

29/07/2021

ASSOCIAZIONE FERCARGO

CONSIDERAZIONI INIZIALI

I commenti puntuali sulle singole misure commentate dalle imprese ferroviarie aderenti a FerCargo sono contenuti nella tabella posta di seguito.

Preliminarmente vogliamo nondimeno esprimere la nostra contrarietà alle proposte avanzate da RFI nella prima bozza di PIR 2023 riguardo un tema molto caro all'associazione e oggetto di interlocuzione con RFI e gli attori del sistema ferroviario coinvolti, ossia il trasporto ferroviario di merci pericolose. Come abbiamo avuto modo di precisare in seguito, la proposta di RFI presenta tutte le criticità già segnalate in svariate occasioni su precedenti progetti e provvedimenti disposti dal gestore dell'infrastruttura al riguardo. Per questo motivo chiediamo sin da ora che la stessa proposta sia ritirata dalla bozza di PIR e sia attivato un tavolo di confronto con l'associazione e gli altri attori coinvolti per definire una soluzione condivisa.

Infine, Vi precisiamo che l'intero documento non contiene dati o informazioni sensibili o riservati e, pertanto, lo stesso può essere pubblicato nella sua interezza.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
n. 1.3.1	Il quadro giuridico deve essere aggiornato sia con le fonti normative che recentemente hanno disciplinato materie di competenza di RFI regolate dal PIR (es.: delibere ART 69/2021 e 101/2021) sia con quelle che nei prossimi anni introdurranno regole analoghe (es.: delibere ART riguardanti il nuovo periodo regolatorio).

n. 1.3.2	Gli allegati del PIR sono parte integrante e sostanziale del documento e, in quanto tali, devono essere aggiornati e/o modificati in maniera equa e trasparente e con adeguata conoscibilità delle IF. Inoltre, gli stessi potrebbero essere posti in consultazione dei richiedenti in caso di modifiche rilevanti del testo o per i nuovi allegati (consultazione da svolgere anche in un momento diverso rispetto alla consultazione sulla prima bozza di PIR).
n. 1.5.2	<p>Negli ultimi anni il mese di luglio si è rilevato estremamente critico per le IF in considerazione di una serie di attività in corso con il GI (es.: osservazioni al progetto orario, definizione della programmazione per le interruzioni estive) che non permettono sempre di approfondire in maniera adeguata la prima bozza di PIR. A nostro avviso sarebbe quindi molto utili poter anticipare la pubblicazione del documento da parte di RFI di almeno 15 giorni lavorativi.</p> <p>È necessario, inoltre, che la prima bozza di PIR sia pubblicata anche in lingua inglese, a beneficio dei richiedenti esteri e delle IF che accedono agli impianti di confine. Allo stesso modo, la versione inglese del PIR vigente dovrebbe essere pubblicata con maggiore solerzia rispetto alle tempistiche attuali.</p>
n. 1.8	La definizione di “armonizzazione” dovrebbe essere riformulata come <i>“il processo di lavorazione delle richieste di tracce volto alla compatibilizzazione delle richieste pervenute dai richiedenti con l’offerta di capacità dei GI coinvolti nel trasporto”</i> .
n. 2.5	Per garantire una adeguata offerta di capacità e una reale competitività del trasporto ferroviario merci rispetto ad altre modalità, il periodo di abilitazione degli impianti dovrebbe rispecchiare il periodo di abilitazione della linea alla quale sono connessi. Qualora ciò non fosse possibile, RFI dovrebbe comunque adoperarsi rapidamente per reperire le risorse necessarie ad abilitare l’impianto e comunque in tempo utile per l’attivazione del nuovo orario di servizio.
n. 2.6 e altrove	La dicitura “Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” deve essere sostituita, nell’intero documento, da “Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili” . Allo stesso modo, le denominazioni delle articolazioni delle strutture interne del dicastero devono essere aggiornate in considerazione delle modifiche adottate ad inizio 2021.
n. 2.7.2	<p>Richiamando le osservazioni proposte nella precedente bozza di PIR relative alle caratteristiche più generali della tematica, che purtroppo restano non accolte da parte del Gestore, si esplicitano alcune richieste operative:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la pubblicazione dell’allegato in ePIR, in formato editabile xls e di una rappresentazione grafica in ePIR (mappa interattiva) che permetta visivamente di individuare i tratti di rete saturi o a capacità limitata, così che l’utente, scorrendo l’itinerario del

	<p>proprio convoglio, possa avere un'evidenza più agevole di tali tratte, e, più in generale, si possa notare la distribuzione delle stesse in rapporto all'intera infrastruttura;</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'indicazione dell'incidenza dei km dichiarati saturi o a CL per ciascuna delle tracce oggetto del progetto orario direttamente riportata nell'allegato 1 allo stesso (sia nel cartaceo che nell'esportazione in PICWEB "Treni contrattualizzati"). <p>Al terzo capoverso chiediamo espressamente di specificare che il GI dichiara satura la tratta interessata solo nella fascia oraria nella quale si registra la saturazione e non per l'intera giornata. Conseguentemente, le penali previste per fasce orarie saturate e/o a capacità limitata dovranno essere applicate di conseguenza.</p> <p>Inoltre, considerato il nuovo approccio indicato nella bozza di PIR in oggetto relativamente allocazione di capacità, prevista solo a valle dell'esibizione di comprovati accordi commerciali con i ricevitori da parte delle imprese, si riterrebbe ancor più opportuno l'inserimento di un meccanismo dinamico di aggiornamento delle tratte CL/sature e annesso utilizzo ai fini del calcolo delle penali, proprio per avere una situazione tempestivamente aggiornata dei reali flussi commerciali.</p>
n. 3.3.1 lettera a)	<p>Deve essere il GI che si adopera con ART per chiedere la proroga del periodo di validità dell'Accordo Quadro e non l'IF. A nostro modesto avviso, infatti, non ci pare che l'aumento smisurato di incombenze a carico delle IF, evidenti tanto dalla prima bozza di PIR 2023 quanto dall'atteggiamento di questo GI degli ultimi anni, possa <i>"garantire una maggiore efficienza del processo"</i>, come indicato nella relazione illustrativa.</p>
n. 3.3.1 lettera b) punto 2	<p>Si chiede di ripristinare il precedente periodo di 10 giorni lavorativi per l'accettazione dell'Accordo Quadro.</p>
n. 3.3.2.1	<p>Si chiede di integrare con <i>"copia autentica (o autenticata) del certificato di sicurezza o di domanda di rilascio dello stesso"</i>. In tale ultimo caso, infatti, all'IF dovrà essere consentito di trasmettere copia autentica (o autenticata) del certificato di sicurezza entro 5 giorni naturali antecedenti la data di avvio del servizio di trasporto.</p>
n. 3.3.2.1.1	<p>Si chiede di ripristinare il precedente termine del 30/11 per il saldo degli importi scaduti o per la presentazione del piano di rientro coperto da fideiussione.</p> <p>Inoltre, segnaliamo come il pagamento del contributo per il funzionamento di ANSFISA non rappresenta in alcun modo un corrispettivo per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi forniti da RFI. Di conseguenza, eventuali ritardi nel pagamento del contributo</p>

	citato da parte dei soggetti obbligati non potranno condurre, in alcun modo, all'impossibilità per gli stessi di stipula di contratto di utilizzo della rete.
Appendice 2 al capitolo 3	Non si comprende il motivo della cancellazione dei primi 4 paragrafi dell'art. 6, che si richiede di ripristinare integralmente.
n. 4.2 PUNTO 2	<p>Le informazioni previste dall'elenco dovrebbero poter trovare tutte un campo di inserimento ben definito, mentre ad ora alcune informazioni (esempio loc origine/destino estera, IF partner estera) devono essere necessariamente inserite nel campo note poiché la maschera di interfaccia non prevede campi dedicati. Analogamente il riferimento a tracce previste da catalogo deve essere indicato nel campo note con una precisa dicitura che il Gestore invita (via e-mail) a mettere. Inoltre, le informazioni che vengono scritte obbligatoriamente nel campo note devono poi essere ribadite allo stesso Gestore attraverso la compilazione di un file excel scambiato via e-mail con Direzione Commerciale a valle dell'inserimento a sistema.</p> <p>Pertanto, si richiede una miglioria del sistema Astro IF, ritenuta necessaria in quanto per molti aspetti è poco funzionale. In particolare, se le tracce internazionali vengono richieste su PCS -sistema su cui non si possono compilare gli Impegni Impianto-, RFI acquisisce all'interno di ASTRO IF le richieste e invita le IIFF a compilare gli Impegni Impianto sul sistema nazionale. Inoltre, anche il dato sulla lunghezza del treno, sebbene fornito puntualmente dalle IF, non è spesso processato o considerato in maniera adeguata da RFI.</p> <p>Si ritiene quindi che questa frammentazione nelle lavorazioni (o il mancato utilizzo di dati utili per la programmazione) debba essere abolita così da garantire alle imprese sia l'inserimento di tutte le informazioni su un unico sistema sia un adeguato riscontro da parte di RFI alle informazioni fornite (come noto, RFI è infatti responsabile della verifica di compatibilità della richiesta tracce con le caratteristiche dell'infrastruttura, come previsto dal par. 5.3.1).</p>
n. 4.2 PUNTO 2 - BIS	<p>In via preliminare, proponiamo di modificare parte del testo in questo senso: <i>"I treni da e per gli impianti raccordati non devono impegnare binari e spazi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale oltre i tempi strettamente necessari alle operazioni di estrazione/introduzione nell'impianto, compatibilmente con gli orari di abilitazione dell'impianto medesimo, nonché oltre i tempi strettamente necessari alle operazioni di carico e scarico negli scali terminali di proprietà di GI ed in considerazione delle effettive richieste e capacità dell'impianto, coordinate dal GI"</i>. La stessa considerazione vale anche con riferimento a quanto previsto da RFI nel successivo punto 7.3.3.5.</p> <p>Non si ritiene compatibile con le caratteristiche del trasporto merci la modifica inserita relativamente all'onere dell'impresa di comprovare l'aver preso accordi con raccordati/gestori di scali merci per la data di presentazione della richiesta tracce per l'orario successivo a quello in vigore.</p>

	<p>Infatti, alla data della richiesta, l'impresa non conosce effettivamente l'iter che avrà la stessa che potrebbe essere modificata in slot differenti rispetto a quelli preventivati o addirittura non concessa per incompatibilità con le esigenze del Gestore.</p> <p>Pertanto, l'impresa si troverebbe quindi esposta verso raccordati/gestori di scali (spesso anche diretti clienti) nell'aver preventivamente formalizzato l'effettuazione di una traccia che potrebbe poi variare e quindi non essere più compatibile con le esigenze dell'impresa ma soprattutto dello stesso raccordato.</p> <p>Inoltre, la formalizzazione di tali accordi costituisce un ulteriore carico di lavoro a carico dell'impresa, che spesso non si configura come il soggetto committente dell'intero trasporto ma mero trazionista.</p> <p>In aggiunta, si rileva che l'adempimento a tale prescrizione determina per l'impresa un impegno di almeno due mesi preventivi alla scadenza della data di aprile per la richiesta di capacità annuale, per poter richiedere le liberatorie e riceverle: in un mercato sempre più dinamico, la definizione dell'offerta commerciale ad orizzonti temporali così dilatati non è confacente agli obiettivi di shift modale condivisi.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, si richiede che tale adempimento a carico delle imprese richiedenti venga previsto solo successivamente alla predisposizione da parte del Gestore del progetto orario definitivo e alla conclusione della fase di coordinamento dei servizi (quindi la consegna della comprova degli accordi dovrà avvenire entro la fine del mese di ottobre).</p> <p>In conclusione, si evidenzia che il processo di allocazione della capacità è un compito in carico al Gestore, pertanto lo stesso dovrebbe coordinarlo coinvolgendo, oltre le imprese ferroviarie, anche altri attori importanti del processo quali gestori unici e operatori di manovra, soprattutto in impianti complessi che non consentono la simultaneità negli accessi.</p> <p>Infine, chiediamo di precisare la seguente previsione: <i>“GI è responsabile della trattazione e della definizione di richieste di capacità integrata della linea e degli scali terminali di proprietà di GI oltre che della capacità negli impianti di origine/destino del treno”.</i></p>
n. 4.2.1	<p>Si chiede di precisare che la previsione secondo la quale <i>“PCS è l'unico strumento utilizzabile per la pubblicazione dell'offerta di PaP e Reserve Capacity e per la gestione delle richieste tracce internazionali sui Rail Freight Corridors (RFC)”</i> non si applica alle richieste in corso d'orario.</p>

	Inoltre, riteniamo che andrebbe specificato meglio fino a che punto del processo di allocazione della capacità viene utilizzato PCS. Infatti, ad oggi il sistema citato serve solo per inviare la richiesta, ma da quel punto in poi i dati vengono (parzialmente) importati in Astro-IF, sistema nel quale viene gestita la richiesta.
n. 4.3.2. - GENERALE	Si tiene a ribadire come osservazione generale che, a prescindere dagli importanti adempimenti temporali, vi debba sempre essere una particolare attenzione da parte del Gestore nel non pianificare interruzioni simultanee su itinerari alternativi, per evitare la totale congestione del traffico e il blocco di alcuni servizi commerciali forzatamente interdetti.
n. 4.3.2. PUNTO 10 E 11	<p>In via preliminare, si chiede che le IPO siano definite a seguito della richiesta di capacità delle IF, in modo da vedere quali periodi della giornata sono meno richiesti e di conseguenza programmare le IPO.</p> <p>Posto ciò, chiediamo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – esplicitare che i referenti accreditati siano quelli esplicitamente indicati dall'impresa nel contratto di utilizzo sottoscritto; – ripristinare il termine di 15 giorni per la formulazione di osservazioni/proposte di modifica da parte dell'IF; – cancellare dal punto 11 la frase <i>"L'emissione e la data di validità dei provvedimenti sarà comunicata ed eventualmente condivisa con le IF in fase di interlocuzione per la definizione delle VCO"</i>; – allineare le tempistiche previste ai punti 10 e 11 per i treni merci ai servizi passeggeri. <p>Inoltre, si chiede che le tempistiche previste dal par. 4.3.2 siano rispettate in maniera puntuale da RFI, in quanto ritardi nella consegna delle VCO così come la trasmissione di tracce incomplete crea gravi problemi organizzativi alle IF.</p> <p>Infine si ritiene che le penali a carico del GI di cui al paragrafo 5.6.2.1 non dovrebbero essere applicate nel solo caso in cui il provvedimento di VCO sostitutiva sia pienamente compatibile con le esigenze delle IF, mentre nel caso in cui il provvedimento proposto comporti difficoltà operative ed annessi extra-costi per l'impresa (che si troverà comunque costretta ad accettarlo per far fronte ai propri impegni commerciali) e che la stessa comunichi tali criticità al Gestore, le penali di cui al 5.6.2.1 dovrebbero essere comunque applicate a titolo di parziale compensazione dei danni patiti dall'impresa.</p>
n. 4.5.1	Ci permettiamo di segnalare che il progetto orario consegnato da RFI alle IF deve rappresentare una offerta di capacità definita, senza oneri a carico delle stesse per attività di competenza del GI, quali, ad esempio, l'eventuale modifica di tracce o attività di manovra per rendere compatibile il trasporto con la capacità dell'impianto di origine e/o destino (come invece è purtroppo avvenuto in occasione della consegna del progetto orario 2022 alle IF, le quali si sono viste recapitare un'offerta di capacità parziale con l'indicazione, tramite

	<p>“semafori”, di elementi da modificare a loro cura). Ribadiamo infatti che il progetto orario deve essere comprensivo dell’allocazione della capacità d’infrastruttura tanto in linea quanto negli impianti di servizio.</p>
n. 4.5.3.2	<p>Si chiede di ripristinare tutte le precedenti tempistiche, poiché le modifiche proposte sono interamente a sfavore dell’impresa richiedente. Oltre alle tempistiche non accettabile, ribadiamo come il rigetto da parte di RFI non dovrebbe essere un provvedimento fine a sé stesso, ma deve essere accompagnato da una proposta alternativa da parte di RFI, da predisporre e comunicare alle IF con le stesse tempistiche per il rilascio delle VCO.</p> <p>Inoltre, Vi chiediamo di chiarire:</p> <ul style="list-style-type: none"> – il concetto di <i>“richieste con più di 2 tracce”</i>; – il rapporto tra il presente paragrafo e quanto indicato nel par. 4.8.1.1; il secondo paragrafo non è altro che una specificazione del presente 4.5.3.2 o si tratta di due fattispecie diverse? In caso di risposta affermativa alla seconda parte del quesito, Vi chiediamo quindi di chiarire il rapporto tra VCO e provvedimento ex par. 4.8.1.1; – il concetto di <i>“complesse riprogrammazioni in corso d’orario”</i>; – se la tempistica armonizzata istituita da RNE e citata nel paragrafo preveda sia termini per la richiesta delle tracce che per il loro rilascio. <p>Infine, relativamente all’accettazione a mezzo Astro-IF da parte dell’impresa, si richiede di modificare le tempistiche come di seguito:</p> <p><i>“- entro 6 giorni lavorativi nel caso di richieste con più di due tracce;</i> <i>- entro 2 giorni lavorativi successivi al rilascio fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), ovvero per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea.</i> <i>In mancanza della formale accettazione della traccia da parte del Richiedente, la stessa potrà tornare nella disponibilità del GI, solo a valle di un’interlocuzione tra le parti”.</i></p> <p>Si richiede inoltre di inserire un apposito paragrafo dedicato alle richieste avanzate a mezzo Sportello Operativo Merci (SOM) così da formalizzare l’entrata a regime del sistema ad oggi sperimentale.</p>
n. 4.6.1	<p>Manca l’indicazione dell’unità di misura (minuti) accanto ai valori di modifica delle tracce.</p>

n. 4.6.4	<p>Non è chiaro quale sia il “<i>servizio prioritario dell’asset richiesto</i>” e, soprattutto, non viene mai effettuata una valutazione congiunta con le IF circa la definizione di servizi “prioritari” in determinati impianti di servizio. La stessa pubblicazione (eventuale) del tipo di servizio prioritario, avvenuta talvolta è caratterizzata da una certa opacità e scarsa trasparenza nei confronti delle IF.</p>
n. 4.7	<p>Si contesta in toto quanto inserito nel paragrafo in oggetto.</p> <p>Innanzitutto, la nota citata relativamente alle “<i>le regole comunicate dal MIT relativamente al progetto di norma sul rischio in ambito ferroviario con la nota dell’ 8/2/2021 (protocollo MIT n.U0000942)</i>” non è stata resa disponibile alle imprese, pertanto non se ne conoscono i contenuti.</p> <p>Inoltre, come noto, l’argomento della gestione delle merci pericolose da parte del Gestore è stato oggetto di precedenti e approfondite interlocuzioni che hanno coinvolto Autorità competenti in materia, che si sono sempre dimostrate sfavorevoli a misure disincentivanti il trasporto ferroviario di questa tipologia merceologica, tanto da imporre al Gestore l’abrogazione della prescrizione relativa al trasporto ferroviario di merci (rif.to allegato 1 alla Nota RFI.DTC/A001/P2020/764 del 30/03/2020), recepita dal Gestore con nota RFI.DCO/PEC/P/2020/001986 del 30/11/2020.</p> <p>Nelle more della definizione delle norme citate dalla comunicazione del 08/02/2021, si chiede quindi sin da ora la cancellazione integrale della proposta di RFI.</p> <p>Infatti, vi segnaliamo che la proposta presentata nel presente paragrafo, alla luce di quanto avvenuto in precedenza, sembra infatti un tentativo di re-inserimento di un procedimento limitativo del tutto analogo a quello in precedenza contestato e abrogato.</p> <p>Fermo restando che il sistema non è compatibile con crescita del mercato ferroviario delle merci (famoso 30x2030), senza una puntuale gestione preventiva, un’impresa si potrebbe trovare a non poter far fronte in corso d’opera ad impegni commerciali già sottoscritti con evidenti ripercussioni economiche negative a carico (oltre che in termini di mancato fatturato anche per applicazione di penali per mancato adempimento agli obblighi contrattuali sottoscritti).</p> <p>Inoltre, va ricordato che, soprattutto operatori di medie dimensioni concentrano la propria attività su determinate direttrici geografiche di traffico, per cui eventuali instradamenti alternativi potrebbero determinare problemi connessi alla conoscenza linea del personale o alla pianificazione preventivata dei servizi. Si pensi a titolo esemplificativo imprese produttrici di merci pericolose raccordate all’infrastruttura ferroviaria, in tal caso il danno in termini economici e di produttività sarebbe insostenibile, oppure ai traffici internazionali vincolati al transito per un singolo valico senza possibilità di istradamenti alternativi.</p> <p>Inoltre, il sistema proposto manca completamente di definire aspetti fondamentali legati alle modalità per ovviare alle criticità di seguito, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> – in che modo sarà definita la “soglia di inaccettabilità del rischio in termini di tipologia di classe di merci e numero di treni” ed in che modalità sarà resa conoscibile ai richiedenti;

	<ul style="list-style-type: none"> – l’invio dei report mensili da parte del Gestore non sarebbe compatibile con una pianificazione annuale già condivisa con i partner del servizio commerciale offerto dall’impresa. – il sistema proposto non terrebbe conto della stagionalità di alcuni trasporti di merce pericolose (GPL ad esempio) per cui una proiezione mensile standard non risulta rappresentativa; – non è certo possibile disporre la limitazione di determinati traffici sulla base di una “previsione” che, in quanto tale, non rappresenta l’andamento effettivo del traffico – il caso C dell’equazione proposta presenta una contraddizione: intanto non è chiaro come venga ottenuto il raggiungimento del valore di soglia in tempo reale (visto che l’unico dato consolidato è riferito a n-1 e che il dato a n+4 è una mera proiezione), a seguire si ritiene senza senso la frase riportata dopo la virgola “ <i>altrimenti sono adottate le misure di cui al punto a)</i>” che si ritiene da eliminare. <p>A completamento di quanto sopra, si ricorda che:</p> <ul style="list-style-type: none"> – il trasporto ferroviario merci risulta essere il mezzo di trasporto più sicuro per il trasporto di merci pericolose e se non si potrà più ricorrere a servizi consolidati e sicuri per il trasporto di tali merci ne risentiranno le industrie e lo scambio di merci in tutta Europa. – la domanda di mercato resta invariata, quindi si andrà incontro a uno shift modale per tali trasporti a favore della gomma, con impatti di rilievo sulla sicurezza della circolazione stradale e la viabilità in generale; – L’autorità competente in materia di sicurezza ferroviaria è la medesima incaricata per il trasporto stradale, pertanto si necessita di un’interpretazione coerente in termini di sicurezza nei trasporti per le due modalità. <p>Infine, in fase di sottoscrizione del contratto annuale, le tracce oggetto dello stesso categorizzate come RID devono essere garantite dal GI, pena il mancato rispetto degli obblighi contrattuali e violazione del principio di buona fede.</p>
n. 4.9.2 E 4.9.3	<p>Si richiede la previsione di incontri dedicati con le imprese per l’implementazione TTR a livello nazionale, considerando che ad oggi il progetto pilota – individuato in una specifica direttrice - non vedeva l’interlocuzione di tutti gli stakeholders interessati dell’estensione a livello nazionale.</p> <p>A tal fine, riteniamo utile fissare già nel PIR un calendario di incontri tra IF e GI.</p>
n. 5.2	<p>Si chiede di inserire un cronoprogramma degli adempimenti previsti per la definizione del nuovo periodo regolatorio 2022-2026.</p> <p>Si rimandano le osservazioni al momento della consultazione della proposta, non essendo ad ora disponibili informazioni in merito alla stessa.</p> <p>A tal fine, chiediamo sia da ora che, qualora il nuovo modello regolatorio dovesse apportare significative modifiche al sistema di corrispettivi per il pacchetto minimo di accesso alla rete e per i servizi offerti da RFI, tali da avere effetto anche su altri elementi del PIR, RFI voglia aggiornare la prima bozza di PIR 2023 e porre in consultazione anche la versione del documento, concedendo sempre 30 giorni alle IF per la presentazione delle proprie osservazioni.</p>

	Per quanto concerne, inoltre, i servizi forniti da RFI, si chiede che la fornitura di quelli previsti dal PIR 2021 e 2022 venga confermata anche per il PIR 2023. Qualora RFI avesse intenzione di modificare le modalità di offerta dei medesimi e/o ridurre il numero degli stessi, si chiede di attivare, in tempo utile per l'avvio dell'orario 2022/2023, una valutazione congiunta della proposta con le IF (oltre all'ART) al fine di valutare la sostenibilità della scelta per il mercato ferroviario.
n. 5.4.1	Si richiede la predisposizione di un incontro con le imprese per definire alcuni aspetti operativi legati all'introduzione del misuratore reale e alla necessità di inserire il "Codice Locomotore" all'interno del dettaglio della composizione del treno da inserire su PICWEB.
n. 5.6.1	Si ripropone l'osservazione proposta per il medesimo paragrafo negli anni precedenti, sperando che – in questo caso – il Gestore espliciti le casistiche individuate, per piena chiarezza tra le parti. Pertanto, si richiede di riformulare il paragrafo esplicitando che nelle richieste di variazioni della traccia allocata per la quale non sono previste penali, vi debbano rientrare anche: <ul style="list-style-type: none"> – variata origine/destino – anche nel caso di riduzione di percorrenza e di parziale soppressione della precedente traccia allocata; – variato istradamento; – variate caratteristiche tecniche del convoglio e della merce trasportata.
n. 5.6.2.1	La necessità di deviazione o modifica del percorso, riconducibile a motivi non imputabili alle IF, può sorgere anche in ambito di progetto orario (ad es.: chiusura di un valico per lavori infrastrutturali). Si richiede che, anche in questo caso, la rendicontazione della traccia debba essere calcolata sulla base del valore del canone relativo al percorso originariamente programmato, sempre che lo stesso risulti meno oneroso rispetto a quello effettivamente utilizzato.
n. 5.6.4.1	Nonostante le dettagliate proposte/osservazioni fornite nelle bozze di PIR di annualità precedenti non si riscontra la minima modifica al sistema delle penali per disdetta/soppressione di cui al paragrafo indicato. Senza riproporre integralmente tutte le valutazioni in precedenza proposte – e mai riscontrate dal gestore in maniera altrettanto puntuale – si ripropongono i capisaldi alla base della proposta di modifica del sistema in essere: <ul style="list-style-type: none"> – il soggetto che subisce la penale deve essere colui che ha direttamente causato la disdetta (e più in generale dell'evento che ha generato la penale) – come per altro espressamente formulato in PIR; – le soppressioni comunicate con un preavviso superiore ad una soglia di 30 giorni dalla data di circolazione, anche se interessanti la rete CL sono da considerarsi come modifica al progetto orario e come tale una modifica contrattuale; pertanto, esenti da penale;

	<ul style="list-style-type: none"> – devono essere innalzati i valori di franchigia (si ricorda che sino al 2015 la franchigia era pari al 20% del pedaggio programmato, mentre ora varia in un <i>range</i> compreso tra il 4 e il 6%), e in generale la franchigia venga modulata proporzionalmente rispetto ai volumi che un'impresa programma su rete CL. <p>Inoltre, relativamente al sottoutilizzo di una traccia da parte dell'impresa titolare, si richiede di modificare il testo come di seguito: <i>"Qualora, per causa imputabile all'IF assegnataria, una traccia venga utilizzata dalla medesima IF per un periodo di almeno 45 giorni al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora la stessa confligga con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra IF, la traccia sottoutilizzata deve considerarsi rientrante nella disponibilità del Gestore".</i></p>
n. 5.6.6	Ribadiamo anche in tale sede il fatto che, a nostro modesto avviso, il sistema di penali proposto non permette in alcun modo di ridurre la congestione (eventuale) di alcuni impianti di confine. RFI dovrebbe quindi farsi portavoce con ART della necessità di trovare una soluzione diversa, assieme alle IF che confermano sin da ora la propria disponibilità a presentare proposte alternative e a collaborare con il gestore per la loro definizione ed implementazione.
n. 5.7	<p>Ribadendo la ormai nota contrarietà al sistema di performance regime nella formulazione in essere, esplicitata in varie sedi tra cui anche le osservazioni ai PIR di precedenti annualità, si richiede quantomeno di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – esplicitare i tempi di pubblicazione dei dati da parte del GI per tutte le esportazioni PICWEB disponibili (per l'anno in corso, ad esempio, le rendicontazioni relative alle penali sono ferme al mese gennaio, quindi indietro di ben sei mesi rispetto all'operatività dell'impresa, rendendo quasi impossibili controlli e monitoraggi); – esplicitare il livello di dettaglio fornito in ogni esportazione, ricordando la necessità per l'impresa di poter verificare quanto attribuite sia in forma unitaria (dettaglio singolo treno/giorno) sia in forma aggregata (settimana/mese/anno) e garantendo reperibilità dell'intera genesi del ritardo che ha generato un addebito per la stessa, in maniera che vi possa essere una puntuale riconciliazione tra addebiti ricevuti, treni effettuati e contestazioni poste in atto.
n. 5.10 e Appendice 5.D	Si chiede nuovamente di voler rivedere il Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti da RFI, in quanto gli obiettivi di qualità ivi previsti sono decisamente poco incentivanti per RFI e il livello delle penali irrisorio, a tutto discapito della qualità del servizio fornito alle IF.

n. 7.4, punto b	<p>Si chiede di modificare il paragrafo come di seguito:</p> <p><i>“Le informazioni di cui ai precedenti punti a) e b) dovranno essere trasmesse all’indirizzo pec rfi-dce@pec.rfi.it entro e non oltre il 30 aprile ed il 1° ottobre di ogni anno in cui siano intervenute modifiche, ai fini dell’aggiornamento ordinario del portale ePIR di cui al par. 2.1 del PIR. Nel caso non siano intervenute modifiche rispetto al documento precedentemente inviato, lo stesso resta valido e nella disponibilità di RFI, anche per i successivi orari di servizio e relative pubblicazioni in ePIR.”</i></p>
-----------------	---

ULTERIORI CONSIDERAZIONI

Infine, ribadiamo come, in fase di sottoscrizione del contratto di utilizzo dell’infrastruttura, le tracce oggetto dello stesso categorizzate come RID debbano essere garantite dal GI, pena il mancato rispetto degli obblighi contrattuali e violazione del principio di buona fede.