

26 luglio 2023

# FERCARGO

## CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Nel presentare le proprie osservazioni, la scrivente associazione auspica che, in caso di non accettazione da parte del GI delle istanze sotto elencate, si possa convocare un incontro per meglio chiarire le ragioni delle posizioni espresse e per identificare soluzioni condivise. FerCargo resta in ogni momento disponibile ad un dialogo costruttivo con il GI, nel comune interesse del continuo sviluppo del traffico merci su rotaia e del conseguimento degli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale previsti per il 2030 e per il 2050.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1 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.
2 n. 2.7.1	Relativamente ai criteri di progettazione ottimale delle tracce, si ritiene necessario prevedere dei KPI misurabili che permettano la valutazione qualitativa/quantitativa delle tracce rilasciate dal GI, soprattutto rispetto ai parametri di richiesta avanzati dall'IF in fase di richiesta. Inoltre, le specifiche tecniche di circolazione utilizzate dal GI per la progettazione dell'Orario di Servizio dovrebbero essere condivise preventivamente con le IF e differenziate in base alle differenti specificità del segmento di appartenenza (passeggeri/merci).

<p>3</p> <p>n. 2.7.2</p>	<p>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 migliori richieste, che si reiterano di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- 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").</li> </ul> <p>Infine, si rammenta che la condizione per la quale una linea venga considerata satura/capacità limitata non è statica durante l'anno. Pertanto, si richiama nuovamente l'esigenza di avere un sistema online che aggiorni costantemente una eventuale mappa interattiva in caso di variazioni in corso d'anno.</p>
<p>4</p> <p>n. 3.4.1.1 E 3.4.1.2</p>	<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>
<p>5</p> <p>n. 4.2 PUNTO 2</p>	<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>Infatti, 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>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>6</p>	<p>In ragione del forte aumento delle richieste dei Clienti di pianificare sempre più circolazioni per treni con massa rimorchiata superiore alle 1.600 tonnellate, 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>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 o oggetto di ripianificazione del carico in origine o lungo il percorso internazionale, di fatto si troverebbero nella condizione di:</p>

<p>n. 4.3</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 internazionale delle merci su tutti i valichi.</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> <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> <hr/> <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>Infine, 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>
8	<p><b>n. 4.3.1</b></p> <p>Apprezzando la pubblicazione dell'indicatore IUC/IUCmt, si ritiene che lo stesso debba essere utilizzato a parametro per valutazioni analitiche circa la reale capacità dell'infrastruttura ferroviaria.</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> <p>Infine, si ritiene che le ore dedicate alla manutenzione programmata e allo sviluppo dell'infrastruttura debbano essere quelle realmente impiegate dal GI per l'attività e non quelle programmate in fase preventiva.</p>
9	<p><b>n. 4.5.1</b></p> <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>Inoltre, si chiede di esplicitare il paragrafo con la modifica di seguito:</p> <p><i>"Eventuali richieste presentate successivamente a tale scadenza, ovvero con impatti sulla capacità già richiesta, saranno trattate dopo l'attivazione dell'orario <b>come richieste tardive o</b> come richieste in corso d'orario".</i></p>
10	<p><b>n. 4.5.3.2</b></p> <p>Si chiede di specificare come si intendono "raggruppate" le tracce all'interno delle richieste: ci si riferisce ad una suddivisione per lotti?</p>
11	<p><b>n. 4.5.3.2 - SOM</b></p> <p>Apprezzando l'eliminazione dell'esclusione dei <i>treni pesanti</i> dal SOM, si richiede - 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>



		Inoltre, 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.
12	n. 4.7	<p>FerCargo apprezza senz'altro la volontà di RFI di mantenere il monitoraggio dei flussi di merci pericolose circolanti sulla rete e di condividerle tempestivamente con le IIFF.</p> <p>Come già ribadito in anni passati, non può tuttavia accettare che l'evidenziarsi di criticità di qualunque genere, si traducano direttamente in limitazioni unilaterali del volumi trasportati, tantomeno se queste limitazioni non sono prevedibili e non vengono preventivamente concordate. I comuni obiettivi di trasferimento modale, gli impegni commerciali assunti con i Clienti dalle IIFF ed i principi di libera circolazione delle merci vigenti in Europa, non lasciano dubbi sulla necessità di affrontare eventuali criticità non limitando la circolazione, ma identificando di volta in volta specifiche misure mitigative per la definizione delle quali la nostra associazione si dichiara fin d'ora più che disponibile ad un confronto tecnico con il GI.</p> <p>Chiediamo quindi di sostituire le ultime due righe del paragrafo con "Le eventuali necessità di identificare misure mitigative verranno analizzate e congiuntamente concordate tra GI ed IIFF, senza penalizzare i volumi di traffico".</p>
		Si richiede il ripristino del paragrafo "differimento in partenza".
13	n. 4.8.1.2	<p>L'eliminazione dello stesso, infatti, esclude 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>
14	n. 5.4.4.	Si reiterano le osservazioni presentante in precedenza.

	<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>
15	<p><b>n. 5.6.4.1</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>Si chiede di esplicitare in tutti i paragrafi interessati che, in tutti i casi in cui venga applicata una penale anche sulle circolazioni <i>"dei primi 60 giorni"</i>, il conteggio parta dal momento della comunicazione (disdetta) da parte dell'IF.</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>
16	<p><b>n. 5.6.6 intero paragrafo</b></p> <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> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <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>17</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 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. <b>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.</b>"</i></p> <p>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</p>



	internazionali (essendo questo l'importo pacificamente maggiore fra i due applicabili nel caso di differenti IF operanti sui due lati del Confine di Stato).
<b>n. 7.3.4.5 E</b> <b>7.3.5.5</b>	Con riferimento all'impegno di RFI nel garantire il ripristino della funzionalità a seguito di guasti e delle dotazioni minime, si richiede che venga esplicitato un termine temporale per l'effettuazione di tali ripristini.
<b>n.</b>	
<b>n.</b>	
<b>n.</b>	
<b>n.</b>	
<b>n.</b>	
<b>n.</b>	
<b>n.</b>	
<b>n.</b>	

## 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.**