

A

ART Autorità di Regolazione dei Trasporti
Email: pec@pec.autorita-trasporti.it

LORO SEDI

Oggetto : Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla Delibera 16/2014. Posizioni di Regione Lombardia

Si fa riferimento alla delibera 16/2014 di ART recante *"avvio del procedimento regolatorio sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie"* e in particolare al "Documento di consultazione", allegato A alla delibera 24/2014, indicando le posizioni di Regione Lombardia, nei modi previsti dall'allegato B alla medesima delibera 24.

Quesito 1.3 (Accordo quadro: ambito, limiti, oggetto)

Con riferimento al quesito 1.3, si evidenzia come la normativa attuale non prenda in considerazione in maniera esplicita il caso in cui un soggetto richiedente – tipicamente una Regione, in qualità di ente programmatore del servizio – desideri prenotare una capacità relativa a un *sistema di servizi strutturati e cadenzati*.

In un tale sistema, che spesso coinvolge più linee, tra loro in corrispondenza in opportune stazioni "nodo", la normale situazione, in cui si richiede un insieme di tracce con un certo margine di flessibilità, rischia di diventare inapplicabile o comunque sub-ottima.

Infatti il sistema stesso necessita di una consistenza interna, per cui tutto l'insieme di relazioni deve essere costruito in sinergia in modo da rispettare frequenze e corrispondenze *del sistema nel suo complesso* (e non delle singole linee o tracce).

Facendo un esempio pratico, in Lombardia le linee S5 Varese - Milano Passante - Treviglio ed S6 Novara - Milano Passante - Pioltello sono entrambe cadenzate con frequenza di 30 minuti. Esse però sono anche sovrapposte nel tratto tra Rho e Pioltello (Passante ferroviario di Milano) e in tale tratto sono perfettamente equidistanti, in modo da offrire al viaggiatore una frequenza doppia, pari a 15 minuti. E' evidente che una generica traslazione della traccia S6, giustificata ad esempio da esigenze del nodo di Novara, porterebbe a un risultato sub-ottimo qualora non fosse accompagnata da un'identica traslazione della traccia S5, che mantenga l'equidistanza nel tratto comune.

Analogamente in molte località della Lombardia (Bergamo, Gallarate, Treviglio, Cremona, Lecco, Pavia, ...) gli orari delle linee convergenti sono strutturati in modo da *massimizzare le corrispondenze possibili*. In genere i servizi regionali e suburbani arrivano poco prima del minuto zero (o 30) e ne ripartono poco dopo, mentre i servizi di scala superiore (*RegioExpress*, per esempio Milano-Cremona-Mantova o Milano-Lecco-Sondrio) si incrociano nel medesimo nodo al minuto zero (o 30). A maggior ragione in questi casi è evidente che le tracce di ogni linea sono *funzionalmente correlate* con quelle delle altre linee. In casi simili si osserva che una ipotetica traslazione rigida di 30 minuti *dell'intero sistema* apparirebbe più consistente di una modifica di pochi minuti della singola linea.

In queste considerazioni ci si riallaccia anche ai punti elenco alla fine del punto a) di 2.1 laddove si afferma la necessità di considerare le funzioni commerciali e i servizi cadenzati. La considerazione delle strutture d'orario complesse costituisce di fatto una generalizzazione di tali concetti.

- Si chiede pertanto che l'accordo quadro *possa prendere in esplicita considerazione la prenotazione di servizi cadenzati strutturati, con adeguati vincoli ai nodi*, per i quali l'attuale formulazione (in termini di minuti di tolleranza delle tracce) risulta tecnicamente non esaustiva.
- Si ritiene che un accordo quadro così impostato possa essere rappresentato mediante un opportuno *grafo reticolare*, che ne costituirebbe quindi la parte contrattualmente vincolante.

Si precisa infine che Regione Lombardia *non è al momento titolare di accordo quadro* (pur avendo costruito d'intesa con RFI e con l'operatore, un sistema strutturato di servizi regionali) proprio perché l'accordo quadro, nella sua formulazione attuale, non è apparso lo strumento più idoneo per garantire l'ottimizzazione del sistema.

Quesito 2.1.1 (Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione)

Con riferimento al quesito 2.1.1, si ritiene che anche in questo caso possano valere le medesime considerazioni fatte per il quesito 1.3: il "tenere conto delle funzioni commerciali dei servizi" (par. 4.4.2 del PIR) può significare che l'ottimizzazione delle tracce non vada ricercata mediante la mera "flessibilità nella misura massima di 15 minuti", ma sia necessario valutare soluzioni alternative che *garantiscono il rispetto dei vincoli* sulla frequenza delle linee e sui nodi di corrispondenza *del sistema nel suo complesso*, indipendentemente da una predeterminata flessibilità.

- Si chiede pertanto che sia contemplato in modo esplicito il caso in cui le tracce richieste realizzano un sistema complesso di corrispondenze d'orario e che in tal caso i margini di flessibilità possano prescindere dalla misura dei 15 minuti *ma conservino la struttura del sistema*.

Quesito 6.2 (Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi)

Con riferimento al quesito 6.2, si ricorda che le Regioni, negli anni scorsi, hanno più volte formulato proposte correttive all'attuale modello di pedaggio definito dal DM 43T/2000, allo scopo di mitigare alcuni effetti che ritenevano particolarmente critici per i servizi regionali. Si richiamano di conseguenza per punti tali proposte, ritenendole ancor oggi valide.



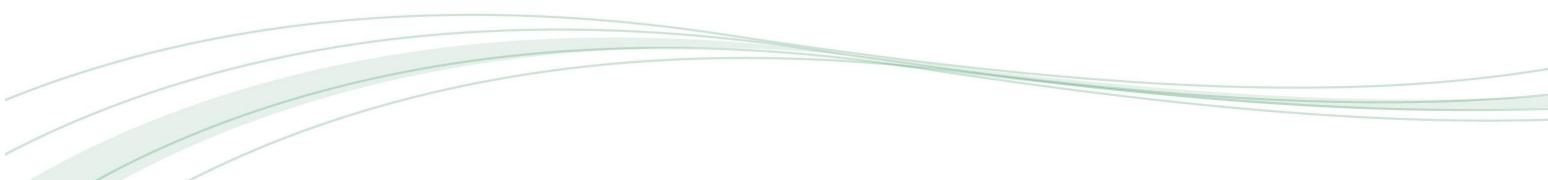
1. Valutare l'introduzione di un *meccanismo di tariffazione decrescente in presenza di incrementi di produzione*. Infatti, ogni aumento di produzione, fin tanto che non richiede investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura, non comporta sensibili costi aggiuntivi al gestore. La più semplice implementazione di questo meccanismo è rappresentata dalla definizione di un canone forfetario per i servizi di nuova attivazione, in termini di *valore medio kilometrico*. Il canone forfetario dovrebbe essere definito da ciascuna Regione a livello di Accordo Quadro con il GI.
2. Valutare adeguati meccanismi tali da mitigare le eccessive penalizzazioni gravanti su molte relazioni tipicamente suburbane, quali ad esempio:
 - un diritto di accesso ridotto, per servizi brevi all'interno del nodo (urbani o a scala metropolitana) oggi particolarmente penalizzati;
 - l'esenzione o la riduzione del costo dell'accesso al nodo per i treni che, per saturazione del nodo stesso, non possono arrivare al centro del nodo ma devono essere attestati in stazioni periferiche di minore interesse commerciale.
3. Arrivare alla definizione di un nuovo assetto del pedaggio, anche riprendendo gli studi fatti negli anni scorsi e poi abbandonati. Lo scopo principale dovrebbe essere quello di ottenere una semplificazione di calcolo, eliminando o semplificando gli aspetti in cui appare sbilanciato il *trade off* tra la complessità del calcolo e la reale significatività dello stesso (ad esempio il grado di saturazione delle linee e la velocità di riferimento per fascia oraria, di cui alle planimetrie 10-13 del PIR).

Quesito 7.2 Performance Regime)

Con riferimento alla misurazione dei ritardi esclusivamente a fine corsa oppure anche in altre località, si ritiene che la misurazione anche in un predefinito insieme di località intermedie significative possa aumentare la qualità e l'accuratezza del *performance regime*, con possibili benefici per lo sviluppo del mercato.

Si ritiene inoltre che, indipendentemente da dove siano calcolati i ritardi, gli attuali metodi di valutazione siano afflitti da un ulteriore problema di significatività nell'*attribuzione delle cause*. Da analisi a campione condotte nei mesi scorsi, si ritiene infatti che alcune cause di ritardo non imputabili direttamente al gestore o alle imprese siano utilizzate con una frequenza eccessiva rispetto alla realtà dei fatti. Ci si riferisce in particolare al ritardo da altre reti, alle generiche condizioni meteo avverse e al cosiddetto "ritardo pubblicizzato". Appare evidente che un utilizzo eccessivo di tali cause produce una visione artificiosamente migliore della qualità erogata da gestore e imprese, spesso in contraddizione con la percezione dell'utenza.

Si ritiene pertanto prioritario affrontare il tema dell'attribuzione delle cause, dando ad esempio indicazioni più vincolanti al gestore.



Quesito 9 (Passeggeri a mobilità ridotta)

Con riferimento al quesito 9, si ritiene che non vi sia contraddizione tra il testo del PIR e le disposizioni dell'art. 22 del Reg. 1371/2007 (laddove prevedono che "il gestore della stazione fornisce gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato"). Si ritiene infatti che la gratuità sia prevista nei confronti del viaggiatore, non dell'impresa che lo trasporta, riguardo alla quale può essere ragionevole che il gestore applichi un idoneo tariffario.

Si suggerisce tuttavia un approfondimento relativamente a tale tariffario, con riferimento in particolare al modello e livello tariffario adottato oggi dal PIR. Il modello tariffario in vigore infatti scarica i costi dell'assistenza direttamente sull'impresa ferroviaria (e indirettamente sulle risorse pubbliche del corrispettivo dei contratti di servizio), senza prevedere alcun meccanismo che incentivi il gestore di stazione o l'impresa ferroviaria a mettere in campo investimenti che potrebbero consentire l'auspicabile diritto alla mobilità in autonomia da parte dei viaggiatori e contemporaneamente ridurre i costi del servizio di assistenza.

Il livello tariffario applicato inoltre genera dei costi per passeggero estremamente elevato, soprattutto non comparabile e insostenibile con il livello tariffario dei treni regionali, con l'effetto di disincentivare l'impresa a svolgere correttamente il proprio ruolo di trasporto di passeggeri a mobilità ridotta.

Si fa inoltre presente che al momento il gestore indica soltanto un sottoinsieme di stazioni in cui è disponibile il servizio di assistenza per i passeggeri a mobilità ridotta, nulla dicendo sulle eventuali possibilità alternative per poter accedere alla stazione e relativi ambienti (banchina, sottopasso, biglietteria, servizi igienici....). Analogamente nessuna informazione viene fornita sulla possibilità e modalità di accesso alle restanti stazioni in cui non viene fornito il servizio di assistenza ai PRM, che costituiscono – per i servizi di interesse regionale – la maggioranza della rete. Si ritiene auspicabile l'adozione di un'informazione più chiara dei servizi disponibili su tutto l'insieme delle stazioni del gestore.

Quesito 12 (altri temi)

Si ritiene di dover sollevare l'attenzione sui seguenti ulteriori argomenti, non trattati dai primi 11 quesiti, e tuttavia rilevanti per il trasporto regionale.

Pulizia delle stazioni

Al momento, il livello di pulizia che deve essere garantito nelle stazioni è quantificato esclusivamente nella Carta dei servizi del gestore, che non fa parte né del PIR né del Contratto di Accesso all'Infrastruttura. Nella versione attuale il PIR pertanto non contiene gli SLA (*Service Level Agreement*) di pulizia delle stazioni e non è in grado di dettagliare la qualità dei servizi che devono essere erogati dal gestore.

In particolare, si sottolinea che l'attuale Carta dei Servizi è soprattutto impostata sull'indicazione di una *generica percentuale di Customer Satisfaction*, inadeguata per determinare l'effettivo livello di qualità garantito nelle singole stazioni (cfr. ad esempio le pag. 24-25 della "Carta dei Servizi RFI 2013" scaricabile dal sito aziendale).

Inoltre la classificazione delle stazioni in *Platinum*, *Gold* e *Silver* appare inadeguata, in quanto

un numero consistente di stazioni (caratterizzate da un'utenza relativamente piccola ma quantitativamente addirittura la maggioranza) *non appartiene a nessuna di queste tre categorie*. Pertanto su tali stazioni non si applica alcuna prescrizione, nemmeno in termini di customer satisfaction.

Si richiede pertanto che il gestore individui un criterio più vincolante per definire i propri standard di qualità, comprendendo ad esempio gli interventi di pulizia previsti (tipologia, frequenza, area di applicazione, ecc.) almeno per classi di stazioni, e che tutte le stazioni, comprese quelle minori, siano attribuite a una di queste classi.

Si richiede inoltre che la classificazione sia poi contrattualizzabile con l'operatore e/o la Regione e che sia prevista la possibilità per la Regione di verificare periodicamente il rispetto dello standard previsto.

Fornitura di informazioni al pubblico

Analogamente alla pulizia delle stazioni, anche il livello di informazioni erogate (forme cartacee, comunicazioni in tempo reale, visive e sonore, ecc.) non è stabilito in maniera sufficientemente analitica, ma rimanda alla carta dei servizi (pag. 29 della citata edizione 2013) sempre riferita all'incompleta classificazione in stazioni *Platinum, Gold e Silver*.

Si richiede pertanto che il gestore individui SLA più vincolanti, oggettivi e misurabili relativamente al livello di informazione erogata in stazione (ivi compresi i servizi di informazioni per persone con disabilità), almeno per classi di stazioni, e che per ogni stazione sia indicata l'appartenenza a una di tali classi, con possibilità di contrattualizzazione e successiva verifica da parte dell'operatore e/o della Regione.

Costo dell'energia

Si evidenziano infine gli effetti della Delibera 27 dicembre 2013 641/2013/R/com dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. Tale Delibera prefigura infatti un sensibile aumento del costo dell'energia elettrica per la trazione dei treni su rete RFI che, se realizzato nella misura che sembra desumersi dalle prime stime, determinerebbe un aumento dei costi di produzione del trasporto non assorbibile in alcun modo dal mercato. Appare quindi evidente che le pur legittime esigenze di efficientamento di altri Enti non possono ripercuotersi acriticamente sul trasporto ferroviario.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE

MASSIMO DELL'ACQUA

