

28/07/2023

## ASSOCIAZIONE FERMERCI

### CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

\*\*\*\*\*

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
2 n. 2.4.6	Si chiede di inserire l'elenco delle <i>quieter routes</i> anche in EPIR, sia come documento pdf che come mappa interattiva. Si resta quindi in attesa di maggiori info a riguardo.
3 n. 2.7.2	Richiamando le osservazioni proposte nelle precedenti bozze del PIR e l'impegno preso dal Gestore per rendere adeguati i propri sistemi IT di riferimento, si rileva che restano ancora non disponibili le migliorie richieste, che si reiterano di seguito: - la pubblicazione dell'allegato in ePIR, in formato editabile xls e di una rappresentazione grafica in ePIR (mappa interattiva) che permetta l'individuazione visiva delle tratte di rete satura o a capacità limitata, così che l'utente, scorrendo l'instradamento della propria traccia, 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>- l'indicazione dei km dichiarati saturi o a capacità limitata per ciascuna delle tracce contrattualizzate dall'IF, esplicitata direttamente nell'allegato 1 al Contratto (sia nel pdf che nell'esportazione in PICWEB "Treni contrattualizzati").</p>
<b>n. 3.4.1.1 E 3.4.1.2</b>	<p>Si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Di confermare che l'attività di valutazione effettuata da RFI garantisca la completa elaborazione dello studio direttamente da parte di RFI e che non si limiti ad un'analisi di quanto già prodotto dall'IF richiedente.</li> <li>- Di prevedere la condivisione all'IF dello studio completo a valle del rilascio della valutazione da parte di RFI.</li> <li>- Di esplicitare la tariffa unitaria standard €/ora uomo alla base della costruzione del prezzo per l'ulteriore corrispettivo eventualmente richiesto da RFI, oltre ad un'indicazione standard degli impegni temporali (ore-uomo) per grado di impegno richiesto dall'attività (es. semplice/media/complessa);</li> <li>- Di rendere disponibile uno schema tipo accordo di consulenza tecnica;</li> <li>- Di rendere disponibile la lista completa di tutte le interfacce di controllo della compatibilità con la tratta;</li> <li>- Di esplicitare che l'attività di supporto sia applicabile a tutta la rete ed a tutte le locomotive (anche in caso di adeguamento tratta-nuova tratta e/o nuova loco tipo).</li> </ul>
<b>n. 4.2.2</b>	<p>Si chiede di ripristinare il paragrafo nella precedente versione.</p> <p>Non si ritiene infatti 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>Con l'inserimento della denominazione dell'impianto raccordato, informazione parte integrante della richiesta di tracce orario inserita nell'applicativo ASTRO-IF, l'IF dichiara di essere stata incaricata da un Cliente di predisporre il relativo trasporto ferroviario. Lo stesso Cliente inoltre ha avviato le interlocuzioni con il Terminal per acquisire una prima disponibilità di massima alla ricezione del trasporto, non essendo a conoscenza degli orari / periodicità effettive delle tracce treno che saranno successive rilasciate da GI.</p> <p>Queste interlocuzioni, a valle del rilascio della bozza del progetto orario, sono successivamente formalizzate in accordi commerciali con gli elementi tecnici necessari alla loro definizione con il rilascio formale del nulla osta alla ricezione da parte del Terminal.</p> <p>I Terminal, con le informazioni tecniche di dettaglio contenute nel rilascio della bozza del progetto orario di tutte le IF richiedenti e in funzione della loro pressoché rispondenza con quanto sarà poi attivato, sono in grado di valutarne l'accettabilità nella loro interezza.</p>

Il PIR attualmente in vigore per l'O.S. 2023/24 prevede che a valle della consegna alle IF del Progetto Orario da parte del GI (3/07/'23) *"l'IF dovrà comprovare di aver preso accordi con il titolare/gestore degli impianti raccordati in ordine al ricevimento del traffico programmato entro la data prevista per le osservazioni al progetto orario rilasciato alla scadenza di luglio, dimostrando al GI la dichiarazione dell'accettazione del trasporto da parte del raccordato"*.

Nella prima bozza del PIR 2025 questa scadenza è stata ancora anticipata in corrispondenza della presentazione della richiesta di capacità il cui termine è previsto per il giorno 08/04/'24; a nostro parere questo anticipo comporta delle implicazioni tecniche e commerciali che riteniamo non siano state pienamente valutate nella sua determinazione che di seguito andiamo ad esporre:

- L'acquisizione formale dell'accettazione del trasporto da parte dei Terminal assume valore se questa trova rispondenza nella fattibilità in termini di orari/periodicità espressa dal GI possibile solo a valle della consegna della bozza del Progetto Orario; l'incastro tra lo studio tecnico delle tracce treno effettivamente realizzabili e il successivo nulla osta dei Terminal porta a compimento il progetto orario, armonizzando le capacità dei Terminal con la trama delle tracce treno afferenti nell'impianto. Invertire l'ordine dei fattori, ovvero richiedere l'acquisizione dei nulla osta dei Terminal preventivamente allo studio delle tracce, oltre a non restituire lo stesso risultato non pare funzionale alla buona riuscita del progetto complessivo, visto che le tracce orario individuate dal GI risultano non pienamente coerenti con le richieste originarie effettuate dalle IF. In tali casi non si comprende come il processo può arrivare a compimento dovendo riiniziare da capo.
- Attualmente le IF hanno tutti gli elementi tecnici per formalizzare la richiesta di capacità nel rispetto dei termini di presentazione; con la modifica proposta l'IF è vincolata alla reattività / al volere di un soggetto esterno che operando nel breve periodo è scarsamente interessato alla costruzione di uno scenario che si svilupperà in un arco temporale compreso tra i 9 e 21 mesi successivi. Questo anticipo riteniamo che non favorisca l'incremento della quota ferroviaria del trasporto merci dovendo soggiacere a incombenze aggiuntive così distanti dall'operatività logistica e commerciale.
- I Terminal non disponendo di informazioni con elevato grado di rispondenza si troverebbero nelle condizioni di non poter definire l'occupazione dell'impianto in termini di binari / attrezzature / aree logistiche; potranno delineare solo un'ipotesi di impegno rispetto alle ipotesi attese dai Clienti, con un grado di affidabilità da verificare dal GI. L'indeterminatezza con la quale i Terminal si troveranno a rilasciare i nulla osta, può spingere gli operatori a contenere il loro rilascio, gestendo gli slot residui nella fase di gestione operativa nel corso dell'orario.
- L'anticipo della consegna dei nulla osta dei Terminal di circa 4 mesi rispetto all'attuale scadenza, obbliga le IF a rivolgersi agli operatori nei mesi di febbraio/marzo, ovvero subito dopo l'attivazione del precedente Orario di Servizio non cogliendo la possibilità di disporre dei ritorni di esperienza non ancora disponibili per il breve periodo intercorso dall'attivazione
- Alla stregua di quanto occorso quest'anno, i Terminal prima di concedere i nulla osta vorranno disporre delle richieste di tutte le IF per poi, solo negli ultimi giorni, decidere se formalizzare la propria capacità di ricezione per ogni singolo traffico: la conseguenza

	<p>sarà una innaturale corsa contro il tempo con la differenza sostanziale che attualmente tutte le IF si muovono in un arco di tempo definito dal GI (quest'anno dal 3/7 al 4/8/'23) mentre nell'ipotesi proposta il sistema si muoverà autonomamente in modo scomposto nell'ambito di una miriade di soggetti logistici i cui effetti sono facilmente immaginabili.</p> <p>In pratica, alla data della richiesta, l'impresa non conosce effettivamente l'iter che la stessa avrà, considerando che potrebbe essere modificata in slot differenti rispetto a quelli preventivati o addirittura non concessa per incompatibilità con le esigenze del GI.</p> <p>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>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>In sintesi, con riferimento all'ipotesi di prevedere la consegna degli accordi con i Terminal anticipata di ulteriori 4 mesi (per complessivi 9/10 mesi rispetto all'attivazione dell'orario) rispetto a quanto attualmente previsto, si ritiene che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- anche questa ipotesi di modifica costituisce un ulteriore tassello nel mosaico per favorire un allungamento dei tempi a disposizione del GI per la predisposizione del progetto orario, introducendo ulteriori anticipi per la consegna di documentazione vincolante alla concessione di tracce ordinarie in progetto orario</li> <li>- il settore trasporto ferroviario merci sarebbe ulteriormente penalizzato in quanto il nuovo periodo di raccolta degli accordi commerciale NON coincide con la tempistica di definizione degli accordi commerciali tra operatori logistici, e industriali mediante i quali si generano i trasporti ferroviari.</li> </ul> <p>Con l'occasione si rileva che anche alla scadenza dei termini per la pubblicazione della bozza di PO da parte di RFI (inizio luglio), l'IF non ha completa visibilità dell'intera capacità assegnata poiché spesso mancano lavorazioni da parte RFI (molte tracce in ASTRO risultano ancora in stato 2); per tale motivazione si reputerebbe ancora più opportuno spostare tale adempimento a carico delle IF alla predisposizione da parte del GI del PO definitivo, dopo la conclusione della fase di coordinamento dei servizi, quindi con consegna degli accordi da restituire entro la fine del mese di ottobre.</p>
--	---

<p><b>n. 4.2</b></p> <p>Richieste di tracce per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600t e inferiore a 2500t</p>	<p>Si reiterano le osservazioni fornite in precedenza, contestando la previsione di far circolare treni merci con massa rimorchiata compresa tra le 1.600tonn e le 2.500tonn solo mediante provvedimenti di VCO.</p> <p>Tale previsione, infatti, pone una forte limitazione alla circolazione di tali convogli, escludendone la possibilità di effettuazione in Gestione Operativa.</p> <p>Come noto questa tipologia di treni interessa in prevalenza trasporti di cereali provenienti dall'est Europa attraverso il valico di Villa Opicina, transito che notoriamente e strutturalmente raggiunge performance di regolarità e di puntualità estremamente basse per i trasporti provenienti dall'estero.</p> <p>Conseguentemente se tale limitazione fosse applicata, i trasporti pianificati su tracce ordinarie impostate con massa fino a 2.500tonn che dovessero essere preannunciati con un ritardo tale da non essere inoltrati sul canale originario, di fatto si troverebbero nella condizione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- non essere accettati da RFI per mancanza di un canale alternativo con tali caratteristiche;</li> <li>- non proseguire con altre tracce alternative "standard" disponibili nello stesso giorno e nei successivi;</li> <li>- sostare in impianto estero in attesa del successivo inoltro che può avvenire la settimana successiva con la stessa traccia.</li> </ul> <p>L'applicazione di tale limite impedirebbe quella flessibilità operativa che risulta indispensabile ad assicurare il flusso delle merci provenienti dai paesi dell'Est Europa</p> <p>Si fa notare inoltre che ad oggi su quella linea esiste già un vincolo di distanziamento per i treni con massa &gt; 1.600t in ingresso da Villa Opicina dovuto alla inadeguata capacità di erogazione dell'energia elettrica per la trazione che ne limita la circolazione.</p> <p>In ultimo, si evidenzia come l'evento bellico in corso in Ucraina abbia sconvolto i flussi di importazione dei prodotti cerealicoli, comportando la modifica sostanziale del reticolo dei flussi internazionali, traslando dai porti ai valichi alpini, Modane – Brennero – Tarvisio – Villa Opicina, una tale quantità di merce che non potrebbe essere stata trasportata nel caso il limite proposto fosse stato già introdotto.</p> <p>Fermo restando l'inquadramento generale della tematica sopra descritto, si rileva ulteriormente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mancata previsione di riprogrammazione in GO per treni ordinari soggetti a soppressioni/variazioni.</li> <li>- Che nel rilascio della bozza di PO da parte di RFI, per tracce "pesanti" richieste dell'IF non c'è la conferma del rilascio con tonnellaggio pesante (extra 1600) da parte di RFI – in conseguenza un'IF non ha visibilità dell'effettiva disponibilità di tracce ordinarie pesanti sino alla pubblicazione del PO definitivo.</li> </ul>
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Che l'impossibilità di effettuazione in GO di treni pesanti potrebbe determinare la sovra-richiesta di tracce pesanti ordinarie da parte dei richiedenti -&gt; questa situazione porterebbe ad una diminuzione della capacità infrastrutturale allocabile, penalizzando ulteriormente il mercato.</li> </ul>
<b>n. 4.3</b>	<p>Il settore ferroviario rischia di scontare i pesantissimi effetti dell'avvio dei lavori per la messa a terra del PNRR, con il conseguente moltiplicarsi delle interruzioni ferroviarie/riduzioni di capacità necessarie, previste per la realizzazione delle opere ad esso collegate. Comprendendo che si tratta di interventi fondamentali e non rimandabili si ritiene però assolutamente necessario, anche alla luce della congiuntura economica in essere, compiere tutti gli sforzi possibili al fine di minimizzare gli impatti, potenzialmente devastanti, sugli operatori di un settore da troppo tempo in difficoltà, con quote modali fra le peggiori in Europa, nonostante la tendenza comunitaria che punta a favorire il trasferimento modale verso la ferrovia.</p> <p>Con tale premessa, si reiterano le osservazioni presentate in precedenza, ritenendo che, nella fase di pianificazione dei suddetti interventi da parte del GI, lo stesso debba sempre prevedere un piano di istradamento alternativo (salvo situazioni particolari), per l'inoltro dei trasporti interessati, assicurando il loro completo assorbimento in continuità con la validità d'orario.</p> <p>Inoltre, si invita il GI a proporre un sistema di compensazione a favore delle IIFF per i disagi creati dai lavori sull'infrastruttura italiana, così da bilanciare i pesanti effetti economici patiti dalle stesse, per altro già afflitte anche dalle inefficienze legate ai lavori sulle infrastrutture estere.</p> <p>Pertanto, si richiede:</p> <p>p.10: di equiparare la tempistica di emissione del programma di esercizio per i treni merci a quella del segmento viaggiatori (anticipo 120 giorni);</p> <p>p.11: che i provvedimenti d'orario (VCO) debbano essere consegnati dal Gestore con un anticipo di 60 giorni alla stregua di quanto previsto per i treni viaggiatori, anziché 30 previsto per i treni merci;</p>
<b>n. 4.3.1</b>	<p>L'introduzione di un Indicatore di Utilizzo Capacità (IUC) volto a misurare il rapporto tra la sommatoria delle ore di apertura al traffico commerciale e delle ore dedicate alla manutenzione programmata e allo sviluppo dell'infrastruttura, si ritiene rappresenti una</p>

	<p>significativa evoluzione della rappresentazione dell'effettiva disponibilità della linea. In tal senso, si richiede di dettagliare maggiormente la composizione di questo indicatore, ovvero renderlo più aderente ai vari segmenti di traffico, prevedendo anche un Indicatore che misuri l'effettiva disponibilità dell'infrastruttura nella fascia notturna 00:00 – 06:00, periodo nel quale si sviluppa il traffico merci.</p> <p>Per un utilizzo concreto di tale parametro, dovrebbero individuarsi dei valori di soglia al di sotto dei quali scattino dei meccanismi compensativi a favore delle IF, quali, ad esempio, riduzioni del pedaggio e/o introduzione di penali attive a favore delle stesse.</p>
n. 4.5.1	<p>Apprezzando l'inserimento del nuovo paragrafo relativo all'introduzione di un'ulteriore finestra temporale durante la quale le IF richiedenti possono presentare modifiche alle richieste avanzate, si chiede di valutarne l'estensione anche al traffico internazionale.</p> <p>La presentazione di richieste tracce e servizi per l'Orario 2024/2025, inoltre, può essere avanzata al GI entro la 08/04/24, 8 mesi prima dell'inizio dell'Orario stesso. Nella prima bozza del PIR 2025 il GI ha introdotto la possibilità di rimodulare le richieste originarie presentate dai richiedenti entro tale data, nel periodo che intercorre tra la data limite di presentazione delle osservazioni al progetto e i 30 giorni successivi. Tale possibilità è vincolata a modifiche che comunque non determinino impatti sulla capacità.</p> <p>Pur apprezzando la scelta del GI tesa a raccogliere le numerose sollecitazioni delle IF che lamentavano l'impossibilità di poter richiedere adeguamenti all'offerta commerciale originaria se non mediante richieste tardive, si osserva quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In considerazione della coincidenza dei 30 giorni concessi con il periodo di ferie agostane durante le quali le interlocuzioni con gli operatori logistici risultano discontinue ovvero di difficile trattazione con i vari soggetti che compongono l'intera catena logistica, si ritiene che tale termine debba essere fissato in 45 giorni, comprendendo 2 settimane di settembre per la raccolta delle informazioni utili alla costruzione di un progetto orario maggiormente aderente allo sviluppo dei traffici.</li> <li>2. Nel merito della tipologia di casistiche da ricomprendere nelle modifiche da richiedere, pare opportuno inserire le fattispecie riconducibili a: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) brevi prolungamenti di itinerario su linee con capacità residua</li> <li>b) modifiche di orario dagli impianti di origine/destino che non comportino impatti significativi nell'allocazione della capacità (es. fino a 60 minuti)</li> <li>c) variazione di istradamento nei periodi coincidenti con chiusure linee per interventi di funzionalizzazione / manutenzione infrastruttura trattati nel progetto orario</li> </ol> </li> <li>3. Nel caso di richiesta di modifiche non rientranti nelle fattispecie proposte dal GI (oggetto di richiesta di revisione al precedente p.2) lo stesso GI non prevede che possa essere formalizzata apposita richiesta successiva (csd tardiva) ma addirittura il tutto sia</li> </ol>

	<p>rinviato alla prima riprogrammazione utile con attivazione probabilmente non prima di gennaio-febbraio dell'anno successivo. Tale evenienza si ritiene non possa essere stralciata dal progetto orario vanificando tutto il lavoro preventivamente fatto dal richiedente ma anche dallo stesso GI che ne ha progettato lo sviluppo e verifica la compatibilità con i vari soggetti territoriali. A titolo esemplificativo, un operatore logistico per svariate ragioni non solo commerciali ma anche tecniche, può aver richiesto ad aprile un trasporto con una percorrenza di 8/900 km e si trova nelle condizioni di dover modificare l'impianto di destino posto a pochi chilometri da quello originario. Se la proposta del GI dovesse essere confermata l'IF e il Mercato hanno seguito puntualmente gli step della procedura dettata dal GI e, diversamente da oggi, si troverebbero al Cambio Orario privi di tracce orario e costretti a ripiegare solo sulla possibilità di ricercare soluzioni in capacità residua. Gli effetti di questa scelta sono scontati; le IF accetterebbero comunque le tracce e dal primo giorno di orario richiederebbero in gestione operativa le conseguenti modifiche. Siamo fortemente convinti che il progetto orario invece debba assorbire quanto più possibile le aspettative del Mercato e lasciare alla gestione operativa solo la gestione di trasporti effettivamente straordinari.</p> <p><b>Si ribadisce, pertanto, l'assoluta necessità di ricomprendere anche questi casi nelle richieste tardive.</b></p>
<b>n. 4.5.3.2</b>	Si chiede di specificare come si intendono "raggruppate" le tracce all'interno delle richieste: ci si riferisce ad una suddivisione per lotti?
<b>n. 4.5.3.2 - SOM</b>	<p>Le richieste di tracce orario possono essere formalizzate al GI anche attraverso lo Sportello Operativo Merci tramite il quale il GI ha introdotto uno strumento di flessibilità per il trasporto merci che, per talune specifiche richieste, consente di ottenere rilasci tracce in tempi notevolmente ridotti rispetto ai canonici strumenti di pianificazione. L'estensione delle tipologie di richieste presentabili a SOM anche a treni con massa &gt; 1600t e fino a 2500t consente anche il rilascio di tracce orario per convogli che in ragione delle elevate masse rimorchiate, e quindi delle diverse velocità di marcia rispetto ai treni standard, necessitano di uno studio mirato su canali compatibili con la restante circolazione.</p> <p>Pur apprezzando la scelta del GI dell'eliminazione dell'esclusione dei <i>treni pesanti</i> dal SOM, tesa a dare risposta alle richieste di gestione operativa dei treni pesanti, si necessita ricomprendere nel perimetro delle richieste presentabili a SOM anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Treni Militari: l'evoluzione del materiale militare da trasportare diversamente dal passato può avere caratteristiche di sagoma e di massa che non necessitano di autorizzazioni particolari che ne limitano l'inoltro in linea. Si chiede quindi che la definizione di "Trasporti Militari" non sia esclusa a priori ma regolata come le altre tipologie di trasporto in funzione delle caratteristiche di ogni singolo trasporto</li> </ul>



	<p>b) TE/TES: l'associazione di una TE/TES non sempre è sinonimo di limitazioni del piano di inoltro con restrizioni in termini di velocità, inoltro su specifici itinerari, divieti di incrocio, ecc ecc. Anche in questo caso richieste di trasporti con TES prive di soggezioni possono essere ricomprese nelle casistiche richiedibili a SOM</p> <p>c) anche in considerazione dell'attuale stesura del par. 4.2 – le richieste interessate da tali trasporti possano essere avanzate a mezzo SOM anche per servizi che non rivestano carattere di novità commerciale.</p> <p>Infine, considerando l'entrata a regime del SOM come strumento per la richiesta di capacità, si richiede un miglioramento nelle tempistiche di rilascio oltre un'esplicitazione dei termini per il riscontro da parte di RFI.</p>
<b>n. 4.8.1.2</b>	<p>Si chiede il ripristino del paragrafo “differimento in partenza”.</p> <p>Il paragrafo, infatti, è stato soppresso in toto togliendo di conseguenza la possibilità alle IF di richiedere al gestore una riprogrammazione di una traccia oraria a seguito di eventi accidentali accorsi in prossimità della partenza del treno. Tale modifica ha impatto anche sul performace regime perché toglie la possibilità alle IF di ripianificare una traccia in accordo con il GI senza che venga applicata una penale. Lo Strumento del “differimento in partenza” risulta infatti utile in considerazione della bassa qualità di ingresso dei treni esteri in Italia. La qualità ha raggiunto un minimo storico (nell'ultimo anno) in relazione ai forti lavori infrastrutturali europei. Tale strumento dà l'opportunità alle IIFF di mantenere il treno in fascia e non incorrere in penali.</p> <p>L'eliminazione dello stesso esclude quindi la possibilità per l'IF di contenere l'attribuzione del ritardo in partenza.</p> <p>Inoltre, le motivazioni alla base dell'eliminazione espresse da RFI nella relazione illustrativa non si ritengono adeguate, poiché:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la formulazione del paragrafo prevedeva comunque la possibilità da parte di RFI di rigettare la richiesta di differimento avanzata dall'IF, eliminando quindi il rischio di <i>“possibili impatti sugli altri treni programmati nell'orario medesimo di richiesta del differimento”</i>;</li> <li>- l'IF non ha interesse ad “abusare” dello strumento del differimento in partenza: la stessa vi ricorre solo in condizione di necessità.</li> </ul> <p>Va infatti ricordato che in ogni situazione di ritardo nell'effettuazione del proprio servizio l'IF sconta la disottimizzazione dei propri mezzi produttivi (materiale rotabile/personale) con un'immediata perdita di marginalità nella costruzione del proprio modello d'esercizio. Per questo motivo l'IF è sempre <i>“attiva per adottare le contromisure volte a mitigare il ritardo atteso”</i>.</p>

n. 5.4.4.	<p>Si reiterano le osservazioni presentate in precedenza.</p> <p>Le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni indicate in tabella non sembrano compatibili con la tempistica che intercorre tra la richiesta di trasporto e la sua possibile effettuazione.</p> <p>Si richiede nuovamente una rimodulazione dei tempi di rilascio delle autorizzazioni che preveda con una tempistica massima pari e non superiore ai 30 giorni solari.</p>
n. 5.6.4.1	<p>Si ritiene che la proposta di riduzione del periodo di osservazione da 3 mesi a un solo mese per classificare come sottoutilizzata una traccia oraria che sia stata effettivamente fruita con una frequenza al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio debba essere messa in relazione con l'andamento oscillatorio della domanda di trasporto merci. L'analisi dell'andamento dei traffici ordinari pianificati negli ultimi anni, non considerando eventi effettivamente straordinari (Covid, ecc) registra andamenti asincroni che non consentono di individuare cicli stabili e duraturi nel tempo tali da poter regolare la richiesta di tracce orario. L'insorgenza di eventi di riduzione dei volumi, direttamente correlati alla riduzione dei consumi e/o del riposizionamento dei flussi di traffico tra operatori logistici che si alternano nella loro gestione, richiede il mantenimento di una congrua finestra di osservazione prima di ipotizzare eventuali azioni di recupero tracce da parte del GI.</p> <p><b>Per tali motivi richiede di non introdurre modifiche alla norma.</b></p> <p>Tabella: si segnala la carenza della specifica “<i>dei primi 60gg</i>” per la cella riferibile alla mancata contrattualizzazione delle tracce per le tracce o fasce orarie su linee a capacità limitata/sature o AV/AC</p> <p>Nei casi di ritorno nelle disponibilità del GI di una traccia sottoutilizzata (per causa imputabile all'IF assegnataria un periodo di almeno un mese al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e confliggente con una nuova richiesta di altra IF) si richiede venga sempre prevista una fase di confronto tra IF assegnataria e GI in cui ciascuna parte possa dimostrare la sussistenza dei requisiti propedeutici, ovvero:</p> <p>per IF: comprova della causa del sottoutilizzo.</p> <p>per GI: comprova della richiesta confliggente da parte di altra IF.</p>
n. 5.6.6 intero paragrafo	<p>Si ripropongono le argomentazioni fornite nelle precedenti osservazioni oltre che nelle interlocuzioni intercorse al di fuori del procedimento di consultazioni del PIR, ritenendo inopportuna l'applicazione di un'ulteriore penale a carico delle imprese ferroviarie nazionali ed estere.</p>

	<p>Infatti, nonostante l'introduzione di una franchigia temporale e di una soglia massima annua di applicabilità della penale, il sistema risulta tutt'ora estremamente gravoso per le imprese configurandosi come un ulteriore costo gravante sul conto economico delle stesse.</p> <p>Tale sistema, inoltre, è viziato da una serie di fattori che lo rendono sbilanciato nei rapporti tra impresa e GI, tra i principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si assume che al prolungamento della sosta programmata ai transiti corrisponda automaticamente una perdita di ricavi da parte del GI: tale assunzione è totalmente presuntiva, non vi è mai stata la produzione di documentazione a supporto di tale tesi da parte del GI;</li> <li>- Non è prevista una reciprocità della penale: sono sempre e solo le IF soggette all'applicazione della penale (negli altri sistemi di penali previsti dal PIR vi è sempre una biunivocità della penale tra gestore e impresa);</li> <li>- Il valore della penale attribuita sulla singola traccia può essere maggiore del valore del canone di accesso pagato dall'impresa per la traccia medesima, configurando il caso di una penale applicata dal fornitore per un valore superiore al valore della prestazione venduta dallo stesso (!!);</li> <li>- Le attribuzioni dei ritardi che generano la sosta prolungata al valico sono le stesse utilizzate ai fini del Performance Regime; ciò determina che, per lo stesso ritardo, l'impresa venga penalizzata cumulativamente con due distinti sistemi di penale.</li> </ul> <p>Permangono inoltre notevoli criticità sia nel meccanismo di attribuzione/imputazione del ritardo all'IF che nel sistema di contestazione dello stesso.</p> <p>Pertanto, richiamando la fase storica che deve fronteggiare l'intero settore, si richiede la cancellazione di tale sistema di penale o quanto meno la sua rimodulazione nell'ottica dello sviluppo del trasporto merci via ferrovia e non della sua contrazione.</p>
<p>n. 5.6.6</p> <p>4</p>	<p>Relativamente alla massima soglia annuale di applicabilità della penale per il superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere, il paragrafo – nell'attuale stesura - non prevede né regola la casistica contrattuale dell'IF contemporaneamente titolare sia di Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura che di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria sulle tratte di Confine di Stato, pertanto si propone la modifica del paragrafo come di seguito riportata:</p> <p><i>“L'ammontare complessivo delle penali conseguente non potrà comunque essere superiore per le IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura al 3% del pedaggio rendicontato all'IF su base annua per le tracce internazionali; per quelle titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria sulle tratte di Confine di Stato, l'ammontare complessivo delle penali non potrà essere superiore al</i></p>

*3% del monte canoni ottenuto sommando i canoni delle tracce, acquistate in Italia, dei treni di provenienza o di proseguimento dei treni internazionali lato estero, rispettivamente nei casi di uscita verso l'estero o di ingresso dall'estero. **Per le IF titolari di entrambi i contratti, l'ammontare complessivo delle penali non potrà comunque essere superiore al 3% del pedaggio rendicontato all'IF su base annua per le tracce internazionali.***

Tale modifica si rende necessaria a garanzia di una lettura logica e non contraddittoria dell'enunciato del paragrafo nella casistica individuata, esplicitando che l'ammontare complessivo delle penali applicabili all'IF titolare di entrambi i contratti non possa comunque essere superiore al 3% (soglia massima prevista dal paragrafo richiamato) del pedaggio rendicontato all'IF su base annua per le tracce internazionali (essendo questo l'importo pacificamente maggiore fra i due applicabili nel caso di IF operanti sui due lati del Confine di Stato).

## 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.**