

SERVIZIO FERROVIE

IL RESPONSABILE

MAURIZIO TUBERTINI

TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	/	/
DEL	/	/

Spett.le

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

VIA NIZZA, 230

10126 TORINO

pec@pec.autorita-trasporti.it

OGLGETTO: Osservazioni della Regione Emilia-Romagna al “Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014”

In riferimento alla Delibera ART n° 16 del 6 marzo 2014 ed all'allegato A alla delibera ART n° 24 del 17 aprile 2014, la Regione Emilia-Romagna (nel seguito RER) esprime le seguenti osservazioni.

NOTA DI INQUADRAMENTO. La RER è percorsa da molte linee della “Infrastruttura Ferroviaria Nazionale”, gestita da RFI SpA del Gruppo FSI SpA. Alcune linee sono state potenziate recentemente affiancando alla rete storica le linee “AVAC”, percorribili con velocità fino a 300 km/h, che hanno permesso di migliorare significativamente l'offerta per i passeggeri a lunga distanza e di ridurre in parte i conflitti di circolazione sulle linee precedentemente percorse promiscuamente da tutte le categorie di treni. Purtroppo altre linee, parzialmente potenziate come la Bologna-Verona (ora integralmente a doppio binario anche se con attrezzaggio tecnologico non ottimale) vedono un crescente numero di treni tipo “AV”, che stanno compromettendo la stabilità degli orari dei treni regionali; in particolare sofferenza si collocano inoltre la linea Adriatica tra Bologna e Rimini nonché le tratte Ferrara-Bologna C.le e Bologna C.le-S. Ruffillo.

Questione 1 “Accordo Quadro: ambito, limiti ed oggetto”

Osservazione Generale. RER esprime parere favorevole alla formulazione proposta nel provvedimento URSF 1076/3 con la aggiunta della seguente precisazione: *“Sulla rete ferroviaria non AV la assegnazione di capacità per esigenze del trasporto regionale e locale nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00 ad IF titolari di Contratto di Servizio con le Regioni/P.A. o società delegate deve essere possibile anche in vigenza di orario con opportuna VCO. Le assegnazioni di capacità a IF non titolari di Contratti Servizio con una o più Regioni/P.A. o società delegate che comportano VCO ai servizi di interesse regionale e locale in tale fascia oraria sono comunque soggette ad approvazione preventiva del concedente il servizio di trasporto regionale e locale. In difetto dell'assenso del concedente di cui sopra non sono ammesse VCO.”*

La RER è titolare di Accordo Quadro per il periodo 2014-2024 (rinnovabile per ulteriori 5 anni) sottoscritto in data 5 febbraio 2014.

Quesito 1.1: inserimento della osservazione generale di cui sopra in quanto il DPR 146/99 riconosce l'interesse preminente del trasporto dei pendolari nelle fasce di punta rispetto ad altri servizi. In caso di necessità per una razionale offerta di trasporto regionale e locale coerente con gli atti di pianificazione e programmazione degli Enti Locali competenti, nelle fasce orarie di cui sopra sulla Infrastruttura non AV la capacità può essere integralmente utilizzata per servizi passeggeri locali.

Quesito 1.2: inserimento della Oss. Generale di cui sopra.

Quesito 1.3: Le penali previste dai Contratti di Servizio del trasporto regionale e locale per ritardi ai treni, qualora fossero causati dalla Infrastruttura (sia guasti che errate scelte dei responsabili della circolazione) dovrebbero essere integralmente rifiuse dal GI alla IF che le subisce, ivi compresi eventuali sovraccosti per maggiore impiego di materiale rotabile e/o di personale. Si ricorda infatti che i Contratti di Servizio impongono sensibili penali per la mancata regolarità di marcia dei treni e quindi possono compromettere gravemente l'equilibrio economico delle IF stesse, anche indirettamente a causa dell'abbandono del mezzo ferroviario da parte dell'utenza.

Per gli A.Q. sottoscritti dal GI con le Regioni si ritiene necessario dare piena attuazione a quanto previsto dall'art. 23, c. 5 del D. Lgs. 188/03 in merito alla possibilità di autorizzare una loro durata superiore ai 5 anni, al fine di rendere coerente tale periodo con la durata massima dei Contratti di Servizio consentita dall'art. 4 del Regolamento CE n. 1370/2007 (max 15 anni per il trasporto passeggeri per ferrovia).

La motivazione è fornita dallo stesso art. 23, c. 5, del D.Lgs. 188/03, che fa riferimento a "contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'AQ". È evidente che ad un CdS di lunga durata, che scaturisce da una gara ad evidenza pubblica, deve essere correlato il periodo di ammortamento di un adeguato rinnovo del parco rotabile.

Questione 2.1 "Assegnazione della capacità: Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione"

La RER esprime parere favorevole alla formulazione proposta dall'URSF con la aggiunta della seguente precisazione: "Sulla rete ferroviaria non AV le modifiche alla tracciatura dei treni del trasporto regionale e locale di IF titolari di Contratto di Servizio con una o più Regioni/P.A. o loro società delegate nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00, anche se richieste dalla stessa IF per permettere la effettuazione di servizi "di mercato", sono comunque soggette ad approvazione preventiva del concedente il servizio di trasporto regionale e locale. In difetto dell'assenso del concedente le richieste non sono accolte."

La RER è titolare di Accordo Quadro per il periodo 2014-2024 (rinnovabile per ulteriori 5 anni) sottoscritto in data 5 febbraio 2014.

Quesito 2.1.1

La flessibilità dei 15' concessa al GI deve sempre tenere conto del cadenzamento rigido dei servizi di interesse regionale e locale volti ad ottimizzare e razionalizzare le risorse pubbliche a disposizione per gli Obblighi di Servizio imposti dai Contratti nonché a mantenere l'equilibrio economico delle Imprese Ferroviarie titolari del Contratto di Servizio.

Quesito 2.1.2

Si concorda con la procedura di concertazione estesa congiuntamente a tutte le IF, procedura peraltro in parte seguita dalla RER e dai responsabili locali del GI in sede di revisione degli orari.

Quesito 2.1.3

Il consenso del concedente i servizi di trasporto regionale e locale deve essere vincolante per le fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00, in tal modo le IF sapranno a priori che determinate richieste sono a rischio di non accoglimento e GI sarà tenuto a non accettare tracciature non coordinabili oppure le modificherà opportunamente.

Esempio: da aprile 2013 l'inserimento con VCO lungo la linea "Adriatica" tra Bologna e Ancona di nuove relazioni "Freccia Rossa" ha causato la ritracciatura in vigenza di orario di oltre una decina di treni del Contratto di Servizio della RER tra pari e dispari, nella maggior parte nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00. La ritracciatura è avvenuta sempre con allungamenti di percorrenza e con un sostanziale peggioramento della puntualità di detti treni a causa della instabilità di marcia dei treni veloci. In contemporanea la soppressione dei binari di precedenza di alcune località (Gambettola e, in precedenza, Savignano, Forlimpopoli, Varignana, si veda anche il **Quesito 12 punto 1**) ha peggiorato la capacità della linea dato che si è persa la possibilità di spostare le manovre di precedenza in caso di ritardi, peraltro frequenti su quella Direttrice. Tali gravi instabilità di marcia permangono tutt'ora ad oltre un anno dalla attivazione dei nuovi servizi Freccia Rossa, prova ne sia che gli orari dei treni regionali anche nelle ore di punta mattinali sono in sofferenza. La non previsione in tracciatura della "precedenza mobile" vanifica ulteriormente gli allungamenti di percorrenza quando i treni FR sono in ritardo e non rispettano l'appuntamento per la precedenza, che si riscontra più volte la settimana.

Questione 2.2 "Assegnazione della capacità: Priorità in fase di assegnazione delle tracce"

Quesito 2.2

Su infrastruttura non specializzata AV l'esperienza della RER è che il DPR 146/99 abbia apprezzabili difficoltà a essere rispettato nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00. In generale si osserva che i servizi ferroviari di interesse Regionale e locale delle IF soggette a Contratto di Servizio devono sempre adeguarsi alle esigenze di tracciatura dei servizi AV, sia in piena linea che nell'accesso ai nodi.

Al riguardo si veda anche quanto esposto al **punto 1 del Quesito 12**.

Questione 3 "Gestione della circolazione perturbata"

Quesito 3.1

La RER esprime parere negativo, poiché i treni espulsi dalle linee AV specializzate creerebbero fortissime perturbazioni sulla rete tradizionale dove già i treni del trasporto regionale e locale di IF titolari di Contratto di Servizio con una o più Regioni/P.A. hanno difficoltà a mantenere una puntualità accettabile nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00; la cosa è particolarmente aggravata dalla impossibilità di uso simmetrico delle due infrastrutture in caso di perturbazione sulla linea tradizionale. Di esempio sia la tratta "Interconnessione Modena Est-PM Reno" della linea AVAC Milano-Bologna, che pur essendo elettrificata a 3000Vcc è dotata di solo segnalamento ETCS-L2 e pertanto, anche in caso di gravi perturbazioni non si è potuta utilizzare per il traffico non AVAC con pesantissime limitazioni per i servizi regionali e locali. Di contro la tratta "Bivio Tavazzano-Milano Rogoredo" è promiscuamente utilizzabile da tutti i treni.

Quesito 3.2

Il provvedimento proposto nel punto 3.1 deve essere tassativamente vietato nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00, mentre negli altri orari non deve causare ritardo ai treni del trasporto regionale e locale.

Al riguardo si veda anche quanto esposto al **punto 1 del Quesito 12**.

Problema aggiuntivo: Gestione delle perturbazioni su rete tradizionale.

Si osserva giornalmente che anche nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00, i treni "di mercato" in caso di ritardo prendono il passo sui treni del trasporto regionale e locale causando instabilità di orario molto pesanti con ritardi in arrivo sia a destinazione che in importanti stazioni intermedie ben oltre i 5'.

Sulle linee a binario unico, anche in presenza di soli treni del trasporto regionale e locale, gli interventi dei responsabili della circolazione nelle fasce orarie 06.00-09.00 e 17.00-20.00 non tengono conto dei treni a maggiore frequentazione puntando a ridurre i ritardi nel loro complesso. È evidente che treni in "controflusso" con poche decine di passeggeri dovrebbero contare meno di treni con molte centinaia di pendolari, anche a costo di causare globalmente più ritardi ai treni.

La soppressione dei treni in ritardo non deve contribuire allo standard di puntualità della linea, per evitare comportamenti scorretti o opportunistici. La soppressione per conflitti di circolazione o per guasti all'infrastruttura invece dovrebbe essere penalizzata con un "ritardo convenzionale", per es. 120 minuti.

Questione 4 “Sgombero delle infrastrutture”

Quesito 4.1

In ottica di riduzione dei costi e di rendere il più efficace ed efficiente possibile lo sgombero dell'Infrastruttura, la RER è favorevole alla fornitura consorziata tra IF del servizio di sgombero. In ultima analisi potrebbe essere lo stesso GI a fornire tale servizio, mettendolo eventualmente a gara tra le IF idonee.

Quesito 4.2

Le IF che usufruiscono del servizio dovrebbero versare un fisso proporzionato ai tr^{*}km effettuati, oltre ad un corrispettivo orario per i servizi di sgombero richiesti.

Quesito 4.3

La materia è più facilmente risolvibile da ANSF, GI e IF in gruppo di lavoro a parte.

Quesito 4.4

Il GI potrebbe proporre uno schema di accordo tra le IF, inseribile nel contratto di utilizzo della Infrastruttura, oppure, se lo fornisce direttamente, tramite gara per affidamento del servizio.

Quesito 4.5

Nell'ottica dell'aumento del numero di IF operanti, GI dovrebbe fornire il servizio da PIR. Il servizio potrebbe anche prevedere due fasi distinte: il trasbordo dei viaggiatori su altro treno, anche di altra IF presente, in caso di impossibilità a rimuovere rapidamente il treno (esempio: piccolo svio, nevicata eccezionale, grave guasto linea aerea, etc.)

Questione 5 “Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce”

Quesito 5.1

Non dovrebbe essere applicata penalizzazione per le IF soggette a Obblighi di Servizio che in forza di provvedimenti economici statali nei confronti delle Regioni/P.A. (riduzione dei trasferimenti) devono ridurre i servizi con VCO. Nessuna osservazione negli altri casi.

Quesito 5.2

Nessuna osservazione

Questione 6 “Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi”

Quesito 6.1

Gli “invii a vuoto di materiale” del trasporto regionale e locale effettuati da IF sottoposte ad Obblighi di servizio pubblico dovrebbero usufruire di sconti rilevanti, considerato che non abbisognano di servizi complementari ed ausiliari e utilizzano cd. “tracce di risulta”. Al contrario attualmente sono soggetti a costi superiori.

Il meccanismo del “pedaggio nei nodi” penalizza fortemente le IF sottoposte ad Obblighi di servizio pubblico nel campo dei servizi regionali, locali e soprattutto metropolitani, dovrebbe pertanto essere applicato un criterio di forte riduzione del corrispettivo a km una volta che si entra in un nodo visto l’interesse dei pendolari, oppure andrebbe **completamente abolito il concetto di nodo** sostituendolo con un fisso (simbolico) di accesso alla stazione terminale dove il treno sosta oltre il normale servizio viaggiatori. Peraltro il calcolo del pedaggio anche con il fattore tempo penalizza ulteriormente i treni dei servizi regionali, locali e soprattutto metropolitani che proprio nei nodi effettuano più fermate per ovvi motivi, e vengono sempre costretti a percorrere itinerari a bassa velocità (30 km/h) per gravi carenze di attrezzaggio tecnologico. La bassa velocità nei nodi, inoltre, penalizza la produttività delle IF stesse per il maggiore impegno di personale e materiale rotabile.

Quesito 6.2

Ausplicabile una maggiore differenziazione (**sconto**) per le linee con velocità massima minore o uguale a 140 km/h tenuto conto della minore necessità/attrezzaggio di apparecchiature di sicurezza e pertanto di minore manutenzione/capacità di linee a basso contenuto tecnologico, eventualmente applicabile anche per sub-tratte a bassa capacità (tratte a binario unico, lunghe sezioni di blocco, etc).

Quesito 6.3

Nessuna osservazione

Quesito 6.4

Vale quanto indicato al punto 6.2, inoltre il previsto attrezzaggio obbligatorio con il sistema ERTMS/ETCS-L1 delle linee comprese nei corridoi Europei TEN-T Core (2015) e Comprehensive Network (2020) non deve in nessun caso portare ad aggravi di costo per le IF, va quindi studiato un meccanismo di sconti sui pedaggi o di contributi restituibili a lungo termine con i pedaggi per eventuali attrezzaggi obbligatori dei mezzi di trazione qualora RFI decidesse di abbandonare il segnalamento laterale luminoso e/o il SCMT.

Problema Aggiuntivo:

L'art. 18 del DLgs 188/03, in accordo con le direttive UE recepite, prevede la differenziazione dei pedaggi per motivi ambientali (eventualmente con meccanismo bonus-malus). Tale opportunità, indirizzata alla riduzione dell'impatto del rumore sulla popolazione residente lungo le linee ferroviarie, ha già portato alcuni GI europei (sia della UE che extra-UE, DB e SBB) ad applicare maggiorazioni di pedaggio per i veicoli rumorosi e riduzioni per i silenziosi, dato che sono stati omologati da aprile 2013 i cd “ceppi silenziosi” (tipo LL oltre ai K già in uso). Altri GI della UE sono orientati, per ovvi motivi, ad applicare a breve simili azioni: ÖBB, PRORAIL, BANEDANMARK e INFRABEL in particolare. Si ritiene quindi urgente un provvedimento simile, che peraltro ha già trovato applicazione nel PIR di FER Srl, GI di proprietà della RER, per scoraggiare l'uso in Italia dei veicoli rumorosi “scacciati” da altri GI.

Si rimanda al **punto 5 del Quesito 12** per la problematica “Accesso alle stazioni RFI per treni provenienti da altri GI”.

Questione 7 “Performance regime”

Quesito 7.1

L'attuale Performance Regime non appare commisurato alle esigenze di garantire una circolazione stabile ed affidabile per i servizi effettuati da IF sottoposte ad Obblighi di servizio pubblico.

Quesito 7.2

Si concorda con la proposta di misurare i ritardi anche in talune stazioni intermedie, da scegliere in accordo con i concedenti dei Contratti di Servizio per le IF sottoposte ad Obblighi di servizio pubblico.

Quesito 7.3

La RER ritiene che a fronte di un iniziale aumento di costi, tutto da dimostrare, si dovrebbe instaurare un meccanismo virtuoso volto a migliorare la puntualità dei treni. A tal riguardo dovrebbe essere introdotto anche il principio che tutti i costi causati alle IF (penali, personale, etc.) dovuti a guasti all'Infrastruttura ed a errate scelte dei responsabili della circolazione dovrebbero essere risarciti. In tale ambito andrebbero particolarmente penalizzati i ritardi dovuti a manutenzione differita dell'infrastruttura, che in molti casi provocano ritardi di decine di minuti per lunghi rallentamenti a 40-60 km/h che non possono essere considerati accidentali se permangono per mesi. L'accidentalità dovrebbe essere limitata a 5 gg lavorativi.

GI dovrebbe anche fornire un resoconto dettagliato suddiviso per Regioni di quante penali restituisce alle IF e di come vengono puntualmente investite le quote residue delle penali stesse (appendice al capitolo 6 “*La quota del residuo penali attribuita al GI verrà dallo stesso reinvestita in servizi alle IF etc, etc.*”).

Questione 8 “Condizioni di accesso ai servizi”

Quesito 8

La disponibilità di Depositi o comunque strutture ove effettuare manutenzione ordinaria/pulizia, piccole riparazioni ai mezzi di trazione/veicoli passeggeri è di fondamentale importanza per eventuali nuovi entranti nel mercato a seguito di gare. GI deve pertanto mettere a disposizione a tariffe ragionevoli quelle strutture, anche non più utilizzate dagli *incumbents* o per scelte strategiche dello stesso GI, ma che possono essere utilizzate allo scopo, come ex-Depositi, Officine, etc.

Questione 9 “Passeggeri a mobilità ridotta”

Quesito 9

La RER ritiene che il Reg CE 1371/2007 debba essere applicato in senso restrittivo, quindi il GI nulla deve richiedere alle IF. Il GI inoltre, quando esegue ristrutturazioni di stazioni con alzamento dei marciapiedi a quota 55 cm sul p.d.f. deve garantire l'accesso a tutti i marciapiedi alle PRM, senza subordinare l'installazione degli ascensori/elevatori ad accordi di vario genere con gli Enti Locali (di solito i Comuni) interessati. Per le piccole stazioni la soluzione da preferirsi è quella della rampa a pendenza di legge, eventualmente rinunciando alle scale. RER ritiene inoltre che debba essere accelerata l'applicazione dell'articolo 21 “Accessibilità” del Reg CE 1371/2007 sotto richiamato, provvedendo ad un piano straordinario di alzamento dei marciapiedi nelle stazioni e fermate di maggior traffico:

1. *Le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni garantiscono, mediante il rispetto delle STI per le persone a mobilità ridotta, l'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone con disabilità o mobilità ridotta.*

2. *In mancanza di personale di accompagnamento a bordo di un treno o di personale in una stazione, le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni compiono tutti gli sforzi ragionevoli per consentire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta di avere accesso al trasporto ferroviario.*

Se gli ascensori sono destinati al superamento di barriere architettoniche dovrebbe essere ammesso il trasporto biciclette o, in alternativa, attrezzate le scale con idonee canaline laterali per agevolare il trasporto delle biciclette, per impedire un utilizzo forse non consone degli impianti elevatori.

Tenendo conto del fatto che tutto il nuovo materiale rotabile del trasporto regionale e locale permette l'incarrozzeramento senza gradini da marciapiedi h 55cm, potrebbe essere introdotta una classificazione delle stazioni in “completamente accessibili” ed in “parzialmente accessibili”. Nelle prime (marciapiedi alti, rampe/ascensori, parcheggi idonei, veicoli tutti accessibili) potrebbe rinunciarsi all’accompagnamento, mentre nelle altre deve essere garantito.

Questione 10 “Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, e servizi automatizzati alla clientela”

Quesito 10

Il GI deve offrire postazioni per emettitrici, validatori/obliteratrici, bacheche informative consone e funzionali all’utenza, facilmente individuabili e in fregio a tutti i principali percorsi che questa compie per raggiungere i treni, con la fornitura di energia elettrica e di cavidotti per fibre ottiche o connessioni ethernet se richieste. È da evitare l’installazione di macchine di rivendita di bevande e alimenti nei sottopassaggi.

RER ritiene inoltre che le informazioni sottostanti debbano essere inserite integralmente nel PIR, senza riferimenti alla Carta dei Servizi, per fornire informazioni corrette a tutte le IF interessate a svolgere servizi di trasporto passeggeri indicando puntualmente che servizi sono disponibili nelle stazioni delle varie

Il PIR al CAPITOLO 5 – SERVIZI ed in particolare al paragrafo 5.2.5 “Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso (aggiornamento dicembre 2013)” ai punti:

Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità

GI è tenuto a fornire anche al pubblico, nelle stazioni viaggiatori, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di RFI, informazioni tramite:

- quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze;
- annunci vocali;
- segnaletica di stazione relativa alle parti comuni

classi di “qualità” e quale classe è attribuita ad ogni singolo impianto. Sarebbe infine utile, per le IF che svolgono servizi passeggeri (ma non solo a loro), sapere che spazi sono stati concessi a terzi nelle varie stazioni e chi sono, eventualmente rinviando ad apposita sezione del sito Web da tenere aggiornata.

Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi

Il servizio si concretizza in tutte le attività necessarie a consentire a IF la fruizione del binario di ricevimento per A/P e delle strutture ed edifici aperti al pubblico; comprende inoltre la fornitura di servizi di pulizia degli spazi comuni non commerciali in ambito stazione, finalizzati all'accessibilità al servizio ferroviario quali ad esempio atri, accessi, sottopassi e servizi igienici, con riferimento agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di RFI S.p.A.

nonché al paragrafo:

6.3.3 Servizi ausiliari (aggiornamento dicembre 2013)

- Fornitura informazioni complementari

I corrispettivi per la fornitura delle informazioni su richiesta dell'IF non compresi nel pacchetto minimo e attinenti esclusivamente a servizi e/o campagne promozionali offerte dalla IF richiedenti sono i seguenti:

1. Annunci commerciali audio / video:

Costo ad annuncio differenziato per tipologie di stazione sotto riportati:

- Platinum 4 €
- Gold 3 €
- Silver 2 €
- Bronze 1 €

La classificazione delle stazioni secondo la tipologia sopra indicata è riportata sul sito internet di RFI: [www.rfi.it/Notizie e documenti>Standard architettonici e per le stazioni>Classificazione delle stazioni](http://www.rfi.it/Notizie_e_documenti/Standard_architettonici_e_per_le_stazioni/Classificazione_delle_stazioni)

Questione 11 “Servizi di manovra”

Osservazione Generale. Il prezzo applicato dai GU superiore a quello praticato precedentemente da RFI è espressamente vietato dal PIR, come peraltro citato nello stesso documento ART (pagg. 17 e 18).

Come regola generale si ritiene, con esclusione temporanea delle stazioni di confine con GI stranieri e dello smistamento per gravità, che la manovra possa sempre essere fatta in autoproduzione. In ogni caso il GU della manovra, laddove dovesse essere mantenuto, va individuato mediante gara almeno biennale, eventualmente prorogabile, qualora non vi sia accordo tra le IF per altre forme di gestione.

La RER, con Legge Regionale 15/2009, ha introdotto sensibili contributi (esauriti) per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, di cui hanno usufruito complessivamente 5 Imprese Ferroviarie, è pertanto interessata a che il trasporto merci per ferrovia continui ad essere svolto per evidenti motivi economici, ambientali e di riduzione della congestione.

Quesiti 11.1, 11.2, 11.3, 11.4

Nessuna osservazione specifica

Questione 12 “Altri temi”**Quesito 12 – Temi ritenuti attinenti**

1. **ALLEGATO 7 DEL PIR.** L'allegato 7 è denominato "Interventi di aumento della capacità dell'Infrastruttura", ma dato che vi sono comprese anche le soppressioni di stazioni (sia su linee a doppio che semplice binario), o soppressione di binari di incrocio/precedenza etc. che non sono

aumenti capacità, si chiede che tali interventi siano inseriti in altra sezione (per esempio 7bis, "Interventi di riduzione di capacità"). Inoltre per le linee su cui si svolgono servizi di interesse regionale e locale, il parere degli Enti concedenti il servizio deve essere vincolante, in quanto più volte la soppressione delle stazioni (o di tutti i binari di incrocio) su linee a unico binario ha portato a modifiche di orario non concordate tra Enti Concedenti e IF soggette a Obblighi di Servizio Pubblico, con sensibili peggioramenti della qualità dell'offerta e della stabilità dell'orario. Sulle linee a doppio binario, la soppressione dei binari di precedenza elimina la possibilità di eseguire le precedenze, con peggioramento della stabilità dell'orario.

2. **RACCORDI MERCI PRIVATI IN PIENA LINEA.** Rideterminazione dei criteri per la realizzazione ed esercizio di raccordi merci privati, che favorisca la capacità di trasporto merci su ferrovia e quindi le potenzialità di diversione modale rispetto al sistema stradale, i costi per l'esistenza dei raccordi sono infatti rilevanti. Attualmente GI non ammette più la realizzazione di raccordi in piena linea **su linee a binario unico**, che sono i due terzi della rete, in alcuni casi anche con minimo traffico di altri treni. In ogni caso vengono messe a carico dei richiedenti tutte le spese e le modifiche impiantistiche che GI ritiene necessarie a proprio insindacabile giudizio, con grave pregiudizio della parità di condizioni e di libertà di accesso alla infrastruttura. Si ritiene che le modifiche agli impianti di sicurezza non strettamente necessarie siano a carico di GI e che le spese di esercizio siano commisurate alle soggezioni all'esercizio che l'accesso al raccordo provoca.
3. **ACCESSO A PIC (PIATTAFORMA INTEGRATA CIRCOLAZIONE).** gli Enti Concedenti e quelli con compiti di pianificazione/programmazione (Regioni/P.A.) necessitano di accesso alle banche dati di PIC (Traingraph) per monitorare l'andamento della circolazione. Si chiede pertanto che tali Enti abbiano un accesso "consultivo" GRATUITO, quindi senza possibilità di modifica dei parametri di circolazione, in modo da poter estrarre i dati necessari alla pianificazione dei servizi ed alla regolarità della circolazione. Potrebbe essere concesso l'accesso a PIC-WEB "Tempo Reale" e "Controllo Produzione" alle Regioni sottoscruttrici di Accordo Quadro per la visibilità di tutti i treni circolanti nel proprio territorio e non solo di quelli a Contratto di Servizio. Alcuni GI stranieri pubblicano sul proprio sito web il grafico dell'orario programmato giorno per giorno.

NOTA

Tempo reale: modulo che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura per mezzo di informazioni tabellari aggiornate in tempo reale.

Tempo reale "Traingraph": funzionalità che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura, mediante rappresentazione grafica spazio-temporale per mezzo di informazioni aggiornate in tempo reale.

Controllo Produzione: modulo che consente di produrre e visualizzare report ed analisi relativi, ai dati dei treni circolati e allo stato dell'infrastruttura.

4. **LOCALI IN COMODATO D'USO.** GI offre spesso edifici ed aree delle stazioni, non più utilizzate per l'esercizio, in comodato d'uso agli Enti Locali, iniziativa di per sé lodevole, se non vi fosse spesso collegato un gruppo di clausole piuttosto gravose tra cui: apertura e chiusura sale di attesa, sgombro della neve dai marciapiedi (che però non può andare oltre la linea gialla...), manutenzione ordinaria e servizio di pronto intervento per ascensori/elevatori, che altrimenti non vendono installati. In alcuni casi i Comuni hanno anche dovuto accollarsi le modifiche agli impianti (elettrico, gas, etc.) per avere le certificazioni ai sensi della legge 46/90. Nella Carta dei Servizi di RFI si parla del progetto 500 STAZIONI avviato nel 2012 e "destinato nel corso dei prossimi due anni a sistematizzare e ottimizzare le attività gestionali e le azioni di miglioramento – e in una fase successiva anche gli interventi di investimento - nelle stazioni più frequentate e con maggiore potenzialità di sviluppo della propria vocazione di centri di aggregazione e commercio a servizio della città, in particolare quelle gestite direttamente da RFI. Le attività interesseranno sia gli elementi strutturali degli spazi interni ed esterni - per favorirne

l'integrazione con le altre modalità di trasporto e l'accessibilità, in particolare alle persone a ridotta mobilità - sia gli apparati e i processi di gestione dei servizi in grado di connotare le stazioni come luoghi accoglienti, vivibili e confortevoli per tutti." Non sono state rese note le stazioni interessate anche se l'obiettivo di commercializzare spazi nelle stazioni, spesso senza nessun esito, rallenta, se non impedisce, l'affidamento delle stazioni alle Amministrazioni Comunali. RER ritiene che non abbia alcuna utilità inserire questi dati generici nella Carta dei Servizi, la classificazione qualitativa-commerciale delle stazioni deve essere inserita nel PIR con la puntuale indicazione della classificazione di OGNI stazione.

5. **ACCESSO ALLE STAZIONI RFI PER TRENI PROVENIENTI DA ALTRI GI.** Nei pedaggi per per l'accesso all'Infrastruttura non è attualmente normato l'accesso alle stazioni di RFI per i treni provenienti da altri GI. In Emilia-Romagna, ad esempio vi sono ben 9 stazioni cd. "comuni" in cui treni provenienti dal GI FER Srl entrano in area di competenza GI RFI. In passato tale fattispecie era regolata con convenzioni tra le Ferrovie dello Stato e le società che *illo-tempore* gestivano il servizio sulle linee "secondarie". Attualmente la maggior parte di tali convenzioni sono scadute e proseguono in regime di *prorogatio*. Onde evitare l'imposizione di oneri insostenibili, sarebbe auspicabile la fissazione di criteri "ragionevoli" per consentire l'accesso di treni da altri GI.
6. **NUMERAZIONE DEI TRENI.** Negli ultimi anni GI ha instaurato la discutibile prassi di attribuire fino a 4 numerazioni differenti allo stesso treno (traccia) del servizio di trasporto Regionale e Locale a causa del diverso materiale rotabile utilizzato, della periodicità, di fermate effettuate o sopprese in certi periodi (nei festivi) e di prolungamenti di corsa ante partenza in origine o post-arrivo a destinazione in alcuni periodi dell'anno. In altri casi lo stesso treno cambia numero lungo il percorso, su richiesta della IF, "simulando" il cambio di treno (tale risulta nelle informazioni elettroniche) mentre in realtà prosegue, fino alla effettuazione di annunci automatici "OBOE" a bordo che avvertono del termine corsa, subito contraddetti da annunci manuali fatti dal capotreno che invece invita a rimanere a bordo.

Distinti Saluti.

(Ing. Maurizio Tubertini)