

MERCITALIA RAIL

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
n. 4.2.2	<p><i>Premessa</i></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 contestualmente ha avviato le interlocuzioni con il Terminal per acquisire una prima disponibilità di massima alla ricezione del trasporto, non essendo in questa fase ancora 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> <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) <i>"" 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.""</i>.</p> <p>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 il 08/04/'24. A parere di questa IF questo anticipo comporta delle implicazioni tecniche e commerciali che riteniamo non siano state pienamente valutate nella sua determinazione e che di seguito andiamo ad esporre:</p>

- 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 all'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 normalmente non pienamente coerenti con le richieste originarie effettuate dalle IF.
 - 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 che non portano valore aggiunto al Cliente finale essendo scandite in una fase molto lontana dalla futura 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 e potranno delineare solo un'ipotesi di impegno rispetto alle ipotesi attese dai Clienti, con un grado di affidabilità del quale si fa fatica a comprendere l'utilità del 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 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.
- In sintesi, l'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:
- 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

	<ul style="list-style-type: none"> - 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 le necessità di pianificazione dei trasporto ferroviari
n. 4.3.1	<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 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 prevalentemente il traffico merci.</p>
n. 4.5.1	<p>La presentazione di richieste tracce e servizi per l'Orario 2024/2025 può essere avanzata al GI entro la 08/04/24, 8 mesi prima dell'inizio del 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"> 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. 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"> a) brevi prolungamenti di itinerario su linee con capacità residua b) modifiche di orario dagli impianti di origine/destino che non comportino impatti significativi nell'allocazione della capacità (es. fino a 60 minuti) c) variazione di istradamento nei periodi coincidenti con chiusure linee per interventi di funzionalizzazione / manutenzione infrastruttura trattati nel progetto orario 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 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

	<p>esemplificativo, un operatore logistico per svariate ragioni non solo commerciali ma anche tecniche, può aver richiesto ad aprire 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.</p> <p>Gli effetti di questa scelta sono prevedibili; 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, lasciando alla gestione operativa solo la gestione di trasporti effettivamente straordinari e non richieste strutturate scaturite in tempi ancora distanti dal Cambio Orario.</p> <p>Si ribadisce l'assoluta necessità di ricomprendere anche questi casi nelle richieste tardive.</p>
4	<p>n. 4.5.3.2</p> <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 > 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 le restante circolazione.</p> <p>Pur apprezzando la scelta del GI tesa a dare risposta alle richieste di gestione operativa dei treni pesanti, a parere di questa IF necessita ricomprendere nel perimetro delle richieste presentabili a SOM anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 effettive caratteristiche di ogni singolo trasporto. 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
5	<p>n. 5.6.4.1</p> <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</p>

	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. Per tali motivi richiede di non introdurre modifiche alla norma vigente.
--	--

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.**