

## REGIONE TOSCANA

### *1. Accordo Quadro: ambito, limiti e oggetto*

*1.2 si chiedono osservazioni motivate sulla possibilità per il GI di allocare nell'ambito di un determinato accordo quadro tutta la capacità disponibile*

*1.3 quali eventuali altri criteri (contrattuali e/o tecnico/economici) potrebbero contribuire nel contesto dell'Accordo Quadro*

*a) a rafforzare il ruolo come strumento per ottimizzare il processo di pianificazione ed adeguamento della infrastruttura alle esigenze dei richiedenti? Per quali motivazioni?*

*b) migliorare il grado di utilizzo dell'infrastruttura? Per quali motivazioni?*

La Regione Toscana è titolare di un Accordo Quadro sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana nel 2003 e in corso di rinnovo.

Le esigenze del trasporto ferroviario regionale in termini di maggiore quantità di servizi, si manifestano principalmente nelle grandi aree metropolitane, coincidenti di norma con i nodi, nelle quali la commistione di traffici locale e di lunga percorrenza, AV in modo particolare, determinano spesso pesanti conflitti che si risolvono di norma a scapito del trasporto regionale.

La dove il sistema infrastrutturale AV prevede attraversamenti urbani su percorsi separati e dedicati (è il caso dei passanti ferroviari previsti e in parte già operativi nei grandi centri lungo la dorsale Torino – Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli), sarebbe auspicabile che l'intero sistema di superficie fosse prioritariamente dedicato al trasporto regionale e locale, non ponendo in questo caso limiti alla capacità assegnabile nell'ambito dell'Accordo Quadro.

Si porta ad esempio il caso dell'area metropolitana di Firenze, dove, a lavori di sottoattraversamento AV/AC conclusi, fermo restando l'interconnessione della rete, separare la funzionalità dei due sistemi e dedicare la capacità della rete di superficie al trasporto regionale porterebbe grandi benefici in termini di regolarità e affidabilità del servizio, sia per il servizi locali che per quelli di lunga percorrenza /AV.

Si ritiene quindi opportuno e auspicabile poter prevedere, alle condizioni da stabilirsi nell'ambito dell'Accordo Quadro, la possibilità per il GI di allocare l'intera capacità disponibile, in particolare nei casi specifici dove consistenti interventi infrastrutturali finalizzati alla formazione di canali di traffico separati e dedicati (sistema AV / AC) consentono "di fatto" una specializzazione della rete di superficie per il trasporto locale, limitandone l'utilizzo promiscuo a situazioni di piena compatibilità dei sistemi, di necessità derivanti da particolari emergenze e situazioni perturbate.

Quanto sopra porterebbe ad un indubbio miglioramento del grado di utilizzo dell'infrastruttura.

### *2. assegnazione della capacità*

*2.2 priorità in fase di assegnazione delle tracce*

*2.2 si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai criteri di prioritizzazione nella assegnazione delle tracce definiti dall'art.8 comma 3 del DPR 146/99*

La risposta al quesito 1.2, ha un suo preciso riscontro anche in relazione al punto 2.2, in quanto, nei casi trattati, l'assegnazione prioritaria delle tracce riservata nel dPR 146/99 al trasporto locale "disciplinato da appositi contratti di servizio", dovrebbe potere assorbire l'intera capacità delle tratte e nelle fasce orarie interessate.

#### *6 pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi*

*6.1 si chiedono considerazioni motivate riguardo alle attuali modalità di applicazione del pedaggio relativamente a "invii a vuoto" di materiale rotabile, "pedaggio nei nodi" e pedaggio per le tracce "doppie"*

*6.2 si chiedono considerazioni motivate in merito al modello di pedaggio definite nel DM 43T2000 e dai successivi atti in materia*

L'attuale modalità di applicazione del pedaggio relativamente in particolare al "pedaggio nei nodi" risulta particolarmente penalizzante per il trasporto regionale e locale, in considerazione del fatto che tali servizi si svolgono *necessariamente* in gran parte proprio nei nodi, punti di accesso e di transito obbligati in orari privilegiati.

Ne risulta che il trasporto ferroviario regionale è fortemente penalizzato, anche rispetto alla lunga percorrenza, in quanto utilizzatore obbligato dei nodi e principalmente nelle fasce orarie di punta, in ingresso la mattina e in uscita il pomeriggio, dove il fattore tempo è l'unità di misura utilizzata per determinare il canone di utilizzo.

In Toscana tali costi graveranno in misura tanto più pesante al momento in cui, ad avvenuto completamento delle opere infrastrutturali afferenti il nodo fiorentino, verrà dato corso al piano di potenziamento dei servizi ferroviari di accesso all'area metropolitana, da tempo programmati e legati alla applicazione delle Intese ed Accordi correlati agli interventi AV / AC.

Per quanto sopra, nell'ipotesi di revisione del metodo di calcolo del pedaggio, si dovrebbero introdurre meccanismi tali da mitigare le eccessive penalizzazioni che graverrebbero su molte relazioni tipicamente metropolitane, quali ad esempio un diritto di accesso ridotto, per servizi brevi all'interno del nodo (es. servizi urbani).

Inoltre, in generale, sarebbe auspicabile l'individuazione di un meccanismo di tariffazione decrescente in presenza di incrementi di produzione, dato che ogni aumento di produzione, fin tanto che non richiede investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura, non comporta sensibili costi aggiuntivi al gestore.

*6.3 si chiedono considerazioni motivate in merito a possibili evoluzioni a breve / medio termine dei criteri per la definizione dei corrispettivi relativi ai servizi non inclusi nel pedaggio.*

In merito alla definizione dei criteri per la determinazione dei canoni di utilizzo dei servizi non inclusi nel pedaggio, fermo restando quanto specificato in relazione al punto 8 seguente (condizioni di accesso ai servizi), sussiste la forte preoccupazione che eventuali *nuovi* costi derivanti dalla applicazione dei canoni per i servizi "non inclusi", stazioni in particolare, possano determinare ulteriori forti aggravii di costo per le regioni, in considerazione del fatto che i costi di infrastruttura – al momento il solo pedaggio – costituiscono di fatto partite di giro corrisposte a RFI tramite l'attuale impresa ferroviaria e che gli stessi gravano per intero sul contratto di servizio le cui risorse, stabilizzate, sono comprese nel nuovo fondo nazionale trasporti, (art.16bis legge 135/2012 e s.m.i.).

Al momento della introduzione della tariffazione dei servizi “non inclusi” si ritiene quindi necessario prevedere contestualmente meccanismi di riduzione del canone di accesso all’infrastruttura in modo tale che la somma delle due voci non superi l’ammontare del solo canone oggi corrisposto al GI.

## *7 performance regime*

*7.1 si chiedono osservazioni mirate in merito all’attuale impostazione del performance regime basato sui ritardi registrati a fine corsa*

L’impostazione attuale del performance regime che misura il livello del ritardo solo nella stazione di fine corsa, costituisce un limite nella determinazione dei parametri prestazionali richiesti all’operatore nei contratti di servizio pubblico da parte delle regioni: essa infatti non consente di determinare in modo esaustivo e trasparente il livello di puntualità da garantire all’utente del servizio nella propria stazione di arrivo.

Il problema è collegabile inoltre alla necessità di garantire i rimborsi previsti dalla vigente normativa sia per i biglietti di corsa semplice che per gli abbonamenti .

*7.2 si chiedono osservazioni mirate riguardo alla proposta di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie od almeno – in una fase iniziale – in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti da possibile ritardo*

Si ritiene dunque necessario che la registrazione del ritardo sia estesa alle stazioni intermedie: trattandosi di una rilevazione automatica già disponibile negli attuali sistemi di rilevazione (Piattaforma Integrata Circolazione) si ritiene altresì che l’estensione del performance regime possa essere fatta da subito a tutte le fermate / stazioni esistenti e funzionanti.

## *8 condizioni di accesso ai servizi*

*8. si chiedono osservazioni motivate in merito all’evoluzione prospettica del quadro delle condizioni di accesso ai servizi come prefigurato dalla Direttiva 2012/34UE.*

*“Per garantire la totale trasparenza e l’accesso non discriminatorio agli impianti di servizio di cui all’Allegato II punto 2”, l’art 13 della Direttiva 2012/34 UE, istituisce la figura dell’operatore dell’impianto di servizio, inteso come “un’entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all’Allegato II punti da 2 a 4;”.*

Tali operatori (sia pur limitatamente agli impianti a) stazione, b) scali merci, c) aree di manovra, d) stazioni di deposito) “sono organizzati in modo tale da essere indipendenti” sotto il profilo organizzativo e decisionale da un ente o da una società che “è attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali di servizio di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato”.

Quanto sopra, una volta recepito dalla legislazione nazionale, sembra lasciare spazio alla possibilità che la questione ad oggi irrisolta della messa a disposizione di (almeno) parte degli impianti fissi (depositi in particolare) da parte dell’attuale gestore/proprietario all’impresa subentrante in caso di gara, possa trovare soluzione.

L'operatore dell'impianto è infatti obbligato a rispondere positivamente alle richieste di accesso a detti impianti e alla fornitura di servizi a meno che non esistano soluzioni alternative valide sullo stesso itinerario o su itinerari alternativi a condizioni economicamente accettabili che lo stesso operatore deve indicare all'impresa in caso di diniego.

Nel caso del trasporto regionale, trattandosi di servizi dati in concessione previo espletamento di gara, l'accesso agli stessi, puntualmente individuati, può essere garantito al vincitore della gara, previa indicazione nel bando stesso dei costi da sostenere e fermo restando che l'utilizzo dei servizi stessi debba comunque essere garantito a chiunque ne faccia richiesta.

In questa ottica è quindi necessario pervenire alla definizione del quadro dei costi per l'utilizzo dei servizi di cui all'allegato II, nonché dei parametri prestazionali inclusi negli stessi costi di accesso, con particolare riferimento, nel caso delle stazioni, alle pulizie, manutenzione dei locali, ecc.).

Al fine di potere indicare in modo trasparente nel bando di gara la effettiva disponibilità dei servizi accessori disponibili, è necessario quindi conoscere e definire in uno specifico atto di intesa fra le parti (regione ed operatori):

- l'anagrafica della rete e degli impianti, con dati sulle dotazioni esistenti in relazione a stazioni e fermate – quali sottopassi, sale di attesa, accessibilità disabili e persone a mobilità ridotta, piani dell'adeguamento delle infrastrutture, aree adibite a biglietterie presidiate ed automatiche, servizi vari, sistemi di informazione, sistemi di controllo (videosorveglianza e simili), sistemi di sicurezza, sistemi di allarme, parcheggi di interscambio, ecc. – e sui programmi alle progressive scadenze temporali per gli interventi di riqualificazione e infrastrutturali;
- il dettaglio dei depositi detenuti dal GI o da *“un ente o da una società che è attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali di servizio di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato”* e utilizzate dalle Imprese ferroviarie, con indicazione delle condizioni di locazione e dei relativi canoni;

Inoltre, nel caso di impianti destinati all'utilizzo da parte dei passeggeri (in questo caso dei servizi regionali), strettamente connessi all'espletamento di servizi contrattualizzati, occorre che i livelli qualitativi dei servizi offerti siano puntualmente monitorabili dalla regione stessa ed inclusi in un sistema di penalità nel caso del mancato rispetto della prestazione prevista (ad es. pulizie): occorre quindi definire lo strumento in grado di regolare tale rapporto fra *“operatore dell'impianto”* e Regione.