

TABELLA OSSERVAZIONI OCEANOGATE ITALIA S.R.L. ALLA DELIBERA ART N. 49/2026

Osservazioni formulate ai sensi dell'Allegato B alla Delibera ART n. 49/2026, secondo lo schema tabellare richiesto dall'Autorità.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
4.2, lettera e)	"dalle ore 22.00 alle ore 6.00 ai servizi di trasporto merci, con priorità per quelli internazionali."	Integrare la misura precisando che, ferma la priorità del segmento merci nella fascia 22.00–06.00, il Gestore dell'Infrastruttura assicura adeguata capacità anche nelle fasce diurne ove necessaria per la continuità delle catene logistiche, dei collegamenti intermodali, dei traffici internazionali e delle relazioni con porti, terminal e valichi di confine.	Il traffico merci, in particolare intermodale e internazionale, non è comprimibile in via generalizzata nella sola fascia notturna. La programmazione dipende da finestre operative di terminal e porti, disponibilità dei raccordi, tempi di presa/consegna e coincidenze con servizi internazionali. Per Oceanogate la quota prevalente delle tracce si colloca in fascia diurna; occorre quindi evitare che la misura sia interpretata come criterio di marginalizzazione del merci nelle ore 06.00–22.00.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
4.8	"il GI, per il segmento merci, s'impegna a definire consultando i richiedenti capacità di tale segmento, ed implementare, entro sei mesi dalla data di adozione del presente provvedimento, un sistema di alert che possa comunicare in tempo reale agli operatori del mercato merci la capacità eventualmente ritornata disponibile."	Confermare la misura, integrandola con l'obbligo per il Gestore dell'Infrastruttura di definire criteri trasparenti, tracciabili e non discriminatori di comunicazione e riassegnazione della capacità ritornata disponibile, specificando tempi, modalità operative, canali informativi e ordine di trattamento delle richieste.	La misura è condivisibile e appare favorevole al segmento merci. Tuttavia, perché sia effettiva, l'alert deve essere accompagnato da regole chiare di accesso alla capacità liberata, evitando asimmetrie informative e garantendo pari possibilità di utilizzo da parte di tutti gli operatori merci.
6.2, lettera a)	"una maggiore priorità per la richiesta di capacità cui corrisponde un maggior numero di tonn*km trainabili annue."	Integrare il criterio precisando che le tonn*km trainabili annue devono essere valutate con modalità omogenee, verificabili e coerenti con le caratteristiche tecniche del servizio richiesto, considerando altresì il contributo del servizio alla continuità dei traffici intermodali, internazionali e al trasferimento modale strada-ferrovia.	Il criterio delle tonn*km è coerente con il segmento merci, ma richiede una metodologia uniforme di calcolo. Inoltre, per i traffici intermodali, il valore industriale e sistemico non è rappresentato solo dalla massa trainabile, ma anche dalla continuità delle relazioni, dalla stabilità dei collegamenti e dal contributo alla decongestione della rete stradale.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
6.2, lettera b)	“una maggiore priorità per l'IF con il coefficiente di soppressione minore [...] dato dal rapporto tra i treni*km annui soppressi per cause imputabili al richiedente e il numero totale di treni*km annui richiesti nella fase di allocazione annuale.”	Precisare che, ai fini del coefficiente di soppressione, devono essere computate esclusivamente le soppressioni effettivamente imputabili al richiedente, con esclusione di soppressioni o mancate effettuazioni riconducibili a cause del Gestore dell'Infrastruttura, indisponibilità infrastrutturali, limitazioni operative, cause terminalistiche, cause del cliente, forza maggiore, scioperi non imputabili, rimodulazioni concordate o altre cause esterne all'IF.	Il coefficiente può incidere significativamente sulla priorità in caso di conflitto merci. È quindi essenziale delimitare in modo rigoroso il perimetro delle soppressioni imputabili al richiedente, al fine di evitare effetti distorsivi e penalizzazioni per eventi non governabili dall'impresa ferroviaria.
8.1, 8.2 e 8.3	Limiti di capacità assegnabile con AQ: 20% per singolo richiedente, 70% complessivo degli AQ e 40% per segmento in caso di conflitti.	Integrare le misure prevedendo che, prima dell'applicazione dei limiti percentuali e di eventuali riduzioni della capacità assegnata, il Gestore dell'Infrastruttura renda disponibili ai richiedenti interessati, almeno in forma aggregata e non riservata, i dati utilizzati per il calcolo delle soglie: capacità commerciale disponibile per tratta e fascia oraria, capacità già assegnata con AQ, quote per segmento, presenza di conflitti e metodologia di calcolo.	Il singolo richiedente non dispone ordinariamente dei dati complessivi di capacità commerciale e delle quote degli altri operatori. Senza un obbligo di trasparenza del GI, l'operatore non può verificare la corretta applicazione delle soglie né valutare preventivamente la propria esposizione regolatoria.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
8.5	"I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 si applicano anche agli accordi quadro già in vigore attraverso l'utilizzo delle clausole di retrocessione."	Sostituire la previsione con la seguente: "I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 si applicano agli accordi quadro stipulati successivamente all'entrata in vigore del presente provvedimento e ai rinnovi degli accordi quadro esistenti. Per gli accordi quadro già in vigore, l'eventuale adeguamento può essere disposto solo in presenza di effettive e motivate situazioni di saturazione o conflitto non altrimenti risolvibili, previa istruttoria del Gestore dell'Infrastruttura, consultazione del richiedente interessato, messa a disposizione dei dati di capacità rilevanti e previsione di un congruo periodo transitorio."	La retroattività della misura rappresenta il principale profilo critico. Gli AQ vigenti sono stati stipulati sulla base del quadro regolatorio applicabile al momento della sottoscrizione e costituiscono presupposto di programmazione industriale, investimenti e relazioni commerciali pluriennali. L'applicazione automatica dei nuovi limiti mediante retrocessione potrebbe incidere sull'affidamento legittimo dell'operatore e sulla stabilità dei traffici merci, soprattutto ove non vi siano conflitti effettivi o saturazione puntualmente dimostrata.
9.1, 9.2 e 9.3	Limiti di capacità annuale: 30% per singolo richiedente e 60% per segmento/sotto-segmento in caso di conflitti; non obbligatoria applicazione in assenza di conflitti o necessità di coordinamento.	Integrare la Misura 9.3 precisando che l'applicazione dei limiti annuali è subordinata all'esistenza di conflitti effettivi, formalmente rilevati e comunicati dal GI ai richiedenti interessati, con indicazione della tratta, della fascia oraria, delle richieste coinvolte e dei motivi per cui il coordinamento non consente il pieno accoglimento delle richieste.	La previsione della Misura 9.3 è condivisibile, ma occorre rafforzarne la chiarezza applicativa. Per il segmento merci, l'operatore deve poter distinguere tra un limite astratto e una situazione concreta di conflitto. L'applicazione automatica dei limiti in assenza di conflitto effettivo sarebbe sproporzionata e non coerente con l'obiettivo di utilizzo efficiente della capacità.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
10.1	"Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità."	Integrare prevedendo, per le misure che incidono su Accordi Quadro vigenti, allocazione annuale e sistemi informativi di supporto, un periodo transitorio congruo e coordinato con le tempistiche del PIR e dei cicli di programmazione della capacità.	L'immediata entrata in vigore può generare incertezza applicativa se non coordinata con processi già avviati di richiesta, coordinamento e allocazione della capacità. Una fase transitoria consente agli operatori e al GI di adeguare procedure, dati e sistemi senza pregiudicare la continuità dei servizi merci.