi e delle soluzioni adottate per l'incarozzamento e il trasporto di PRM. Nei piani di progressiva sostituzione del materiale rotabile viene data la priorità all'alienazione di rotabili che non presentano i dispositivi e le soluzioni citate mantenendo in asset, tra i rotabili più anziani, quelli dotati anche solo di alcuni dei dispositivi e delle soluzioni.

Nel piano d'impresa del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sono previsti importanti investimenti per il rinnovo delle flotte dei rotabili della Soc. Trenitalia (acquisto di 500 treni nuovi dedicati prevalentemente al trasporto passeggeri regionale nonché attività di revamping di materiale rotabile tradizionale) con una spesa attesa pari a 5,5 miliardi di € di cui 5,0 miliardi di € in autofinanziamento e 0,5 miliardi di € di contributo da parte delle Regioni. Va, tuttavia precisato, che tale contributo, comunque totalmente inserito nel piano industriale di Trenitalia, è subordinato alla stipula di contratti di servizio con le Regioni che, per durata, possano assicurare l'apporto finanziario necessario.

3. Norme tecniche e operative

3.0. Portata della ristrutturazione o rinnovo delle stazioni e del materiale rotabile

La portata delle azioni di ristrutturazione dei sistemi, è legata alla pianificazione dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese Ferroviarie, che, ovviamente, sono legate alle risorse finanziarie disponibili.

Per quanto riguarda la IFN, in linea generale si rimanda a quanto riferito nel paragrafo 2.1.

RFI ha avviato anche una serie di programmi di investimento volti a migliorare diversi aspetti relativi alla produzione del servizio di accesso al trasporto ferroviario per le persone con disabilità e a ridotta mobilità.

In particolare è in corso un programma di rinnovamento delle Sale Blu, secondo specifiche linee guida progettuali emesse da RFI e volte a realizzare un vero e proprio brand degli spazi di stazione dedicati al servizio di assistenza PRM, attraverso la definizione dei criteri funzionali, normativi ed architettonici delle Sale Blu, garantendo l'uniformità tipologica in tutte le stazioni ove questi locali sono previsti.

Inoltre è in essere un contratto di fornitura per l'acquisto di 300 nuovi carrelli elevatori che consentirà, in un triennio, la sostituzione di quelli ormai obsoleti, l'integrazione delle dotazioni nelle stazioni più importanti per limitare gli spostamenti da un binario all'altro o la necessità di eseguire i provvedimenti di circolazione in caso di presenza di un solo elevatore e la dislocazione in stazioni da aggiungere al network dell'assistenza PRM .

3.1. Tutte le altre opere volte ad eliminare le barriere all'accessibilità che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 20 della direttiva 2008/57/CE

Per quanto riguarda la IFN, la tipologia degli interventi di adeguamento nelle stazioni, di norma, non necessita di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi della direttiva 2008/57/CE.

3.2. Applicazione di misure operative (assistenza) per compensare la restante carenza di accessibilità

Il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) registra un continuo incremento di richieste.

Per quanto riguarda la IFN, nel periodo di attività di RFI si è verificato un raddoppio dei servizi di assistenza erogati, passando dai circa 150.000 di fine anno 2010 a più di 300.000 nel 2016.

RFI, al fine di misurare il livello di gradimento del servizio offerto, ha avviato a partire dal 2012 specifiche indagini di *Customer Satisfaction* con cadenza semestrale.

Le rilevazioni effettuate forniscono informazioni relative ai seguenti aspetti:

- profilo dei viaggiatori delle Sale Blu;
- misurazione della soddisfazione relativa ai diversi canali di prenotazione;

- livello del servizio delle Sale Blu;
- gestione dei reclami;
- desiderata e aree di miglioramento per il servizio.

I risultati di tale approfondimento sono molto positivi con livelli di soddisfazione elevati (oltre il 98%) e voti medi superiori all'8 su un valore massimo pari a 9 punti.

Inoltre viene realizzato periodicamente il **Modulo relazionale**, un'attività formativa per il personale dedicato all'assistenza, con il coinvolgimento delle Associazioni delle persone con disabilità.

Per quanto riguarda le attività digitali, RFI ha realizzato un sito secondo gli standard internazionali per l'accessibilità via web anche alle persone con disabilità. Il sito web è dotato dell'attestato di **sito accessibile**, quindi conforme ai requisiti di accessibilità e usabilità indicati dalle disposizioni per *consentire l'accesso dei soggetti con disabilità agli strumenti informatici*. La sezione *Accessibilità in stazione* del sito riporta notizie puntuali e aggiornate sui servizi di assistenza offerti dalle Sale Blu.

È stata creata sul sito la sezione denominata **Quadri orario stazione per stazione**, integrata con informazioni sulla disponibilità dei servizi di assistenza nelle stazioni servite dai singoli treni, nonché il servizio **RFI risponde** per l'invio di segnalazioni e reclami ed è stata implementata la sezione **InfoAccessibilità** dove sono disponibili i dati sui servizi e sulle dotazioni per l'accessibilità disponibili nelle stazioni della rete.

Infine è stato avviato il modulo **Sala Blu on line**, con la certificazione per l'accessibilità, che consente di richiedere il servizio di assistenza dal web.

Tutte le informazioni di dettaglio sul servizio sono riportate sul sito di RFI (www.rfi.it) alla sezione "Accessibilità stazioni" e pubblicate in lingua italiana, inglese e spagnola.

A livello internazionale RFI partecipa al gruppo di lavoro - denominato **PASSAGE** - formato dai rappresentanti di molti paesi europei impegnati nell'attuazione del Reg. (CE) 1371/2007. L'obiettivo di PASSAGE è di mettere in comune le *best practice* per conseguire la massima uniformità nell'erogazione del servizio a livello europeo.

In tale ambito RFI ha adottato il sistema informatico internazionale **UIC-Assistance Booking Tool (PRM-ABT)** creato per la gestione del servizio di assistenza a livello europeo. Il sistema consente ai viaggiatori dei paesi europei, che hanno aderito al progetto, di usufruire del servizio di assistenza PRM per viaggi internazionali, evitando così le frequenti situazioni di difficoltà che spesso si creavano per la mancata programmazione del servizio tra paesi europei.

4. Finanziamento

4.0. Rinvii incrociati agli accordi contrattuali (direttiva 2012/34/UE, articolo 30) e ai contratti di servizio pubblico [Regolamento (CE) n.1370/2007]

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria nazionale, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., sin dalla sua costituzione nel 2001, per gli effetti che derivano dal Decreto del Ministro dei Trasporti n.138T (Atto di Concessione) del 2000 rappresenta in via esclusiva il Gestore unico dell'infrastruttura ed è pertanto tenuta ad attuare i piani definiti con lo Stato in merito agli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura stessa, alle attività di manutenzione della rete ed agli altri obblighi di servizio o oneri collegati all'attività del Gestore e discendenti da evoluzioni di normativa di settore o prescrizioni delle Autorità competenti.

Come già riferito, lo strumento cui è affidata la disciplina degli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura è il **Contratto di Programma**, il cui iter approvativo è definito principalmente dalla legge n.238/1993 e, da ultimo, dalle disposizioni, del già citato decreto legislativo n. 112/2015 che ha recepito in Italia la direttiva 2012/34/UE. Tale documento passa, quindi, dopo una consultazione effettuata anche con i rappresentanti degli Enti Territoriali e gli stakeholders, attraverso una approvazione parlamentare e governativa nell'ambito del comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE).

Attraverso lo strumento del Contratto di Programma, stipulato fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il concessionario/gestore - di durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente - sono individuati i reciproci obblighi e disciplinate le modalità di finanziamento dello Stato per la gestione dell'infrastruttura.

Nel Contratto di Programma è disciplinata la concessione dei finanziamenti pubblici, *"... nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica"*.

Nel decreto legislativo n.112/2015 viene altresì precisato che nei Contratti di Programma è disciplinata la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, e la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria ed a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, precisando che il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato.

Inoltre, il decreto legislativo n.112/2015 interviene sull'iter approvativo dei contratti di programma definito dalla legge 238/1993, precisando che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è tenuto ad informare l'Organismo di regolazione e che il Gestore dell'infrastruttura è altresì tenuto ad informare i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

Nel **contratto di programma-parte Investimenti (CdP-I)**, sono compresi gli interventi finalizzati a migliorare l'accessibilità e i servizi nelle stazioni.

Si tratta di un programma di investimenti che si rivolge in particolare alle persone a ridotta mobilità (PRM), per assicurarne l'accesso ai servizi in stazione e di informazione al pubblico. Le attività consistono in interventi diffusi sull'intero territorio nazionale per l'eliminazione delle barriere architettoniche mediante la realizzazione di ascensori e rampe di accesso, percorsi tattili, illuminazione e segnaletica fissa. Gli interventi sono orientati al graduale adeguamento delle stazioni del network RFI alle "Specifiche Tecniche di Interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta" (Reg. (UE) n.1300/2014), compatibilmente con i vincoli presenti (strutturali, architettonici, logistici, interruzioni circolazione). Le opere rispondono a precisi standard tecnici individuati da RFI grazie alla collaborazione con le principali Associazioni che rappresentano la clientela con disabilità.

È in fase di approvazione il nuovo Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 che, relativamente al programma per il miglioramento dell'accessibilità sopra descritto, riporta, attualmente, un volume di risorse per gli investimenti in questione pari a 325 milioni di €. Il dettaglio del costo complessivo del programma, nonché delle risorse disponibili e delle relative fonti è riportato nella tabella sottostante.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Intervento	Nuovo inserimento Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	CdP-I 2016		Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3	Sez. 4				
					CdP-I 2016 proforma	Incrementi e riduzioni rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	E.E.LL. e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026			
																		2022-2026	> 2026	
A1004C Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	INV+PF		52	960	160	165	325	270	5	50					90	70	90	80	305	**

Nell'ambito del **contratto di programma–parte Servizi 2016-2021 (CdP-S)** rientra, invece, la disciplina delle risorse finalizzate a contribuire, in quota parte, al finanziamento dei servizi di assistenza erogati dal Gestore dell'infrastruttura alle persone con disabilità e a mobilità ridotta. Il nuovo CdP-S 2016-2021 prevede fabbisogni previsionali, nei 6 anni di durata contrattuale, per oltre 220 milioni di €, che dovranno trovare copertura finanziaria nelle successive leggi di stabilità dello Stato.

4.1. Altre risorse

Per quanto riguarda il materiale rotabile, il finanziamento per l'acquisto ed il rinnovamento dello stesso è, generalmente, a totale carico delle Imprese Ferroviarie che provvedono all'attuazione dei programmi in autofinanziamento, ovvero tramite le risorse che le Regioni possono destinare al miglioramento del trasporto pubblico locale.

5. Seguito e riscontro

5.0. Aggiornamento dell'inventario dei beni e raffronto con gli obiettivi

Il cosiddetto "Inventory of Asset" (**IoA**) è mirato ad individuare la presenza di barriere relative all'accessibilità, fornire indicazioni agli utenti, monitorare e valutare i progressi compiuti in tale materia.

L'Agenzia ferroviaria europea ERA, ha fatto sviluppare un applicativo informatico per l'armonizzazione dei dati sull'accessibilità delle stazioni ferroviarie dei singoli Stati Membri con l'obiettivo di fornire, innanzitutto, uno strumento di raccolta dati con informazioni sull'accessibilità delle stazioni consentendo di produrre rapporti sulla conformità dell'interoperabilità.

L'ERA ha creato un sito pubblico con la possibilità di trovare informazioni sulle stazioni ferroviarie accessibili dagli stati membri (che però non è ancora operativo).

Allo stato attuale i Gestori delle Stazioni hanno la possibilità di alimentare i dati nel sistema (fase pilota per sperimentare il popolamento del database anche utilizzando l'alimentazione massiva da archivi nazionali esistenti).

A giugno 2017, ERA ha pubblicato la raccomandazione della PRSI TSI WP, in base alla quale gli Stati Membri devono nominare entità incaricate di raccogliere / scambiare i dati.

Entro 36 mesi dall'entrata in vigore, il data base ERA (DB ERA) dovrà essere popolato dei dati di tutti gli Stati Membri.

Le associazioni avranno la possibilità di collegarsi al DB ERA con l'invito ad utilizzarlo e valutarlo.

A medio termine, dopo la fine della fase pilota tutti i gestori delle stazioni dovranno utilizzare lo strumento di raccolta dati per alimentare il DB ERA.

A lungo termine sarà possibile accedere a tale banca dati da parte degli Stati Membri per lo scambio diretto di informazioni.

RFI ha avviato le attività di test di compilazione sull'applicativo di prova, allo scopo di valutare la complessità di reperimento ed inserimento dei dati richiesti. Da tale attività è emerso che alcune informazioni sono già disponibili nei sistemi informativi aziendali mentre altre dovranno essere raccolte con specifiche campagne di rilievo. Per le informazioni disponibili, si procederà a verificare la possibilità di commissionare uno specifico applicativo per il travaso dei dati; per le altre sarà avviata una campagna di rilevamento, a valle della formazione del personale addetto.

5.1. Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del Piano come prescritto dalla STI PMR, deve avvenire almeno ogni 5 anni.

In ogni caso, il Piano verrà aggiornato periodicamente, anche per tenere conto, ad esempio, di possibili modifiche normative o regolamentari, ovvero per tenere conto di altri eventi od informazioni significative.

Appendice A

(Riferimento al paragrafo 0.2 - Quadro normativo)

Norme comunitarie e nazionali applicabili alle STI PMR

- Legge n.186/1968 “Disposizioni concernenti la produzione di materiali, apparecchiature, installazioni e impianti elettrici ed elettronici”.
- Legge n. 191 del 26 aprile 1974 “Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall’Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato”.
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 469 del 1 giugno 1979 “Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall’Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato”.
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 11 agosto 1980 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”.
- Legge n. 13 del 9 gennaio 1989, “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”.
- Decreto Ministero dei Lavori Pubblici n.236 del 14 Giugno 1989 “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l’accessibilità, l’adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell’eliminazione delle barriere architettoniche”.
- Legge n.104/92 “Legge quadro per l’assistenza, l’integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”.
- Decreto del Presidente della Repubblica n.503/96 “Regolamento per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”.
- Decreto Ministero dell’Interno del 10 marzo 1998 “Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell’emergenza nei luoghi di lavoro”.
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 30 aprile 1999 e s.m.i. “Regolamento recante norme per l’attuazione della direttiva n.95/16/CEE sugli ascensori e di semplificazione dei procedimenti per la concessione del n.o. per ascensori e montacarichi, nonché della relativa licenza d’esercizio”.
- Circolare Ministero dell’Interno n. 4 del 1 marzo 2002 “Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi ove siano presenti disabili”.
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29 settembre 2003 “Individuazione delle funzioni e compiti degli uffici speciali per i trasporti ad impianti fissi (USTIF)”.

- Nota Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 289 (ex TIF5) ASC-SCA dell'1 marzo 2004, " Impianti elevatori (scale mobili, tapis roulant, ascensori) ubicati nelle stazioni ferroviarie della rete in concessione a RFI S.p.A."
- Decreto Ministero dell'Interno del 15 settembre 2005 "Approvazione della Regola Tecnica di Prevenzione Incendi per i vani di impianti di sollevamento nelle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi".
- Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007 "Attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".
- Decreto Legislativo n. 163 del 10 agosto 2007 "Attuazione delle Direttive 2004/50/CE che modifica le Direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo".
- Decreto Legislativo n. 81/2008 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e dei luoghi di lavoro".
- Decreto Ministro dello sviluppo economico n. 37 del 22 gennaio 2008 "Regolamento concernente l'attuazione dell'articolo 11-quaterdecies, comma 13, lettera a) della legge n. 248 del 2 dicembre 2005, recante riordino delle disposizioni in materia di attività di installazione degli impianti all'interno degli edifici".
- Decreto Legislativo n. 17 del 27 gennaio 2010 "Attuazione della direttiva 2006/42/CE, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE relativa agli ascensori (Nuova Direttiva Macchine)".
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 214 del 5 ottobre 2010 "Regolamento recante modifiche al Decreto del Presidente della Repubblica 30/4/1999 n. 162, per la parziale attuazione della Direttiva 2006/42/CE relativa alle macchine e che modifica la Direttiva 95/16/CE relativa agli ascensori".
- Decreto Legislativo n.191 del 8 ottobre 2010 "Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario".
- Direttiva 2014/33/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 per l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori e ai componenti di sicurezza per ascensori (rifusione);
- Decreto Direttoriale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 9 marzo 2015 "Disposizioni relative all'esercizio degli ascensori in servizio pubblico destinati al trasporto di persone";
- Decreto Legislativo n. 50/2016 e s.m.i. "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture".

Norme UNI applicabili alle STI PMR

- UNI 7744 - Metropolitane - Corridoi, scale fisse, scale mobili e ascensori nelle stazioni - Direttive di progettazione
- UNI 7508 - Metropolitane - Banchine di stazione
- UNI 10819 Impianti di illuminazione esterna. Requisiti per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso
- UNI EN 81-20 – Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori – Ascensori per il trasporto di persone e cose – Parte 20: Ascensori per persone o cose accompagnate da persone
- UNI EN 81-50 – Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori – Verifiche e prove – Parte 50: Regole di progettazione, calcoli, verifiche e prove dei componenti degli ascensori
- UNI EN 81-28 – Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori e dei montacarichi – Teleallarmi per ascensori
- UNI EN 81-70 – Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori. Accessibilità agli ascensori delle persone, compresi i disabili
- UNI EN 81-71 – Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori. Ascensori resistenti ai vandali
- UNI EN 81-80 - Ascensori esistenti -Regole per il miglioramento della sicurezza degli ascensori per passeggeri e degli ascensori per merci esistenti
- UNI EN 627 - Regole per la registrazione dei dati e la sorveglianza di ascensori, scale mobili e marciapiedi mobili
- UNI 8097 - Illuminazione delle metropolitane in sotterranea e in superficie
- UNI EN 12464 - Illuminazione dei posti di lavoro
- UNI 8207 Metropolitane - Segnaletica grafica per viaggiatori nelle stazioni
- UNI EN 1838:2013 - Applicazione dell'illuminotecnica - Illuminazione di emergenza

Norme ferroviarie applicabili alle STI PMR

- Ente Ferrovie dello Stato - Ordine di servizio n. 102 del 31/12/1988 — Norme per l'installazione, la manutenzione, la verifica e l'uso dei mezzi fissi e mobili per estinzione incendi.
- DdG n. 220/AD del 22.2.2017 “Regolamento per le Attività Negoziali delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane”
- DdG n. 231/AD del 17.7.2017 “Condizioni generali di contratto per gli appalti di forniture delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane”
- DdG n. 230/AD del 17.7.2017 “Condizioni generali di contratto per gli appalti di lavori delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane”

- Manuale RFI – DPR MA IFS 001 “Sistema segnaletico - istruzioni per la progettazione e la realizzazione della segnaletica nelle stazioni ferroviarie- segnaletica a messaggio fisso”
- Manuale RFI – DPR MA IFS 004 “Gli elementi segnaletici a messaggio variabile”
- Specifiche RFI – “Specifiche per la realizzazione di sistemi di informazione al pubblico TT573”.
- Linea Guida RFI TEC LG IFS 002 per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico
- Linea Guida RFI - DPR LG SE 02 1 0 per l’attrezzaggio degli impianti IaP nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori
- Linee Guida RFI — Direzione Personale e Organizzazione — Sicurezza del lavoro e ambientale (edizione 2010): Prevenzione incendi e antincendio: manutenzione, verifica e uso dei mezzi fissi e mobili per l’estinzione degli incendi.
- Istruzioni Tecniche per le stazioni ferroviarie — RFI- Centostazioni del 01-03-2006. Piani di emergenza e progettazioni prevenzione incendi
- Percorsi tattili per disabili visivi — Linee guida RFI per la progettazione dei percorsi tattili per disabili visivi nelle Stazioni Ferroviarie RFI DPR DAMCG LG SVI 010
- Manuale di Progettazione delle Opere Civili
- FS “Attivazione di nuovi tratti di linea, variazioni nelle fiancate di Fascicoli Orario e Fascicoli Circolazione Linea, nonché istituzione di nuovi ranghi di velocità”. Divisione Infrastruttura R/9904790/P 26.07.1999.
- RFI - Disposizione 12 del 15/07/2015 - “Istruzioni per la circolazione dei carrelli per i servizi interni di stazione e degli impianti ferroviari”
- Linee Guida RFI – DPR LG 06 1 0 del 15/05/2017 per l’installazione, la sorveglianza, il controllo e la manutenzione dei presidi antincendio.
- RFI - C.Op. 322 del 23 dicembre 2014 – Procedura Operativa per la “Gestione del servizio di assistenza in stazione ai passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità (PRM)” – Codifica: RFI DPR PD ORG 008 B