

IF MERCITALIA RAIL

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1 n. 2.5	<p>Con l'ingresso di nuovi operatori logistici nel segmento del trasporto ferroviario delle merci, il traffico sta interessando sempre di più piccoli impianti ove l'orario di presenziamento è limitato. Al fine di dare riscontro alle nuove richieste del Mercato si ritiene necessario prevedere una modalità operativa che, consenta di prevedere il presenziamento aggiuntivo degli impianti limitatamente ai tempi tecnici necessari per la terminalizzazione dei convogli nei raccordi ad esso afferenti.</p> <p>Inoltre, si ritiene che il corrispettivo del pedaggio riconosciuto al GI assorba i costi del presenziamento dell'impianto, senza nessun ulteriore onere aggiuntivo a carico dell'IF.</p>
2 n. 4.3.2	<p>p.2: In virtù della possibilità di analisi/studio della situazione complessiva dell'infrastruttura, si ritiene che in questa fase non debba essere prevista la possibilità di cancellazione dei treni, ma debba essere fornito un maggior dettaglio informativo sull'evento prevedendo nella comunicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'effettivo periodo individuato per l'interruzione, dettagliando puntualmente le date di inizio/termine ed estensione oraria b) gli itinerari alternativi individuati per la deviazione dei treni, dettagliando le interferenze con eventuali ulteriori interruzioni contemporanee e l'eventuale sospensione delle ipo

p.4: Si ritiene che i provvedimenti di deviazione dei treni su itinerari alternativi debba essere incluso nel progetto orario definitivo, senza soluzione di continuità della relativa periodicità originaria richiesta dall'IF. Il progetto orario dovrebbe quindi prevedere la completezza della programmazione delle circolazioni per l'intero anno, con l'eventuale quota parte rimodulata in funzione di modifiche d'orario/itinerario in corrispondenza dell'indisponibilità programmata dell'infrastruttura.

p.10: A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che l'emissione del programma di esercizio per i treni merci sia partecipata con un anticipo di 120 giorni anziché 60, equiparandola al trasporto viaggiatori.

p.11: A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che la tempistica di emanazione delle VCO per i treni merci debba essere prevista con un anticipo di 60 giorni anziché 30 alla stregua del traffico viaggiatori.

Con l'emanazione delle VCO a 60 giorni, l'IF può disporre delle informazioni essenziali per adottare i necessari provvedimenti organizzativi / operativi per far fronte al maggior impegno di risorse che necessitano per recepire le modifiche di orario e/o di istradamento delle tracce orario definite dal GI rispetto alle originarie.

Nel caso di mancato rispetto della tempistica prefissata per l'emanazione delle Vco, da cui deriva l'impossibilità per le IF di predisporre modelli operativi che consentano di contenere i maggiori costi derivanti, si ritiene debba essere previsto una riduzione del 30% del corrispettivo del pedaggio.

p.13: A seguito di una o più riduzioni di capacità programmata, si ritiene che l'emissione di VCO debba essere assicurata equiparandola al trasporto viaggiatori LP.

Inoltre, i provvedimenti con i quali il GI definisce il ritardo programmato delle tracce orario, al fine di assicurare la regolare ripresa della marcia fino a destino, debbono essere compatibilizzati con eventuali altri provvedimenti di circolazione (altre interruzioni, ipo, ecc) che insistono sull'intero itinerario programmato del treno.

In considerazione degli effetti economici negativi che il ritardo delle emissioni delle VCO comporta per sull'organizzazione dei trasporti, si ritiene debba essere previsto il riconoscimento di un ristoro a favore delle IF anche per il punto 11, come già richiesto in passato con analoga procedura.

In tale contesto, si ritiene debba essere previsto a favore delle IF un equo indennizzo in conseguenza del mancato o limitato accesso all'infrastruttura, che tenga conto quantomeno della totalità dei danni emergenti, nonché degli effettivi mancati ricavi cagionati dalla soppressione parziale/totale della traccia, e/o dalla deviazione del treno rispetto alla traccia originariamente assegnata, e/o dal mancato rispetto dei termini per l'emanazione delle VCO. Resta in ogni caso ferma l'ipotesi del dolo e della colpa grave da parte del Gestore.

Inoltre, si ritiene che nel computo dei costi di ogni opera infrastrutturale o di intervento manutentivo, debba essere prevista una quota economica definita rispetto agli impatti che l'attività di cantiere determina sul degrado della circolazione dei treni nel periodo di esecuzione dei lavori in termini di ritardi, deviazioni, soppressioni di treni ordinari e straordinari. Tale quota dovrebbe costituire

	<p>quell'indennizzo da riconoscere alle IF per i danni gravi subiti dalle stesse in tali contesti a parziale riequilibrio rispetto al vettore gomma che opera senza soluzione di continuità in caso di analoghe soggezioni dell'infrastruttura stradale.</p>
<p>n. 4.5.3.2</p>	<p>a) Richieste in programmazione oraria</p> <p>Come già evidenziato in occasione delle Osservazioni PIR 2022, per rispondere alla variabilità delle richieste di trasporto merci e contenere la quota di traffico sviluppato nella fase di programmazione a breve e per avvicinare le risposte del GI al Mercato del vettore ferroviario rispetto a quello stradale, necessita introdurre un meccanismo di richiesta tracce ancora più flessibile con tempistiche di rilascio che consentano di cogliere le opportunità di trasporto.</p> <p>Resta poco comprensibile l'allungamento dei sui tempi di risposta, nel caso specifico da 30 giorni solari a 30 giorni lavorativi, allungando di fatto i tempi del 50% rispetto agli attuali.</p> <p>Analogamente si prevede un allungamento da 10 a 12 giorni lavorativi nei casi di richiesta fino a due tracce.</p> <p>Oltre a non condividere questa ipotesi, si rinnova la necessità di prevederne una riduzione dei tempi di risposta alle richieste di tracce orario da 30 a 10 giorni lavorativi, indipendentemente dalla quantità delle tracce richieste, andando nella direzione intrapresa dallo Sportello Operativo Merci (SOM) estendendone la competenza su tutti i traffici, vostra iniziativa avviata in via sperimentale nel 2020 che si ritiene validissimo supporto per lo sviluppo del segmento merci, strumento del quale non si trova alcun riscontro nella bozza PIR 2023.</p> <p>b) Richieste in gestione operativa</p> <p>Per le richieste in gestione operativa, in continuità con quanto già espresso nelle osservazioni al PIR degli anni precedenti, in considerazione della necessità di confermare il trasporto in tempo utile per attivare l'organizzazione logistica per le attività di carico della merce, si ritiene che il rilascio delle tracce da parte del GI debba avvenire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 12 ore prima dell' orario di partenza del treno per richieste in gestione operativa di tracce a "lunga percorrenza" ; - entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 6 ore prima dell' orario per richieste in gestione operativa di tracce di "breve percorrenza" .
<p>n. 5.6.2.1</p>	<p>Nel caso il GI non ottemperi agli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2-10 (ovvero 2-11 come da altra osservazione avanzata), si evidenzia la esiguità della penale (30%) riconosciuta alla IF nei casi di soppressione totale o parziale disposta dal GI.</p> <p>Inoltre si ritiene che l'aliquota debba essere allineata con quanto previsto dallo stesso PIR per altre casistiche; a titolo esemplificativo, si cita il par. 5.6.2.2 - ritardi per causa GI - ove è riconosciuto all'IF fino al 100% del costo della traccia oltre un equo indennizzo a</p>

	<p>seguito della mancata fruizione dell'infrastruttura che ha comportato la soppressione parziale/totale della traccia, con perdita dell'introito del trasporto.</p>
<p>5</p> <p>n. 5.6.2.2</p>	<p>A garanzia della applicazione di criteri di equità tra i segmenti di trasporto viaggiatori e merci, si ritiene che il meccanismo delle penali che il GI riconosce per i ritardi causati alla marcia dei treni debbono prevedere per entrambi i segmenti le stesse soglie di ritardo.</p> <p>Inoltre, in caso di soppressione / limitazione del treno derivante dall'ulteriore ritardo maturato a seguito dell'evento, si ritiene che all'IF debba essere riconosciuto un equo indennizzo in conseguenza del mancato o limitato accesso all'infrastruttura, che tenga conto quantomeno della totalità dei danni emergenti, nonché degli effettivi mancati ricavi cagionati dalla soppressione/limitazione della traccia. Resta in ogni caso ferma l'ipotesi del dolo e della colpa grave da parte del Gestore.</p>
<p>6</p> <p>n. 5.6.6</p>	<p>Qualora la sosta aggiuntiva nelle stazioni di collegamento con reti estere superi la sosta programmata per eventi imputabili alla IF, la stessa IF già riconosce al GI il relativo corrispettivo per occupazione del binario e l'attribuzione degli oneri conseguenti nel processo di performance regime; eventuali ulteriori obblighi sulle IF su un singolo evento, anche se di natura diversa, oltre ad apparire inopportuno, rischia di deprimere ancora di più il segmento ferroviario del trasporto merci.</p> <p>Nel merito, come già evidenziato in occasione delle osservazioni al PIR 2022, per una più chiara rappresentazione delle problematiche di cui sopra si sintetizzano di seguito alcuni degli aspetti di maggiore impatto:</p> <p>a) <u>Tecnico:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • come dimostra in modo emblematico il caso del valico di Luino, il GI non dispone di un sistema di monitoraggio che consenta una corretta applicazione delle penali. In tale impianto non risulta attiva la funzione del "pronto treno" che consente all'IF di comunicare quando il suo convoglio è pronto a partire. Ne consegue che il GI non è in grado di avere contezza delle condizioni che impediscono la partenza di un treno a causa del GI estero – ciò spesso induce una erronea imputazione della responsabilità e conseguentemente porta all'applicazione della penale in capo all'IF italiana; • esiste il concreto rischio che il pesante aggravio di responsabilità in capo ai Referenti degli impianti di confine (dipendenti del GI che già hanno in carico le numerose problematiche all'ordine del giorno) induca loro a comminare penali in assenza di idonea strumentazione che possa supportare il loro agire, esponendoli a reiterate errate attribuzioni delle penali a carico dell'IF titolare della traccia nazionale; • non risulta chiaro come verrebbero trattate situazioni in cui la sosta dovesse prolungarsi per motivi indipendenti dall'operato delle IF, italiane ed estere, riconducibili ai GI delle due reti confinanti. Prendendo a riferimento uno dei valichi più critici, ovvero Villa Opicina, si rappresenta che il GI italiano troppo spesso non impone alle IF (in particolare quelle estere) il rispetto del programma giornaliero condiviso con il VOPT, generando pertanto una occupazione di binari che causa ritardi a treni "virtuosi" che sarebbero stati regolari (accettazione treni al confine in fasce orarie anche molto lontane da quella inizialmente prevista).

Tali situazioni, la cui responsabilità rientra nel perimetro di competenza del GI, si teme possano ricadere sotto forma di attribuzioni a carico delle singole IF, che a questo punto si vedrebbero costrette a prolungare le sosta al variare dell'orario, non più compatibile con quello per le quali le risorse sono state programmate.

Come spesso segnalato tali situazioni sono frutto della mancanza di coordinamento tra RFI e GI esteri. In particolare:

- per quanto riguarda l'accertamento delle cause di ritardo dei treni nelle stazioni di confine di Brennero e di Tarvisio, impianti dove il flusso di treni è estremamente elevato, se un qualsiasi treno di una IF per un qualsiasi motivo non rispetta la propria finestra orario o il GI stesso per svariate ragioni blocca la circolazione, tutte le altre IIFF a catena verrebbero penalizzate non potendo di conseguenza rispettare il transito orario richiesto e approvato dal GI.
- Non è noto con che tempi verrebbero pubblicate le rendicontazioni consolidate delle penali e con quali dettagli informativi associati (ad oggi, peraltro, nessuna informazione al riguardo è stata mai trasmessa alle IF nonostante l'avvio dell'orario di servizio 2021/2022 da quasi tre mesi).
- Non è esplicitato in che modo e con che tempi verrebbe garantito il contraddittorio con le IF (soprattutto estere), le quali verrebbero a conoscenza delle proprie sanzioni per mezzo di report mensili inviati a notevole distanza dall'evento fonte di penali.
- Non è chiaro come avvenga l'attribuzione di responsabilità da parte del GI del prolungamento della sosta al confine dovuta all'arrivo in ritardo del treno dell'IF partner estera a seguito di cause riconducibili al GI estero o all'IF estera stessa.

b) Economico:

In generale, nel metodo, non si può convenire su una disposizione che preveda una penale per un ritardo senza una ragionevole soglia temporale di tolleranza (che potrebbe invece essere posizionata sui 60 minuti), con un ammontare economico, che in via teorica (ma assolutamente realistica), con il meccanismo di crescita proposto, possa addirittura pervenire a coprire l'intero ammontare del costo del pedaggio relativo alla traccia in oggetto. Più ragionevole sarebbe stato, invece, immaginare un tetto per la penale posizionato su una percentuale al max del 30% e, per giunta, non calcolato sull'intera tratta della IF ma solo su quella più prossima alla stazione di valico (eventualmente interessata dalla riduzione di capacità e dal danno, da dimostrare, a carico del GI).

Nel merito, non si ritiene accettabile un meccanismo che, in conseguenza di un qualsiasi motivo operativo che ha generato l'evento, a fronte di una maggiore occupazione di un binario rispetto alla sosta programmata, conduca all'automatica dichiarazione di riduzione della capacità residua dell'impianto da parte del GI, dovendo invece il GI accertare concretamente la riduzione di tale capacità, atteso che la suddetta dichiarazione comporti la mancata concessione di una traccia oraria ad un'altra IF.

L'applicazione automatica di una penale per un danno presunto "*traccia aggiuntiva che sarebbe potuta essere richiesta dal mercato*" in corrispondenza di ogni estensione della sosta programmata (anche di un solo minuto) per cause riconducibili alla IF, costituirebbe un onere che le IF si troverebbero a dover corrispondere al GI senza avere riscontro dell'effettiva perdita di ricavi da pedaggio.

A tal proposito questa IF ha formalizzato in data 11/03/22 ad ART, e per conoscenza a codesto Gestore, specifica richiesta di un'istruttoria per definire una diversa metodologia di approccio per risolvere l'eventuale congestione di taluni valichi e la sospensione dell'applicazione delle penali sino alla definizione di tale nuovo sistema condiviso.

	In tal senso pare prematuro prevedere l'inserimento nel PIR 2023 del paragrafo 5.6.6 nei termini descritti.
--	---

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto **si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.**