

Valutazioni di RFI relativamente alle osservazioni ricevute nell'ambito della consultazione di cui al punto 4), lett. (iii) della delibera ART 173/2021

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
TRENITALIA	1	<p>Allocazione della capacità annuale — focus linee AV</p> <p>La capacità di infrastruttura, in generale, per l'intero sistema ferroviario, e in particolare per i servizi operanti su linee AV rappresenta un asset decisivo per i piani di sviluppo commerciale e industriale degli operatori di settore.</p> <p>Questa deve essere pertanto allocata secondo criteri volti a massimizzarne la disponibilità favorendo i modelli di servizio che ne determinano un utilizzo il più possibile efficiente, assicurando così un vantaggio per il sistema ferroviario nel suo complesso.</p> <p>I criteri di priorità di cui al par. 4.6.2 del PIR vigente, utilizzati dal Gestore per dirimere situazioni di richieste confliggenti da parte di più operatori, devono sempre più orientarsi ad Introdurre meccanismi che favoriscano l'allocazione prioritaria delle tracce maggiormente improntate ad un utilizzo virtuoso della capacità.</p> <p>In tale ottica si ritiene pertanto di fondamentale importanza inserire i seguenti ulteriori criteri di priorità nell'assegnazione delle tracce prevedendo in particolare degli item ad hoc per il traffico AV oggettivamente caratterizzato da specifiche peculiarità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Migliore sfruttamento della capacità di infrastruttura in linea rispetto alle potenzialità tecniche di riferimento della stessa:</i> <p>come noto la rete AV, così come definita nel PIR vigente, ha una velocità di riferimento pari a 300 km/h. L'assegnazione di capacità su questa rete ad elevate prestazioni secondo standard inferiori da quelli nominali, ad esempio a 250 km/h, determina inevitabilmente una disottimizzazione della capacità che può essere allocata ai vati operatoti, direttamente correlata al grado di eterotachicità delle</p>	<p>RFI nel compatibilizzare le diverse richieste di tracce si conforma ai requisiti indicati al paragrafo 2.8 del PIR 2023, relativamente all'utilizzazione linee AV/AC, che prevede l'ammissibilità di veicoli aventi almeno $v \geq 250$ km/h, principio che ha visto l'approvazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.</p> <p>L'eventuale introduzione di un vincolo per i materiali rotabili con $v \geq 250$ km/h, andrebbe, inoltre, in</p>

	<p>tracce richieste. In altre parole, l'allocazione di tracce a standard inferiori a quelli nominali della rete determina la perdita di slot che invece sarebbero disponibili in caso di un utilizzo generalizzato di tracce in linea con lo standard di riferimento delle linee AV.</p> <p>A titolo di esempio si riporta il caso della tratta AV Roma — Napoli dove l'attuale modello di allocazione della capacità adottato dal Gestore prevede la coesistenza di slot a 300 km/h e slot a 250 km/h. In corrispondenza delle tracce a 250 km/h seguite da tracce a 300 km/h, il Gestore prevede una successione di 10' che invece si riduce a 5' nel caso in cui sia la traccia che precede che quella che segue sia a 300 km/h.</p> <p>Tali inefficienze non sono più sostenibili in un contesto di generale congestione delle linee AV e vanno penalizzate con appositi meccanismi di priorità nella fase di allocazione della capacità che favoriscano, in caso di incompatibilità, le tracce più vicine allo standard prestazionale proprio della linea a discapito di quelle che se ne discostano.</p> <p>Inoltre, si propone di introdurre elementi all'Interno del sistema tariffario idonei a differenziare il pedaggio delle tracce che più si avvicinano alla velocità di riferimento per ciascuna tratta, da quelle che si discostano dalla velocità nominale, Incrementando i livelli di eterotachicità del sistema "bruciando" quindi capacità in un contesto di scarsità della stessa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Migliore sfruttamento della capacità di infrastruttura negli impianti rispetto alle potenzialità degli stessi:</i> <p>come noto, il segmento AV, privo di ogni tipo di contribuzione pubblica, deve conseguire la propria remuneratività esclusivamente dal mercato.</p> <p>Ciò fa sì che i servizi AV si concentrino per loro stessa vocazione sulle principali stazioni della rete, con specifico riferimento a quelle "di</p>	<p>contrasto con quanto previsto negli AQ sottoscritti in vigenza della succitata regole del PIR.</p> <p>Ad ogni buon conto, si evidenzia come il principio richiamato da codesta IF è già contemplato al par. 4.5.4 del PIR.</p> <p>RFI, nell'ambito della proposta tariffaria per il nuovo periodo regolatorio, valuterà l'introduzione di possibili differenziazioni del pricing</p> <p>Proprio in considerazione dell'esigenza di massimizzare l'utilizzo delle principali stazioni della rete, questo GI ha introdotto i criteri di "Utilizzo efficiente degli impianti nei nodi" di cui al par. 2.7.1 del PIR, nonché la predisposizione delle schede di "Regole Utilizzo Impianti" pubblicate in ePIR. In ogni caso questo GI si riserva di valutare l'introduzione di</p>
--	---	---

	<p>testa", particolarmente congestionate, quali Milano C.le, Roma T.ni, Venezia S.L., Napoli C.le.</p> <p>In coerenza con quanto rappresentato per le linee, essendo la capacità d'impianto un asset particolarmente pregiato, la valutazione dei conflitti tra 2 o più richieste di capacità deve riguardare anche le stazioni, in coerenza, tra l'altro, con la logica sposata dal Gestore di considerare la capacità come un unicum tra linea e impianto.</p> <p>In nome di tale principio da alcuni anni, infatti, una richiesta di capacità è considerata ammissibile dal Gestore solo se dichiara contestualmente sia la traccia che l'impegno desiderato di impianto (legami di turno e manovre).</p> <p>Rispetto all'utilizzo delle stazioni devono essere, pertanto, introdotti criteri di priorità volti a risolvere richieste confliggenti premiando gli assetti di servizio più efficienti. Al riguardo si ritiene che una metrica quantitativa utilizzabile per tale valutazione potrebbe essere il tempo previsto di stazionamento in impianto prima della liberazione del binario commerciale.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Migliore sfruttamento della capacità di infrastruttura in linee e impianti attraverso l'utilizzo di convogli a composizione multipla:</i> sempre prendendo a riferimento i criteri di priorità con cui il Gestore "risolve" le richieste confliggenti di due o più IF, operanti nel segmento AV, si ritiene che un utilizzo ottimizzato ed efficiente della capacità debba tenere conto oltre che di linee e impianti, anche della configurazione di utilizzo del materiale rotabile. <p>Ci si riferisce, in particolare, alle richieste di utilizzo di convogli in composizione multipla in grado di assicurare il migliore sfruttamento della capacità assegnata che altrimenti richiederebbe l'allocazione di uno slot aggiuntivo.</p>	<p>ulteriori misure volte a garantire un ulteriore efficientamento della capacità nelle stazioni.</p> <p>RFI valuterà la possibilità di introdurre un parametro collegato alla capacità di trasporto aggiuntiva, quali ad esempio i posti offerti</p>
--	--	---

		<p>I criteri di priorità per dirimere richieste confliggenti di capacità dovrebbero, quindi, tenere conto anche di tale aspetto attribuendo ai servizi che operano in regime di composizione doppia un fattore di preferenza rispetto a quelli in composizione singola.</p>	
	2	<p>Allocazione della capacità infra — annuale: Variazioni programmate in corso di orario</p> <p>Le modalità di concreta assegnazione di capacità programmata in corso di orario se, da un lato, sono essenziali perché le imprese possano recepire le modifiche all'offerta necessarie per motivi commerciali o tecnico/industriali; dall'altro, devono garantire la salvaguardia dei criteri di allocazione della capacità adottati nel processo di assegnazione annuale, specie sul network AV fortemente congestionato e posizionato su standard di servizio di eccellenza.</p> <p>In questa logica, il rilascio di Variazioni in Corso d'Orario programmate (VCO) deve, cioè, mantenersi pienamente coerente con le logiche di allocazione ottimizzata ed efficiente della capacità di infrastruttura assegnata in occasione del processo annuale, nell'ottica di valorizzare le caratteristiche della rete e tutelare le sue potenzialità tecniche, mantenendo la capacità disponibile per gli operatori ai più elevati livelli e tutelando al contempo gli standard di robustezza dell'orario posti alla base dell'offerta contrattualizzata.</p> <p>L'eventuale rilascio di VCO a standard prestazionali degradati rispetto a quelli contrattualizzati, in particolare per la rete AV, seppur ammesso dalle regole del PIR genera, infatti, inevitabilmente un degrado nell'utilizzo della capacità e una minore robustezza del sistema rispetto alle possibili perturbazioni di circolazione. Pertanto, tale eventualità deve essere disciplinata da regole chiare, trasparenti e più stringenti di quelle attuali.</p> <p>In mancanza di appropriati meccanismi correttivi, si arriverebbe al paradosso di avvantaggiare le imprese dotate di materiale meno performante a discapito di quelle che hanno investito in materiale</p>	<p>Si rimanda a quanto già rappresentato nella precedente osservazione sul medesimo tema.</p>

	<p>rotabile ad elevate prestazioni in linea con le potenzialità della rete su cui circolano.</p> <p>Al fine di mitigare gli effetti sopra descritti, si richiede, ad esempio, che sulla rete AV, venga limitata la possibilità da parte del Gestore di accordare alle IF modifiche in VCO di materiale rotabile che comportino un downgrade prestazionale anche a fronte di specifici accorgimenti di traccia (es. eliminazione di fermate intermedie).</p> <p>La rimozione di una fermata commerciale collocata, spesso, in prossimità della destinazione finale del treno è, infatti, volta alla sola compensazione della puntualità dell'operatore che applica la variazione ma degrada l'intero sistema non garantendo la regolarità del traffico posto "a seguito" della traccia modificata. Si genera quindi una propagazione della perturbazione a danno dei treni che, non avendo analoghi "cuscinetti" a destino non riescono a recuperare il ritardo maturato in linea per effetto del treno "lento".</p> <p>A meno di casi di mera eccezionalità, il ricorso generalizzato a quanto sopra descritto non deve essere assolutamente consentito.</p>	
3	<p>Allocazione della capacità in gestione operativa</p> <p>Parimenti per quanto riguarda la variazione della composizione in gestione operativa (paragrafo 4.8.12) il PIR prevede la possibilità per le IF di chiedere l'autorizzazione al GI, entro 5 ore dalla partenza del treno, all'impiego di materiale meno performante rispetto a quello programmato. Il Gestore potrebbe quindi rigettare l'istanza.</p> <p>Sul piano logico, questa possibilità riconosciuta alle imprese ferroviarie si caratterizza per il suo carattere derogatorio rispetto alla ordinaria gestione e, in chiave antielusiva, non può assumere carattere sistematico, pena la segnalazione all'ART.</p> <p>Il giudizio di ammissibilità che RFI esprime caso per caso e la prospettiva di una segnalazione all'ART non appaiono, in concreto, sufficienti a garantire una reale deterrenza all'eccessivo ricorso in Gestione Operativa di composizioni con prestazioni degradate rispetto a quelle programmate, a tutto discapito dell'aderenza tra</p>	<p>Si rimanda a quanto rappresentato in occasioni delle precedenti consultazioni del PIR sul medesimo tema.</p>

	<p>Orario "reale" a Orario "teorico". Inoltre, l'eventuale esercizio di poteri sanzionatori da parte dell'Autorità nei confronti dell'IF che abbia commesso la violazione, non può costituire un rimedio soddisfacente del pregiudizio subito dall'IF esposta alle modifiche potenzialmente foriere di disagi e perturbazioni sulla rete che non può contare su alcuna forma di ristoro.</p> <p>Si ritiene pertanto, anche in questo caso, che sia necessario Introdurre meccanismi realmente idonei a vincolare le imprese al rispetto delle composizioni programmate al fine di minimizzare la gestione delle interferenze di circolazione determinato dallo scostamento di un treno dalla traccia oraria assegnata ed impostando un sistema di misure realmente dissuasive rispetto a condotte strumentali. A titolo di esempio RFI potrebbe valutare la definizione di KPI per monitorare la numerosità delle richieste di variazione al fine di disporre di parametri oggettivi per valutare il carattere di eccezionalità o sistematicità delle prassi operative adottate dalle imprese ferroviarie.</p> <p>Variazione alla traccia per esigenze del GI</p> <p>Le modalità per l'introduzione di variazioni rispetto a quanto contrattualizzato debbono essere definite tenendo conto della necessità di garantire un adeguato bilanciamento tra le esigenze di carattere operativo del Gestore e gli obiettivi commerciali delle imprese ferroviarie evitando di incidere negativamente sulla posizione dei fruitori dei servizi di mobilità. In questa prospettiva, ad esempio, nei casi in cui esigenze di manutenzione dell'infrastruttura rendano necessaria la modifica da parte del Gestore delle tracce contrattualizzate, occorre prevedere una tempistica per il rilascio delle VCO anticipata rispetto a quanto previsto nel PIR, non essendo il termine di 60 giorni (v. punto 11, par. 4.3.2) compatibile con le tempistiche di commercializzazione dei treni, con ricadute negative sulla clientela che ha già acquistato i biglietti.</p>	<p>Come rappresentato nell'ambito delle precedenti consultazioni del PIR, le tempistiche di rilascio delle VCO previste al paragrafo 4.5.3.2 del PIR sono fissate in considerazione dei tempi necessari per la lavorazione delle tracce da parte del GI, impegnato a trovare soluzioni il quanto più condivise dalle IIFF, e delle esigenze di programmazione dei servizi da parte delle IIFF.</p>
--	---	--

	<p>Si tratta di una problematica, da sempre di particolare rilevanza per le imprese ferroviarie, che, nei prossimi anni andrà assumendo un rilievo ancora maggiore in relazione ai sempre più numerosi interventi che RFI sta pianificando nell'ambito del PNRR che, al di là degli indubbi vantaggi che in prospettiva potranno produrre sull'intero sistema, devono, nell'immediato essere pianificati e gestiti con modalità idonee a minimizzarne, per quanto possibile, l'impatto sulla programmazione dei servizi e la loro commercializzazione.</p> <p>Sempre in questa prospettiva, il miglioramento dei livelli di efficienza del sistema rende necessaria la definizione di un equilibrato assetto nei rapporti tra Imprese e gestore, introducendo meccanismi dissuasivi per i casi di mancato rispetto delle tempistiche previste. Pertanto, al fine di incentivare il gestore dell'infrastruttura all'effettivo rispetto delle tempistiche di rilascio VCO si ritiene essenziale prevedere, a prescindere dall'auspicata revisione delle tempistiche, l'applicazione delle penali in caso di inosservanza dei tempi di emissione dei provvedimenti di esercizio (VCO). Si tratta di un aspetto che riveste una cruciale importanza, in quanto è solo a partire dalla reale disponibilità delle VCO che è possibile per le imprese ferroviarie procedere all'aggiornamento dei sistemi di informazione e vendita, mitigando in tal modo i disagi arrecati al cliente finale.</p> <p>L'attuazione dell'impostazione proposta risulta ineludibile, nell'ottica di un bilanciamento delle posizioni dei diversi attori, anche in ragione dei vincoli più stringenti imposti alle IF nella fase di consolidamento dei programmi di Interruzione con l'introduzione del meccanismo di silenzio/assenso una volta che sia decorso il termine di 15 giorni solari dalla comunicazione da parte del Gestore dei programmi d'esercizio</p>	<p>La Scrivente, per quanto concerne forme di indennizzo per le IF, oltre quanto disciplinato già in PIR in caso di disservizi imputabili a sua responsabilità, rappresenta di aver attivato specifici approfondimenti volti ad individuare, di concerto con le competenti istituzioni, possibili strumenti mediante i quali il GI possa contribuire a mitigare gli impatti negativi sofferti dal trasporto ferroviario in caso di rilevanti indisponibilità infrastrutturali</p>
4	<p>Tempistica per richiesta tracce e servizi per l'Orario di dicembre e per l'adeguamento intermedio</p>	<p>Con riferimento alla tempistica intermedia per il rilascio del PO annuale per le richieste tardive, si</p>

	<p>Si ritiene possa essere di utilità ai fini della presente consultazione riproporre alcuni spunti già avanzati in sede di osservazione al PIR e relativi alle tempistiche del processo di assegnazione tracce.</p> <p>Più specificatamente si vuole ribadire la proposta di prevedere uno step intermedio di rilascio da parte di RFI delle richieste tardive sia in progettazione annuale che per l'adeguamento intermedio. Ciò incentiva le IF a comunicare anticipatamente le mutate esigenze di programmazione al fine di disporre con pari anticipo di un sottoinsieme di richieste tardive da avviare alla vendita. Con riferimento al processo annuale, fornire con la medesima tempistica i ritorni su richieste avanzate ad immediato seguito della scadenza di aprile e quelle presentate in prossimità della scadenza di ottobre disincentiva la pianificazione anticipata delle richieste tardive peggiorando la qualità della progettazione dell'Orario anche dal punto di vista del Gestore.</p> <p>Analogamente, per il processo di Adeguamento Intermedio, la ricezione del progetto definitivo a fine maggio risulta eccessivamente a ridosso dell'attivazione dell'Adeguamento di giugno con evidenti penalizzazioni per la vendita dei biglietti a supporto della mobilità estiva.</p> <p>Le argomentazioni addotte da Codesto Gestore per respingere le proposte di Trenitalia non risultano condivisibili. In particolare, la previsione di una tranches "prioritaria" di richieste tardive non costituirebbe in alcun modo una discriminazione "ab origine" verso le IF che ne rimarrebbero escluse poiché una volta recepita nel PIR la casistica in parola, tutte le IF avrebbero facoltà di avvalersene beneficiando così del vantaggio sul time to market.</p> <p>Infine, più in generale, con lo scopo di agevolare il consolidamento delle tracce assegnate dal Gestore in esito ai processi di richiesta (annuale, adeguamento e VCO) è fondamentale che i riscontri di RFI siano comprensivi della fattibilità in linea e in Impianto. Poter disporre</p>	<p>rimanda a quanto già rappresentato nel corso delle precedenti consultazioni del PIR.</p> <p>In accoglimento di quanto osservato si è provveduto ad anticipare il riscontro rispetto alle richieste presentate successivamente alla scadenza fissata nel mese di febbraio ed entro la data di trasmissione del progetto definitivo a 30 gg solari rispetto all'attivazione dell'adeguamento intermedio.</p>
--	---	---

	<p>da subito delle valutazioni d'impianto permette di porre in essere i dovuti correttivi industriali piuttosto che esplorare alternative diverse e meno vincolanti per la stazione. Quanto sopra appare indispensabile in un quadro in cui i principali nodi dell'infrastruttura italiana risultano sempre più congestionati.</p>	
5	<p>Modalità di richiesta tracce</p> <p>La Scrivente segnala il permanere di criticità connesse alle modalità e tempistiche degli aggiornamenti della piattaforma di comunicazione denominata ASTRO IF. In particolare, vi è l'esigenza, per gli operatori che abbiano adottato la scelta, condivisa con il GT, di colloquiare con il sistema ASTRO-IF, non via web, ma system to system, di adeguare in tempi congrui e secondo le specifiche indicate il proprio sistema di riferimento per la richiesta di tracce e servizi.</p> <p>Tuttavia, tali specifiche non pervengono con il debito anticipo costringendo l'Impresa a modalità operative contingenti molto gravose.</p> <p>Si richiede pertanto al GI di prevedere regole chiare per le modalità e le tempistiche relative agli aggiornamenti della piattaforma ASTRO IF. Inoltre, per quanto riguarda le informazioni che l'IF deve presentare attraverso la piattaforma ASTRO IF, in fase di richiesta tracce e servizi, si fa presente che non tutte sono gestite tramite appositi campi nel flusso di comunicazione system to system.</p> <p>A titolo di esempio, nel paragrafo di nuova introduzione relativo alle liste treno Committente (par. 4.22) viene stabilito che "All'atto della richiesta di tracce, le IF devono indicare il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata nell'apposito campo all'interno della piattaforma ASTRO-IF. "</p> <p>Tale campo non è presente in ASTROIF né la Scrivente ha ricevuto eventuali specifiche ad esso relative. Ciò implica che, dovendo a breve presentare le richieste per l'Orario 2023, sarà necessario avviare adottando modalità operative non codificate (utilizzo del campo note</p>	<p>Come rappresentato in occasione della consultazione della prima bozza del PIR 22, al fine di dare seguito a quanto manifestato questo GI già fornisce, all'interno dell'area Offerta/Accesso alla Rete all'interno del sito internet di RFI, un prospetto riportante gli upgrade al sistema Astro con evidenza degli eventuali impatti al flusso S2S -o solo l'applicativo WEB- in tempo utile per l'eventuale recepimenti degli adeguamenti software ai sistemi delle IF.</p>

	<p>oppure compilazione di file excel ad hoc) con evidente aggravio delle lavorazioni In capo a Trenitalia.</p> <p>Si invita codesto Gestore a rivedere le implementazioni del sistema ASTRO in un'ottica maggiormente <i>customer-oriented</i> al fine di trarre un beneficio congiunto nello snellimento delle reciproche modalità di interlocuzione anche alla luce dell'effort economico investito da Trenitalia. Le suddette implementazioni e la gestione di altre informazioni all'interno del canale (es. Numero Treno Commerciale fermate periodiche, ecc.) permetterebbero l'utilizzo del flusso ASTRO IF per poter alimentare ad esempio i canali di vendita dell'IF.</p>	
6	<p>Processo di armonizzazione</p> <p>Con riferimento al processo di armonizzazione si osserva che i margini di flessibilità sugli orari delle tracce richieste non possono limitarsi alla considerazione dei soli orari di partenza, ma devono tenere conto anche degli orari di arrivo senza considerare i quali le tracce potrebbero assumere connotazioni fortemente difformi dalle richieste senza che ciò comporti l'avvio di idonee procedure di coordinamento.</p> <p>Si rileva che il Gestore francese SNCF Reseau, oltre a contenere i margini di tolleranza a 10' (vs 15') introduce il principio richiesto dalla Scrivente di considerare sia l'orario di partenza che di arrivo.</p> <p>Le argomentazioni addotte da RFI per respingere la proposta di Trenitalia, reiterata nelle Osservazioni al PIR per ben quattro anni consecutivi, appaiono non condivisibili. In particolare, nell'ultimo ciclo di consultazione RFI ha citato gli impegni del Gestore rispetto alla tutela della velocità commerciale media dei servizi OSP).</p> <p>E' del tutto evidente che il KPI menzionato da RFI non è assolutamente idoneo a garantire il rispetto degli standard di qualità delle tracce OSP in fase di graficazione in quanto variazioni di pochi minuti alle tracce, pur generando significativi impatti commerciali e industriali per l'IF, non emergono in alcun modo da variazioni minimali del suddetto indicatore.</p>	<p>Si rimanda a quanto già rappresentato nel corso delle precedenti consultazioni del PIR</p>

FERCARGO	1	Su molte tracce manca l'armonizzazione con i GI esteri in predisposizione del Progetto Orario ("PO"); la mancanza di armonizzazione con i GI esteri diventa quasi totale nello studio delle VCO, in cui tale onere è lasciato indebitamente alle IF	In occasione degli appositi incontri in ambito RNE/FTE, RFI fornisce tutti gli orari al confine rispetto alle richieste avanzate dalle IF. Gli orari sono armonizzati con i vari GI e pubblicati in ASTRO. Una fase analoga di armonizzazione viene applicata tra Gestori per le VCO.
	2	Le IF auspicano una maggiore integrazione coi sistemi IT di RFI: ad esempio, i tempi di manovra vengono inseriti in AstroIF ma devono anche essere inseriti nei programmi di manovra in quanto Astro non aggiorna i campi in questione	Nell'ambito delle future implementazioni dei sistemi ASTRO-IF e PIC PUB questo Gestore valuterà i possibili sviluppi in ottica di una maggiore integrazione.
	3	Con particolare riferimento al sistema Astro IF, si coglie l'occasione per segnalare alcune criticità riscontrate su aspetti operativi. Ad esempio, se le tracce internazionali vengono richieste su PCS (sistema su cui non si possono compilare gli Impegni Impianto), RFI acquisisce all'interno di ASTRO IF le richieste e invita le IF a compilare gli Impegni Impianto sul sistema nazionale. Inoltre, anche il dato sulla lunghezza del treno, sebbene fornito puntualmente dalle IF, non è spesso processato o considerato in maniera adeguata da RFI. Si ritiene quindi che questa frammentazione nelle lavorazioni (o il mancato utilizzo di dati utili per la programmazione) debba essere abolita così da garantire alle imprese sia l'inserimento di tutte le informazioni su un unico sistema sia un adeguato riscontro da parte di RFI alle informazioni fornite (come noto, RFI è infatti responsabile della verifica di compatibilità della richiesta tracce con le caratteristiche dell'infrastruttura, come previsto dal par. 5.3.1).	Sebbene il sistema PCS fornisca la possibilità di inserire informazioni relative all'Impegno Impianto, tali informazioni non sono sufficienti al fine di garantire la corretta programmazione del servizio e, pertanto, necessitano di una ulteriore integrazione attraverso la piattaforma ASTRO IF. Ad ogni buon conto RFI si rende disponibile a valutare, nell'ambito delle future implementazioni dei propri sistemi, ulteriori implementazioni al fine di garantire una maggiore integrazione tra le piattaforme.
	4	In generale si ritiene che, soprattutto per le tracce in PO, capita che non vi sia una rispondenza tra la richiesta avanzata dalla IF e la traccia effettivamente rilasciata da RFI. In questi casi le IF subiscono la disottimizzazione del modello d'esercizio riferibile a tutte le circolazioni interessate dell'anno	Questo Gestore, per la progettazione delle tracce deve tenere conto di tutti i vincoli infrastrutturali esistenti e delle diverse esigenze di tutte le IIFF per la costruzione dell'orario, al fine di massimizzare

	5	<p>Inoltre si segnala che quando il GI non è in grado di concedere capacità nei limiti massimi previsti a PIR per gli scostamenti, non viene fornita adeguata soluzione/proposta alternativa e alle IF viene soltanto comunicato che la soluzione studiata è l'unica possibile. Si chiede una maggiore collaborazione sui temi sollevati</p>	<p>l'utilizzo della capacità infrastrutturale, vincolo quest'ultimo proprio del GI, e obiettivo al raggiungimento del quale è informata sempre la condotta di quest'ultimo.</p>
	6	<p>I tempi previsti dal paragrafo 4.5.3.2 del PIR (richieste in VCO) sono in generale sfavorevoli per le IF e non sono spesso garantiti da RFI nella fase di rilascio delle VCO.</p>	<p>Il processo armonizzato in ambito RNE prevede l'accettazione formale della RTO da parte dei Richiedenti nei sistemi secondo le medesime tempistiche indicate nel PIR. Eventuali ritardi nella consegna delle VCO da parte di RFI sono spesso dovuti al tentativo di elaborare delle soluzioni alternative che vadano a soddisfare le richieste presentate dalle IF.</p>
	7	<p>Si auspica un maggior coordinamento tra le differenti Direzioni RFI coinvolte nel processo e che l'iter per i rinnovi di TE venga snellito rispetto al processo di una nuova richiesta. Segnaliamo infatti che le tempistiche di rilascio di TE/TEM/TES non sono adeguate al mercato per quanto concerne il rinnovo delle stesse, a caratteristiche invariate, causa scadenza temporale dell'autorizzazione precedente. In tali casi, pur anticipando la richiesta di rinnovo, RFI emette la nuova autorizzazione solo pochissimi giorni prima della scadenza dell'autorizzazione esistente, portando le IF a conoscenza delle eventuali variate condizioni di inoltro troppo tardi per poter intervenire commercialmente sul traffico offerto. È necessario che RFI pubblichi tempi chiari per l'emissione e che questi non siano collegati alla scadenza della autorizzazione precedente.</p>	<p>Questo Gestore ritiene necessario mantenere l'obbligo di rinnovare l'autorizzazione per la TE in considerazione della necessità di valutare eventuali variazioni delle condizioni del trasporto o dell'infrastruttura. In ogni caso, in considerazione di quanto rappresentato nell'osservazione, RFI ha provveduto a pubblicare al par. 5.4.4 del PIR i tempi entro cui RFI si impegna a rilasciare le autorizzazioni a seguito delle richieste presentate dalle IF Fermo che un anticipo dei tempi di rilascio dell'autorizzazione per alcune tipologie di TE non risulta possibile, si ribadisce l'impegno da parte di questo Gestore, come avviene nel processo vigente, a fornire tempestivamente ogni opportuna comunicazione alla IF appena sono note le eventuali condizioni di inoltro.</p>
	8	<p>Al fine di avere maggiore consapevolezza della capacità della rete e degli impianti così come dei vincoli esistenti sugli stessi, le IF devono avere piena e tempestiva conoscenza degli allegati tecnici al PIR, i</p>	<p>Si faccia riferimento a quanto già rappresentato nel corso della consultazione al PIR 2023.</p>

	<p>quali formano parte integrante e sostanziale del documento e, in quanto tali, devono essere aggiornati e/o modificati in maniera equa e trasparente e con adeguata conoscibilità delle IF. Inoltre, gli stessi potrebbero essere posti in consultazione dei richiedenti in caso di modifiche rilevanti del testo o per i nuovi allegati (consultazione da svolgere anche in un momento diverso rispetto alla consultazione sulla prima bozza di PIR).</p>	<p>Ad ogni buon conto, gli aggiornamenti dei contenuti del portale ePIR sono resi noti ai Richiedenti anche attraverso l'uso delle 'News' che, in maniera aggiuntiva rispetto alle scadenze ordinarie per gli aggiornamenti riportate al par. 2.1 del PIR, evidenziano l'eventuale pubblicazione di nuovi contenuti e/o di aggiornamenti derivanti da variazioni al quadro normativo-regolatorio vigente. Il portale ePIR, ad ogni modo, è utilizzato anche per la consultazione di alcuni allegati tecnici di RFI come, a titolo di esempio, le bozze di PUDs per l'orario di servizio x+2, così come previsto ai sensi della del. ART n.130/19.</p>
9	<p>Attualmente RFI riserva, in funzione del tipo di linea, fino al 25% della capacità totale della stessa per manutenzione. A nostro modesto avviso, il GI dovrebbe dare prova dell'effettiva necessità di riservare capacità in quella misura per attività manutentiva, dichiarando anche il tempo realmente utilizzato della stessa. Allo stesso modo, dovrebbe quindi essere introdotto un sistema incentivante per la massimizzazione dell'utilizzo della capacità per manutenzione al fine di ridurre gradualmente il tempo sottratto alla circolazione dei treni. A tal fine, il sistema incentivante potrebbe prevedere eventuali penali in caso di inefficienza del piano manutentivo proposto e conseguente eccessiva restrizione al traffico</p> <p>Inoltre, sul tema segnaliamo che in talune IPO vi è troppa variabilità tra le caratteristiche dell'interruzione indicate nella prima comunicazione ed in quella definitiva. Riteniamo infine imprescindibile che, nel rilascio del PO, RFI tenga già debito conto delle IPO già pianificate, diversamente da quanto avviene ora, dove il GI rilascia la traccia e poco tempo dopo questa sia oggetto di modifica in VCO a causa dell'interferenza con una IPO</p>	<p>Le esigenze di capacità per lavori derivano dai cicli manutentivi definiti con ANSFISA per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza.</p> <p>Devono essere inoltre considerate le condizioni infrastrutturali, l'esistenza di interventi di potenziamento o manutenzione straordinaria e la programmazione annuale dell'attività sull'infrastruttura.</p> <p>RFI ha comunque l'obiettivo prioritario di garantire la massima capacità al mercato ferroviario, impiegando al contempo tutta la capacità disponibile per lavori programmati al fine di potenziare e mantenere in efficienza l'infrastruttura ferroviaria. A tal proposito, è utile considerare che l'effettiva utilizzazione delle fasce IPO deve tenere in considerazione, anche nella stessa fase di definizione, l'impatto complessivo sulla</p>

			<p>linea interessata e non sulla singola tratta in cui si effettuano i lavori.</p> <p>A ogni modo RFI valuterà ogni possibile azione di miglioramento al fine di migliorare la comunicazione della programmazione delle interruzioni e garantire il recepimento in orario delle indisponibilità pubblicate nel prospetto ePIR. Si invitano le IF, a tal riguardo, a considerare le indisponibilità pubblicate dal GI sin dall'effettuazione delle richieste di tracce.</p>
	10	<p>La crescente domanda di trasporto merci impone maggiore capacità per la sosta ed il deposito dei treni. In particolare, come più volte segnalato, si riscontra la carenza di spazi destinati alla sosta di merce pericolosa o a località di intervento per riparazioni in linea. Inoltre, una semplificazione delle procedure per l'allacciamento o il ripristino dei raccordi all'infrastruttura nazionale (attualmente contenute nelle DICC) permetterebbe di aumentare ulteriormente il volume di traffico su ferrovia, servendo ulteriori siti produttivi o impianti di servizio.</p> <p>La politica della "rete snella" ha ulteriormente limitato la capacità disponibile in linea (es.: anche il taglio degli scambi in linea per passare dal binario pari a quello dispari e vv. incide negativamente sulla fluidità del traffico), oltre alla massiccia presenza di IPO sulla quasi totalità della rete fondamentale</p>	<p>Nel raccogliere le osservazioni qui trattate si invitano le IIFF a veicolare eventuali esigenze nell'ambito dei tavoli di ascolto di cui al par. 2.6 del PIR.</p>
MIR	1	<p>Con l'ingresso di nuovi operatori logistici nel segmento del trasporto ferroviario delle merci, il traffico sta interessando sempre di più piccoli impianti ove l'orario di presenziamento è limitato. Al fine di dare riscontro alle nuove richieste del Mercato si ritiene necessario prevedere una modalità operativa che, consenta di prevedere il presenziamento aggiuntivo degli impianti limitatamente ai tempi tecnici necessari per la terminalizzazione dei convogli nei raccordi ad esso afferenti.</p>	<p>Si rimanda a quanto già rappresentato in occasione delle precedenti consultazioni del PIR.</p>

	<p>Inoltre, si ritiene che il corrispettivo del pedaggio riconosciuto al GI assorba i costi del presenziamento dell'impianto, senza nessun ulteriore onere aggiuntivo a carico dell'IF.</p>	
2	<p>p.2: In virtù della possibilità di analisi/studio della situazione complessiva dell'infrastruttura, si ritiene che in questa fase non debba essere prevista la possibilità di cancellazione dei treni, ma debba essere fornito un maggior dettaglio informativo sull'evento prevedendo nella comunicazione:</p> <p>a) l'effettivo periodo individuato per l'interruzione, dettagliando puntualmente le date di inizio/termine ed estensione oraria</p> <p>b) gli itinerari alternativi individuati per la deviazione dei treni, dettagliando le interferenze con eventuali ulteriori interruzioni contemporanee e l'eventuale sospensione delle IPO</p> <p>p.4: Si ritiene che i provvedimenti di deviazione dei treni su itinerari alternativi debba essere incluso nel progetto orario definitivo, senza soluzione di continuità della relativa periodicità originaria richiesta dall'IF. Il progetto orario dovrebbe quindi prevedere la completezza della programmazione delle circolazioni per l'intero anno, con l'eventuale quota parte rimodulata in funzione di modifiche d'orario/itinerario in corrispondenza dell'indisponibilità programmata dell'infrastruttura.</p> <p>p.10: A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che l'emissione del programma di esercizio per i treni merci sia partecipata con un anticipo di 120 giorni anziché 60, equiparandola al trasporto viaggiatori.</p> <p>p.11: A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che la tempistica di emanazione delle VCO per i treni merci debba essere prevista con un anticipo di 60 giorni anziché 30 alla stregua del traffico viaggiatori.</p>	<p>RFI valuterà ogni possibile azione volta a migliorare la comunicazione della programmazione delle interruzioni pubblicate nel prospetto ePIR rispetto al periodo dell'indisponibilità e agli itinerari alternativi. La quantificazione della percentuale di traffico che non trova allocazione sulla linea rappresenta però una previsione dell'Annex VII (e dalle successive linee guida definite da RNE) che richiede la quantificazione della percentuale di tracce che devono essere soppresse/deviate/limitate.</p> <p>Questo Gestore opera al fine di recepire il più possibile i provvedimenti di deviazione nell'orario definitivo.</p> <p>A tal riguardo risulta utile, come in precedenza rappresentato, che le IF tengano opportunamente in considerazione la programmazione delle indisponibilità pubblicata nei prospetti ePIR nella presentazione delle richieste di tracce in orario.</p> <p>Come già evidenziato nelle precedenti consultazioni del PIR, le tempistiche indicate sono armonizzate con quelle definite in ambito RNE e si ritengono coerenti</p>

	<p>Con l’emanazione delle VCO a 60 giorni, l’IF può disporre delle informazioni essenziali per adottare i necessari provvedimenti organizzativi / operativi per far fronte al maggior impegno di risorse che necessitano per recepire le modifiche di orario e/o di istradamento delle tracce orario definite dal GI rispetto alle originarie. Nel caso di mancato rispetto della tempistica prefissata per l’emanazione delle VCO, da cui deriva l’impossibilità per le IF di predisporre modelli operativi che consentano di contenere i maggiori costi derivanti, si ritiene debba essere previsto una riduzione del 30% del corrispettivo del pedaggio.</p> <p>p.13: A seguito di una o più riduzioni di capacità programmata, si ritiene che l’emissione di VCO debba essere assicurata equiparandola al trasporto viaggiatori LP.</p> <p>Inoltre, i provvedimenti con i quali il GI definisce il ritardo programmato delle tracce orario, al fine di assicurare la regolare ripresa della marcia fino a destino, debbono essere compatibilizzati con eventuali altri provvedimenti di circolazione (altre interruzioni, IPO, ecc) che insistono sull’intero itinerario programmato del treno.</p> <p>In considerazione degli effetti economici negativi che il ritardo delle emissioni delle VCO comporta per sull’organizzazione dei trasporti, si ritiene debba essere previsto il riconoscimento di un ristoro a favore delle IF anche per il punto 11, come già richiesto in passato con analoga procedura.</p> <p>In tale contesto, si ritiene debba essere previsto a favore delle IF un equo indennizzo in conseguenza del mancato o limitato accesso all’infrastruttura, che tenga conto quantomeno della totalità dei danni emergenti, nonché degli effettivi mancati ricavi cagionati dalla soppressione parziale/totale della traccia, e/o dalla deviazione del treno rispetto alla traccia originariamente assegnata, e/o dal mancato rispetto dei termini per l’emanazione delle VCO. Resta in ogni caso ferma l’ipotesi del dolo e della colpa grave da parte del Gestore.</p>	<p>con le esigenze del segmento di trasporto merci. Tali tempistiche, in particolare quella dell’emissione delle VCO, è infatti subordinata all’individuazione congiunta della soluzione che minimizzi gli effetti sul trasporto.</p> <p>RFI è assolutamente tensionata a migliorare ulteriormente le attività di compatibilizzazione con eventuali molteplici provvedimenti di circolazione che interessano una traccia.</p> <p>Come già rappresentato in precedenza, la Scrivente sta svolgendo approfondimenti volti ad individuare, di concerto con le competenti istituzioni, possibili strumenti mediante i quali il GI possa contribuire a mitigare gli impatti negativi sofferti dal trasporto ferroviario in caso di rilevanti indisponibilità infrastrutturali</p>
--	--	--

		<p>Inoltre, si ritiene che nel computo dei costi di ogni opera infrastrutturale o di intervento manutentivo, debba essere prevista una quota economica definita rispetto agli impatti che l'attività di cantiere determina sul degrado della circolazione dei treni nel periodo di esecuzione dei lavori in termini di ritardi, deviazioni, soppressioni di treni ordinari e straordinari. Tale quota dovrebbe costituire quell'indennizzo da riconoscere alle IF per i danni gravi subiti dalle stesse in tali contesti a parziale riequilibrio rispetto al vettore gomma che opera senza soluzione di continuità in caso di analoghe soggezioni dell'infrastruttura stradale.</p>	
	3	<p>a) Richieste in programmazione oraria</p> <p>Come già evidenziato in occasione delle Osservazioni PIR 2022, per rispondere alla variabilità delle richieste di trasporto merci e contenere la quota di traffico sviluppato nella fase di programmazione a breve e per avvicinare le risposte del GI al Mercato del vettore ferroviario rispetto a quello stradale, necessita introdurre un meccanismo di richiesta tracce ancora più flessibile con tempistiche di rilascio che consentano di cogliere le opportunità di trasporto.</p> <p>Resta poco comprensibile l'allungamento dei sui tempi di risposta, nel caso specifico da 30 giorni solari a 30 giorni lavorativi, allungando di fatto i tempi del 50% rispetto agli attuali.</p> <p>Analogamente si prevede un allungamento da 10 a 12 giorni lavorativi nei casi di richiesta fino a due tracce.</p> <p>Oltre a non condividere questa ipotesi, si rinnova la necessità di prevederne una riduzione dei tempi di risposta alle richieste di tracce orario da 30 a 10 giorni lavorativi, indipendentemente dalla quantità delle tracce richieste, andando nella direzione intrapresa dallo Sportello Operativo Merci (SOM) estendendone la competenza su tutti i traffici, vostra iniziativa avviata in via sperimentale nel 2020 che</p>	<p>Il processo armonizzato in ambito RNE prevede l'accettazione formale della RTO da parte dei Richiedenti nei sistemi secondo le medesime tempistiche indicate nel PIR.</p> <p>A conferma dell'iniziativa già intrapresa da questo GI, nell'ambito della pubblicazione della prima bozza del PIR 2024 si dà il via definitivo all'introduzione dello sportello Operativo Merci (SOM).</p>

	<p>si ritiene validissimo supporto per lo sviluppo del segmento merci, strumento del quale non si trova alcun riscontro nella bozza PIR 2023.</p> <p>b) Richieste in gestione operativa</p> <p>Per le richieste in gestione operativa, in continuità con quanto già espresso nelle osservazioni al PIR degli anni precedenti, in considerazione della necessità di confermare il trasporto in tempo utile per attivare l'organizzazione logistica per le attività di carico della merce, si ritiene che il rilascio delle tracce da parte del GI debba avvenire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 12 ore prima dell'orario di partenza del treno per richieste in gestione operativa di tracce a lunga percorrenza""; - entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 6 ore prima dell'orario per richieste in gestione operativa di tracce di breve percorrenza"". <p>Nel caso il GI non ottemperi agli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2-10 (ovvero 2-11 come da altra osservazione avanzata), si evidenzia la esiguità della penale (30%) riconosciuta alla IF nei casi di soppressione totale o parziale disposta dal GI.</p> <p>Inoltre si ritiene che l'aliquota debba essere allineata con quanto previsto dallo stesso PIR per altre casistiche; a titolo esemplificativo, si cita il par. 5.6.2.2 - ritardi per causa GI - ove è riconosciuto all'IF fino al 100% del costo della traccia oltre un equo indennizzo a seguito della mancata fruizione dell'infrastruttura che ha comportato la soppressione parziale/totale della traccia, con perdita dell'introito del trasporto</p>	<p>Per quanto riguarda il tema in oggetto si rimanda a quanto già rappresentato nel corso delle precedenti consultazioni del PIR.</p>
4	<p>A garanzia della applicazione di criteri di equità tra i segmenti di trasporto viaggiatori e merci, si ritiene che il meccanismo delle penali che il GI riconosce per i ritardi causati alla marcia dei treni debbono prevedere per entrambi i segmenti le stesse soglie di ritardo.</p>	<p>Per quanto relativo all'equiparazione delle soglie in cui si applicano le penali di circolazione per i segmenti viaggiatori e merci, nonché per quanto riguarda più in generale il tema delle compensazioni,</p>

	<p>Inoltre, in caso di soppressione / limitazione del treno derivante dall'ulteriore ritardo maturato a seguito dell'evento, si ritiene che all'IF debba essere riconosciuto un equo indennizzo in conseguenza del mancato o limitato accesso all'infrastruttura, che tenga conto quantomeno della totalità dei danni emergenti, nonché degli effettivi mancati ricavi cagionati dalla soppressione/limitazione della traccia. Resta in ogni caso ferma l'ipotesi del dolo e della colpa grave da parte del Gestore..</p>	<p>si rimanda a quanto già rappresentato nel corso delle precedenti consultazioni sul tema.</p>
5	<p>Qualora la sosta aggiuntiva nelle stazioni di collegamento con reti estere superi la sosta programmata per eventi imputabili alla IF, la stessa IF già riconosce al GI il relativo corrispettivo per occupazione del binario e l'attribuzione degli oneri conseguenti nel processo di performance regime; eventuali ulteriori obblighi sulle IF su un singolo evento, anche se di natura diversa, oltre ad apparire inopportuno, rischia di deprimere ancora di più il segmento ferroviario del trasporto merci.</p> <p>Nel merito, come già evidenziato in occasione delle osservazioni al PIR 2022, per una più chiara rappresentazione delle problematiche di cui sopra si sintetizzano di seguito alcuni degli aspetti di maggiore impatto:</p> <p>a) Tecnico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • come dimostra in modo emblematico il caso del valico di Luino, il GI non dispone di un sistema di monitoraggio che consenta una corretta applicazione delle penali. In tale impianto non risulta attiva la funzione del "pronto treno" che consente all'IF di comunicare quando il suo convoglio è pronto a partire. Ne consegue che il GI non è in grado di avere contezza delle condizioni che impediscono la partenza di un treno a causa del GI estero – ciò spesso induce una erronea imputazione della responsabilità e conseguentemente porta all'applicazione della penale in capo all'IF italiana; • esiste il concreto rischio che il pesante aggravio di responsabilità in capo ai Referenti degli impianti di confine (dipendenti del GI che già 	<p>Con riferimento alla tematica in oggetto si rimanda, in generale, a quanto già rappresentato nell'apposita interlocuzione e si rinnova l'impegno già rappresentato da questo GI a presentare una proposta in occasione della pubblicazione della bozza finale del PIR 2024, la quale terrà conto dei contributi trasmessi dalle IF in occasione della consultazione della prima bozza di PIR 24 e delle precedenti interlocuzioni.</p> <p>Non si ravvede una correlazione diretta tra la funzione 'pronto treno' e l'attribuzione delle cause di ritardo nelle stazioni di confine, la quale avviene attraverso i medesimi strumenti utilizzati sull'intera rete gestita da RFI ed è funzionale all'applicazione delle penali.</p>

	<p>hanno in carico le numerose problematiche all'ordine del giorno) induca loro a comminare penali in assenza di idonea strumentazione che possa supportare il loro agire, esponendoli a reiterate errate attribuzioni delle penali a carico dell'IF titolare della traccia nazionale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • non risulta chiaro come verrebbero trattate situazioni in cui la sosta dovesse prolungarsi per motivi indipendenti dall'operato delle IF, italiane ed estere, riconducibili ai GI delle due reti confinanti. Prendendo a riferimento uno dei valichi più critici, ovvero Villa Opicina, si rappresenta che il GI italiano troppo spesso non impone alle IF (in particolare quelle estere) il rispetto del programma giornaliero condiviso con il VOPT, generando pertanto una occupazione di binari che causa ritardi a treni "virtuosi" che sarebbero stati regolari (accettazione treni al confine in fasce orarie anche molto lontane da quella inizialmente prevista). <p>Tali situazioni, la cui responsabilità rientra nel perimetro di competenza del GI, si teme possano ricadere sotto forma di attribuzioni a carico delle singole IF, che a questo punto si vedrebbero costrette a prolungare le sosta al variare dell'orario, non più compatibile con quello per le quali le risorse sono state programmate. Come spesso segnalato tali situazioni sono frutto della mancanza di coordinamento tra RFI e GI esteri. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per quanto riguarda l'accertamento delle cause di ritardo dei treni nelle stazioni di confine di Brennero e di Tarvisio, impianti dove il flusso di treni è estremamente elevato, se un qualsiasi treno di una IF per un qualsiasi motivo non rispetta la propria finestra orario o il GI stesso per svariate ragioni blocca la circolazione, tutte le altre IIFF a catena verrebbero penalizzate non potendo di conseguenza rispettare il transito orario richiesto e approvato dal GI. 	<p>Si rappresenta che il personale di RFI è già in condizione di provvedere alla corretta attribuzione delle cause di ritardo negli impianti di confine, riservandosi comunque ogni eventuale ulteriore azione organizzativa che questo GI può porre in essere al fine di migliorare gli strumenti e processi in essere.</p> <p>La problematica sollevata esula rispetto a quello delle penali, rimandando l'osservazione ad un tema legato alla Procedura di attribuzione delle cause di ritardo.</p> <p>In tal caso le eventuali responsabilità dei ritardi attribuiti saranno ricondotte all'IF responsabile dell'evento.</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Non è noto con che tempi verrebbero pubblicate le rendicontazioni consolidate delle penali e con quali dettagli informativi associati (ad oggi, peraltro, nessuna informazione al riguardo è stata mai trasmessa alle IF nonostante l'avvio dell'orario di servizio 2021/2022 da quasi tre mesi). • Non è esplicitato in che modo e con che tempi verrebbe garantito il contraddittorio con le IF (soprattutto estere), le quali verrebbero a conoscenza delle proprie sanzioni per mezzo di report mensili inviati a notevole distanza dall'evento fonte di penali. • Non è chiaro come avvenga l'attribuzione di responsabilità da parte del GI del prolungamento della sosta al confine dovuta all'arrivo in ritardo del treno dell'IF partner estera a seguito di cause riconducibili al GI estero o all'IF estera stessa. <p>b) Economico: In generale, nel metodo, non si può convenire su una disposizione che preveda una penale per un ritardo senza una ragionevole soglia temporale di tolleranza (che potrebbe invece essere posizionata sui 60 minuti), con un ammontare economico, che in via teorica (ma assolutamente realistica), con il meccanismo di crescita proposto, possa addirittura pervenire a coprire l'intero ammontare del costo del pedaggio relativo alla traccia in oggetto. Più ragionevole sarebbe stato, invece, immaginare un tetto per la penale posizionato su una</p>	<p>I tempi di rendicontazione delle penali in parola sono le medesime tempistiche indicate per le altre tipologie di penali di cui al par 5.6.4 del PIR.</p> <p>Nel corso dell'incontro del 12 aprile u.s. RFI ha indicato le modalità e tempistiche per l'eventuale contestazione delle cause attribuite da parte delle IF estere. Per le IF circolanti su rete RFI valgono le regole già previste per l'infrastruttura nazionale. Ad ogni buon conto questo GI sta già provvedendo ad apposite implementazioni dei propri sistemi volte a migliorare le comunicazioni verso tutte le IIFF.</p> <p>Il ritardo in arrivo da rete estera viene attribuito da RFI come causa esterna (cod. 8x). L'eventuale maggiore sosta che potrà generare una penale è relativa al solo ritardo maturato all'interno dell'impianto rispetto al tempo di sosta concesso nella traccia.</p> <p>Si rimanda a quanto sopra riportato relativamente alle ulteriori proposte del GI in occasione della bozza finale del PIR 2024.</p>
--	--	---

		<p>percentuale al max del 30% e, per giunta, non calcolato sull'intera tratta della IF ma solo su quella più prossima alla stazione di valico (eventualmente interessata dalla riduzione di capacità e dal danno, da dimostrare, a carico del GI).</p> <p>Nel merito, non si ritiene accettabile un meccanismo che, in conseguenza di un qualsiasi motivo operativo che ha generato l'evento, a fronte di una maggiore occupazione di un binario rispetto alla sosta programmata, conduca all'automatica dichiarazione di riduzione della capacità residua dell'impianto da parte del GI, dovendo invece il GI accertare concretamente la riduzione di tale capacità, atteso che la suddetta dichiarazione comporti la mancata concessione di una traccia oraria ad un'altra IF.</p> <p>L'applicazione automatica di una penale per un danno presunto "traccia aggiuntiva che sarebbe potuta essere richiesta dal mercato" in corrispondenza di ogni estensione della sosta programmata (anche di un solo minuto) per cause riconducibili alla IF, costituirebbe un onere che le IF si troverebbero a dover corrispondere al GI senza avere riscontro dell'effettiva perdita di ricavi da pedaggio.</p> <p>A tal proposito questa IF ha formalizzato in data 11/03/22 ad ART, e per conoscenza a codesto Gestore, specifica richiesta di un'istruttoria per definire una diversa metodologia di approccio per risolvere l'eventuale congestione di taluni valichi e la sospensione dell'applicazione delle penali sino alla definizione di tale nuovo sistema condiviso.</p> <p>In tal senso pare prematuro prevedere l'inserimento nel PIR 2023 del paragrafo 5.6.6 nei termini descritti.</p>	
ITALO	1	<p>A) Gestione assegnazione tracce a fronte di riduzioni di capacità per lavori di manutenzione o potenziamento dell'infrastruttura (Paragrafo 4.3 del PIR).</p> <p>Le riduzioni di capacità dell'infrastruttura e le conseguenti diminuzioni delle tracce disponibili per effetto di programmate lavorazioni manutentive e/o di potenziamento della rete da parte di</p>	

	<p>codesto Gestore, nonostante si inseriscano in un necessario piano di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, sono potenzialmente idonee a determinare - come verrà illustrato di seguito - non solo un'alterazione delle dinamiche competitive, ma anche gravissimi ed insostenibili impatti operativi, economici e di immagine a danno delle Imprese Ferroviarie.</p> <p>Tali problematiche saranno peraltro fortemente amplificate alla luce dei futuri e sistematici interventi infrastrutturali programmati e finanziati con le risorse di cui alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Componente 1 recante "Investimenti sulla rete ferroviaria" del Piano nazionale di ripresa e resilienza (il "PNRR").</p> <p>Interventi, questi, di impatto assolutamente rilevante, sia per la presumibile incidenza sulla capacità della rete in ragione della riduzione delle tracce disponibili, sia per la durata ben eccedente quella degli interventi manutentivi, e che quindi sono destinati a produrre una consistente pregiudizievole limitazione della capacità dell'impresa ferroviaria di offrire servizi alla propria clientela.</p> <p>Alla riduzione dell'offerta deve inoltre aggiungersi l'ulteriore pregiudizio per le II.FF. e i viaggiatori determinato dai ritardi e dalle rimodulazioni di orari. In particolare, sulle II.FF. vengono a gravare oneri aggiuntivi, quali, a titolo esemplificativo, gli eventuali indennizzi per i ritardi e l'implementazione di dispendiosi piani di contingenza per i passeggeri tramite la predisposizione di servizi sostitutivi.</p> <p>In questo contesto, si ritiene che il PIR debba necessariamente tener conto di queste fattispecie e governarne le conseguenze al fine di un'equilibrata mitigazione degli effetti pregiudizievoli e della doverosa salvaguardia del principio di concorrenza.</p> <p>E' infatti evidente che a fronte di un eccezionale piano di interventi infrastrutturali, la cui esecuzione riduce la capacità dell'infrastruttura per un tempo prolungato (e non in via occasionale o meramente contingente), la previsione, nell'ambito del PIR, di mere tempistiche e procedure formali di comunicazione (ora disciplinate nel paragrafo</p>	<p>Con riferimento al tema relativo agli impatti dei lavori sulle IIFF, nel comprendere le preoccupazioni manifestate dalla scrivente IF, si garantisce da parte di RFI, nella predisposizione dei modelli d'offerta derivanti dalle indisponibilità, la massima cura e condivisione con le IF delle soluzioni volte a minimizzare gli impatti sull'offerta ferroviaria, individuando soluzioni che recepiscono le esigenze di mantenimento di traffico e tenendo in considerazione il quadro complessivo dell'offerta della rete.</p> <p>Come già rappresentato in precedenza, la Scrivente sta svolgendo approfondimenti volti ad individuare, di concerto con le competenti istituzioni, possibili strumenti mediante i quali il GI possa contribuire a mitigare gli impatti negativi sofferti dal trasporto ferroviario in caso di rilevanti indisponibilità infrastrutturali</p>
--	--	---

	<p>4.3.2), non sia assolutamente una misura sufficiente a garantire né le esigenze di pianificazione imprenditoriale delle II.FF., né la mitigazione degli effetti gravemente pregiudizievoli per le stesse II.FF., né ancora l'efficienza del servizio e il legittimo interesse dei passeggeri.</p> <p>Si rende quindi necessario integrare il PIR quanto meno con un duplice ordine di previsioni.</p> <p>(i) E' necessario in primo luogo che la riduzione delle tracce, ove non evitabile in alcun modo, sia determinata secondo criteri che garantiscano il rispetto dei principi di concorrenza e di pari e non discriminatorio accesso alla rete, in modo che la situazione di limitata capacità dell'infrastruttura non si risolva in indebito vantaggio competitivo per l'IF <i>incumbent</i>.</p> <p>Si osserva, al riguardo, come la diminuzione delle tracce assegnate alle II.FF. per riduzioni di capacità dell'infrastruttura correlata agli interventi sulla rete non può essere regolata sulla base di un criterio formalistico di "rigida" proporzionalità: in altri termini, la determinazione del numero di tracce da cancellare per ciascuna IF non potrà essere effettuata facendo applicazione di criteri di semplice proporzione rispetto al numero complessivo delle tracce assegnate a ognuna delle II.FF. Si tratterebbe infatti di un <i>modus operandi</i> irragionevole ed iniquo, perché in grado di alterare le corrette dinamiche concorrenziali del mercato. E' evidente che un siffatto criterio verrebbe a penalizzare in misura esponenziale le imprese che dispongono di un minor numero di tracce programmate, determinando per esse un ingiusto aggravamento del danno rispetto all'<i>incumbent</i> ed esponendole al rischio di risultare praticamente assenti (e quindi indebitamente escluse) dal mercato per determinati periodi di tempo, per determinate tracce e/o per determinate fasce orarie (per cancellazione completa o quasi dell'offerta, minori soluzioni per la riprotezione dei passeggeri, etc.).</p>	<p>Con riferimento all'introduzione di un criterio di ripartizione della capacità, in caso di richieste confliggenti, finalizzato al superamento del principio di proporzionalità per la diminuzione delle tracce assegnate, non si ravvedono al momento le criticità rappresentate dalla Scrivente IF.</p> <p>L'eventuale riduzione della capacità assegnata secondo un meccanismo proporzionale, infatti, determina necessariamente una riduzione di quanto assegnato in precedenza all'IF che detiene il maggior numero di tracce assegnate e non può determinare di per sé un vantaggio competitivo per l'IF medesima. Si rileva, altresì, come evidenziato nell'ambito delle consultazioni alla predisposizione del PIR, che gli attuali criteri di priorità prescindono dalla singola IF e sono improntati, in prima istanza, ad una logica di priorità di servizio (lunga percorrenza vs regionale vs merci) e, secondariamente, ad una logica di massimizzazione dell'uso della capacità. Si evidenzia, altresì, che la logica di massimizzazione dell'utilizzo della capacità è, attualmente, il criterio principale utilizzato nelle condizioni di assegnazione delle tracce in internazionale in ambito Rail Freight Corridor.</p>
--	---	---

	<p>E' quindi necessario che sia prevista una modalit� che salvaguardi il principio di concorrenza. In questa prospettiva l'unico criterio ragionevolmente ammissibile dovrebbe prevedere che i provvedimenti di riduzione dell'offerta, e quindi di retrocessione delle tracce, debbano riguardare in prima istanza l'operatore con il maggior volume di offerta per una determinata tratta e fascia oraria e, solo una volta raggiunta una condizione di sostanziale pareggio dell'offerta (da valutarsi anche dal punto di vista del valore commerciale delle tracce), procedere con la riduzione proporzionale anche per i competitor al fine di garantire un adeguato level playing field ed evitare situazioni di totale annullamento dell'offerta di quest'ultimi.</p> <p>(ii) In secondo luogo, sotto diverso aspetto, � necessario considerare che la riduzione prolungata della capacit� di rete e la conseguente diminuzione della capacit� di offerta delle II.FF. costituisce un evento che, non essendo ascrivibile alla sfera di rischio gravante sull'impresa ferroviaria, richiede la previsione di misure compensative ad hoc e la predisposizione di un piano di contingenza volto a delineare misure precauzionali di competenza del Gestore.</p> <p>I suindicati interventi infrastrutturali, limitativi dell'attivit� dell'impresa ferroviaria, sono destinati a produrre i loro effetti pregiudizievoli per un arco temporale tale da non poter considerare la riduzione di capacit� della rete come un fatto meramente occasionale e di durata strettamente limitata alla soluzione di esigenze estemporanee e, come tali, richiedono l'adozione di specifiche misure a tutela delle II.FF.</p>	<p>Si rimanda, per quanto qui d'interesse, a quanto sopra esposto</p>
2	<p>B) Gestione dell'assegnazione delle tracce nell'ambito del processo di allocazione della capacit� Quadro (Paragrafo 4.4 del PIR)</p> <p>Come gi� evidenziato a codesto Gestore in sede di osservazioni al PIR, le norme previste per la gestione dei conflitti tra Accordi Quadro non</p>	

	<p>sono pienamente coerenti con le disposizioni di cui al Regolamento 2016/545/UE.</p> <p>Il paragrafo 4.6.2 prevede infatti per la fase del secondo coordinamento l'applicazione di criteri di priorità non del tutto pertinenti, perché prettamente tecnici ed aderenti in realtà all'ipotesi di richieste puntuali e confliggenti di capacità annuale. Tali criteri non consentono di contemperare le esigenze commerciali e gli obiettivi di pianificazione pluriennale propri dell'Accordo Quadro e, soprattutto, non sono tali da salvaguardare e garantire la redditività e competitività delle II.FF. nel mercato ed in ciascuna delle sue componenti (ad es. le singole direttrici ovvero i singoli segmenti di offerta).</p> <p>Una mera applicazione di criteri tecnici (come quelli richiamati dal GI), rischia di alterare le dinamiche concorrenziali atteso che, ad esempio, (i) non tengono in considerazione il valore commerciale delle singole tracce e potrebbero (ii) determinare la completa fuoriuscita di una IF da uno o più dei mercati ovvero (iii) penalizzare le IF che hanno un minor numero programmato di servizi.</p> <p>E' quindi necessario che siano previsti criteri che consentano di salvaguardare il principio di concorrenza e la redditività del modello aziendale delle II.FF. A tal riguardo, si ribadisce che, ove in alcun modo evitabile, la retrocessione delle tracce dovrebbe riguardare in prima istanza l'operatore con il maggior volume di offerta per una determinata tratta e fascia oraria e, solo una volta raggiunta una condizione di sostanziale pareggio dell'offerta (da valutarsi anche dal punto di vista del valore commerciale delle tracce), procedere con la riduzione proporzionale anche per i <i>competitor</i>.</p> <p>Si ritiene pertanto, che i criteri richiamati da RFI debbano essere necessariamente integrati alla luce di quanto sopra evidenziato e in conformità ai i principi stabiliti dal Regolamento 2016/545.</p>	<p>Questo Gestore ritiene che il processo di coordinamento previsto nel PIR al par. 4.4.6.2 per la gestione dei conflitti tra Accordi Quadro sia coerente con il quadro normativo fissato dal Regolamento 2016/545/UE.</p>
--	---	--

	3	<p>C) Gestione assegnazione tracce in caso di saturazione dell'infrastruttura (Paragrafo 4.6 del PIR).</p> <p>Nel caso di dichiarazione di saturazione dell'infrastruttura da parte del Gestore si ritiene necessario, come diffusamente specificato al paragrafo A) e B) delle presenti osservazioni, prevedere meccanismi di tutela della concorrenza, tali da garantire che i criteri di priorità nell'assegnazione delle tracce non si risolvano in un vantaggio per l'IF <i>incumbent</i>, rafforzandone la posizione di prevalenza sul mercato attraverso una retrocessione delle tracce basata su un parametro di rigida proporzionalità.</p> <p>Sul punto è necessario, proprio in applicazione dei principi di equa e non discriminatoria assegnazione della capacità d'uso dell'infrastruttura ferroviaria, che (per ciascuna tipologia di servizio) i criteri di priorità indicati al paragrafo 4.6.2 del PIR siano comunque subordinati alla garanzia per tutte le II.FF. interessate di poter circolare, a parità di condizioni di accesso, in una determinata fascia oraria; allo scopo dovrebbe essere previsto che, in relazione alle tracce assegnate sulla stessa direttrice, sia effettuata in via prioritaria una retrocessione nei confronti della IF che nella fascia oraria dichiarata satura, usufruisce di un maggior numero di tracce.</p>	<p>Si faccia riferimento a quanto rappresentato in risposta all'osservazione precedente relativamente al medesimo tema.</p>
--	---	---	---