



Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna

Prot. n.9219/14 del 19/05/2014

Bologna, 19 maggio 2014

Spett.le
ASSTRA
Piazza Cola di Rienzo, 80/a
00192 Roma

**Oggetto: osservazioni dell'impresa ferroviaria TPER – Trasporto Passeggeri Emilia Romagna al
“Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014”.**

Con la presente trasmettiamo in allegato le osservazioni richieste relative al documento di cui all'oggetto.

Con l'occasione porgiamo cordiali saluti.


TPER SpA
Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna
Direzione Trasporto
Il Direttore
Ing. Paolo Paolillo

OSSERVAZIONI:

Quesito 1

TPER ritiene che tali argomenti debbano essere trattati direttamente dall'Ente concedente, che nel caso del Trasporto Pubblico, svolge le funzioni di pianificazione dell'intero servizio di traffico; in ogni caso la durata dell'accordo deve essere compatibile con quella dell'affidamento.

Quesito 2.1.1

TPER concorda con il margine di flessibilità di 15' concesso al GI nella redazione del progetto orario: è condizione necessaria che tale flessibilità non abbia ricadute negative sia in termini contrattuali con l'Ente concedente sia in termini economici per un differente impiego delle risorse (mezzi e personale).

Quesito 2.1.2

La procedura di coordinamento deve essere estesa alle imprese ferroviarie coinvolte, al fine di illustrare possibili criticità nello svolgimento del servizio.

A questo proposito citiamo il processo di coordinamento tra RFI, la Regione Emilia-Romagna, Divisione Regionale di Trenitalia e TPER per l'inserimento in "VCO" di nuove relazioni "Frecciarossa" tra Bologna ed Ancona .

Quesito 2.1.3

Il criterio di riferimento, rimane il consenso dell'Ente concedente per le fasce pendolari 6.00-9.00 e 17.00-20.00, che deve essere vincolante, in virtù degli accordi quadro sottoscritti.

Quesito 2.2

Nessuna osservazione.

Quesito 3.1

Nessuna osservazione.

Quesito 3.2

Nessuna osservazione.

Quesito 4.1

TPER è favorevole ad accordi tra le IF finalizzati alla fornitura in forma consorziata tra le stesse di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare in determinati impianti, al fine di ridurre i costi ma con linee guida ben definite.

Tenuto conto dello scenario normativo, secondo le nostre prime valutazioni, risulta più semplice stipulare accordi di fornitura "in service" dello sgombero dell'infrastruttura: IF con medesima tipologia di traffico potrebbero accordarsi in base alla differente dislocazione dei mezzi di soccorso, aumentando in questa maniera il raggio d'azione e riducendo i tempi di intervento.

La costituzione di un "pool condiviso di motrici" è molto interessante ma non di facile realizzo (aspetti tecnici quesito 4.3).

Quesito 4.2

Il costo dovrebbe essere ripartito in base:

- Tipologia di traffico: prevedere accordi tra servizi omogenei (lunga percorrenza, regionali, merci)
- Tr*km effettuati;
- Numero di interventi di sgombero degli ultimi 2 anni;

Quesito 4.3

Alcuni aspetti tecnici di maggior rilievo che andrebbero risolti sono:

- a) Certificato di Sicurezza: con quale Certificato di Sicurezza il "pool" effettuerebbe servizio?
- b) Personale di Condotta: essendo il Personale di Condotta appartenente ad una determinata IF, può prestare servizio esclusivamente sui mezzi della propria azienda, oppure regolarmente noleggiati.

Forse un'impresa unica che fornisca prestazioni per il soccorso e lo sgombero dell'infrastruttura rimane la soluzione a medio-lungo termine preferibile.

Quesito 4.4

Nessuna osservazione.

Quesito 4.5

La fornitura da parte del GI dello sgombero dell'infrastruttura è un'ipotesi da valutare con il riserbo circa gli oneri che potrebbero generarsi per le IF.

Inoltre è necessario conoscere almeno come potranno essere quantificati gli interventi:

- La quota fissa che sarà presumibilmente inserita nel contratto RFI-IF a quanto ammonterebbe? In base a quali criteri sarà calcolata?

- Il corrispettivo ad intervento, rimarrà pari ai 1.800 € previsti nel PIR (6.3.4 TARIFFA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA IN CASO DI IMPIEGO DI MEZZI DI IMPRESA FERROVIARIA ESTRANEA ALLA CAUSA D'INGOMBRO)?

Quesito 5.1

Nel caso di IF come TPER che svolgono trasporto pubblico mediante Contratti di Servizio con Regioni, non dovrebbero essere applicate penali in caso di VCO concordate con la Regione titolare del servizio.

Quesito 5.2

Nessuna osservazione.

Quesito 6.1

TPER considera i propri costi sostenuti per "pedaggio dei Nodi" ed "invii a vuoto" assai elevati rispetto al proprio I.M.U. calcolato da RFI.

Infatti, possiamo indicare i costi sopra citati quale esempio:

- I.M.U. treni regionali è pari a € 2,57486 a km;
- I.M.U. treni per invio a vuoto è pari a € 3,36731 a km
- Come "pedaggio dei Nodi" citiamo i treni circolanti sulla tratta Bologna C.le – Casalecchio G. che è pari a € 5,25 a km.

Quesito 6.2

Suggeriamo una differenziazione delle linee in base alla velocità massima.

Quesito 6.3

Nessuna osservazione.

Quesito 6.4

Nessuna osservazione.

Quesito 7.1

Per IF che svolgono servizio su in base a contratti di servizio, il meccanismo del performance regime dovrebbe essere coerente come sistema (rilevazioni solo a destinazione o rilevazioni anche nelle stazioni intermedie) ed equilibrato nei valori economici: coerenza tra valori delle penali del contratto di esercizio e costi del performance regime.

Quesito 7.2

Si concorda con tale proposta e si rimanda ad una concertazione con le Regioni che erogano il servizio.

Quesito 7.3

Nessuna osservazione.

Quesito 8

Nessuna osservazione.

Quesito 9

Tenuto che l'accesso ai treni da parte dei soggetti a mobilità ridotta è eticamente un obbligo, TPER negli anni ha aumentato i servizi accessibili ad essi, grazie al rinnovamento della propria flotta con materiale idoneo.

E' auspicabile che l'infrastruttura garantisca l'alzamento dei marciapiedi alla quota h 55 cm sul piano del ferro ferro prevista dalle STI.

E' apprezzabile il servizio garantito dal GI attraverso la propria rete di assistenza (RETE BLU) pur evidenziandone costi troppo elevati.

Quesito 10

Nessuna osservazione.

Quesito 11

Nessuna osservazione.

Quesito 12

Accesso stazioni comuni per reti interconnesse.

Attualmente per gli accessi alle stazioni comuni per i servizi provenienti da altre reti esistono contratti tra IF e RFI con importi forfettizzati; l'applicazione tout court del P.I.R. prevede costi sensibilmente più elevati. Si propone il mantenimento di contratti forfettizzati.