

FERCARGO

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1 n. 1.8 GLOSSARIO DEI TERMINI	La definizione di “scenario tecnico” introdotta non è chiara, peraltro all’interno del PIR la dicitura “scenario tecnico” <i>tout court</i> non compare che un paio di volte ma non sembra sempre riferirsi alla definizione proposta nel glossario. Inoltre, nel par. 2.7.1 si fa riferimento al documento "Scenario tecnico-modelli di esercizio" e non è chiara la relazione con la definizione di “scenario tecnico” introdotta nella bozza di PIR. Si suggerisce di inserire un paragrafo che chiarisca la relazione fra i vari documenti afferenti allo scenario tecnico.
2 n. TAB 2.1 II RIGA I COLONNA	C'è un asterisco di troppo dopo Rovato FN.
3 n. 2.6	Si utilizza il caso riscontrato al par. 2.6: “ <i>Tali interventi sono riportati nell’apposito documento presente in “Allegati tecnici”.</i> Chiedendo al Gestore che, ogniqualvolta si fa riferimento a un documento, si indichi la sezione di ePIR in cui questo è consultabile e il titolo del documento.

n. 3.3.1.1 E 3.3.2.2	In relazione alle modifiche apportate ai paragrafi si condividono le seguenti osservazioni che muovono dalla disciplina codicistica che considera il denaro un bene fungibile naturalmente idoneo a produrre frutti civili (interessi). In particolare, l'art. 1282 c.c. stabilisce che i crediti pecuniari liquidi ed esigibili producono interessi di pieno diritto, mentre l'art. 1224 c.c. riconosce rilevanza economica al fattore tempo nelle obbligazioni pecuniarie attraverso la corresponsione degli interessi moratori in caso di ritardo nell'adempimento del debitore. Più in generale, gli artt. 1175 e 1375 c.c. impongono alle parti di comportarsi secondo correttezza e buona fede nell'esecuzione del rapporto contrattuale, anche nella distribuzione degli oneri economici. Osserviamo inoltre che anche la Suprema Corte di Cassazione ha in più circostanze definito gli interessi legali inderogabili e dichiarato la nullità degli eventuali patti contrari, riconoscendo il diritto del creditore al pagamento degli stessi. Nel contesto del PIR 2028, le somme versate a titolo di deposito cauzionale rappresentano denaro dell'Impresa Ferroviaria immobilizzato a favore del Gestore dell'Infrastruttura a garanzia dell'adempimento. La previsione che tali somme debbano confluire su un conto dedicato espressamente infruttifero si pone, quindi, in contrasto con la disciplina generale. Si evidenzia, inoltre, come il PIR attribuisca rilevanza economica al fattore tempo esclusivamente a favore del Gestore dell'Infrastruttura. Da un lato, infatti, il PIR prevede l'applicazione degli interessi (persino di mora, quindi ben maggiori degli interessi legali) sulle somme dovute dall'Impresa Ferroviaria in caso di pagamento tardivo, valorizzando coerentemente il principio secondo cui il denaro costituisce un bene produttivo di utilità economica (interessi). Dall'altro lato, le somme che l'Impresa versa e mantiene vincolate a garanzia dell'adempimento vengono (nella bozza proposta di PIR) private di qualsiasi remunerazione per l'intera durata del rapporto (ovvero per circa 6 anni, considerando che RFI chiede il versamento della garanzia entro 30 gg dalla stipula dell'accordo e ne prevede la restituzione entro 180 giorni solari dal termine dello stesso). Ne deriva un assetto completamente squilibrato nel trattamento economico delle rispettive posizioni. Alla luce di quanto precede, chiediamo a RFI di riesaminare la previsione relativa all'infruttuosità del conto dedicato, precisando invece che si tratta di depositi produttivi di interessi. In analogia con quanto precede e solo a completamento del ragionamento esposto, segnaliamo che anche nel quadro regolatorio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) risulta prevista l'applicazione degli interessi come regola ordinaria, ad esempio: per le aziende che hanno effettuato un pagamento non dovuto all'ART, l'Autorità prevede il rimborso dell'importo maggiorato degli interessi legali; parimenti in caso di pagamenti tardivi all'ART, la stessa procede alla riscossione del dovuto maggiorato degli interessi legali.
---------------------------------	---

5	n. Appendice 1, 1ter, 1 quater al Cap.3 – clausola di integrità	Si rileva che la nuova formulazione dell'articolo 9 ha eliminato le previsioni precedentemente contenute ai paragrafi 3 e 4, che consentivano all'IF di indicare il proprio Codice Etico e il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 e prevedevano una corrispondente dichiarazione di presa visione da parte di RFI. Tale modifica appare superare il principio di reciproco riconoscimento dei rispettivi sistemi di compliance precedentemente previsto, attribuendo rilevanza esclusivamente ai documenti di compliance adottati da RFI e dal Gruppo FS. Considerato che anche le IF possono essere dotate di propri Modelli 231, Codici Etici e presidi di controllo interno pienamente conformi alla normativa vigente, si ritiene opportuno mantenere l'impostazione della formulazione previgente, che riconosceva i rispettivi sistemi organizzativi e di compliance adottati dalle Parti, fermo restando il perseguimento delle medesime finalità di integrità e conformità normativa.
6	Appendice 2 al capitolo 3 art. 7	Si rileva che la nuova formulazione dell'articolo 7 ha eliminato le previsioni precedentemente contenute ai paragrafi 3 e 4, che consentivano all'IF di indicare il proprio Codice Etico e il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 e prevedevano una corrispondente dichiarazione di presa visione da parte di RFI. Tale modifica appare superare il principio di reciproco riconoscimento dei rispettivi sistemi di compliance precedentemente previsto, attribuendo rilevanza esclusivamente ai documenti di compliance adottati da RFI e dal Gruppo FS. Considerato che anche le IF possono essere dotate di propri Modelli 231, Codici Etici e presidi di controllo interno pienamente conformi alla normativa vigente, si ritiene opportuno mantenere l'impostazione della formulazione previgente, che riconosceva i rispettivi sistemi organizzativi e di compliance adottati dalle Parti, fermo restando il perseguimento delle medesime finalità di integrità e conformità normativa.
7	n. 4.2 PUNTO 2 E APPENDICE 4 AL CAPITOLO 4	Si osserva che la necessità del Gestore di ricevere la comprova degli accordi intercorsi tra IF e il titolare/gestore degli impianti raccordati o con l'eventuale gestore degli scali merci di RFI è già prevista nel PIR vigente e, a questo proposito, si fa altresì presente che l'attuale prescrizione e le relative tempistiche, generano molteplici problematiche alle IIFF in quanto queste spesso non hanno vincoli commerciali con il terminalista/gestore del raccordo. Soprattutto, il momento in cui viene richiesta questa dichiarazione (luglio) è precedente al periodo in cui di norma vengono conclusi i contratti commerciali per l'anno successivo, pertanto è estremamente inverosimile che un raccordo si prenda l'onere di rilasciare tale dichiarazione, percependola come un vincolo commerciale alla negoziazione successiva. Sarebbe eventualmente più appropriato e in linea con le esigenze di programmazione delle IIFF richiedere le dichiarazioni di ricettività entro 30 giorni prima dell'attivazione del servizio.

	A seguito di queste considerazioni, si chiede l'istituzione di un tavolo di confronto apposito con il GI, ART e le IIFF per studiare soluzioni alternative atte alla risoluzione del problema che ha portato il GI a richiedere le dichiarazioni di ricettività.
8	n. APPENDICE 4 AL CAPITOLO 4 Si veda osservazione precedente.
9	n. 4.4.2.2 Si chiede al Gestore di aggiungere all'elenco anche il servizio di composizione/scomposizione, che, alla stregua di quelli elencati nel paragrafo, è strettamente collegato al canale orario richiesto nell'impianto di riferimento.
10	n. 4.7.2 Si propone la seguente riformulazione <i>“La procedura adottata da RFI prevede che quattro mesi prima di un eventuale superamento delle “soglie di accettabilità del rischio” si possano mettere in atto, previo coinvolgimento delle IF interessate da traffici di merci pericolose in quell’area, e di tutti gli Organi competenti e in linea con gli orientamenti espressi dalle LG ERA, provvedimenti gestionali atti a mitigare il rischio connesso nell’ottica di preservare i volumi di traffico (ad esempio utilizzo di itinerari alternativi, variazione della composizione dei treni, ecc.) da adottarsi solo in casi estremi onde “evitare il trasferimento incontrollato del rischio verso altre modalità di trasporto” (punto 7 LG ANSFISA).”</i>
11	n. 5.4.1 In relazione a questo paragrafo e alla nota RFI.DCIO\A011\P\2026\000075 del 13 luglio 2026 relativa al censimento delle unità di trazione dotate di misuratore reale conforme alla norma EN 50463:2017, sono già emersi durante una interlocuzione con il Gestore diversi aspetti da chiarire. Se ne elencano alcuni a titolo di esempio: - Non sono pienamente chiarite le modalità applicative del censimento con riferimento alle unità di trazione interoperabili, in particolare nei casi in cui il sistema di misura di bordo sia già interfacciato con il DCS di un altro Gestore. Occorre inoltre chiarire i criteri di attribuzione dei consumi e dei relativi importi tra le reti interessate; - Nella sopracitata nota, RFI richiede l'indicazione della targa del locomotore nel sistema PIC. Si fa presente che l'identificativo del singolo locomotore non è attualmente previsto nel flusso composizioni trasmesso dalle IF, nel quale viene comunicato il gruppo del locomotore. Nel caso in cui venga implementata questa richiesta aggiuntiva, si fa presente che le imprese avranno necessità di ulteriori specifiche, oltre che di un lasso di tempo congruo per adeguare le loro interfacce e procedure interne. Ulteriori necessità di chiarimento riguardano i seguenti macro-argomenti: perimetro applicativo del censimento; misurazione, metodologia di riserva e rendicontazione; deroghe e futura evoluzione dello standard; eventuali effetti del

	censimento sulle unità già in esercizio, con particolare riferimento all'assenza di automatismi in termini di adeguamento o retrofit per le unità non equipaggiate; neutralità competitiva e impatti economici. Vista l'importanza del tema per le IIFF e visto il regime tariffario speciale in essere per l'approvvigionamento di energia elettrica, si chiede al Gestore di istituire un apposito tavolo per presentare il modello di rendicontazione tramite Misuratore Reale, chiarire i diversi punti e condividere informazioni sulle sperimentazioni già avviate.
12	n. 5.5.2 Si ritiene che la tempistica introdotta dal Gestore per la richiesta delle utenze informative sia inappropriata; infatti, la necessità di creazione di nuove utenze può emergere nel corso dell'orario di servizio e non si ritiene che questo generi un onere sproporzionato per il Gestore, oltre a essere un servizio di base per i clienti. Non è chiaro inoltre come verrebbero gestite le richieste di modifica o cancellazione di un'utenza che si ritengono fondamentali per la corretta applicazione della normativa sulla cybersicurezza. Inoltre, il monitoraggio dell'attivazione delle utenze informative è ricompreso nel sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità a tutela del servizio offerto nei confronti dei clienti. Si chiede pertanto la cancellazione del testo aggiunto.
13	n. 5.4.4 Assistenza alla circolazione di treni speciali Si ribadisce nuovamente le criticità correlate ai tempi di rilascio delle autorizzazioni, che come più volte rilevato sono del tutto incompatibili con le esigenze delle IF e del mercato. Inoltre, con riferimento all'emissione di una nuova autorizzazione diversa da quella originariamente rilasciata, in caso di deviazione in corso d'orario di una traccia programmata, riconducibile a motivi non imputabili alle IF si ritiene che: - Se la VCO riguarda una traccia oraria a cui è associata una TE, la nuova autorizzazione debba essere automaticamente lavorata da RFI e debba avere la medesima data di inizio della VCO. - Per VCO non associate direttamente ad una TE, o per TE comuni a più tracce, la nuova autorizzazione debba essere rilasciata al più presto (proposta max 7 gg lav) con tempi compatibili alle esigenze di riprogrammazione dell'IF.
14	n. 5.9 Come già ribadito nelle precedenti edizioni, si chiede di allineare i tempi di rendicontazione delle penali di cui ai parr. 5.6.4.1, 5.6.2.1. a quelli del PMdA, garantendo la pubblicazione della rendicontazione entro la chiusura del mese solare successivo a quello di riferimento. Ad oggi tali rendicontazioni sono disponibili a 7 mesi di distanza dalla circolazione del treno coinvolto (!!!!), limitando lo spazio di intervento correttivo attuabile dall'IF penalizzata e determinando una logica punitiva e non correttiva nell'attribuzione delle stesse, andando contro all'obiettivo di efficientamento, tutela della capacità e regolarità della circolazione ferroviaria per cui le penali sono state introdotte.

	Peraltro, mentre per altri sistemi di penale è previsto almeno un report di anteprima, per le penali di cui sopra non vi è alcuna informazione messa a disposizione per le IF. Si chiede pertanto di implementare anche questa reportistica, considerando che i dati relativi alla circolazione o meno dei treni sono immediatamente disponibili nei sistemi informativi del gestore.
n. 5.6.4.1	Come già evidenziato in precedenti occasioni di confronto, la rimodulazione delle percentuali di penale applicabili alle IF in caso di mancato utilizzo di una traccia relativa a tratte di linea sature e/o a capacità limitata non appare coerente con le attuali condizioni operative del mercato né con le esigenze delle imprese ferroviarie. Pur apprezzando la riduzione della penale dal 50% al 30% per le cancellazioni comunicate con un preavviso superiore a cinque giorni, non si condivide l'incremento della stessa dal 60% al 70% per le cancellazioni comunicate con un preavviso inferiore a cinque giorni. In una fase caratterizzata da una persistente situazione di criticità per il settore del trasporto ferroviario merci, aggravata dal perdurare degli impatti derivanti dalle numerose interruzioni connesse agli interventi PNRR, un ulteriore aumento dell'onere economico a carico delle IF risulta eccessivamente penalizzante e potenzialmente controproducente. Occorre inoltre considerare che, nei casi di soppressione tardiva, la stessa IF subisce già significative conseguenze economiche e operative, derivanti dalla perdita di ricavi e dall'inutilizzo di personale, materiale rotabile e altre risorse produttive. Va altresì rilevato come tali soppressioni siano frequentemente determinate da fattori esterni non direttamente imputabili all'IF, quali esigenze sopravvenute della clientela, criticità o interferenze con reti ferroviarie estere, nonché ulteriori circostanze non dipendenti dalla volontà dell'impresa ferroviaria. Alla luce di quanto sopra, si chiede ripristinare il valore di penale pari al 60% per le cancellazioni comunicate con un preavviso inferiore a cinque giorni. Inoltre, si chiede di ripristinare integralmente il paragrafo eliminato <i>“Una traccia sottoutilizzata deve considerarsi rientrando nella disponibilità del Gestore, qualora, per causa imputabile all'IF assegnataria, essa venga utilizzata dalla medesima IF per un periodo di almeno due mesi al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora la stessa configli con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra IF”.</i> Si evidenzia, infatti, che il sottoutilizzo della capacità può verificarsi, per periodi anche prolungati, in conseguenza di normali oscillazioni della domanda di mercato e/o di temporanee rimodulazioni del servizio richieste dal cliente, senza che ciò comporti la cessazione del traffico per il quale la capacità è stata originariamente assegnata.

		Pur condividendo il principio secondo cui la capacità inutilizzata possa essere rimessa nella disponibilità del Gestore in presenza di richieste confliggenti da parte di altri operatori, non si ritiene opportuno avviare tale procedura in assenza di effettive esigenze concorrenti, che giustifichino il recupero e la riallocazione della capacità stessa.
16	n. 6.3.3.2.1 PUNTO 2	Si ripropone interamente quanto condiviso dall'Associazione FerCargo a RFI con apposita nota prot. 17/2026 del 21 luglio 2026. Si ribadisce la richiesta a RFI di non procedere con l'estensione a livello nazionale della nuova modalità di sgombero dell'infrastruttura così come delineata nel PIR 2027, nelle more del completamento del confronto tecnico e della messa a disposizione degli elementi richiesti dagli operatori. Infatti, tale modalità di sgombero si discosta dal modello impiegato dalla maggioranza dei Gestori Infrastruttura europei, prevedendo il trasferimento in capo agli operatori di attività di norma nella competenza dei Gestori Infrastruttura. Inoltre, non è stata fornita alcuna evidenza che dimostri la sostenibilità, l'effettivo miglioramento dei tempi di sgombero e la convenienza della nuova modalità operativa per il sistema ferroviario nazionale nel suo complesso, comprendendo GI, IF passeggeri, IF merci e gli altri operatori coinvolti. Pertanto, alla luce delle criticità sopra richiamate e nelle more del completamento del confronto tecnico, si chiede la cancellazione delle ulteriori previsioni introdotte nel PIR 2028 e nello specifico il seguente testo: <i>“tenendo anche conto degli eventuali adeguamenti dell'orario (Vco), degli eventuali treni straordinari effettuati e dei ritardi registrati in Gestione Operativa, può essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF”</i>.
17	n. 6.3.3.2.6	Si ritiene inappropriato che RFI si sfilì dal ruolo di coordinamento e intermediazione tra le parti in caso di impiego di mezzi di un soggetto estraneo alla causa d'ingombro. In tale modo, senza un ente <i>super partes</i> possono generarsi contenziosi tra le imprese che rischiano di minare la collaborazione e lo stesso sistema di sgombero dell'infrastruttura; pertanto, si ritiene più opportuno che RFI mantenga questo ruolo e che le modifiche al paragrafo siano cancellate.
18	n. 7.3.12 Stazionamento carri destinati alla sosta	Si rileva che, nell'elenco dei binari resi disponibili per il servizio, non risultano inclusi quelli ubicati presso l'impianto di Cervignano, precedentemente ricompresi nella consultazione avviata con gli operatori del mercato. Considerata la rilevanza strategica dell'impianto, in particolare per i traffici internazionali instradati attraverso il valico di Villa Opicina, si chiede di fornire le motivazioni che hanno condotto alla sua esclusione dall'elenco in oggetto. Si richiede, altresì, di effettuare una rivalutazione della scelta adottata, al fine di verificare la possibilità di reinserire i predetti binari tra quelli disponibili per il servizio, tenuto conto delle potenziali ricadute positive in termini di operatività e sviluppo dei traffici ferroviari.

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.**