

TX LOGISTIK TRANSALPINE (o62)

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

La crescente digitalizzazione del PIR e il ricorso a documenti esterni rappresentano un'evoluzione positiva. Si ritiene tuttavia opportuno accompagnare tale processo con strumenti che facilitino la comprensione delle modifiche introdotte (ad esempio un "Change Log" unificato) e con un'analisi dell'impatto operativo sulle imprese ferroviarie di minori dimensioni, che dispongono di strutture tecniche e regolatorie più limitate rispetto agli operatori di grandi dimensioni.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
n. 2.6.1; 3.4.1.1.1; 3.4.1.1.2	Piano ERTMS: Si propone che il PIR riporti, per ciascuna linea e tratta interessata, un quadro aggiornato delle attivazioni ERTMS, con indicazione delle date previste, delle modalità di esercizio applicabili nelle fasi transitorie e delle eventuali restrizioni alla circolazione. Per i collegamenti internazionali, il cronoprogramma dovrebbe inoltre evidenziare gli effetti operativi derivanti dal coordinamento con le reti confinanti, così da consentire alle IF di programmare tempestivamente l'impiego delle locomotive, del personale e delle tracce. Eventuali disallineamenti dovrebbero essere comunicati con adeguato anticipo e accompagnati da misure operative idonee a preservare la continuità dei servizi.

2 n. 4.3.2	Riduzione di capacità e fasce manutentive: Oggi le imprese ferroviarie conoscono le interruzioni, ma non sempre ricevono le fasce orario con sufficiente anticipo per una valutazione concreta degli effetti sulla capacità residua. Per un traffico internazionale questo significa: • riprogrammazione locomotive; • riprogrammazione personale; • perdita delle coincidenze ai confini; • perdita degli slot nei terminal. Si propone che, contestualmente alla pubblicazione delle fasce manutentive, RFI renda disponibile anche una valutazione quantitativa della capacità residua effettivamente disponibile per ciascuna tratta e fascia oraria interessata, al fine di garantire la continuità dei servizi.
3 n. 4.5.1 E 4.5.2	Richieste Servizi d'impianto: Pur condividendo l'obiettivo di migliorare il coordinamento tra l'allocazione della capacità e quella dei servizi d'impianto, si osserva che il termine del 6 agosto per la presentazione delle richieste potrebbe risultare non coerente con le effettive tempistiche di definizione dei programmi di esercizio del traffico merci, in particolare di quello internazionale. In particolare, la negoziazione delle capacità presso terminal, raccordi e gestori dei servizi di manovra, nonché il consolidamento degli slot logistici con gli operatori esteri, avvengono frequentemente in una fase successiva alla pubblicazione del progetto orario e possono protrarsi fino alle fasi finali del processo di costruzione dell'orario. L'anticipazione del termine potrebbe pertanto determinare la necessità di presentare richieste non ancora pienamente consolidate, con conseguente aumento delle successive modifiche, delle richieste di rettifica e del carico amministrativo sia per le imprese ferroviarie sia per il Gestore dell'Infrastruttura. Si propone pertanto di prevedere una finestra integrativa successiva alla conclusione del coordinamento delle tracce, limitatamente all'aggiornamento dei servizi d'impianto conseguente a modifiche del progetto orario o al consolidamento degli accordi con terminalisti e gestori dei servizi di manovra, senza che tali aggiornamenti siano considerati richieste tardive o comportino penalizzazioni per le IF. Si ritiene opportuno che la definizione delle tempistiche sia valutata prioritariamente sulla base delle esigenze operative dell'intero sistema ferroviario e logistico, tenendo conto anche dei processi di negoziazione con terminalisti,

	gestori della manovra e operatori esteri, assicurando la coerenza dei termini con l'effettiva maturazione delle esigenze commerciali e operative delle imprese ferroviarie.
4	n. 5.3.2.1 E 5.3.2.2 Tariffe PMdA Si propone che, in occasione della determinazione delle tariffe PMdA e dei relativi aggiornamenti, RFI renda disponibile una simulazione preventiva dei relativi effetti economici riferita a profili operativi rappresentativi del trasporto ferroviario merci, definiti sulla base dei volumi di traffico, delle distanze percorse, delle caratteristiche dei convogli e della natura nazionale o internazionale dei servizi effettuati.
5	n. 5.6.4.1 Tracce sottoutilizzate: Per i servizi ferroviari merci internazionali, una traccia può risultare apparentemente sottoutilizzata sulla rete RFI senza che ciò corrisponda a un'effettiva sottoutilizzazione del servizio. Ritardi e perturbazioni originati sulle reti confinanti possono infatti determinare variazioni dell'orario o la riprogrammazione del traffico su un'altra traccia. Si propone pertanto che la valutazione della sottoutilizzazione delle tracce internazionali non sia effettuata esclusivamente sulla base del grado di utilizzo rilevato sulla rete RFI, ma tenga conto anche delle perturbazioni originate presso i gestori confinanti, delle eventuali riprogrammazioni su altre tracce e dell'effettivo svolgimento del collegamento internazionale.
6	n. 5.9 Rettifica dei servizi extra-PMdA Si propone di modificare il termine previsto per la richiesta di annullamento o rettifica dei servizi consuntivati, prevedendo che esso decorra dalla data in cui la relativa consuntivazione è resa effettivamente disponibile nel sistema informativo del Gestore ovvero dalla data di erogazione del servizio, anziché dalla data programmata del servizio. Tale modifica garantirebbe alle imprese ferroviarie un termine effettivamente utile per verificare la correttezza dei dati consuntivati, evitando che il periodo disponibile per l'eventuale contestazione risulti, in concreto, ridotto o addirittura decorso prima della piena disponibilità delle informazioni necessarie.

7 n. . 6.3.3.2.1, 6.3.3.2.3 e 6.3.3.2.6	Sgombero infrastruttura e sistema di soccorso: Rileviamo, al punto 6.3.3.2.1, paragrafo 2, capoverso C, l'obbligo per le Imprese Ferroviarie di dotarsi di locomotive Diesel o di mezzi equivalenti, in aggiunta alle locomotive elettriche, per le attività di soccorso e sgombero. Tale obbligo risulta particolarmente penalizzante per le Imprese Ferroviarie, come la scrivente, che dispongono esclusivamente di locomotive elettriche interoperabili. L'introduzione dell'obbligo di acquisire e gestire mezzi Diesel comporterebbe infatti significativi costi aggiuntivi di investimento, manutenzione e formazione del personale, a fronte di un utilizzo limitato alle sole attività di sgombero. Si ritiene pertanto più opportuno che il Gestore dell'Infrastruttura provveda a censire e coordinare le Imprese Ferroviarie già dotate di mezzi Diesel, garantendo così la copertura del fabbisogno sull'intera rete e ottimizzando le risorse disponibili, evitando duplicazioni di investimenti non proporzionate alle effettive esigenze operative.
8 n. 7.3.12	Nuovo servizio extra-PMdA di stazionamento carri: Si propone di integrare il paragrafo prevedendo criteri trasparenti e oggettivi per l'individuazione degli impianti nei quali attivare il servizio, nonché per il suo progressivo ampliamento negli anni successivi. In particolare, si suggerisce che la selezione degli impianti tenga conto di elementi quali: – la domanda espressa dalle imprese ferroviarie; – la rilevanza logistica dell'impianto rispetto ai principali corridoi merci nazionali e internazionali; – il livello di saturazione degli impianti esistenti; – la disponibilità di binari secondari idonei e non interferenti con l'esercizio ferroviario. Si ritiene inoltre opportuno che RFI pubblichi periodicamente, tramite ePIR, l'elenco aggiornato degli impianti candidabili all'attivazione del servizio e le modalità con cui le imprese ferroviarie possano manifestare il proprio interesse, così da favorire una pianificazione trasparente e orientata alle effettive esigenze del mercato. Nell'individuazione dei futuri impianti dovrebbe essere attribuita particolare attenzione ai nodi logistici dei principali corridoi merci internazionali (ad esempio Brennero e Chiasso), dove la disponibilità di aree per lo stazionamento dei

	carri può contribuire a migliorare la resilienza operativa e la gestione delle perturbazioni, riducendo l'occupazione impropria di capacità sulle linee di esercizio.
--	---

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.**