

L'Amministratore Delegato

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 28/9/2015
RFI-ADVA0011\PV2015\0002611

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI
TRASPORTI
Ufficio Vigilanza e Sanzioni
Pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

c.a. *Responsabile del procedimento*
Dott. Roberto Gandiglio

Oggetto: Delibera n. 64 del 31 luglio 2015 di avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori riguardanti inottemperanze alle misure di regolazione 1.6.4, 3.6.1, 4.6.1, 5.6.1, 7.6.1, 11.6.1 e 11.6.3, di cui alla Delibera n. 70/2014, concernente l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture – Proposta di Impegni

Rif. nota ART prot. 2015/4026 trasmessa via pec in data 4/8/2015

Questa Società, con la presente e con riferimento a ciascuna delle violazioni contestate da codesta Autorità nella Delibera in oggetto, intende rappresentare le argomentazioni volte a dimostrare il corretto operato di questo Gestore ovvero, laddove ritenuto opportuno, formulare un *set* di impegni, ai sensi dell'art. 8 comma 2 del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza di Codesta Autorità, idoneo a rimuovere alcune delle violazioni contestate nella delibera n. 64/2015 in modo così da consentire una rapida e positiva conclusione del procedimento in oggetto¹.

Per agevolare la lettura complessiva, in special modo per quelle violazione per cui sono presentati impegni, ed anche ai fini della pubblicazione destinata alla consultazione dei terzi interessati, si riporta nel presente documento il testo della presunta violazione contestata da codesta Autorità con specifica indicazione della correlata misura rimediale contenente -in conformità a quanto prescritto da codesta Autorità- una descrizione

¹ Con riferimento alle misure per cui saranno formulati degli impegni la Scrivente precisa che tale condotta è finalizzata alla positiva chiusura del procedimento sanzionatorio avviato da codesta Autorità e non costituisce acquiescenza al contenuto della Delibera n. 70/2014.



dettagliata degli obblighi che RFI si dichiara disposta ad assumere nonché una rappresentazione dei relativi tempi e costi di attuazione previsti.

VIOLAZIONE CONTESTATA

1.6.4 (schema-tipo di accordo-quadro per Regioni, Province Autonome ed altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale) lett. g) - "indici di qualità del servizio reso dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria (es. velocità commerciale garantita per traccia/tratta)": manca un sistema di monitoraggio degli indici di qualità concordati e di meccanismi idonei a garantirne il rispetto (es. penali); inoltre dall'articolo 2 comma 1 sub IV dello schema-tipo si evince che RFI non garantisce la velocità commerciale per traccia/tratta, dal momento che RFI non si ritiene vincolata alla stessa laddove si rendesse necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

- 1) RFI -al fine di soddisfare le esigenze manifestate da codesta Autorità- si impegna ad inserire negli AQ aventi ad oggetto servizi di trasporto pubblico locale i seguenti KPI.

Velocità commerciale

L'Accordo Quadro prevederà l'inserimento di un KPI avente ad oggetto la velocità commerciale media (espressa in km/h) rispetto all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio dell'AQ medesimo.

Fissazione della velocità commerciale media di riferimento

La velocità commerciale media indicata nell'AQ non potrà essere inferiore al -5% di quella programmata per l'orario di servizio antecedente a quello di sottoscrizione dell'AQ, salvo il caso in cui lo scostamento di oltre il -5% sia riconducibile ad esigenze di programmazione del Richiedente, ovvero dell'impresa ferroviaria affidataria del servizio (ad es. richiesta di fermate aggiuntive).

Verifica raggiungimento KPI

Con riferimento a ciascun orario di servizio oggetto di AQ (avente durata pluriennale) verrà misurato il valore target del KPI mettendo a confronto la velocità commerciale media indicata in AQ con quella risultante dal progetto orario definitivo correlato all'anno di servizio di riferimento.

Il target del KPI si riterrà raggiunto laddove la velocità commerciale media risultante dal progetto orario definitivo non risulti essere inferiore al 5% rispetto alla velocità commerciale indicata nell'AQ, salvo i casi in cui scostamenti superiori siano



riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa ferroviaria affidataria del servizio.

Conseguenze mancato raggiungimento del KPI

In caso di mancato conseguimento del target, RFI corrisponderà una somma al Richiedente pari al (2 per mille) del valore del pedaggio dell'anno di riferimento.

Esempio:

durata operatività dell'AQ: anno t1-anno t5

valore target inserito in AQ= 52km/h

	velocità commerciale media	conseguimento target
Anno t1	50 km/h	Si (entro -5%)
Anno t2	48 km/h	no
Anno t3	53 km/h	Si
Anno t4	52,5 km/h	Si
Anno t5	49 km/h	No

La misura rimediale ivi proposta si integra con l'impegno presentato da RFI nell'ambito del procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 24/15, come approvata da codesta Autorità con la Delibera n. 66/15. Ci si riferisce all'impegno riguardante l'introduzione di un KPI relativo alla voce informazioni al pubblico, che trova applicazione per tutti i contratti di utilizzo dell'infrastruttura per servizi passeggeri inclusi, quindi, quelli sottoscritti con le IF affidatarie di un servizio di traporto pubblico locale ferroviario.

Pertanto, si ritiene che il combinato disposto dell'impegno ivi proposto e di quello già accolto da codesta Autorità, sia pienamente in grado di far venir meno ogni possibile criticità correlata alla contestazione in questione.

- 2) Il costo per RFI è dipendente dal valore del canone riferito ai singoli AQ per i quali andrà a manifestarsi l'eventuale mancato conseguimento del valore target.

- 3) L'impegno sopra proposto, una volta accettato e reso obbligatorio da codesta Autorità, sarà trasfuso in una specifica clausola dello schema tipo dell'AQ (per TPL)



da riportare nel primo aggiornamento del PIR successivo al provvedimento di accettazione dell'impegno.

VIOLAZIONE CONTESTATA

3.6.1. (Cronoprogramma degli investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata) - *"pubblicazione nel Prospetto informativo della rete, del cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti a ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra AV/AC e traffico convenzionale. La pubblicazione dovrà essere corredata da ogni informazione necessaria al fine di individuare l'ordine di priorità degli investimenti programmati ed i criteri utilizzati per determinarne il rispettivo ordine di priorità. [...]"*

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) RFI, per rispondere alle esigenze manifestate da codesta Autorità, si impegna ad esplicitare nel PIR i seguenti criteri, che RFI applica per ogni impianto /linea interessato da un intervento:

- regolarità della circolazione in base alla valenza commerciale della linea, in relazione al miglioramento della qualità del servizio ed alle possibilità di regolazione del traffico in caso di perturbazione della circolazione.
- livello di traffico attuale e programmato al fine di individuare le criticità connesse ad una possibile saturazione di tratta o impianto..
- livello delle tecnologie di impianto e di linea, dando priorità agli impianti e alle tratte con sistemi obsoleti..
- numero di livelli di velocità presenti in linea, dando priorità alle tratte con presenza di servizi eterotachici.
- interferenze di taglio in impianto, dando priorità alle stazioni in cui la presenza di interferenze sistematiche provoca, in caso di circolazione perturbata, irregolarità che si ripercuotono sulla stabilità degli orari.

RFI si impegna altresì a riportare l'elenco degli investimenti in parola in una apposita sezione del Piano Commerciale di cui all'art. 15, del d.lgs. 112/2015 affinché sul relativo programma possa essere condotta una specifica consultazione con gli *stakeholders*.

- 2) Il costo di implementazione del presente impegno rientra nell'ambito dei costi connessi alle specifiche attività svolte da RFI.
- 3) Le integrazioni sopra riportate, una volta accettate e rese obbligatorie da codesta Autorità, saranno inserite nel primo aggiornamento del PIR successivo al provvedimento di accettazione dell'impegno



VIOLAZIONE CONTESTATA

3.6.1. (Cronoprogramma degli investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata)

[...] nel PIR 2015 ed. marzo 2015 RFI ha inserito l'allegato 10bis "Principali investimenti programmati per ridurre i casi di circolazione perturbata" in cui, tuttavia, manca l'indicazione dei criteri di priorità utilizzati nella definizione del cronoprogramma stesso. Inoltre nel PIR 2015 ed. giugno 2015 l'allegato 10 bis non è più presente, né le informazioni in esso precedentemente riportate risultano essere state riversate nel PIR Web, come, peraltro, avvenuto per altri allegati

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

RFI, nel trasporre tutti gli allegati del PIR nell'ambito del PIRWEB, ha naturalmente proceduto a ivi riportare anche le informazioni contenute nell'allegato 10 bis. Dette informazioni, infatti, sono consultabili alla voce "documentazione tecnica" e, all'interno della stessa, alla sottovoce "Principali investimenti programmati per ridurre i casi di circolazione perturbata".

- 1) Tenuto conto che talune degli elementi informativi sono rappresentati in forma aggregata RFI si impegna a dettagliare tratte e/o impianti oggetto degli interventi al fine di consentire una maggiore fruibilità attraverso l'indicazione su cartine georeferenziate.
- 2) Il costo stimato per l'esecuzione dell'impegno proposto è pari a 50 mila euro;
- 3) Tale implementazione sarà effettuata entro il termine di pubblicazione del PIR edizione dicembre 2015.

VIOLAZIONE CONTESTATA

11.6.1 (contratto tipo per la gestione del servizio di manovra con Gestore Unico) lett. c) - "inserimento nello schema di contratto di un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati alle Imprese ferroviarie (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) e conseguente adozione di un adeguato sistema sanzionatorio qualora i livelli di qualità erogata fossero inferiori allo standard concordato": nello schema-tipo di contratto risulta mancante il sistema di monitoraggio della qualità, considerato che almeno sino a dicembre 2015 continuano ad operare i Gestori Unici, come si evince dal PIR 2014 edizione giugno 2015 - parag. 5.2.7 - Servizi di manovra

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

- 1) Per quanto qui rileva si ritiene preliminarmente necessario far rinvio alle motivazioni, riportate nella nostra memoria relativa alle risultanze istruttorie della Delibera n. 63/15, inerenti alla scelta di mantenere il contratto tipo tra Gestore Unico della manovra ed IF nel PIR edizione giugno 2015.



Ciò posto con la presente RFI si impegna ad integrare il contenuto dello schema di contratto tipo GU-IF inserendo meccanismi idonei a garantire livelli qualitativi del servizio il cui rispetto risponde sia ad esigenze specifiche delle IF sia a quelle di RFI in considerazione del suo ruolo tecnico di supervisione e controllo nella programmazione e nella gestione operativa del servizio così come evidenziato anche dagli Uffici dell'Autorità nel corso dell'audizione del 3 settembre 2015. In particolare, l'integrazione contrattuale consisterà nella specificazione di quanto di seguito indicato:

- a) *Prima dell'avvio del servizio il Gestore Unico (GU), le IF interessate e RFI redigono il c.d. prospetto M53 integrato, ovvero un documento in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità.*

Il prospetto M53 integrato dovrà essere redatto con opportuno coinvolgimento del gestore del Terminal, evidenziando le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli.

D'intesa con le IF, il GU e RFI dovranno provvedere a individuare tre fasce orarie (punta, media e morbida) che identificheranno l'impianto in relazione al traffico programmato durante la giornata.

- b) *Ai sensi dell'articolo 6 del contratto, il GU deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel prospetto M53 integrato svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nel Terminal per lo scarico della merce nei tempi stabiliti, ovvero l'estrazione degli stessi ed il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato.*

Operazioni funzionali all'introduzione del convoglio nel Terminal

Il GU si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno nel terminal entro un tempo massimo di 15:

- *in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;*
- *in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:*
 - *15' nelle fasce orarie di punta;*
 - *30' nelle fasce orarie media*
 - *60' nelle fasce di morbida*

La mancata ottemperanza dei suddetti obblighi comporterà per il GU una corresponsione all'IF, a titolo di penale, di una somma pari al [da definire tra le parti interessate al rapporto contrattuale] del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra.

Nessuna addebito può essere imputato a GU nel caso di ritardi in arrivo nella stazione di destinazione oltre le soglie sopra indicate, né qualora il GU dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità del GU medesimo.



Operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dal Terminal e al successivo piazzamento in stazione

Il GU si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza) nel rispetto della tempistica definita nel prospetto M53 integrato.

La mancata ottemperanza dei suddetti obblighi comporterà per il GU una corresponsione all'IF, a titolo di penale, di una somma pari al [da definire tra le parti interessate al rapporto contrattuale] del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra.

Nessuna addebito può essere imputato a GU nel caso di ritardi nell'estrazione del convoglio dal Terminal, né qualora il GU dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità del GU medesimo.

Per le tracce programmate in gestione operativa, preventivamente concordate con il GU, tale ultimo si obbliga a effettuare le operazioni di manovra entro un massimo di 90' dall'arrivo del convoglio nella stazione di destinazione, ovvero dal termine delle operazioni di carico e messa a disposizione del Terminal (per le operazioni propedeutiche alla partenza).

In caso di mancato rispetto di tali tempistiche il GU sarà obbligato a corrispondere all'IF, a titolo di penale, una somma pari [da definire tra le parti interessate al rapporto contrattuale] del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra.

Nessuna addebito può essere imputato a GU qualora tale ultimo dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità del GU medesimo.

Le integrazioni contrattuali sopra rappresentate troveranno applicazione anche negli impianti in cui RFI eroga allo stato il servizio di manovra a favore delle IF.

- 2) Il costo di implementazione del presente impegno rientra nell'ambito del costo connesso alle specifiche attività svolte da RFI.
- 3) Le integrazioni contrattuali ivi proposte, una volta accettate e rese obbligatorie da codesta Autorità, saranno trasfuse nel nuovo schema tipo di contratto tra GU-IF da riportare nel primo aggiornamento del PIR successivo al provvedimento di accettazione dell'impegno

VIOLAZIONE CONTESTATA

11.6.3 (contratto tipo per il noleggio di locomotori per i servizi di manovra): RFI si è limitata ad enunciare all'interno dello schema-tipo di contratto il principio prescritto dall'Autorità, senza tuttavia elaborare la procedura necessaria a renderlo effettivo e sviluppare le misure necessarie



IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Riguardo al tema qui trattato RFI ha avviato un'interlocuzione con l'ANSF nell'ambito della quale è emersa la necessità di approfondire la tematica in questione tenuto conto della complessità dei diversi aspetti, connessi a profili procedurali e di sicurezza, che caratterizzano diverse casistiche che, a titolo esemplificativo si sostanziano nelle fattispecie di seguito indicate:

- a. erogazione diretta del servizio di manovra a cura dell'IF assegnataria del/i mezzo/i;
- b. messa in disponibilità da parte dell'IF assegnataria nel caso in cui la stessa abbia proceduto ad iscrivere il/i mezzo/i al Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN);
- c. messa in disponibilità da parte di GI del/i mezzo/i assegnato nel caso in cui l'IF assegnataria non abbia proceduto ad iscrivere il/i mezzo/i al Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN);

In ragione di quanto sopra rappresentato e considerando che gli approfondimenti attengono a profili non emersi nella fase di consultazione del contratto tipo pubblicato nella bozza del PIR edizione febbraio 2015, RFI – ultimata l'interlocuzione in corso con ANSF - si impegna entro il 15 ottobre 2015 a sottoporre alla consultazione dei diversi soggetti interessati una procedura di dettaglio concernente l'assegnazione delle locomotive, tenendo presente le 3 diverse fattispecie sopra indicate; la consultazione avrà una durata di giorni 15.

- 2) L'attività sopra descritta, rientrando nell'ambito delle attività svolte da RFI, non presenta voci di costo specifiche.
- 3) RFI si obbliga, a valle della conclusione della consultazione, a procedere entro il 5 novembre 2015 a pubblicare sul proprio sito internet la suddetta procedura.

Distinti saluti.

Maurizio Gentile
