

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
8.2	In sede di allocazione di capacità quadro, il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 70% della capacità commerciale disponibile. 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%.
8.5	I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 si applicano anche agli accordi quadro già in vigore attraverso l'utilizzo delle clausole di retrocessione.

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

LIMITE DI CAPACITA' ASSEGNA

TESTO DA SOSTITUIRE:

al posto di

"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%."

si propone la seguente formulazione:

"Per le reti regionali, considerato che i servizi ferroviari su di esse operati appartengono al segmento OSP, il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ per tratta ferroviaria è posto inferiore o pari al 85%"

Testo da eliminare dalla delibera in quanto in contrasto con l'art 79 del nuovo regolamento UE 1184/2026 che fa salvi gli accordi quadro in essere

NABILE CON AQ

La definizione della capacità assegnabile mediante accordi quadro contenuta nello schema di atto posto in consultazione non è, ad avviso della scrivente Società, applicabile alle reti ferroviarie interconnesse gestite dai gestori regionali, nel caso di specie, da FERROVIENORD.

L'attuale utilizzo di dette reti è infatti destinato principalmente al servizio ferroviario regionale, in forza di contratti di servizio gravati da OSP (obblighi di servizio pubblico). Detti contratti con un'analisi, da parte dell'ente affidante, della domanda anche potenziale, come previsto dal quadro regolatorio delineato dalla stessa Autorità. La produzione del servizio è quindi programmata agli esiti di tale analisi ed è strutturata in funzione dell'assolvimento di interessi eminentemente pubblici, quali il soddisfacimento delle esigenze di mobilità di lavoratori e studenti che si muo- no più nell'ambito metropolitano, con attenzione altresì a fasce deboli della popolazione (ad esempio utenti anziani o economicamente svantaggiati che vivono in aree scarsamente collegate, ac- cesso da servizi interurbani su gomma, ecc.).

Ne risulta quindi un servizio che ha le seguenti caratteristiche: elevate frequenze, consistente numero di fermate, garanzia di un certo numero di corse anche in fascia di "morbida", incremento dell'offerta nelle fasce di punta. Tali specificità impongono, nel loro insieme, una complessa programmazione, che comporta un orizzonte temporale superiore a quello di un orario di servizio. Infatti considerare che sulle reti ferroviarie regionali si registra una crescente domanda di servizi di TPL anche in chiave di riduzione dell'uso del mezzo privato per il raggiungimento dei cogen- der raccomandati dall'Unione Europea, di tutela della salute e di salvaguardia ambientale, in particolare nel bacino padano.

In tale contesto appaiono funzionali gli accordi quadro stipulati tra i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e l'ente regionale, per talune tratte, nell'ambito dell'attuale limite dell'85%, c- essere quello maggiormente idoneo a soddisfare gli obiettivi di interesse pubblico sopra illustrati, temperandoli con le esigenze di apertura del mercato a nuovi potenziali operatori.

L'abbassamento della soglia di capacità impegnabile dall'85% al 50%, oltre che comportare impatti incompatibili con le esigenze sopra prospettate in termini di ripercussioni sul servizio ferro- viario regionale e di esposizione del gestore a responsabilità contrattuale, non è neppure, allo stato attuale, necessario per il soddisfacimento di richieste di tracce da parte di operatori di mercato. occorre anche ricordare che il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 non impone il limite massimo del 70 per cento di assegnazione della capacità quadro, ma prevede solo (articolo 8, p- che dall'assegnazione di una capacità quadro inferiore consegua la possibilità per il gestore di non applicare le fasi di coordinamento tra richieste confliggenti come disciplinate dai seguenti a- ti ed 11. Il Regolamento (UE) 1184/2026, recentemente adottato, intende altresì favorire la stipula di accordi quadro, non prevedendo inoltre una soglia massima di capacità assegnabile, sicché i pro- posti dalla delibera in consultazione potrebbero porsi in contrasto con gli obiettivi sottesi al recente intervento normativo del legislatore europeo.

Per quanto specificamente riferito allo scrivente gestore preme sottolineare che le tracce per servizi merci, come già accade, risultano effettuabili e armonizzabili all'interno della programma attuale dei servizi, considerato altresì che il mancato sviluppo di un traffico merci appare ad oggi riconducibile a motivazioni che nulla hanno a che vedere con la scarsa disponibilità di capacità ferroviaria, segnatamente sulle reti gestite dai gestori regionali.

Quanto ad una potenziale richiesta di tracce per servizi passeggeri da parte di operatori a mercato si evidenzia che l'assetto proposto dallo schema di delibera non è compatibile con un conc- so servizio a mercato di significativa consistenza, non essendovi sulle reti regionali una domanda in tale direzione, nonché per la necessità di preservare l'equilibrio economico dei contratti di se- prescrito dal Regolamento (C.E.) 1370/2007 e dall'articolo 12 del d.lgs 112/2015.

Le plurime argomentazioni sin qui esposte suggerirebbero quindi di espungere proprio le reti regionali da una regolazione diretta a limitare la capacità impegnabile mediante gli accordi quad- quantomeno di non modificare l'attuale soglia dell'85 per cento.

Una diversa soluzione determinerebbe, a nostro avviso, una compromissione dell'attuale offerta di servizi di TPL ferroviario regionale, con il supposto effetto di liberare una quota di capacità che rischierebbe di rimanere inutilizzata, con effetti evidentemente antieconomici. Si andrebbe infatti verso un sistema nel quale al gestore del servizio ferroviario regionale gravato da OSP p- venir assegnato, mediante accordo quadro, solo il 50 per cento delle tracce disponibili, per rinviare l'assegnazione di ulteriore capacità in sede di allocazione annuale. Ciò determinerebbe la p- impossibilità di costruzione di un programma di esercizio coerente con gli obblighi di servizio pubblico statuiti nel contratto di servizio e la compromissione dell'equilibrio economico del conti- medesimo. Si aggiunga infine che la diversità delle quote massime di capacità quadro assegnabili dal gestore della rete nazionale (70%) e dai gestori regionali (50%), come ipotizzato dalla deli- potrebbe di fatto comportare problemi concreti di effettuazione di servizi che si svolgano in parte sulla rete nazionale ed in parte sulle reti regionali interconnesse.

L'applicazione retroattiva dei nuovi limiti, comporterebbe una alterazione unilaterale dell'equilibrio di rapporti contrattuali in essere, fondati su un quadro regolatorio previgente.