

# REGIONE PIEMONTE

## CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

### SEGNALAZIONI ERRORI/REFUSI

REFUSO pag. 3 –sostituire riga 1 PIR IFRU con IFRP

ERRATO RIFERIMENTO pag. 36 all’Allegato 4 non più presente e sostituito da Appendice 1 al Cap. 7 (caratterizzazione stazioni e fermate)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1	<p><b>n. 1.6</b></p> <p>Visto che la capacità di una infrastruttura non deve dipendere dalle richieste ma deve fornire una indicazione sul numero massimo di tracce ferroviarie assegnabili in funzione degli elementi tecnici e di sicurezza caratterizzanti l’infrastruttura (o porzione di essa) stessa, si propone di modificare la definizione di “Capacità di infrastruttura” sostituendo “richieste” con “ammissibili” come nel seguito indicato e evidenziato in rosso.</p> <p><i>“Il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie <del>richieste</del> <b>ammissibili</b> su un elemento dell’infrastruttura per un certo periodo.”</i></p>
2	<p><b>n.1.6</b></p> <p>Rileva far emergere le differenze tra il generico servizio regionale e quelli assoggettati a OSP che, basandosi sulla rete di forza garantita dal servizio ferroviario, riescono a soddisfare le complessive esigenze di mobilità degli utenti anche attraverso il coordinamento con il servizio automobilistico di adduzione alle stazioni. Il venir meno della garanzia dell’effettuazione di determinate corse da parte del servizio ferroviario non consentirebbe una efficiente ed efficace pianificazione intermodale dell’offerta per l’utente finale. Pertanto si chiede di inserire nel glossario la definizione di <i>“<b>Servizi Regionali OSP: servizi di trasporto, destinati a soddisfare le complessive esigenze di mobilità integrata degli utenti, assoggettati a Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) anche</b></i></p>

		<i>tra più regioni.</i>
	<b>FASCIA PENDOLARE</b>	<p><b>FASCIA PENDOLARE</b></p> <p>Viste le mutate dinamiche degli spostamenti dei pendolari a seguito delle diverse flessibilità concesse dalle aziende agli orari dei dipendenti, anche a seguito della pandemia, si chiede di valutare l'estensione degli orari della fascia pendolare.</p> <p>FASCIA PENDOLARE: 6:00-<b>10:30</b> e <b>16:30</b>-20:00</p>
3	<b>n.2.3.9</b>	<p>Viene riportata 2 volte la tabella con le caratteristiche linea Settimo Torinese-Rivarolo Canavese denominata Tabella 2-10 pag 38 e 2.11 pag. 39 – Le 2 tabelle riportano valori differenti di velocità. In caso si tratti di upgrade prestazionale per interventi di efficientamento dell'infrastruttura occorre indicare la data di rilascio o se già implementati, eliminare la tabella con i valori non corretti e ridefinire la numerazione delle medesime e delle seguenti.</p> <p>Pag. 39 – Tabella 2-1 - Caratteristiche linea Rivarolo Canavese-Ponte Canavese – mancano le indicazioni di velocità massima e categoria per le tratte tra Favria e Pont</p>
4	<b>n. 2.4</b>	<p>I sotto paragrafi 2.4.2 – 2.4.4 -2.4.5 risultano privo di contenuti ma vi è solo indicazione “per memoria” – dicitura non significativa. Occorre specificare se le restrizioni sono presenti o meno e in caso positivo di quale natura.</p>
5	<b>n. 2.5</b>	<p>In riferimento alla linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese si chiede di inserire la data di conclusione dei lavori in corso che consentiranno l'eliminazione della fascia IPO al mattino come sotto riportato:</p> <p>“Si segnala che ogni giorno, durante la mattina, è prevista un'interruzione di linea programmata in orario (IPO) indicativamente dalle ore 10:15 alle ore 11:50 <b>fino alla conclusione dei lavori attualmente in corso stimata per il (mese/1° 2° semestre) del (anno).</b>”</p> <p>Linea Rivarolo – Pont – attualmente sospesa all'esercizio – si propone di modificare le indicazioni di orari di apertura in caso di ripristino come di seguito:</p> <p>lunedì-venerdì: 6.45-15.37</p> <p>sabato e festivi: al momento non <del>utilizzato</del> previsto</p> <p>Linea Torino – Germagnano – Eliminare IPO prevista ogni giorno dalle 9.15 alle 11.35 in quanto risulta già ad oggi non presente e non se ne comprende la motivazione del ripristino al 2026.</p>

		<p>L'eliminazione sopra richiesta delle IPO è inoltre coerente con quanto indicato al paragrafo 4.3.2 primo capoverso pag. 94</p> <p>Tratta Germagnano-Ceres</p> <p>Viene indicato che il servizio risulta sospeso dal 12 giugno 2023. In analogia con quanto indicato per la tratta Rivarolo-Pont si chiede di indicare un orario di servizio in caso di ripristino.</p> <p>Si chiede, infine, di predisporre un adeguato schema rappresentativo della variazione dei costi relativi ad ogni variazione dell'orario di apertura, anche previsto o possibile, delle linee sopra indicate.</p>
6	<b>n. 2.7</b>	<p>Tabella 2-17 Mancano indicazioni numeriche per la tratta Torino Rebaudengo – Ciriè e indicazione valore capacità massima Ceres-Germagnano. Si suggerisce di valorizzare a 0 i dati non presenti causa chiusura linea per coerenza alle indicazioni inserite nelle precedenti tabelle.</p>
7	<p><b>Appendice 3 al capitolo 3 (aggiornamento dicembre 2024).</b></p> <p><b>Art. 4</b></p>	<p>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 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.</p> <p><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, <b>entro un massimo del 10% della capacità assegnata per tratta e fascia oraria</b>, anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi 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></p>
8	<b>n.4.4.2</b>	<p>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.</p> <p>Va inoltre osservato che l'art. 8 comma 2 del Reg. 545/2016, nel menzionare una percentuale del 70%, non la lega a un limite a</p>

	<p>sottoscrivere accordi quadro, ma solo alla facoltà di omettere alcune procedure di coordinamento, sotto tale percentuale, come dettagliato negli articoli specificati, facendo dunque concludere che esso non si configuri come un divieto a definire nel PIR percentuali differenti e diversificate per rispondere al mandato del DLgs 112/2015.</p> <p>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.</p> <p>Per tutte queste motivazioni si chiede di rivalutare la formulazione oggi presente nel PIR, ad esempio diversificando la soglia in base al tipo di linea e di traffico, alla presenza o meno di richieste di servizi di mercato, alla fascia oraria (ad esempio valutando il superamento dell'85% della capacità assegnabile con un AQ, ovvero, con l'insieme degli AQ per ciascuna tratta e per fascia <b> bioraria anziché oraria</b>) o ad altre grandezze che potranno essere valutate nel rispetto della norma vigente.</p> <p>Si segnala in proposito che alcune Regioni, tra cui la scrivente, hanno già provveduto a segnalare le medesime tematiche ad ART, la quale ha fissato un'audizione specifica nel prossimo mese di settembre. Si ritiene pertanto che il gestore e le Regioni possano cooperare nel miglioramento di questa parte dell'assegnazione della capacità <b>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.</b></p>
<p>n. 4.3</p> <p>9</p>	<p>4.3.2 .1 – lettera b) – verificare che sussista tale fattispecie per le reti IFRP, in caso negativo si potrebbe eliminare.</p> <p>In relazione all'ultimo capoverso, non risulta chiaro dove venga pubblicato entro 18 mesi il prospetto modificato.</p> <p>Stesso discorso vale per i paragrafi successivi 2, 3, e 4. Viene infatti indicata genericamente “tramite apposita documentazione” la fase informativa segnalando la pubblicazione dei programmi ma senza specificare dove (sul sito del GI? - Si evidenzia che nel PIR IFN per tali indicazioni viene fornita informativa su e-pir e che a pag. 42 paragrafo 2.6 del PIR IFRP ci si riferisce all'e-pir per gli aggiornamenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura). Si ritiene opportuno che venga indicato specificatamente il luogo di pubblicazione delle informazioni relative all'IFRP e, se possibile, in e-pir in coerenza a quanto previsto per IFN).</p> <p>4.3.2.2 – 4.3.2.3 Si segnala che nel caso di IFRP si passa direttamente dai 12 ai 6 mesi . A differenza di quanto previsto per IFN non viene indicato lo step a “9 mesi”</p>

10	n. 4.6.2	<p>Nei criteri di priorità delle tracce orarie, fatte salve le richieste in aderenza ad un AQ sottoscritto viene indicata al primo punto la priorità ai servizi di trasporto internazionali e successivamente a quelli sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio tra IF e Regioni</p> <p>Si rileva che non risulta che la IFP sia interessata da servizi di trasporto internazionali e, ad ogni modo, si ritiene necessaria una riformulazione che assegni la priorità ai servizi OSP.</p>
11	n. 5.3.2	<p>Tariffe del PMDA</p> <p>In relazione alla nuova formulazione delle tariffe si chiede che, in relazione ai servizi OSP, vengano forniti/resi disponibili ad ogni Ente Affidante per ogni contratto di servizio (anche <i>on line</i> in sezione riservata del portale) tabelle di confronto nelle quali, a parità di servizio (dell'anno precedente) possano evincersi le differenze tra il precedente metodo di tariffazione e quello attuale.</p> <p>Nell'attuale versione del PIR IFRP vengono eliminate dalle tabelle le tariffe ma non vengono indicati i nuovi valori, contrariamente a quanto invece presentato nel PIR IFN.</p>
12	n.6.3.2	<p>Al fine di ridurre al minimo gli scostamenti tra l'orario programmato e quello effettivo si chiede, per la fascia pendolare , la prevalenza nei principi di gestione dei treni OSP regionali rispetto agli altri.</p> <p>Si chiede, pertanto, che nella prima parte della tabella, relativa alla fascia pendolare, <b>venga assegnata la priorità 1 a tutti i treni OSP retrocedendo a priorità 2 quelli OA a mercato.</b></p>

## ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

### Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto **si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.**