

REGIONE PIEMONTE

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1 n. 1.1	Al termine del primo capoverso dell'INTRODUZIONE aggiungere: <i>"e dell'Atto di Concessione per l'Affidamento a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. delle attività di gestione e di realizzazione degli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie regionali piemontesi Torino-Ceres e Canavesana del 23 dicembre 2024, Rep. n. 92/2025 del 21/01/2025 il cui schema è stato approvato dalla Regione Piemonte con DD2758/A1800A/2024 del 19/12/2024"</i>
2 n. 1.3.1	Nel "Quadro Giuridico", tra le Fonti Regionali, aggiungere il seguente provvedimento: <i>DD2758/A1800A/2024 del 19/12/2024 ad OGGETTO: D. Lgs. 112/2015. L. 96/2017. LR 1/2000. D.G.R. n. 12-8165 del 20/12/2018. D.G.R. n. 30-1596 del 26/06/2020. D.G.R. n. 15-3683 del 6/8/2021. D.G.R. n. 2-7127 del 28/6/2023. D.G.R. 2-7714/2023/XI del 17/11/2023. Approvazione schema atto di Concessione per l'affidamento a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. delle attività di gestione e di realizzazione degli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie regionali piemontesi Torino- Ceres e Canavesana.</i>
3 n. 2.1	Al termine del primo capoverso sembra essere riportato l'orario di esercizio precedente. Occorre correggere il refuso del riferimento orario di servizio sostituendo "dal 14/12/2025 al 12/12/2026" con " dal 13/12/ 2026 al 11/12/2027 "

4	n. 2.3	Nella descrizione della rete, ultimo paragrafo, in relazione alla linea Rivarolo Canavese-Pont Canavese, si evidenzia che a quanto a conoscenza della Regione Piemonte, è previsto per settembre 2025 l'inizio dei lavori dell'elettrificazione, con una durata prevista di 18 mesi. Si chiede quindi di verificare le indicazioni contenute nel testo del PIR e di apportare i debiti aggiornamenti.
5	n. 2.3.1	Tipologia di binario – si chiede di verificare quanto indicato per la tratta da Torino Rebaudengo a Ciriè, per la quale sono in corso i lavori di banalizzazione che dovrebbero terminare entro la fine del 2027 e di apportare di conseguenza le rettifiche necessarie.
6	n. 2.3.3	Linea Torino-Ceres – Tabella 2-3 -Per la Stazione di Venaria viene indicata l'altezza del marciapiede di 25 cm. Si chiede di verificare l'esattezza dell'indicazione in quanto alla scrivente risulta che in tale stazione i lavori per l'innalzamento a 55 cm siano già conclusi.
7	n. 2.3.10	Regimi di circolazione – si chiede di verificare l'esattezza delle indicazioni riportate nel secondo paragrafo e di apportare conseguentemente le necessarie rettifiche, in particolare in relazione alla presenza di encoder da segnale.
8	n. 2.7.1	Si segnala un refuso in quanto l'ultimo paragrafo di pag. 31 è stato riportato tal quale a pag 32 prima della tabella. Si evidenzia inoltre che il contenuto di tale paragrafo non risulta allineato con le informazioni in possesso di Regione Piemonte in quanto la linea Germagnano -Ceres dovrebbe essere riaperta nel primo semestre 2026 e quindi risultare in esercizio nel periodo di riferimento del PIR che è il 2027. Si chiede quindi di verificare le indicazioni del paragrafo e di apportare le necessarie rettifiche.
4	n. 3.3.1	Lettera b) - Accordo Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile - punto 2. Si chiede di inserire nell'ultima frase la puntualizzazione indicata di seguito in colore rosso: <i>“In caso di sottoscrizione con le Regioni/Province Autonome, GI invia la proposta di Accordo Quadro a seguito del ricevimento della delibera di approvazione dello Schema del medesimo Accordo Quadro da parte della Giunta regionale/provinciale”.</i>
5	Appendice 3 al capitolo 3 Art. 4	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 la modifica 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</i>

	<p><i>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 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>
<p>n.4.4.2 – Processo di allocazione della capacità quadro</p>	<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>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, ogniqualevolta un ulteriore soggetto ne sottoscrivesse uno nuovo.</p> <p>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.</p> <p>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 2026 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</p>

		l'adeguatezza di tale soglia da parte del soggetto regolatore.
	n. 5.2	In relazione alla proposta tariffaria per il periodo regolatorio 2026-2030, si rinvia alla nota della Regione Piemonte Prot. n. 33837 in data 29/7/2025 trasmessa per la formulazione delle osservazioni di competenza in relazione a quanto pubblicato dal Gestore nella pagina dedicata. Si segnala un refuso nell'indicazione della data di scadenza per le osservazioni (31 luglio 2024 anziché 2025)
7	n. 5.3.2	Tariffe del PMDA Riguardo 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.
8	n. 5.3.2.1	Tabella 5-3 Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della linea di contatto – Il valore indicato per la Trazione elettrica passa da 0,024 €/km a 0,383 €/km. Al di là del notevolissimo incremento della tariffa di un ordine di grandezza, si nota come nel PIR IFN 2027 (crf tabella 5,3 a pag. 164) la tariffa risulti pari a 0,241 €/km in ribasso rispetto al valore precedente di 0,246. Si chiede di conoscere la motivazione di tali differenze e, se dovesse dipendere da un diverso fornitore, di appoggiarsi a quello con le tariffe più vantaggiose anche per l'infrastruttura ferroviaria regionale.
9	n. 5.5.2	Nel paragrafo 5.5.2 (Fornitura di informazioni complementari), si ritiene opportuno che alla sezione "Personalizzazione delle informazioni al pubblico", dopo la frase: <i>"l'IF può richiedere personalizzazioni che implicano modifiche ai sistemi informatici in merito a: a) Inserimento di nuove categorie commerciali; b) Loghi identificativi dell'IF e/o brand commerciali e/o denominazioni."</i> venga precisato: <i>"Nell'ambito dei servizi soggetti a obbligo di servizio pubblico (OSP), la classificazione numerica delle linee non costituisce nuova categoria commerciale, logo o brand commerciale."</i> Con questa precisazione, la classificazione numerica delle linee viene esclusa dalle personalizzazioni che RFI effettua a titolo oneroso, come indicato al successivo paragrafo 5.5.2.1, punto "Personalizzazione delle informazioni al pubblico". Si ritiene infatti che essa rappresenti la semplice classificazione tecnica necessaria agli utenti a distinguere le linee di servizio, da utilizzare al pari del numero treno o in alternativa allo stesso.

10	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, venga assegnata la priorità 1 a tutti i treni OSP .</p> <p>Si segnala l'osservazione in considerazione della necessità di una tutela dei servizi OSP anche in relazione alle criticità che si potrebbero verificare relativamente al superamento della soglia dell'85% in merito alla quale si è già evidenziata criticità nella precedente edizione del PIR e nelle osservazioni che precedono relative all'argomento</p>
11	n.	
12	n.	
12	n.	

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.**