

Modello di presentazione delle osservazioni alla prima bozza di PIR 2028

27/07/2026

REGIONE PIEMONTE

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Si ritiene opportuno riprendere quanto segnalato a luglio 2025 in occasione della pubblicazione del PIR 2027, riguardo al tema delle interruzioni di linee, soprattutto totali e prolungate per settimane/mesi, che hanno reso per le Regioni sempre più difficile la gestione dei servizi sostitutivi con bus. Si ribadisce che, anche prescindendo dall'oggettivo degrado del servizio per i viaggiatori, con tempi di viaggio di norma raddoppiati, si rileva che la contemporanea e prolungata interruzione totale di diverse linee ha ormai totalmente saturato la capacità produttiva dei gestori dei bus, rendendo difficoltoso e sempre più spesso addirittura impossibile il reperimento dei bus e degli autisti nel quantitativo necessario a garantire un adeguato servizio pubblico sostitutivo. Si evidenzia inoltre che le stringenti regole cui sono sottoposti i nuovi contratti pubblici legati da PEF con le imprese ferroviarie comportano ingenti oneri economici aggiuntivi a carico degli Enti aggiudicatori per garantire i mancati introiti derivanti dalle importanti riduzioni di utenza causate da tali interruzioni. Pur nella consapevolezza che il periodo di riferimento del PIR messo in consultazione, 2028, non sarà più interessato dalle chiusure conseguenti ai cantieri PNRR, si ribadisce la necessità già espressa lo scorso anno di valutare la pianificazione delle interruzioni, pur garantendo la massima sicurezza nell'effettuazione dei servizi, limitandone la durata ed evitando quelle totali, almeno nei casi in cui la lavorazione non comporti l'asportazione fisica dei binari o il rifacimento di gallerie. Si resta disponibili a condividere le scelte pianificatorie adottate in modo da ricondurre il fabbisogno di bus sostitutivi entro un limite tecnico gestibile. Si auspica che il significativo sforzo, anche di carattere economico, sopportato dalle Regioni e i forti disagi patiti dal territorio possano essere ripagati da benefici effetti degli interventi infrastrutturali realizzati in termini di capacità, che non dovrebbero andare ad esclusivo vantaggio dei servizi OA, e su questo tema si rinvia a quanto segnalato nella parte conclusiva del presente documento.

In attuazione del conferimento di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale previsto dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 le Regioni sono Enti Affidanti di Contratti di Servizio per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico passeggeri di natura regionale e locale realizzate sulla rete infrastrutturale nazionale in gestione a RFI SpA.

Il rapporto contrattuale in oggetto si esplica con il gestore dei servizi; le relazioni con il gestore della rete RFI SpA sono riconducibili sostanzialmente alla condivisione della procedura che garantisce l'accesso alla rete e ad altri processi connessi, secondo le forme definite nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) e nel Contratto di Servizio stesso.

La corretta attuazione delle regole contrattuali richiede l'accessibilità alle informazioni circa la programmazione dei servizi e il relativo consuntivo; RFI SpA assume in questa attività un ruolo strategico sia per la disponibilità dei dati conseguente la gestione dei servizi ferroviari, sia per la terzietà che garantisce rispetto ai gestori dei servizi.

Con riferimento ai Contratti di Servizio di competenza, le osservazioni delle Regioni seguenti sono finalizzate al miglioramento dei seguenti processi:

- disponibilità delle banche dati
- trasparenza nella attribuzione delle cause di disservizio
- trasparenza nella procedura di attribuzione di PMdA, corrente di trazione, servizi extra-PMdA

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1 n. 2.4.1	Si segnala l’opportunità di inserire una ulteriore categoria di specializzazione per tener conto delle numerose tratte di ferrovie secondarie che sono interessate prevalentemente da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche tali da essere appetibili per gli altri segmenti di traffico e, laddove esistenti, dei passanti ferroviari che presentano binari dedicati prevalentemente al traffico OSP regionale. L’individuazione di tali tratte ferroviarie dovrebbe avvenire tenendo conto delle definizioni di “linea” e “macrotratta” di cui alle misure 1.2 e 1.3 dell’Allegato “A” alla delibera ART n.116/2025 del 24 luglio 2025 e riportata di conseguenza nel portale ePIR a seguito della consultazione delle parti interessate. Si chiede pertanto di inserire, tra le linee specializzate, anche le linee dedicate prevalentemente al TPL OSP Regionale, modificando il primo capoverso come segue: <i>“Le linee adattate o specializzate per servizi AV viaggiatori, e le linee adattate o specializzate per servizi merci e le linee adattate o specializzate per i servizi OSP Regionali vengono indicate negli appositi documenti presenti in “Informazioni per i Richiedenti” nel portale ePIR”</i>
2 n. 3.3.1 lettera d) Accesso ai sistemi informativi	Al fine di garantire una maggiore trasparenza nei rapporti tra Gestore dell’Infrastruttura, Imprese Ferroviarie ed Enti affidanti, si ritiene utile introdurre la rendicontazione e fatturazione separata dei corrispettivi relativi ai servizi resi da RFI nell’ambito dei Contratti di Servizio con obblighi di servizio pubblico (OSP), assicurando la puntuale attribuzione dei costi al singolo Contratto di Servizio. In particolare, la rendicontazione dovrebbe evidenziare separatamente canoni di accesso all’infrastruttura, servizi accessori, penali, incentivi e ogni altro corrispettivo applicato da RFI, consentendo una chiara riconciliazione tra costi sostenuti e servizi OSP finanziati. Si ritiene inoltre utile che tali informazioni siano rese disponibili sia all’Impresa Ferroviaria titolare del Contratto di Utilizzo sia all’Ente affidante, tramite specifici flussi informativi o funzionalità dedicate dei sistemi di RFI, al fine di garantire la piena tracciabilità, verificabilità e corretta imputazione dei costi relativi ai servizi di trasporto pubblico. Per questo occorre introdurre la possibilità, da parte del GI, di trasferire agli Enti Affidanti informazioni relative ai servizi di trasporto di competenza e oggetto di affidamento attraverso Contratto di Servizio, con modalità conformi al Codice dell’Amministrazione

Digitale e al Decreto MIT 26 gennaio 2026 sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), alternative rispetto alla soluzione ad oggi prevista ("utenza" su PicWeb) al fine di permettere la completa adesione alle deliberazioni dell'Autorità di Regolazione Trasporti in materia di monitoraggio contrattuale attraverso l'autonoma valutazione. Oltre agli scopi relativi al monitoraggio dei Contratti di Servizio per gli Enti Affidanti è importante anche ricevere le informazioni in tempo reale sullo stato del servizio, per poter sviluppare e/o migliorare i propri servizi locali di infomobilità, anche in connessione a piattaforme di tariffazione e bigliettazione (p.e. MaaS).

Al termine del primo paragrafo si chiede di inserire il seguente:

"A tal fine, con riferimento ai servizi di trasporto connotati da obblighi di servizio pubblico, il GI rende disponibili all'Ente affidante, anche tramite i sistemi informativi esistenti o mediante appositi flussi periodici, i dati fisici ed economici relativi alle tracce, ai servizi PMdA, ai servizi diversi dal PMdA, alla corrente di trazione, alle penali e agli eventuali conguagli, distinti per Contratto di Servizio, relazione, periodo di competenza e Impresa Ferroviaria affidataria. Tali informazioni sono fornite con livello di dettaglio idoneo a consentire la verifica della corretta imputazione dei costi ai servizi OSP di competenza dell'Ente affidante e la riconciliazione con la documentazione contrattuale e contabile dell'Impresa Ferroviaria."

Al termine del secondo (terzo dopo l'inserimento del precedente) paragrafo si chiede di inserire il seguente:

"Il GI, attraverso sistemi informativi interoperabili, fornisce agli Enti Affidanti i Contratti di Servizio relativi a servizi ferroviari di trasporto passeggeri – Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali - a seguito di specifica richiesta e sentite le IF interessate, eventualmente con specifica convenzione, ai fini del monitoraggio dei Contratti di servizio e dell'erogazione di servizi di infomobilità locali, le banche dati consolidate relative:

- ai servizi programmati, completi degli orari di arrivo e partenza presso ogni stazione e delle informazioni sulla composizione del treno; ad ogni cambio orario previsto da Contratto si procede all'aggiornamento completo della programmazione mentre sono comunicate in tempo reale tutte le variazioni previste in corso d'orario (VCO);*
- ai servizi circolati, completi degli orari di arrivo e partenza presso ogni stazione, con evidenza dell'eventuale ritardo e delle relative macro-cause e micro-cause, e delle informazioni sulla composizione effettiva del treno; tali informazioni sono fornite mensilmente, immediatamente a valle della fase di consolidamento delle cause di disservizio;*
- ai servizi soppressi, completi del tipo di soppressione (totale e parziale) con indicazione delle stazioni interessate dal disservizio e evidenza della relativa causa, nonché del servizio sostituito reso disponibile all'utenza (se disponibile l'informazione); tali informazioni sono fornite mensilmente, immediatamente a valle della fase di consolidamento delle cause di disservizio;*
- ai servizi in tempo reale, completi di dati dinamici relativi allo stato del Servizio, previsioni di arrivo in stazione, coincidenze e disservizi; tali informazioni sono fornite nel rispetto dei timing previsti dal Service Interface for Real Time Information (SIRI)*

Le suddette banche dati vengono condivise attraverso modalità informatiche di trasmissione in cooperazione applicativa utilizzando gli standard previsti dal Regolamento delegato (UE) 2024/490 (NeTEx - UNI CEN/TS 16614 per i dati statici e SIRI - UNI CEN/TS 15531 per i dati dinamici in tempo reale) richiamati dal Decreto MIT 26 gennaio 2026 sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) che recepisce la

		<i>Direttiva (UE) 2023/2661.”</i> <i>In assenza di convenzione, alla richiesta dell’EA è comunque fatto obbligo al GI di ottemperare nel termine massimo di tre mesi, attraverso strumentazioni informatiche già in uso fermo restando la garanzia di completezza delle informazioni.”</i>
3	n. 3.3.2.1	Si propone di prevedere che, per i servizi OSP, l’IF comunichi a RFI l’associazione tra tracce/servizi richiesti e Contratto di Servizio di riferimento. Al termine dell’elenco di cui al primo paragrafo, si chiede pertanto di aggiungere i seguenti punti: • <i>“in caso di Contratto di utilizzo dell’infrastruttura conseguente alla stipula di un AQ finalizzato ad un servizio di trasporto passeggeri in regime di OSP con soggetto richiedente diverso da IF, l’IF designata dal Richiedente è tenuta a indicare, all’atto della stipula del Contratto di Utilizzo e in occasione dei successivi aggiornamenti, il Contratto di Servizio OSP cui sono riferite le tracce e i servizi richiesti, specificando l’Ente affidante e gli eventuali codici identificativi del contratto, della relazione o del bacino di servizio. Tale informazione costituisce elemento necessario ai fini della corretta rendicontazione e fatturazione separata dei corrispettivi riferibili ai servizi OSP.”</i> • <i>“l’IF deve inoltre dichiarare il nulla osta preventivo alla condivisione delle Banche dati di cui al punto 3.3.1 lettera d), fermi restando gli obblighi di legge in merito alla sicurezza informatica, al trattamento dei dati personali e alle procedure di Data protection”</i> ved osservazione n. 2
4	Appendice 1 al capitolo 3 – Contratto tipo di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria	Nel contratto tipo, l’articolo 1 elenca gli allegati contrattuali, tra cui Allegato 1 “Programma tracce orarie e dettaglio pedaggio”, Allegato 2 “Servizi” e Allegato 3 “Sintesi economica tracce e servizi”. Modifica proposta: integrare gli allegati contrattuali con una sezione specifica per l’associazione delle tracce e dei servizi ai Contratti di Servizio OSP. Per l’articolo 1 si propone di inserire al termine il seguente testo: <i>“Per i servizi connotati da obblighi di servizio pubblico, gli Allegati 1, 2 e 3 riportano, ove applicabile, l’indicazione del Contratto di Servizio OSP, dell’Ente affidante e degli ulteriori elementi identificativi necessari alla separata imputazione economica delle tracce, dei servizi e dei corrispettivi.”</i> per l’articolo 3 si propone di inserire al termine il seguente testo: <i>“Per i servizi connotati da obblighi di servizio pubblico, i canoni e i corrispettivi di cui al comma 1 sono rendicontati e fatturati con evidenza separata per ciascun Contratto di Servizio OSP, secondo quanto previsto al paragrafo 5.9 del PIR.”</i>
5	Appendice 3 al capitolo 3 –	Una volta definito e sottoscritto l’AQ pluriennale tra RFI e la Regione si ritiene che la prospettata variazione non possa essere relativa all’intero AQ ma che possa essere accettata entro un determinato limite percentuale al fine di non rendere vana la programmazione

Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP - Art. 4 (pag. 98)	pluriennale di servizi OSP con un preciso cadenzamento all'interno delle ore di servizio al pubblico. Si ritiene pertanto di chiedere che venga modificata la parte seguente con l'integrazione proposta in colore rosso. <i>"Il Richiedente, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora che, nel corso di esecuzione del presente accordo, tale ultimo potrà subire modifiche, entro un massimo del 10% della capacità assegnata per tratta e fascia oraria, anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di fatte salve le variazioni e in applicazione della normativa vigente o di quella che dovesse successivamente intervenire, ovvero in caso di adozione di provvedimenti dell'Organismo di Regolazione di cui all'art 37 del d.lgs. 112/2015 o di provvedimenti giudiziari."</i>
Appendice 3 al capitolo 3 - Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP -- Art. 5 bis (nuova introduzione – pag. 98)	Il monitoraggio dei Contratti di Servizio di trasporto ferroviario è normalmente effettuato attraverso post processo di database estratti dalla piattaforma Pic-Web, piattaforma relativamente alla quale è garantito accesso agli EA attraverso utenze previste nel Contratto di Servizio. La corretta attuazione delle regole contrattuali richiede l'accessibilità alle informazioni circa la programmazione dei servizi e il relativo consuntivo; RFI SpA assume in questa attività un ruolo strategico sia per la disponibilità dei dati conseguente alla gestione dei servizi ferroviari, sia per la terzietà che garantisce rispetto alle IF che effettuano i servizi. Il miglioramento di quantità e qualità di informazioni permette alle stazioni appaltanti di svolgere il proprio ruolo con risultati sempre migliori ed è per questo motivo che si ritiene opportuno integrare le modalità di accessibilità dei dati relativi ai servizi ferroviari, attraverso nuovi strumenti e procedure. Tutto ciò anche al fine di poter recepire in modo pieno i numerosi spunti ed indicazioni che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha introdotto negli anni recenti in merito alle modalità di individuazione del corretto corrispettivo economico alle Imprese Ferroviarie, nonché alla valutazione della qualità dei servizi ai cittadini. Tuttavia gli strumenti predisposti in Pic-Web per il calcolo di percorrenze e indici di puntualità e regolarità non colgono le caratteristiche previste dai Contratti di Servizio; fra i motivi principali di questo disallineamento la competenza mista (tra più EA) di alcuni treni e la mancata coerenza con le prescrizioni del Contratto di Servizio nel calcolo degli indici. Questo contesto costringe gli EA ad una laboriosa estrazione di database di fonte diversa ed alla loro successiva rielaborazione; le banche dati così ricreate sono quindi utilizzate in un proprio sistema informativo di analisi e consultazione dei dati, finalizzato alla gestione del Contratto di Servizio. Il sistema descritto, oltre a non essere rispettoso delle regole del Codice dell'Amministrazione Digitale, comporta per le Amministrazioni un forte dispendio di risorse umane e un importante incremento delle possibilità di errore; oltretutto le operazioni di download non permettono la raccolta completa di tutte le informazioni necessarie (ad esempio ancora ad oggi non è possibile acquisire l'informazione di ritardo e causa di ritardo per stazioni diverse dalle intermedie se non con interrogazione puntuale). Si segnala infine che la prescrizione su Back End Pubblicazione Dati introdotto con PIR 2024 e relativa alla condivisione di dati in tempo reale con gli EA non attiene all'invio dei dati di consuntivo (completi della causa del disservizio) necessari allo scopo preposto all'analisi di monitoraggio contrattuale. Viste le previsioni di cui alla Misura 3 della Delibera ART n. 16/2018, alla Misura 25 della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto che l'impianto informativo relativo ai servizi ferroviari prevede il monitoraggio degli stessi in

capo al GI, si richiede l'inserimento nell'Appendice 3 al Capitolo 3 del PIR 2028 "Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP" del seguente

"Articolo 5 bis : "Condivisione di Banche Dati"

1. Il GI fornisce agli Enti Affidanti i Contratti di Servizio relativi a servizi ferroviari di trasporto persone – Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali – (di seguito EA) attraverso sistemi informativi interoperabili le banche dati consolidate relative a:

Per gli scopi di monitoraggio dei Contatti di Servizio:

A) servizi programmati: passaggi (arrivo e partenza) presso ogni stazione dei servizi di competenza dell'EA programmati, completi delle informazioni sulla composizione programmata del treno;

B) servizi circolati: passaggi (arrivo e partenza) presso ogni stazione dei servizi di competenza dell'EA effettivamente svolti con evidenza dell'eventuale ritardo e delle relative macro-cause e micro-cause, completi delle informazioni sulla composizione effettiva del treno;

C) servizi soppressi: soppressioni (totali e parziali) con indicazione delle stazioni interessate dal disservizio e evidenza della relativa causa, nonché del servizio sostituito reso disponibile all'utenza (se disponibile l'informazione).

Per l'erogazione di servizi di infomobilità locali:

D) servizi in tempo reale: dati dinamici relativi allo stato del Servizio, previsioni di arrivo in stazione, coincidenze e disservizi.

2. L'invio avviene a richiesta dell'EA previa specifica convenzione che definisca procedure e termini con cui avviene il passaggio; in particolare:

A) con riferimento alla modalità informatica si prediligeranno trasmissioni in cooperazione applicativa utilizzando gli standard previsti dal Regolamento delegato (UE) 2024/490 (NeTEx - UNI CEN/TS 16614 per i dati statici e SIRI - UNI CEN/TS 15531 per i dati dinamici in tempo reale) richiamati dal Decreto MIT 26 gennaio 2026 sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) che recepisce la Direttiva (UE) 2023/2661;

B) con riferimento ai termini temporali si garantiscono:

a) servizi programmati: aggiornamento completo della programmazione ad ogni cambio orario previsto da Contratto e comunicazione in tempo reale di tutte le previste variazioni in corso d'orario (VCO).

b) servizi circolati: disponibilità mensili, immediatamente a valle della fase di consolidamento delle cause di disservizio;

c) servizi in tempo reale: rispetto dei timings previsti dal Service Interface for Real Time Information (SIRI).

C) ai sensi dell'articolo 50 comma 2 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (CAD) la disponibilità in oggetto non prevede oneri per le Amministrazioni richiedenti, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

3. In assenza di convenzione, alla richiesta dell'EA di cui al punto precedente è comunque fatto obbligo al GI di ottemperare nel termine

		<i>massimo di tre mesi, attraverso strumentazioni informatiche già in uso fermo restando la garanzia di completezza delle informazioni di cui ai punti 1.A) e 1.B)."</i>
7	n.4.4.2.1	Con riferimento al limite di assegnazione della capacità dell'85% tramite Accordo Quadro, si osserva che la formulazione di un'unica soglia, valida per tutta la rete e tutte le fasce orarie, appare nettamente più vincolante rispetto alla previsione della norma (DLgs 112/2015) che, come noto, si limita a stabilire che "con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete", dove l'uso al plurale sembra lasciare legittima l'eventuale coesistenza di più limiti, là dove motivata da esigenze di ottimizzazione della capacità, e a tutela dei viaggiatori che usufruiscono di servizi OSP. E' altresì noto, anche a seguito dei procedimenti avanzati da ART, che l'uso di un singolo limite per l'intera rete porta a rendere già oggi incompatibili numerose tracce presenti in accordi quadro sottoscritti, inclusi quelli relativi a servizi OSP, e di conseguenza renderà impossibile confermare nei prossimi accordi quadro svariati servizi in essere, riducendo quindi la stessa funzione di tutela dei servizi OSP che è tra le motivazioni per cui gli Enti affidanti di contratti di servizio pubblico sono titolati a sottoscrivere accordi. Infine non risulta chiaro, ma appare sostanzialmente critico, come si possa gestire nel tempo l'interazione tra gli accordi, là dove devono convivere sulla stessa infrastruttura i servizi OSP in capo a più Regioni, dato che il tetto massimo dell'85% di capacità assegnabile alla somma degli accordi quadro appare mettere in discussione la compatibilità con la soglia anche degli accordi già esistenti, ogniqualvolta un ulteriore soggetto ne sottoscrivesse uno nuovo. Si ritiene che il gestore e le Regioni possano cooperare nel miglioramento di questa parte dell'assegnazione della capacità auspicando anche una priorità al servizio OSP nell'assegnazione della nuova capacità a seguito dei rilasci tecnologici e infrastrutturali della rete previsti nei prossimi anni, che non dovrebbe andare a solo vantaggio dei servizi OA. Si evidenzia che l'Allegato alla Delibera ART 70/2014, al punto 1.5 Valutazioni dell'Autorità, riporta che <i>"allo stato, non si registrano fenomeni di saturazione della capacità con gli AQ in essere, e che la quota dell'85%, secondo quanto riferito dal GI, è superata solo in un numero limitato di tratte e fasce orarie"</i> (dati inviati da RFI in data 22 ottobre 2014). In considerazione delle ricorrenti attività di coordinamento che si sono verificate negli ultimi anni, dovute a significativi incrementi di richieste di tracce sia di servizi commerciali che OSP, e che hanno condotto la scrivente Regione, unitamente ad altre, ad osservare già in occasione del PIR 2027 la necessità di rivedere la soglia in argomento, si ribadisce ed evidenzia l'opportunità di affrontare la questione in maniera strutturale, anche eventualmente attraverso una rivalutazione del contesto che aveva condotto, nel 2014, a considerare l'adeguatezza di tale soglia da parte del soggetto regolatore. Si segnala altresì che la citata delibera ART 70/2014, al punto 1.6.2 c) prevede <i>"l'introduzione della possibilità per il singolo titolare di Accordo quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al</i>

		100% della capacità disponibile” che occorrerebbe integrare nel presente paragrafo della bozza di PIR 2028, anche in conseguenza dell’individuazione delle linee specializzate al trasporto OSP regionale di cui all’osservazione 1.
8	n. 4.4.2.2	In caso di AQ con soggetti Richiedenti non IF (AQ relativi a servizi passeggeri in regime di OSP), particolarmente nel caso di AQ definiti per disporre della capacità necessaria all’indizione di una gara, occorre tener presente che i servizi elencati sono spesso parte integrante dell’offerta delle IF concorrenti, per cui risulta difficile, per il richiedente capacità non IF definire nel dettaglio tali servizi in sede di AQ. Si chiede che, nel caso di AQ propedeutico ad una gara di servizi passeggeri in regime di OSP, i servizi indicati in sede di AQ dal Richiedente non IF non siano vincolanti e possano essere confermati o rivisti a seguito delle indicazioni ricevute dall’IF aggiudicataria della gara. Si chiede pertanto l’inserimento, al termine del capitolo 4.4.2.2 del seguente testo: <i>“Nel caso di AQ sottoscritto con un soggetto richiedente non IF al fine di disporre della capacità necessaria all’indizione di una gara relativa a servizi passeggeri in regime di OSP, i servizi indicati dal Richiedente non IF non sono vincolanti e sono confermati o aggiornati a seguito dell’aggiudicazione della gara con le indicazione dell’IF aggiudicataria”</i>
9	n. 4.5.5	Al quarto capoverso inserire anche i soggetti richiedenti non IF titolari di AQ relativi a servizi passeggeri in regime di OSP tra i soggetti titolati ad esprimere osservazioni in merito al progetto orario. <i>“Le IF ed i soggetti richiedenti non IF titolari di AQ potranno far pervenire motivate osservazioni”</i>
10	n. 4.6.2	Per i servizi OSP regionali riveste una notevole importanza anche la fascia oraria tra le 12.00 e le 15.00, utilizzata dagli studenti per i percorsi scuola-casa, si chiede pertanto l’inserimento, nella definizione di priorità di cui al punto 2, primo punto elenco, di tale fascia oraria tra quelle riservate ai servizi pendolari. • <i>“i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e Stato o Regioni sono prioritari rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nelle fasce orarie pendolari. Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00, dalle 12.00 alle 15.00 e dalle 17.00 alle 20.00; “</i> Inserire tale fascia anche nelle esemplificazioni successive del 4.6.2
11	n.4.6.2	Al punto 6 la fissazione indiscriminata di una quota massima pari al 80% della capacità disponibile che può essere assegnata al Richiedente che risulta prioritario potrebbe causare la mancata utilizzazione di capacità disponibile sulle numerose tratte di ferrovie secondarie che sono interessate prevalentemente, o esclusivamente, da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche tali da essere appetibili per gli altri segmenti di traffico. Tali linee dovrebbero essere elencate tra quelle “specializzate” in aderenza

		all'Osservazione 1, e quindi parrebbe opportuno inserire una clausola di esclusione uguale a quella inserita nel punto 5 precedente: <i>“Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. “</i>
12	Appendice 2 al capitolo 4 n. 2.7.1 e 4.6.2	Nella situazione “a regime” in cui l'applicazione del modello di esercizio diventerà prescrittiva, il sistema di priorità attualmente vigente nell'assegnazione delle tracce (che vede favoriti i servizi OSP nell'ora di punta, gli AV nelle fasce orarie di morbida e i merci in orario notturno) sembra assumere carattere residuale, applicandosi ad eventuali casi di richieste non aderenti al modello di esercizio (“catalogo”). Si evidenzia l'opportunità che tale ordine di priorità venga preso in considerazione anche al momento della definizione del modello di esercizio, in modo tale che la ripartizione della capacità “a catalogo” sui diversi segmenti di mercato possa attribuire priorità ai servizi destinati a soddisfare la mobilità dei cittadini nelle fasce orarie più significative per il pendolarismo.
13	Appendice 2 al capitolo 4 n. 2.7.1	Si chiede che l'aggiornamento del documento “Scenario tecnico – modelli di esercizio”, previsto annualmente se necessario, possa essere preso in considerazione anche su istanza dei richiedenti capacità, nel caso in cui emergano variazioni nella domanda di trasporto che rendano opportuna una evoluzione dell'offerta, ad esempio con l'introduzione di nuove relazioni OD.
14	n. 5.2	Si propone di introdurre specifiche clausole di salvaguardia tariffaria volte a garantire la stabilità del quadro economico applicabile ai Contratti di Servizio con obblighi di servizio pubblico (OSP) per l'intera durata degli stessi, fatti salvi i soli aggiornamenti derivanti dall'applicazione degli indici inflazionistici. Tale misura è finalizzata ad assicurare certezza dei costi, stabilità degli equilibri economico-finanziari e corretta programmazione delle risorse pubbliche destinate ai servizi ferroviari. Infatti, eventuali incrementi tariffari intervenuti successivamente all'affidamento dei servizi determinano maggiori oneri non previsti per gli Enti affidanti, alterando le condizioni economiche poste a base dei Contratti di Servizio e richiedendo risorse aggiuntive non programmate. L'esigenza risulta particolarmente rilevante nel caso di contratti pluriennali e servizi affidati tramite gara, per i quali i corrispettivi sono definiti sulla base del quadro tariffario vigente al momento dell'affidamento. La successiva modifica delle tariffe di accesso all'infrastruttura rischia infatti di compromettere gli equilibri contrattuali originari e il principio di certezza delle regole per tutta la durata del rapporto. Come esempio della necessità di clausole di salvaguardia tariffaria si richiama il caso del contratto tra AMP e Longitude holding LFS che ha previsto il ripristino di un servizio regionale sulla linea Cuneo-Saluzzo-Savigliano anche in virtù della presenza delle tariffe PROMO per le linee ferroviarie a basso utilizzo. Tali tariffe sono state successivamente disapplicate e la loro reintroduzione rimane tuttora in uno stato di incertezza.

		Si propone pertanto di definire il principio generale di salvaguardia delle tariffe applicabili a Contratti di servizio con OSP inserendo al termine del capitolo 5.2 il seguente testo: <i>“Per i servizi effettuati nell'ambito di Contratti di Servizio con obblighi di servizio pubblico, i corrispettivi di accesso all'infrastruttura ferroviaria applicati al momento dell'avvio del contratto restano invariati per tutta la durata dello stesso, fatti salvi gli adeguamenti connessi all'inflazione o eventuali riduzioni tariffarie introdotte dal Gestore dell'Infrastruttura. Eventuali revisioni dei sistemi tariffari approvati successivamente trovano applicazione esclusivamente ai nuovi contratti o ai rinnovi degli stessi, salvo diverso accordo tra le parti interessate.”</i>
15	n. 5.3.2	Nella tabella 5.14 è presente il segmento PROMO OSP regionali con componente unitaria TB=0, ma l'applicazione di tale tariffa promozionale è subordinata all'espressione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in merito all'istanza di deroga presentata dal GI ai sensi della misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla delibera ART n. 95/2023. Si auspica che la deroga relativa alle tariffe promozionali indicate in tabella 5.14 venga concessa da ART in modo da mantenere l'equilibrio economico dei Contratti di servizio in essere.
16	n. 5.5.2.1	All'ultimo capoverso del capitolo “Utenze informative” si chiede di modificare come segue: <i>“Per quanto riguarda Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, ai sensi dell'articolo 50 comma 2 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (CAD), nell'ambito di applicazione degli AQ OSP da queste sottoscritti, l'accesso al sistema “PIC IF – Pubblicazione dati (Back End)” ed alle Banche dati di cui al punto n. 3.3.1 lettera d) terzo capoverso, tramite utenze opportunamente profilate per lo svolgimento dei compiti istituzionali di propria competenza, viene garantito senza oneri salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.”</i>
17	n. 5.7	Al fine di una maggiore trasparenza nella rendicontazione delle penali del Performance Regime applicate ai servizi OSP, permettendo una piena verificabilità delle componenti economiche derivanti dal Performance Regime e una più accurata valutazione degli effetti indotti da e su altri servizi. La proposta si integra in modo coerente con l'introduzione di una rendicontazione e fatturazione separata dei corrispettivi relativi ai servizi resi da RFI nell'ambito dei Contratti di Servizio con obblighi di servizio pubblico (OSP). Si propone quindi di integrare come segue il paragrafo finale del capitolo 5.7 Performance Regime: <i>“Ogni anno, alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo, e comunque entro il 30 giugno dell'anno successivo rispetto a quello di riferimento, il GI rendiconta gli importi per ciascuna IF indicando:</i> <i>• l'ammontare delle penali dovute/spettanti al/dal GI correlate ai ritardi causati dal GI stesso o da ciascuna IF sui propri treni;</i>

		• <i>l'ammontare delle penali dovute/spettanti correlate ai ritardi provocati/subiti a/da ogni altra IF.</i> <i>Analogo rendiconto è trasmesso all' l'Ente affidante titolare di Contratto di Servizio con obblighi di servizio pubblico di servizio pubblico per i treni di propria competenza distinti per Contratto di Servizio e Impresa Ferroviaria affidataria.</i> <i>Rimane facoltà dell'Ente Affidante la richiesta della disaggregazione delle penali e le decisioni assunte in occasione dell'attribuzione sulle cause di ritardo che ne hanno portato la valutazione."</i>
18	n. 5.8	In relazione all'osservazione proposta per inserire il principio di salvaguardia delle tariffe per i contratti di servizio con OSP (osservazione n. 14 al capitolo 5.2), si propone di introdurre una clausola di salvaguardia inserendo il seguente testo <i>"Le modifiche ai sistemi tariffari e ai corrispettivi di accesso all'infrastruttura non si applicano ai Contratti di Servizio OSP già in essere alla data di entrata in vigore delle nuove tariffe, per i quali continuano a trovare applicazione i livelli tariffari vigenti al momento della sottoscrizione del contratto, fatti salvi gli adeguamenti inflazionistici previsti dalla normativa vigente."</i>
19	n. 5.9	Il paragrafo 5.9 disciplina consuntivazione, rendicontazione, fatturazione e pagamento di PMdA, corrente di trazione, servizi extra-PMdA, penali e conguagli. Attualmente però la disciplina è organizzata per tipologia di corrispettivo e per IF, non esplicitamente per Contratto di Servizio OSP. Al fine di consentire alle IF e agli EA un migliore controllo della rendicontazione e fatturazione relativa ai Contratti di servizio in regime di OSP, si chiede di introdurre, in coordinamento con quanto già indicato all'osservazione n.3, un sottoparagrafo specifico sulla fatturazione/rendicontazione separata per i servizi OSP. Prima del sottoparagrafo finale relativo al "Pagamento" si propone di inserire il seguente sottoparagrafo: <i>"Fatturazione e rendicontazione separata per servizi OSP"</i> <i>Per i servizi di trasporto connotati da obblighi di servizio pubblico, il GI assicura che la rendicontazione e la fatturazione dei corrispettivi dovuti dall'IF siano distinte per ciascun Contratto di Servizio OSP, secondo le informazioni di associazione di cui al paragrafo 3.3.2.1 trasmesse dalla IF.</i> <i>La rendicontazione separata deve evidenziare almeno:</i> <i>a) il canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso;</i> <i>b) la fornitura di corrente di trazione;</i> <i>c) i servizi diversi dal PMdA, con dettaglio per tipologia di servizio e impianto;</i> <i>d) le penali, gli incentivi, i conguagli e le rettifiche riferibili al medesimo Contratto di Servizio;</i> <i>e) il periodo di competenza e l'eventuale riferimento alle tracce, ai servizi o agli impianti interessati.</i> <i>Ove più Contratti di Servizio siano eserciti dalla medesima IF nell'ambito del medesimo Contratto di Utilizzo, il GI emette fatture distinte ovvero, in alternativa, fatture corredate da allegati contabili separati aventi piena evidenza degli importi imputabili a ciascun Contratto</i>

		<i>di Servizio OSP.</i> <i>Rimane facoltà dell'Ente Affidante la richiesta del dettaglio dei conteggi che hanno portato all'attribuzione delle partite a), b), c) e d).</i> <i>I dati di rendicontazione sono resi disponibili all'Ente affidante secondo modalità coerenti con quanto previsto al paragrafo 3.3.1, lettera d), nel rispetto dei rapporti contrattuali vigenti e delle esigenze di tutela delle informazioni commercialmente sensibili."</i>
20	n. 6.3.2	Al fine di ridurre al minimo gli scostamenti tra l'orario programmato e quello effettivo si chiede, per la fascia pendolare (aggiungere la fascia 12.00 – 15.00 ved. Osservazione 10), la prevalenza nei principi di gestione dei treni OSP regionali rispetto agli altri. Si chiede pertanto che nella prima parte della tabella, relativa alla fascia pendolare, venga assegnata la priorità 1 a tutti i treni OSP. Si segnala l'osservazione in considerazione della necessità di una tutela dei servizi OSP anche in relazione alle criticità che si verificano nel mantenimento delle tracce previste agli AQ in vigore e richieste di nuovi AQ relativamente al superamento della soglia dell'85% in in merito alla quale si è già evidenziata criticità nella precedente edizione del PIR e nelle osservazioni che precedono relative all'argomento.

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Le presenti osservazioni ricomprendono quelle condivise a livello di coordinamento tecnico interregionale della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome.

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.**