

Roma, 10.03.2023  
Prot. 14/P/2023  
Allegato: n.1

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
**Ufficio Accesso alle infrastrutture**  
C.A. Direttore - *Roberto Piazza*  
PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
**Ufficio Affari economici**  
C.A. Direttore - *Cinzia Rovesti*  
PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto:** Osservazioni - Delibera n. 11/2023 - Associazione FerMerCI

*Gentilissimi,*

si inviano in allegato le osservazioni di Associazione FerMerCI, con riferimento in oggetto.

Distinti Saluti

Il Presidente  
**Clemente Carta**



| Misura       | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta   | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato   | Breve nota illustrativa  |
|--------------|--|--|--|
| 25 punto 2   | Il livello di servizio è da intendersi in relazione alla capacità offerta, alla velocità commerciale assicurata e alla qualità della circolazione ferroviaria. | Il livello di servizio è da intendersi in relazione alla capacità offerta, alla velocità commerciale assicurata e <b>alla qualità della circolazione ferroviaria, valutata anche in considerazione dei “colli di bottiglia” in termini di modulo linea, sagoma e massa assiale e di aree dedicati alla sosta di merce RID.</b> | L’analisi dell’infrastruttura deve considerare in maniera organica allo sviluppo del servizio ferroviario, analizzando in maniera integrata tutte le variabili che intervengono nella costruzione del servizio commerciale da parte delle imprese richiedenti capacità.  |
| 26           | <i>(nuovo punto)</i>   | <b>In caso di lavori sulla linea e conseguente modifica della classe temporale per motivi indipendenti dalle IF, dovrà essere applicata la tariffa della classe temporale originariamente programmata, se più vantaggiosa.</b>   | L’individuazione delle classi temporali deve tener conto delle peculiarità dei servizi merci e sterilizzare i maggiori costi dovuti a cause indipendenti dalle IF.<br>L’integrazione proposta richiede di sanare parzialmente la “distorsione” provocata dalle IPO, applicando almeno la tariffa più vantaggiosa.<br>In generale, i fattori di cui il GI dovrà tenere conto per il trasporto merci sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interruzioni sulla linea ferroviaria per lavori (IPO, VCO);</li> <li>• Calendario divieti di circolazione nazionale per i veicoli sopra le 7,5 t;</li> <li>• Orari di apertura degli impianti produttivi e dei terminali.</li> </ul> Conseguentemente la differenziazione tra feriali e festivi si ritiene non applicabile al trasporto merci. |
| 29.5 punto 5 | Al riguardo, il GI è tenuto ad uno specifico obbligo di adeguata motivazione delle proprie scelte,   | Al riguardo, il GI è tenuto ad uno specifico obbligo di adeguata motivazione delle proprie scelte,   | Per il traffico merci la possibilità di circolazione in orario notturno risulta spesso impedita a causa di una concomitanza di fattori:  |

|      |  |  |  |
|------|--|--|--|
|      | nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative  | nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative, <b>verificate nello scenario reale di disponibilità oraria dell'infrastruttura: in particolare il GI è tenuto a dare evidenza della riduzione dell'effettiva utilizzabilità dell'infrastruttura in particolare relativamente all'incidenza delle interruzioni notturne per tipologia traffico e rete, specialmente in riferimento alle direttrici da/per i confini nazionali.</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interruzioni di tratti di linea ferroviaria;</li> <li>- Ciclo logistico di import/export;</li> <li>- Orari di apertura e “presenziamento” delle località di servizio;</li> <li>- Disponibilità del servizio di manovra negli impianti di origine/destino del treno;</li> </ul> <p>In conseguenza di ciò è necessario che le valutazioni alla base del pricing per segmento temporale considerino lo scenario reale in cui operano le imprese ferroviarie, in particolare quelle merci.</p>  |
| 30.2 | Limitatamente alle classi di tipologia di rete 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25, per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, correlata alla velocità commerciale attribuita a ciascuna traccia oraria richiesta, al fine di ridurre fenomeni di eterotachicità. | Limitatamente alle classi di tipologia di rete 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25, per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, correlata alla velocità commerciale attribuita a ciascuna traccia oraria richiesta, al fine di ridurre fenomeni di eterotachicità, <b>con esclusione del settore merci.</b>  | Si ritiene di escludere la componente C1 per il settore merci visto che le relative IF da un lato non hanno interesse ad impegnare la rete metropolitana (se ciò avviene è per effetto degli obblighi infrastrutturali e/o di instradamento da parte del GI) e dall'altro non hanno fra le proprie leve quella del controllo della velocità (per i treni merci la traccia è spesso soggetta a soste lungo il percorso necessarie per compatibilizzarla con quelle degli altri treni secondo i principi di priorità dettati dal PIR che vedono i passeggeri favoriti rispetto ai merci).<br>In ogni caso anche se si volesse applicare la Componente C1 al trasporto merci, occorrerebbe impostare una velocità vocazionale di riferimento per ogni segmento di business e per ogni fascia oraria e ponderare la maggiorazione in base allo scostamento rispetto a questi molteplici valori di riferimento. |

|      |  |  |   |
|------|--|--|---|
| 30.5 | Intero paragrafo   | N.A.   | <p>Si ritiene che l'infrastruttura ferroviaria nazionale vada considerata come sistema, così come definito anche nella Misura 25 al comma 3.</p> <p>In quest'ottica, si ritiene discriminante una potenziale riduzione tariffaria basata sulla differenziazione regionale Ge circoscritta ai soli treni OSP oggetto del Contratto di Servizio afferente all'ambito territoriale di riferimento.</p> |
| 30.6 | Il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, di segno negativo, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura | Il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, di segno negativo, correlata all'ottimizzazione di una serie di elementi prestazionali quali i tempi di percorrenza delle tracce orarie, <b>la sagoma, il modulo, il peso per treno/asse, programmati in sede di allocazione della capacità di infrastruttura.</b> | Si ritiene che nel settore merci l'applicazione della <b>componente C5 debba includere anche lo scostamento rispetto ad altri elementi prestazionali quali sagoma, modulo e peso treno/assiale e non limitarsi a considerazioni che riguardino solo la velocità del treno.</b>  |

|                                    |   |  |  |
|------------------------------------|---|--|--|
| <p>33<br/>punto 1<br/>lett. B)</p> | <p>b) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo tariffario successivo.</p> | <p>b) nel caso in cui la variazione dei ricavi da traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi, <b>ripartiti sui successivi due periodi tariffari</b></p> | <p>Gli esigui margini delle IF non consentono di assorbire un aggiuntivo delta costo in un solo periodo tariffario</p> |
|------------------------------------|---|--|--|