

TX LOGISTIK TRANSALPINE (062)

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Le presenti osservazioni sono formulate nell'ambito della consultazione avviata da RFI con nota "Prospetto Informativo della Rete 2028 – proroga fase di consultazione ex art. 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015 della Nuova procedura per l'attribuzione delle cause di ritardo, che rivede la COP RFI n. 400/25" e si riferiscono esclusivamente al documento posto in consultazione.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
-----------	--------------

II.2.12 – Analisi delle cause e corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura (SCMT/SSC/ERT MS)

Permane una criticità nella gestione degli eventi associati ai codici errore 37, 39, "Train Trip" e "Perdita del punto informativo". La procedura continua a porre in capo all'IF l'onere di dimostrare che l'evento sia riconducibile al SST anziché al SSB mediante produzione della documentazione tecnica di bordo (ZTE/DISW) entro tempistiche particolarmente ristrette. Tale requisito risulta di difficile applicazione nel caso di locomotive interoperabili impiegate nei traffici internazionali, per le quali l'acquisizione della ZTE richiede la disponibilità fisica del locomotore, l'intervento di personale specializzato e successive attività di elaborazione ed analisi dei dati. Si propone pertanto di prevedere tempistiche differenziate o proroghe motivate per il materiale interoperabile impiegato in traffico internazionale. Si evidenzia inoltre una possibile asimmetria informativa, in quanto la procedura richiede alle IF la condivisione di dati diagnostici di bordo senza prevedere un corrispondente obbligo di condivisione dei dati diagnostici relativi al SST e agli apparati di linea. Considerato che numerosi eventi classificati come "Train Trip" possono risultare associati a improvvise disposizioni a via impedita dei segnali o ad altre anomalie infrastrutturali, si propone di introdurre un principio di reciprocità documentale che consenta, nei casi controversi, la condivisione degli elementi diagnostici disponibili sia lato SSB sia lato SST.

II.2.13 – Modalità di attribuzione ritardi per il Trasporto Merci	La procedura continua a ricondurre una quota significativa dei ritardi in partenza al codice 61 (Formazione treno), senza distinguere adeguatamente le diverse responsabilità che possono determinare la mancata disponibilità del treno all'orario previsto. Negli impianti e negli scali merci dove il servizio di manovra è affidato a Gestori Unici della Manovra/Gestori della Manovra (GU/GM), non risultano chiaramente individuate le responsabilità per i ritardi derivanti dalle attività di manovra. Analogamente, non risultano adeguatamente disciplinati i ritardi derivanti dall'approntamento dei treni presso Terminal e Raccordi industriali (ritardato carico/scarico, mancata disponibilità dei carri, ritardata consegna del convoglio all'IF, ecc.). Si propone pertanto di introdurre specifiche causali che consentano di distinguere le responsabilità legate a formazione treno, attività di manovra, approntamento presso Terminal/Raccordo e indisponibilità del materiale rotabile. In alternativa, prevedere codici specifici che consentano di identificare la responsabilità del soggetto terzo (GU/GM o Terminal), pur mantenendo l'attribuzione formale all'IF.
--	--

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.**