

Consultazione ART sulla delibera n. 49/26, recante “Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014”. OSSERVAZIONI del Gestore di Infrastruttura INFRASTRUTTURE VENETE srl

	Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
1	2.6 e 4.2, lettera c)	"Fasce pendolari: i periodi temporali ricompresi tra le ore 6.00 e le ore 9.00 e tra le ore 17.00 e le ore 20.00..."	Integrare la definizione delle fasce pendolari prevedendo, oltre alle fasce 6:00-9:00 e 17:00-20:00, anche la fascia compresa indicativamente tra le ore 12:30 e le ore 15:00, all'interno della quale i servizi regionali OSP mantengano la medesima priorità prevista per le altre fasce pendolari.	La proposta considera esclusivamente le esigenze di mobilità dei lavoratori pendolari, trascurando una componente essenziale della domanda di trasporto pubblico regionale rappresentata dagli studenti. Nella fascia oraria compresa tra le 12:30 e le 15:00 si concentra infatti una quota rilevante dei flussi di rientro dagli istituti scolastici. L'assenza di specifiche forme di tutela potrebbe compromettere la garanzia del servizio pubblico per tale categoria di utenti, con effetti negativi sull'accessibilità dei territori e sulla funzione sociale del trasporto ferroviario regionale.
2	1.3	"Alle reti ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale si applica esclusivamente la parte pertinente della misura 8.2..."	Prevedere specifiche disposizioni per le reti ferroviarie regionali interconnesse che tengano conto della loro dipendenza funzionale dai nodi e dalle tratte della rete ferroviaria nazionale, garantendo la coerenza tra la capacità assegnata sulla rete RFI e quella necessaria per l'esercizio dei servizi sulle infrastrutture regionali connesse.	Le reti ferroviarie regionali interconnesse, spesso caratterizzate da infrastrutture a semplice binario e da una forte dipendenza funzionale dai nodi di connessione con la rete ferroviaria nazionale, non costituiscono sistemi autonomi sotto il profilo della programmazione dell'esercizio. La possibilità di effettuare i servizi ferroviari sulle reti regionali è infatti strettamente subordinata alla disponibilità di capacità e all'assegnazione delle relative tracce sui nodi e sulle tratte della rete RFI. L'eventuale mancata assegnazione di una traccia o anche del solo accesso a una stazione di interconnessione della rete nazionale rende impossibile l'effettuazione del corrispondente servizio sulla rete regionale, anche in presenza di capacità residua disponibile su quest'ultima. Tale circostanza assume particolare rilevanza sulle linee a semplice binario, dove la costruzione dell'orario è fortemente vincolata ai punti di incrocio e al mantenimento di un assetto cadenzato dei servizi. La disciplina proposta rischia pertanto di determinare una riduzione della capacità effettivamente utilizzabile sulle infrastrutture regionali interconnesse, compromettendo il mantenimento dell'orario cadenzato, delle coincidenze con i servizi della rete nazionale e, più in generale, dell'efficacia

	Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				complessiva del sistema di trasporto pubblico. Ne potrebbe conseguire una riduzione dell'offerta programmabile e un peggioramento dell'accessibilità dei territori serviti, in contrasto con gli obiettivi di massimizzazione dell'interesse sociale richiamati dal provvedimento.
3	8.2	"Per le reti regionali il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 50%."	Allineare il limite massimo di capacità allocabile mediante Accordi Quadro sulle reti regionali interconnesse a quello previsto per la rete ferroviaria nazionale, ovvero al 70% della capacità commerciale disponibile, oppure introdurre specifiche deroghe per le infrastrutture regionali interconnesse e per i servizi svolti in regime di OSP.	La previsione di un limite del 50% per le reti regionali interconnesse, inferiore al 70% previsto per la rete nazionale, rischia di produrre effetti penalizzanti proprio per i servizi regionali svolti in regime di obbligo di servizio pubblico. Tale limite potrebbe compromettere la stabilità della programmazione pluriennale, la conservazione del cadenzamento orario e il mantenimento delle coincidenze con i servizi della rete nazionale. Il risultato potrebbe essere una riduzione dell'efficacia complessiva del sistema ferroviario e dei benefici socio-economici generati dal trasporto pubblico regionale.