



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,
Pianificazione TERRITORIALE, LAVORI PUBBLICI,
università

tel + 39 040 3774721
fax + 39 040 3774732

territorio@regione.fvg.it
territorio@certregione.fvg.it
I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

Classifica n. TPL 0.1.
riferimento
allegato

Spett.bile Autorità di Regolazione dei trasporti
Via Nizza 230,
10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

oggetto: **Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014.**

In riferimento all'avviata consultazione di cui all'oggetto da parte di Codesta Autorità, con la presente si formulano le seguenti osservazioni relativamente alle questioni poste in consultazione.

Si desidera premettere, in generale, che alcune delle tematiche proposte all'attenzione risultano al momento oggetto di interlocuzione con la Società RFI all'interno del definendo Accordo Quadro e pertanto non rappresentano un punto di criticità consolidato ma di richiesta di specifica attenzione.

Nella proposizione delle singole osservazioni si seguono i temi (e la relativa numerazione) come proposti da codesta Autorità. Sono riportati tutti i punti, anche quelli dove non si sono espresse osservazioni.

1) Accordo quadro: ambito, limiti ed oggetto.

Si premette innanzitutto come il documento Accordo Quadro risulti ad oggi, stante forse l'ancora limitato numero di accordi sottoscritti con le Regioni, un documento non compiutamente orientato ad accompagnare le stesse Regioni nella definizione del "quadro di certezze" necessario alla gestione dei successivi affidamenti, in particolare nel caso di messa a gara dei servizi.

Ciò comporta la non completa e conseguente, concreta, attuazione all'obiettivo dichiarato dalla stessa RFI di "...fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta da parte degli stessi...".

Ne è un esempio la durata dell'Accordo quadro che, al momento, non risulta pacificamente correlata alla durata degli affidamenti prevista dall'articolo 4, commi 3 e 4 del Regolamento Europeo 1370/2007 (15 anni prorogabili per ulteriore 50% del periodo). E' pur vero che la Direttiva 2012/34 prevede per l'Accordo quadro una durata di 5 anni rinnovabili per pari periodi, ma riconosce la possibilità di durate superiori anche nel caso di contratti commerciali.

L'Accordo Quadro, nel testo proposto, non consente inoltre di individuare in termini puntuali gli spazi da mettere a disposizione di un futuro gestore;

Non sono inoltre descritti, tra i contenuti, le eventuali azioni sull'infrastruttura necessarie a rendere maggiormente stabili i servizi o qualitativamente migliori gli spazi di stazione (*es riduzione delle sezioni di blocco e mantenimento dei punti di incrocio*) che pur rappresentano un contenuto essenziale nell'organizzazione dei servizi.

2) Assegnazione della capacità

Priorità in fase di assegnazione delle tracce

Si ritiene necessario che la priorità nell'assegnazione delle tracce debba andare ai treni del trasporto regionale (derivanti dalla Stipula di Accordi Quadro) e a quelli a lunga percorrenza a completamento dell'offerta regionale secondo le previsioni della Pianificazione Regionale in materia.

La flessibilità individuata dal GIdi 15' (2.2.1) nell'elaborazione del progetto orario rispetto a quanto richiesto da IF si ritiene non vada applicata, di norma, ai suddetti servizi, se non in presenza di accordo con le Amministrazioni interessate.

3) Gestione della circolazione perturbata

In termini di gestione della circolazione perturbata va rimarcata la assoluta importanza dell'informazione ai viaggiatori, sia in merito alle condizioni di ripristino del servizio sia in termini di funzionalità degli impianti, assistenza ai viaggiatori ed alternative di viaggio. E' opportuno che tali aspetti, su base regionale, siano presenti all'interno dell'Accordo Quadro e declinati con maggiore dettaglio in Carta Servizi.

Nel riavvio dei servizi va data priorità a quelli regionali a più alta frequentazione.

4) Sgombero delle infrastrutture

5) Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle capacità e delle tracce.

6) Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi

E' opportuno che il PIR preveda l'emissione di rendiconti e fatture direttamente correlate ai contratti di servizio (e non al complessivo contratto tra IF e GI) in modo da offrire diretto riscontro agli importi che le Regioni riconoscono all'interno dei Contratti di servizio con le IF.

In caso di servizi ferroviari sviluppati senza soluzione di continuità tra regioni, il pedaggio per treno va calcolato evitando ripartizioni percentuali di parti fisse.

Per quanto attiene alla definizione dei corrispettivi relativi ai servizi non inclusi in pedaggio, si ritiene di proporre la differenziazione per quanto attiene servizi ricompresi in un contratto di servizio.

7) Performance regime

La misurazione della puntualità a destino (termine corsa) non risulta sufficiente a rendere effettiva la previsione dell'articolo 21 del D.Lgs. 188/2003 e dell'articolo 35 della Direttiva 2012/34.

La finalità di "ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arretrate alla circolazione dei treni..." deve necessariamente tener conto degli effetti indotti anche su punti intermedi, in corrispondenza ad esempio di nodi significativi della rete, dove un ritardo assume un forte elemento di criticità non solo per i viaggiatori diretti/originati da tale località (che in diversi casi possono risultare superiori a quelli rilevabili a destino), ma anche per la tenuta degli interscambi e la loro efficacia (tema presente in taluni casi con maggiore rilevanza su nodi intermedi). Per quanto riguarda il

Friuli Venezia Giulia tale situazione risulta chiaramente presente nel nodo di Udine, su cui originano/destinano solo una limitata parte dei servizi afferenti a tale nodo.

Si rileva pertanto la necessità di una integrazione delle rilevazioni e del relativo meccanismo di incentivazione in tal senso.

Va detto peraltro che l'assenza di tali rilevazioni porta a rendere meno significativa anche la rilevazione a destino in quanto mitigata dalla presenza dei cosiddetti "allungamenti".

La presenza di rilevazioni anche in punti intermedi del percorso del treno particolarmente significativi, unitamente alla disponibilità di tale dato, si ritiene possa riverberarsi favorevolmente anche nell'ambito del Contratto di servizio.

E' opportuno inoltre che vi sia la diretta comunicazione alla Regione delle penali applicate dal GI all'IF. Ciò per il diretto riflesso nell'ambito del riconoscimento, all'impresa ferroviaria, dei costi di accesso all'infrastruttura (pedaggio).

Si ritiene inoltre di proporre che il riutilizzo delle penali applicate sul trasporto passeggeri regionale sia sviluppato di concerto con la Regione interessata e non reinvestita automaticamente dal GI a favore delle attività elencate alla parte C2 dell'Appendice al Capitolo 6 del PIR senza che siano note le criticità che portano a tale reinvestimento.

8) Condizioni generali di accesso ai servizi

In termini generali l'accesso ai servizi, ed in particolare l'accesso e l'utilizzo delle stazioni passeggeri, delle strutture e degli edifici ad esse annessi e delle aree di sosta ricovero e deposito del materiale rotabile nonché l'accesso e l'utilizzo ai centri di manutenzione presenta criticità nella assenza di puntuale definizione, all'interno dell'Accordo Quadro dei relativi spazi nonché alcuni aspetti di indeterminatezza tra i quali:

- non tutte le aree manutentive indicate nel PIR risultano effettivamente disponibili. L'OMR di Cervignano, indicata anche nell'edizione del PIR 2014 come disponibile risulterebbe da quanto comunicato dalla stessa RFI di proprietà di altro soggetto;
- la disponibilità delle aree di sosta (che pure è possibile elencare all'interno dell'Accordo Quadro), che non risulterebbe assicurata nel caso RFI intenda valorizzare diversamente tali aree, con possibili ulteriori costi per l'effettuazione dei servizi non determinabili in fase di affidamento.
- la possibile mancata puntuale definizione degli spazi di stazione (o in edifici e strutture ad esse annessi) a disposizione dell'IF per attività connesse alla gestione del servizio, già nell'ambito dell'accordo Quadro.

Al fine di ampliare rapidamente la disponibilità di impianti di servizio, ed evitare il disperdersi di informazioni si propone che, quantomeno gli impianti delle Società del Gruppo FS, siano tutti inseriti all'interno del PIR, con la definizione dei relativi canoni per l'utilizzo, in attesa della piena attuazione della Direttiva 2012/34.

9) Passeggeri a mobilità ridotta

Si propone di definire ed applicare anche un criterio di distanza tra stazioni in cui è possibile usufruire del servizio di assistenza, in modo da assicurare un maggiore equilibrio nell'accessibilità ai territori, a cui l'accessibilità alle stazioni sottende.

Vanno differenziati i costi previsti dal PIR che si ritengono eccessivamente penalizzanti se applicati a tutte le fattispecie di intervento.

10) Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi e servizi automatizzati alla clientela

Si rileva l'inadeguatezza complessiva degli spazi informativi di stazione rispetto a quelli destinati a pubblicità di solito non attinenti ai servizi ferroviari.

Ciò vale sia per le stazioni maggiori che per le piccole stazioni/fermate.

Vanno definite dimensioni minime degli spazi, un posizionamento adeguato (che non può essere quello meno rilevante dal punto di vista commerciale) e dimensioni minime degli avvisi che la stessa RFI produce e posiziona, adeguate ad assicurarne la piena visibilità

Tutte le considerazioni espresse nel documento per quanto riguarda gli spazi di Stazione sia nel presente punto che negli altri punti del documento valgono anche per le Stazioni gestite dalla Società Centostazioni per le quali si riterrebbe opportuno individuare nello stesso PIR, lo spazio, almeno nel breve periodo, per la definizione delle modalità di accesso ai relativi servizi ed infrastrutture.

11) Servizi di manovra

12) Altri temi

12.1 Carta dei servizi

Una tematica particolarmente significativa, di diretto riflesso sul Richiedente, in particolar modo nel caso in cui tale figura sia definita nella Regione, atteso il suo ruolo sempre più rilevante di diretto riferimento per i viaggiatori ed in quanto parte committente nei contratti di Servizio, attiene alla configurazione della carta dei servizi e agli obiettivi di qualità nella stessa configurati.

Non è presente una Carta dei Servizi RFI regionale, in cui siano più puntualmente rilevabili le condizioni di qualità offerte in tale ambito. I parametri presenti nella Carta dei Servizi di RFI sono relativi (e conseguentemente rilevati) a un dato nazionale rendendo tale dato non correlabile direttamente con la qualità del servizio reso a bordo treno (misurata invece a livello regionale, vedi carta servizi Trenitalia) e con le attribuzioni delle funzioni in materia di trasporto ferroviario passeggeri alle regioni.

Si ritiene necessario che tale situazione vada superata con la definizione di Carte dei Servizi a livello regionale anche per RFI.

Un altro elemento di criticità attiene le categorie di stazioni in cui tale rilevazione viene effettuata. Sono infatti completamente assenti le stazioni classificate come bronze. Si tratta della categoria di stazioni con viaggiatori giornalieri inferiore a 500 viaggiatori, che in molte realtà regionali rappresentano la categoria più diffusa di impianti (in molti casi impresenziati). In tali contesti, indicatori quali la pulizia delle stazioni, le informazioni al pubblico, il comfort nella permanenza (spazi di sosta, sale d'attesa, illuminazione, sicurezza), in particolare in caso di perturbazioni alla circolazione che necessitino di costante informazione e costringano il viaggiatore ad una permanenza prolungata, rappresentano un punto di particolare rilievo che però non viene monitorato.

Vi è infine, sempre all'interno della carta dei servizi un ulteriore elemento di evidente indifferenza al risultato qualitativo determinato dall'assenza (ancorchè a livello nazionale) del risultato conseguito nell'anno precedente e del relativo obiettivo.

Manca, per una parte rilevante di stazioni a fronte di quanto previsto dal GI al punto 2.3.3.2 del PIR, " il GI deve assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri con riferimento agli indicatori e agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di RFI" una misurazione della performance.

Accanto al tema degli indicatori di tipo qualitativo, e direttamente correlato agli stessi, si colloca la necessità di una previsione, all'interno degli Accordi Quadro, di obiettivi di qualità su tali aspetti, da correlare con la definizione di penali (a favore del Richiedente) essendo aspetti che possono contribuire in modo significativo all'attrattività o meno del sistema di trasporto ferroviario.

12.2 Accesso alle banche dati RFI

Le funzioni attribuite alla Regione Friuli Venezia Giulia dal D.Lgs n. 111/2004 riguardano l'insieme dei servizi ferroviari Regionali (e quelli transfrontalieri). Tale previsione, ancorchè ad oggi non efficace in termini di trasferimento effettivo di alcuni servizi (i cd. servizi regionali "indivisi" ancora contrattualizzati da Trenitalia con lo Stato, porta comunque alla necessità per la Regione di monitorare efficacemente tutti i servizi sviluppati in ambito regionale nonchè, in continuità, ancorchè non completamente in territorio regionale, quelli sviluppati sulle direttrici di interesse (es. Trieste-Venezia Udine-Venezia). Su questo aspetto il PIR e lo stesso schema di Accordo Quadro ivi contenuto (Art. 6 dell'Accordo Quadro Tipo) presentano elementi di criticità prevedendo l'accesso a tali informazioni, solo tramite l'IF, nell'ambito del contratto stipulato dalla stessa con la Regione. Il PIR prevede inoltre che l'elenco dei treni interessati sia fornito "... dalle imprese ferroviarie titolari del contratto di utilizzo dell'infrastruttura..." non tenendo conto del ruolo sovraordinato della Regione assunto con l'attribuzione delle funzioni di cui al richiamato D.Lgs. 111/2004.

Si ritiene che l'accesso ai dati presenti nelle banche dati RFI vada assicurato direttamente alle Regioni nell'ambito delle funzioni alle stesse attribuite dallo Stato.

12.3 Non risultano definiti i tempi minimi entro i quali assicurare l'informazione ai viaggiatori in caso di variazioni d'orario. Si sono riscontrate criticità su tale aspetto con la assenza di informazioni in stazione al momento dell'avvio delle variazioni. Risulta necessario definire puntualmente tali aspetti e le relative penali.

In caso di Riduzione Temporanea della Capacità per "indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura" di cui all'articolo 8 dell'AQ tipo, va comunque definita una tutela dei servizi in fascia pendolari e un ambito di minore discrezionalità di RFI nella modifica dei parametri dell'allegato A.

12.4 Emergenza Meteo Neve/Gelo:

Si ritiene di proporre l'inserimento, in Appendice 3 al cap. 2 della previsione che il GI sia tenuto a dotarsi di un'organizzazione di mezzi e personale in grado di assicurare il mantenimento delle linee in esercizio ed evitare chiusure o riduzioni dell'offerta. Solo in casi eccezionali vanno applicati piani di riduzione dell'offerta.

Nel restare a disposizione per ogni approfondimento in merito a quanto sopra esposto, anche nell'ambito dell'avviata collaborazione, è gradita l'occasione per porgere,

Cordiali saluti

Il Direttore Centrale
dott.ssa Magda Uliana

