

A. Perricone
Presidente

Versione non confidenziale

Roma, 22 maggio 2014

Ns. Prot.: 14/142.03/P/PRE

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino
A mezzo posta certificata
Email: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014

NTV è il primo operatore privato italiano sulla rete ferroviaria ad alta velocità. Il servizio è stato attivato in data 28 aprile 2012 e in questi due anni si è registrato un netto miglioramento della qualità e della convenienza del trasporto passeggeri su linee AV/AC. Si tratta della naturale conseguenza dell'introduzione della concorrenza di cui sta beneficiando la generalità dei passeggeri, che hanno la possibilità di usufruire di un servizio di importanza strategica a condizioni in precedenza non disponibili in termini di prezzi, stazioni servite e qualità/quantità dei servizi offerti a bordo.

Il diritto all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti è una condizione imprescindibile per garantire lo sviluppo delle IF.

Per tale motivo NTV accoglie con favore la decisione di codesta On.le Autorità di condurre una consultazione pubblica sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria attraverso la raccolta delle osservazioni di tutti i soggetti interessati. Si ritiene a questo proposito che la pubblicazione delle versioni non confidenziali di tutti i contributi e la fissazione di un successivo termine per il deposito di osservazioni contribuirebbe a una corretta formazione del processo decisionale di codesta On.le Autorità.

1. Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto

1.1 L'attuale formulazione del paragrafo 4.4.1 del Prospetto Informativo della Rete vigente ("PIR") richiederebbe le seguenti modifiche:

- nel punto 1 del paragrafo 4.4.1 si fa erroneamente riferimento alla "*capacità complessiva della intera rete gestita*" laddove, come già previsto nel punto 2 del medesimo paragrafo, sarebbe invece necessario riferirsi alla "*capacità complessiva di ciascuna tratta in relazione alle singole fasce orarie*"; in tale modo verrebbe garantita la capacità residua prefissata su tutte le tratte che costituiscono l'intera rete. In ogni caso, la modifica proposta nel punto che segue renderebbe non necessario il mantenimento del punto 1.
- la soglia di cui al punto 2 del paragrafo 4.4.1, che correttamente fa riferimento alle "*singole fasce orarie*" di "*ciascuna tratta*", appare troppo elevata (attualmente è fissata all'85%) in quanto potrebbe impedire o limitare "*l'utilizzo dell'infrastruttura in*

questione da parte di altri richiedenti o servizi” (art. 23, comma secondo, D.lgs 188/2003), comportando la violazione del divieto di abuso di posizione dominante stabilito dall’art. 102, TFUE (così come richiesto dall’art. 42, comma primo, Direttiva 2012/34/UE). Si propone pertanto di utilizzare nel punto 2 del par. 4.4.1 la soglia attualmente inserita nel punto 1 (70%).

- dal momento che ciascuna tratta può avere tre diversi utilizzi ovvero tratta destinata a (i) contratti di servizio, (ii) servizi a mercato, (iii) contratti di servizio e servizi a mercato, occorrerebbe stabilire nei punti 1 e 2 del paragrafo in oggetto limitazioni per ciascuna tipologia di utilizzo della tratta (anche in relazione alle fasce orarie) così da avere piena apertura del mercato alle richieste delle IF.

Le IF non dispongono delle informazioni necessarie a verificare l’attuale livello di utilizzo della rete e conseguentemente non sono nelle condizioni di poter programmare in piena consapevolezza né accertare il rispetto delle limitazioni di cui al paragrafo 4.4.1 del PIR. Pertanto, si renderebbe necessaria l’elaborazione da parte del GI – da pubblicarsi annualmente con il PIR e a valere sull’orario di servizio successivo – di un prospetto che indichi la capacità delle singole tratte (con evidenza della metodologia di calcolo), la tipologia di destinazione delle stesse e la quota parte di capacità assegnabile e assegnata con accordi quadro¹.

1.2 Non si ritiene opportuna l’assegnazione con accordo quadro dell’intera capacità allocabile per singola tratta in quanto, trattandosi di un impegno pluriennale, l’IF non sarebbe garantita per quegli investimenti relativi alla quota di capacità residua prefissata che verrebbe destinata alla nuova IF richiedente. Per ovviare a ciò, sarebbe sufficiente consentire all’IF l’utilizzo di tutta la

¹ Tale proposta ricalca quanto suggerito dalla Commissione Europea nel discussion paper presentato in data 13 marzo 2014 al sottogruppo SERAC dell’Independent Regulators’ Group – Rail (“IRG-Rail”). Si legge a tal proposito nel *Position Paper on the Commission’s considerations for an implementing act on framework agreements*, pubblicato da IRG-Rail in data 6 maggio 2014: “The Commission’s proposal requires that infrastructure managers develop and publish a framework capacity statement. IRG-Rail strongly welcomes the Commission’s intention to ensure that the infrastructure capacity covered by framework agreements is displayed in a transparent and easily accessible manner. (...). Information to be provided should cover at least: □ The route or services (origin and destination) covered by the framework agreement; □ The level of flexibility or time window under the framework agreement, if applicable; □ The access rights (e. g. number of trains within a time window) granted under the framework agreement; □ The start and end dates of the framework agreement. The information in the framework capacity statement or in the network statement should be published on the website of the relevant infrastructure manager. Details for the publication of framework capacity statements or links to the relevant data must be laid down in the network statement. IRG-Rail understands the indicative framework capacity as the indication of routes and time windows for which framework agreements could be concluded. However, IRG-Rail notes that different types of service use capacity in different ways, which could result in a misleading statement being provided. To ensure a clear understanding of framework capacity statement or similar information, IRG-Rail stresses the importance of clarifying the meaning of infrastructure capacity to be allocated under framework agreements to ensure a fair and open market and a level playing field as concerns access to infrastructure networks”. Si precisa inoltre che la proposta della Commissione Europea, condivisa dall’IRG-Rail, è in parte già riflessa nell’art. 42.7 della Direttiva 2012/34/UE secondo cui “Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate”.

capacità residua disponibile all'esito del processo di allocazione annuale della capacità di cui al paragrafo 4.3.2 del PIR.

Inoltre, è possibile che l'assegnazione di capacità superiore alla soglia, anche in mancanza di richieste da parte di altre IF, determini un effetto escludente nel caso abbia ad oggetto l'intera capacità di una determinata fascia oraria. Per scongiurare tale rischio, si propone che nel contratto di utilizzo venga specificato che la quota eccedente la porzione massima allocabile debba essere resa disponibile, in presenza di una richiesta da parte di altra IF, dal primo adeguamento intermedio utile ovvero dal successivo orario di servizio.

1.3 La capacità oggetto degli accordi quadro dovrebbe divenire elemento vincolante per indirizzare gli investimenti del GI ai fini dello sviluppo dell'infrastruttura nonché della risoluzione di richieste confliggenti provenienti da più IF. Inoltre, l'utilizzo dell'accordo quadro, quale strumento di pianificazione, potrebbe essere maggiormente incentivato laddove il GI rendesse noto il piano degli investimenti con un orizzonte temporale non inferiore ai 5 anni nonché gli effetti conseguenti sulla capacità infrastrutturale e/o sulle *performance* dei servizi.

NTV è titolare di un Accordo Quadro per Infrastruttura AV/AC, sottoscritto in data 17.01.2008, successivamente integrato e modificato rispettivamente il 18.02.2010 e il 3.04.2014.

2. Assegnazione della capacità

2.1 Procedura di coordinamento e dichiarazione di saturazione

2.1.1 Si ritiene opportuno il mantenimento dell'attuale margine di flessibilità per il GI nella redazione del progetto orario, onde limitare il ricorso alla procedura di coordinamento ai soli casi significativi. In assenza di siffatto margine, tale procedura verrebbe attivata anche in caso di rigetto da parte dell'IF di tracce proposte dal GI con modifiche di pochi minuti.

2.1.2 Il processo di allocazione della capacità riveste per l'IF un'importanza strategica ai fini della definizione della propria offerta commerciale. Per tale motivo, è essenziale che, nell'ambito di tale processo, la procedura di coordinamento si svolga coinvolgendo in modo trasparente e contestuale tutte le parti interessate (IF, Ministero e Regioni) e tenendo altresì conto dei vincoli gravanti sulle IF richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività. In particolare, si richiede che la consultazione delle parti interessate avvenga attraverso appositi tavoli di confronto collegiale così da garantire la concreta attuazione del principio di trasparenza. I tavoli di confronto dovrebbero essere preceduti, così come previsto dall'art. 46, par. 3, Direttiva 2012/34/UE, dalla circolazione tra i soggetti coinvolti delle informazioni necessarie per garantire un adeguato contraddittorio in condizioni di parità, nonché per facilitare

il coordinamento delle richieste confliggenti con l'obiettivo di garantire il miglior utilizzo dell'infrastruttura avuto riguardo agli interessi commerciali delle IF richiedenti².

2.1.3 Si ritiene che non siano identificabili criteri per ridurre il ricorso alla procedura di coordinamento in quanto la stessa costituisce un momento fisiologico del processo di allocazione della capacità. Piuttosto tale fase dovrebbe rappresentare un momento di trasparente condivisione delle diverse esigenze delle parti interessate (IF/Enti) e delle difficoltà del GI nella compatibilizzazione delle stesse al fine di soddisfarle anche attuando misure di concertazione o limitati investimenti sull'infrastruttura.

In ogni caso, al fine di garantire la concreta attuazione del principio di trasparenza, sarebbe opportuno rendere conoscibili a tutte le IF le tracce allocate nell'anno in corso nonché le interruzioni programmate per manutenzione. Tale set informativo, già presente nei sistemi informativi del GI, permetterebbe a ciascuna IF di avere conoscenza dell'effettiva capacità della rete e delle sue diverse tratte, anche con riferimento ai diversi momenti della giornata, avendo così anche la possibilità di formulare richieste in corso d'orario che permettano un utilizzo ottimale della capacità dell'infrastruttura evitando al contempo sovrapposizioni.

2.2 Priorità in fase di assegnazione delle tracce

2.2 Il comma 3 dell'art. 8 del D.P.R. n. 146/1999 non identifica invero criteri di prioritarizzazione nell'assegnazione delle tracce in caso di conflitto tra IF limitandosi ad elencare i servizi ritenuti prioritari. Tali criteri sono stati invece individuati dal GI nel punto 2 del paragrafo 4.4.3.2 del PIR ("Criteri di priorità"). A tale riguardo si segnala la necessità di differenziare nell'ambito dei servizi di trasporto ad Alta Velocità – secondo bullet del punto 2 - i treni che raggiungono la velocità massima di 250 km/h da quelli con velocità massima di 300 km/h, e di assegnare conseguentemente a questi ultimi priorità in caso di richieste confliggenti.

3. Gestione della circolazione perturbata

3.1 La proposta di dare priorità ai treni che raggiungono la velocità massima di 300 km/h

² L'art. 46, par. 3, Direttiva 2012/34/UE prevede: "Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle informazioni seguenti: a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari; b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari; c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del paragrafo 2; d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità. A norma dell'articolo 39, paragrafo 2, dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito".

eviterebbe di penalizzare le capacità prestazionali degli stessi, con conseguente efficiente utilizzo dell'infrastruttura e quindi del sistema integrato (treno-infrastruttura) nel suo complesso. Siffatta proposta si ispira al medesimo criterio (ovvero velocità di percorrenza) adottato dal GI nella predisposizione della Tabella 3 dell'art. 7 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio³ (All. 1) che contiene la graduatoria di importanza dei treni in caso di conflitti di circolazione.

3.2 Nella gestione della circolazione perturbata sarebbe opportuno che il GI considerasse anche la frequentazione dei treni coinvolti nonché il ritardo maturato da ciascuno di essi, applicando di volta in volta tali criteri nel modo più idoneo a minimizzare il disagio complessivo dei passeggeri.

4. Sgombero delle infrastrutture

4.1 La soluzione preferibile consiste nell'integrale affidamento dello sgombero delle infrastrutture al GI. La IF richiedente il soccorso dovrebbe essere responsabile dell'integrale pagamento dei costi di intervento del GI sulla base di un tariffario predeterminato. I costi dell'intervento dovrebbero rimanere in capo al GI soltanto nel caso la necessità di intervento sia determinata da causa non imputabile alla IF richiedente il soccorso.

In via subordinata, si ritiene che la conclusione di accordi tra le IF finalizzati alla fornitura in forma consorziata di locomotive e/o convogli di riserva determinerebbe indubbi ritorni in termini di: (i) maggiore efficacia nella gestione delle operazioni di sgombero, (ii) maggiore qualità del servizio resa ai viaggiatori e (iii) risparmio economico per le IF con conseguente possibilità di sviluppo delle stesse nel sistema di trasporto ferroviario. Al fine di massimizzare l'efficacia dell'istituto del consorzio tra le IF e i conseguenti positivi benefici dello stesso, occorre però che tale conclusione venga imposta alle IF come un vero e proprio obbligo.

Anche nel caso di sgombero dell'infrastruttura in forma consorziata, conformemente a quanto indicato dall'URSF con il provvedimento 348/3 dell'11 maggio 2011, la gestione dei *“mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altro mezzo idoneo)”* dovrebbe essere di competenza del GI utilizzando quelli già disponibili ovvero provvedendo direttamente al loro approvvigionamento/integrazione.

³ La Prefazione Generale all'Orario di Servizio (“PGOS”) fa parte del quadro normativo di riferimento in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria e contiene norme generali e tecniche relative ai rotabili ed all'infrastruttura che devono essere applicate nell'esercizio ferroviario da parte delle IF e del GI. Si rende quindi necessario adeguare l'art.7 della PGOS al nuovo contesto di esercizio ed alle effettive prestazioni dei materiali rotabili in circolazione sulla rete.

4.2 La distribuzione dei costi operativi legati all'immobilizzo di materiale rotabile ed al personale impiegato per il presenziamento e la gestione delle attività di sgombero dovrebbe prevedere una quota fissa di pari entità per le IF firmatarie del consorzio (il cui importo dovrebbe essere stabilito, di volta in volta, in relazione al numero di tali IF) ed una quota variabile proporzionale al volume di traffico pianificato per ciascuna IF. Dal momento che l'ingombro dell'infrastruttura potrebbe essere causato da eventi ascrivibili, in tutto o in parte, a responsabilità del GI, occorrerebbe individuare a carico di quest'ultimo un adeguato e specifico onere economico (non partecipando il GI alla distribuzione dei suddetti costi operativi) per il ripristino delle normali condizioni di esercizio.

4.3 L'attuazione della cooperazione in forma consorziata tra le IF richiederebbe l'aggiornamento dei Sistemi di Gestione della Sicurezza di ciascuna IF e del GI, con particolare riferimento alla procedura di emergenza ed a quella di interfaccia tra le IF nonché con il GI. Trattasi di attività non complesse e prive di impatti significativi sul piano della sicurezza.

4.4 Come sopra evidenziato, per massimizzare i benefici derivanti dal consorzio, occorrerebbe prevedere l'obbligatorietà dello stesso. In tale contesto, sarebbe comunque auspicabile l'intervento del GI che in fase di definizione dei progetti orari, identificherebbe la soluzione progettuale da adottare per gestire eventuali ingombri dell'infrastruttura. Tale soluzione andrebbe individuata nell'ottica di efficientamento delle risorse (eliminazione di duplicazioni).

4.5 Si ritiene che nel medio termine, al fine di eliminare l'attuale immobilizzo di risorse (convogli di riserva nei nodi di Milano, Firenze e Roma e relativo personale) a carico delle IF esercenti attività di trasporto passeggeri sulle linee AV/AC, dovrebbe prevedersi l'accoppiamento di tutti i rotabili impiegati su tali linee. L'attuazione di tale opzione consentirebbe, da un lato, al GI di effettuare operazioni di sgombero dell'infrastruttura più rapide e, dall'altro, porrebbe le IF nelle condizioni di sviluppare maggiormente il proprio servizio commerciale con conseguenti ritorni economici per lo stesso GI. Siffatta opzione richiederebbe il coinvolgimento dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) alla quale le IF interessate dovranno presentare un apposito dossier tecnico preventivamente validato da un Verificatore Indipendente di Sicurezza.

5. Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione della capacità e delle tracce

5.1 L'attuale disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione di tracce sull'infrastruttura tradizionale andrebbe modificata specificando che l'importo pari al 50% del canone deve essere corrisposto dall'IF nel solo caso in cui le tracce non

contrattualizzate non siano state riallocate dal GI ad altra IF. In caso contrario, il GI non subirebbe alcun danno e pertanto non avrebbe titolo a pretendere tale pagamento⁴.

Per quanto invece concerne le conseguenze economiche in caso di mancata utilizzazione di tracce sull'infrastruttura tradizionale, si ritiene che la relativa disciplina tuteli il GI nella fase di allocazione della capacità e consenta alle IF di calibrare attraverso lo strumento della franchigia, ivi prevista, il progetto orario giornaliero alle mutate condizioni operative e di mercato senza subire penalizzazioni.

5.2 L'attuale disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione di tracce sull'infrastruttura AV/AC, nell'ottica di un adeguato sviluppo del mercato, andrebbe modificata:

- prevedendo una percentuale pari al 50% del canone, in analogia a quanto disposto per l'infrastruttura tradizionale e coerentemente con l'art. 7 del D.M. 43/T del 2000⁵;
- stabilendo che tale percentuale deve essere corrisposta dall'IF nel solo caso in cui le tracce non contrattualizzate non siano state riallocate dal GI ad altra IF. Come innanzi detto, in caso contrario, il GI non subirebbe alcun danno e pertanto non avrebbe titolo a pretendere tale pagamento.

Per quanto invece concerne le conseguenze economiche in caso di mancata utilizzazione di tracce sull'infrastruttura AV/AC, la relativa disciplina, sempre nell'ottica di un adeguato sviluppo del mercato, andrebbe così modificata:

- prevedendo che la percentuale pari all'85% del canone deve essere corrisposta unicamente nel caso di mancata utilizzazione di tracce che interessino sezioni di infrastruttura AV/AC a capacità limitata. A tale riguardo, il GI sarà tenuto ad inserire tali sezioni nella tabella contenuta nel paragrafo 3.4.1.1 del PIR ("Infrastruttura a capacità limitata").
- stabilendo che la predetta percentuale dell'85% si riduce al 50% nel caso di mancata utilizzazione di tracce che non interessino sezioni di infrastruttura AV/AC a capacità

⁴La proposta indicata è conforme alla posizione recente espressa dall'IRG-RAIL secondo cui "*penalties to be paid by applicants should be limited to the actual financial losses incurred by the infrastructure manager sustained until the end of the next working timetable period as a result of the existing agreement being amended*" (IRG-RAIL, *Position Paper on the Commission's considerations for an implementing act on framework agreements*, 6 maggio 2014, par. 37).

⁵ L'articolo 7 del D.M. 43/T del 2000 così recita:

"1. Il diritto di prenotazione per ciascuna traccia oraria è pari al minor importo tra il costo della parte a tratta/nodo, calcolato così come specificato nell'art. 6 comma 1, ed una percentuale dell'ammontare complessivo del canone (omissis). La predetta percentuale è fissata nella misura del cinquanta per cento, fatta salva la possibilità per il gestore dell'infrastruttura di indicare un valore inferiore nelle condizioni generali di contratto.

2. Il diritto di prenotazione di cui al precedente comma va corrisposto anche in assenza di utilizzazione della traccia oraria".

limitata, coerentemente con il su richiamato art. 7 del D.M. 43/T del 2000;

- prevedendo a favore dell'IF una franchigia pari al 5% del valore contrattualizzato per l'infrastruttura AV/AC.

6. Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi

6.1 Pedaggio per “invii a vuoto” di materiale rotabile, pedaggio dei “Nodi”, pedaggio per le tracce “doppie”

- **Pedaggio per invii a vuoto del materiale rotabile**

Il programma di esercizio di NTV comprende, oltre alle tracce orarie per i treni commerciali, anche le tracce per invii a vuoto (ovvero spostamenti non commerciali tra stazioni di convogli vuoti). Tali invii si riferiscono a:

- a) trasferimento dei materiali dalle stazioni di Napoli e Salerno verso l'impianto di manutenzione di Nola e viceversa nonché tra le stazioni di Venezia Santa Lucia e Mestre, per esigenze di manutenzione, pulizia e rifornimento;
- b) trasferimento da/verso la stazione di Torino Porta Susa - stazione di origine/destinazione dei treni commerciali ove è tecnicamente impossibile (per disposizione di RFI) far sostare i materiali tra differenti servizi commerciali - verso/dalla stazione di Torino Lingotto.

In entrambi i casi il GI considera le tracce di invio come a sé stanti, ovvero svincolate da quelle impegnate per i servizi commerciali ad esse collegate. Tale impostazione, accettabile con riferimento alla lettera a) in quanto di fatto nel caso degli invii a vuoto si percorrono itinerari diversi da quelli dei treni commerciali, non è assolutamente condivisibile per i trasferimenti di cui alla lettera b). In tale ipotesi, infatti, i trasferimenti costituiscono naturali proseguimenti dei treni commerciali. I treni Italo in arrivo a Torino Porta Susa proseguono dopo pochi minuti (3') su Torino Lingotto, al pari di quelli provenienti da Torino Lingotto che arrivano a Torino Porta Susa pochi minuti prima (3') della partenza del relativo treno commerciale.

Siffatta impostazione comporta di fatto che NTV versi al GI la quota di accesso al nodo di Torino (53,26 €/treno) due volte: (i) per il treno commerciale (condivisibile) e (ii) per la traccia di invio a vuoto, che costituisce invero la “terminalizzazione” come invio a vuoto della traccia commerciale.

Si ritiene pertanto che la quota di accesso al nodo sia dovuta una sola volta nel caso in cui la traccia di invio a vuoto costituisca la “terminalizzazione” della traccia commerciale e tale proposta dovrebbe essere oggetto di specifica previsione nel capitolo 6, Parte A, del PIR.

- **Pedaggio nei nodi**

Ai sensi del D.M. 43T del 21 marzo 2000 il pedaggio nei Nodi è commisurato al tempo di permanenza in essi dei treni. Con il successivo D.M. del 18 agosto 2006 si è stabilito un costo della permanenza nei Nodi variabile da 0,82 €/minuto (di notte, senza utilizzo della stazione principale) a 5,35 €/minuto (nella fascia di punta con utilizzo della stazione principale).

Il tempo di permanenza nelle stazioni (per servizio viaggiatori o per servizi tecnici) è richiesto dall'IF, ma il tempo complessivo di permanenza nei Nodi viene determinato dal GI in sede di definizione dell'orario di servizio. Tale tempistica risulta a volte superiore a quella richiesta dall'IF per esigenze del GI ottimizzazione della capacità ovvero per:

- compatibilizzare le tracce della IF richiedente con le tracce del trasporto regionale (soprattutto sulle tratte a intenso traffico). In tale ipotesi, ai treni senza fermate verranno imposte velocità commerciali inferiori a quelle caratteristiche degli stessi treni;
- inserire le tracce dell'IF richiedente nei "canali" cadenzati delle linee di proseguimento, con conseguenti soste nelle stazioni superiori a quelle necessarie per l'espletamento del servizio commerciale.

Si ritiene pertanto che non debba essere addebitato all'IF il tempo di permanenza dovuto ad esigenze del GI.

- **Pedaggio per le tratte doppie**

Nella suddivisione delle tratte commerciali in linea AV e linea tradizionale ai fini del calcolo del pedaggio, sino all'emanazione del D.M. del 10.09.2013 (con il quale è stata fissata nella misura del 15% la riduzione del pedaggio per le linee AV) il GI ha considerato linee AV anche i tratti di adduzione alla rete AV sebbene gli stessi non presentassero tutte le caratteristiche tecniche proprie delle linee AV come previsto dalle STI infrastruttura AV (linee alimentate elettricamente a 25 kV con sistema di segnalamento ERTMS/ETCS).

Tali tratti, sebbene fossero in alcuni casi percorsi esclusivamente da servizi AV ed in altri utilizzati in modalità promiscua da treni AV e treni tradizionali (Trasporto Regionale o Lunga Percorrenza), sono (indipendentemente dal loro utilizzo esclusivo o promiscuo) stati considerati dal Gestore per il calcolo del pedaggio come tratti AV, indipendentemente dal loro utilizzo esclusivo o promiscuo.

Tale errata impostazione - disciplinata nell'Appendice al Capitolo 6 del Prospetto Informativo della Rete ("Parte A – PEDAGGIO: Regole e Convenzioni per l'applicazione dell'algoritmo di cui al DM n.43T del 21 marzo 2000 e successive modifiche e integrazioni - 1) Associazione tratte elementari") – ha di fatto prodotto una definizione non equa del pedaggio: lo stesso tratto di linea (Milano Rogoredo – Bivio/PC Melegnano e Bivio/PC Casoria

– Dev Est. Napoli C.le) veniva considerato come AV per alcuni treni e come tradizionale per altri.

Infatti, mentre è condivisibile l'applicazione del pedaggio AV alle tratte ad uso esclusivo (realizzate per i treni AV o comunque utilizzate dagli stessi in modo esclusivo), è assolutamente irragionevole che ciò avvenga per le tratte ad uso promiscuo ovvero per quelle tratte inserite nel nodo di Milano e di Napoli che, seppure realizzate o potenziate nell'ambito della realizzazione della rete AV, sono regolarmente utilizzate anche da treni non AV che pagano il pedaggio previsto per le linee tradizionali.

Dopo l'emanazione del D.M. del 10.09.2013 si è venuta a creare una iniqua determinazione del pedaggio nei nodi di Milano e Napoli sopracitati in quanto, sebbene tale decreto abbia qualificato come AV tutti i tratti di adduzione alla rete AV, RFI applica il pedaggio AV ad alcuni treni (servizi AV) e quello tradizionale ad altri (servizi di lunga percorrenza e trasporto regionale).

Si ritiene pertanto che il GI debba applicare, nei tratti di adduzione alla rete AV, a tutti i servizi (AV, servizi di lunga percorrenza e trasporto regionale) il medesimo pedaggio.

7. Performance regime

7.1 L'attuale meccanismo del *Performance Regime*, basato unicamente sui ritardi registrati a termine corsa e pertanto con esclusione dei ritardi maturati nelle località intermedie interessate dal medesimo servizio, non è concretamente in grado di incentivare la qualità delle prestazioni alla quale il medesimo sistema è preordinato. Si legge infatti testualmente nel paragrafo 6.6 del PIR: “(Omissis) è attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato *Performance Regime*”.

Dal momento che la percorrenza funzionale del treno (in particolare dei treni AV/Lunga Percorrenza) prevede – metodicamente – i maggiori allungamenti di percorrenza nella tratta terminale, si verifica che treni arrivati a destino entro la soglia di puntualità, siano invece giunti nelle località intermedie del servizio con ritardi che hanno di fatto superato tale soglia. A mero titolo di esempio, si citano i treni Torino - Salerno, che seppur giunti a destinazione entro la soglia di ritardo consentita (15 minuti), arrivano nella stazione intermedia di Napoli con 30 minuti di ritardo.

7.2 Affinché il sistema del *Performance Regime* operi in modo da assolvere la funzione alla quale è preordinato, si ritiene quanto mai necessario:

- integrare lo stesso prevedendo almeno che i ritardi vengano misurati anche nelle fermate commerciali (ove viene svolto servizio viaggiatori) delle stazioni più importanti dei nodi di Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli;

- stabilire con riferimento alle linee AV/AC una minore soglia di ritardo consentita (ad esempio 5 minuti) in modo da rendere tale target coerente con la finalità sottesa agli investimenti effettuati per la realizzazione della rete AV/AC. A tale proposito, si ricorda che tali investimenti hanno consentito di ridurre il tempo di percorrenza sulla tratta AV Firenze-Bologna di circa 16 minuti. Pertanto, l'attuale soglia di ritardo (15 minuti) snatura completamente la finalità perseguita attraverso la realizzazione della rete AV/AC.
- modificare i valori economici con i quali oggi sono calcolate le penali dovute nel caso di ritardo a destino (paragrafo 6.6 del PIR) in quanto l'esigua entità degli stessi (2€ per ogni minuto di ritardo con il limite per ciascun treno del 20% del relativo pedaggio⁶) da un lato, priva le penali di una valenza deterrente e, dall'altro, non ristora in alcun modo dei danni direttamente conseguenti al ritardo. A tale proposito, si ricorda che nell'art. 17 del Regolamento CE 1371/2007 (*"Regolamento relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"*) è previsto che il passeggero abbia diritto, nel caso di ritardo, a ricevere dall'IF un indennizzo minimo compreso tra il 25% (ritardo compreso tra 60 e 119 minuti) ed il 50% (ritardo pari o superiore a 120 minuti) del prezzo del biglietto⁷.
- affinché l'imputazione dei ritardi avvenga in modo corretto e conseguentemente si abbia certezza del fatto che le penali vengano addebitate al soggetto che ha determinato il ritardo, stabilire i criteri e le modalità attraverso i quali sia le IF che il GI debbano certificare/attestare, in modo chiaro/trasparente/uniforme, l'attribuzione a "cause esterne" di anomalie al materiale rotabile ed all'Infrastruttura ferroviaria. Siffatti criteri e modalità sono del tutto assenti nelle procedure operative (CO n. 269 del 2010 e "Gestione dei dati fisici nell'applicazione del Performance Regime") emanate dal GI per l'attribuzione e validazione delle cause di ritardo e per la trattazione fisica dei dati del *Performance Regime*. Tale necessità discende altresì dal riscontrato ricorso indiscriminato alle cause esterne, con la conseguenza che in molteplici casi ci si trova di fronte ad assenza di responsabilità sia in capo al GI che alle IF. Sul punto si ricorda che mentre l'attribuzione del ritardo ad una causa esterna non genera alcuna penale nell'ambito del *Performance Regime*, l'IF è tenuta, a seguito della sentenza della Corte di Giustizia Europea del 26 settembre 2013, ad indennizzare comunque tutti i passeggeri. Non si ritiene corretto ed equo che il diritto dei passeggeri ad essere indennizzati si traduca in un onere economico gravante esclusivamente sull'IF e non già

⁶ Si riporta a titolo esemplificativo l'applicazione di quanto previsto nel paragrafo 6.6 del PIR al treno 9977 No-Stop con partenza da Milano P.G. e destinazione Roma Ostiense. Nell'ipotesi di un ritardo di 120 minuti non imputabile ad NTV, la penale ammonterebbe a € 210,00. Per raggiungere la soglia del 20% (pari a circa € 946) del pedaggio di tale treno (pari a circa € 4.733), il treno dovrebbe maturare a destino un ritardo complessivo di circa 8 ore.

⁷ Applicando l'art. 17 del Regolamento 1371/2007 al caso di cui alla nota che precede e considerando un *load factor* del 50% ed un prezzo medio di € 50, NTV dovrebbe sborsare a titolo di indennizzo un importo complessivo pari a circa € 5.625.

ripartito sul sistema.

- prevedere la possibilità per ciascuna IF di avere visibilità sul sistema PIC-web dei dati di circolazione delle altre IF in tempo reale - come peraltro già richiesto al GI (All. 2 e 3) – per le funzioni di monitoraggio della circolazione finalizzate ad attuare, in costante coordinamento con il GI nonché in modo efficace e tempestivo, le necessarie azioni in gestione operativa.

8. Condizione di accesso ai servizi

8.1 Si ritiene imprescindibile l'identificazione puntuale degli impianti di servizio e delle relative caratteristiche infrastrutturali e di attrezzaggio nonché dei servizi ivi erogabili, al di là della individuazione degli operatori degli impianti di servizio (GI o altra entità pubblica/privata). Siffatta informativa, da fornirsi alle IF in seno al PIR, dovrebbe essere corredata da una chiara procedura di accesso ed utilizzo che dovrebbe prevedere, tra l'altro, facilitazioni di accesso ed utilizzo in caso di emergenza o di particolari limitazioni alla circolazione dei treni.

Si segnala che la Direttiva Recast non obbliga l'operatore degli impianti di servizio ad investire in risorse o impianti per soddisfare le richieste delle IF (art. 13, comma 4). Tale previsione non dovrebbe riferirsi al GI.

Infine, si evidenzia che la Direttiva introduce nell'Allegato II, punto 2, una limitazione penalizzante per le IF in quanto esclude dal pacchetto minimo di accesso "i centri di manutenzione pesante" che vengono iscritti nell'ambito dei servizi ausiliari ovvero dei servizi che il GI non è obbligato a fornire, così come disposto nel comma 8 dell'art. 13 della suddetta Direttiva.

Si tratta di fatto di un mutamento peggiorativo rispetto a quanto sancito nell'art. 20 del D.Lgs. 188/2003 che riconosce invece alle IF il diritto di accesso ed utilizzo dei "centri di manutenzione". Tale limitazione costringerebbe le IF ad effettuare ingenti investimenti – difficilmente ammortizzabili per la singola IF considerate le caratteristiche delle attrezzature ed il relativo livello di utilizzo delle stesse – non rinunciabile in quanto l'esecuzione della manutenzione pesante costituisce elemento essenziale per la circolazione in sicurezza dei rotabili.

9. Passeggeri a mobilità ridotta

9.1 Si evidenzia che i corrispettivi previsti nel PIR per l'erogazione del servizio di assistenza a persone a ridotta mobilità sono manifestatamente eccessivi e rendono di fatto anti-economico per le IF il trasporto di tali passeggeri (a fronte di un costo medio per il servizio di assistenza di circa € 100 euro per ogni singolo viaggio l'IF incassa un prezzo medio di circa € 40). E' quindi evidente che il diritto dei passeggeri a ridotta mobilità a non essere discriminati – così come sancito nel Regolamento CE 1371/2007 - si traduce in un onere economico gravante esclusivamente sull'IF sebbene il medesimo regolamento (artt. 22 e 23)

ponga a carico delle IF e del GI l'obbligo di fornire gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo.

10. Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi e servizi automatizzati alla clientela

10.1 Si ritiene opportuno al fine di garantire lo sviluppo del mercato ferroviario, l'adeguamento delle procedure definite dal GI nell'ambito del procedimento A443 in modo da disciplinare anche l'assegnazione di spazi/aree destinati ai servizi di assistenza, accoglienza e biglietteria. Si tratta peraltro di un obbligo stabilito dall'art. 13.2, Direttiva 2012/34/UE ai sensi del quale *"Gli operatori degli impianti forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, (...) alle strutture di cui all'Allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture"* che includono *"i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria"*.

Occorrerebbe inoltre estendere il principio di pari ed omogenea evidenza, sancito nel paragrafo 2.3.3.2 del PIR con riferimento ai treni di tutte le IF, agli spazi di stazione assegnati a tali IF. A tale proposito si evidenzia che il suddetto principio dovrebbe essere attuato in modo che i viaggiatori siano nelle condizioni, sin dal momento in cui accedono in stazione, di avere evidenza dell'esistenza di più operatori così da poter scegliere liberamente il servizio di trasporto. Inoltre, agli stessi spazi/aree destinati alle IF dovrebbe riconoscersi, in fase di assegnazione, una funzione prioritaria – attesa la destinazione stessa delle stazioni – rispetto agli altri operatori commerciali "non ferroviari".

È significativo rilevare l'enfasi che l'IRG-Rail abbia dedicato alla questione nel Position Paper – *Input to upcoming Fourth Railway Package*, in cui ha affermato: *"The same principles of non-discriminatory access and transparency should apply to marketing and promotional activities. New entrants should be able to advertise and promote their services at stations without restrictions. The precise manner of market liberalisation significantly influences the way these interests of railway undertakings and users are balanced. IRG-Rail strongly recommends allowing for market-specific solutions with the common aim of increasing rail passenger volume. Operators of ticketing systems may have dominant positions, and depending on their actual policy they can prevent competition by hindering new entrants. Therefore IRG-Rail sees the necessity of an enhanced role for national Regulatory Bodies in this area"* (par. 4.2).

Sotto quest'ultimo profilo, si ritiene importante un costante impegno di monitoraggio e intervento da parte di codesta On.le Autorità per tutte le questioni riguardanti l'assegnazione di spazi per i servizi di assistenza, accoglienza, biglietteria e promozionali.

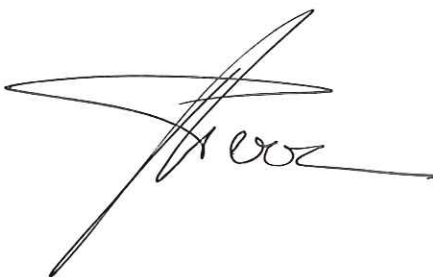
o*o**oo

Così come richiesto nell'Allegato A alla Delibera AdT n. 24/2014, NTV fa espressa istanza per

illustrare in corso di un'audizione le osservazioni contenute nella presente comunicazione e rimane nel frattempo a disposizione per fornire qualsivoglia informazione dovesse essere ritenuta utile.

NTV precisa infine che la presente comunicazione non contiene informazioni riservate, ad eccezione del contenuto degli Allegati 2 e 3 che si chiede siano sottratti all'accesso di terzi.

Con osservanza.



Att. 6-7

— 36 —

Art. 6

CODICE CLIENTE

Ogni treno viene individuato oltre che dal numero, dalla stazione origine e dal giorno di messa in circolazione anche da un codice cliente secondo le indicazioni che saranno emanate dall'Unità centrale competente.

Il codice cliente individua l'Impresa Ferroviaria titolare del treno.

Art. 7

RAPPORTI FRA TRENI IN CASO DI CONFLITTI DI CIRCOLAZIONE

1. I treni in anticipo corsa non dovranno provocare ritardi ai treni in orario indipendentemente dalle categorie.

2. Per i conflitti fra treni in ritardo, dovrà di norma tenersi conto dei valori degli indicatori di regolarità fissati per le diverse categorie di treni dalle competenti Unità centrali.

3. Agli effetti della risoluzione dei conflitti in caso di precedenza o incroci di treni in ritardo, dovrà applicarsi di norma la seguente graduatoria di importanza dei treni, determinata dal tipo di traccia oraria utilizzata (Tabella 3), tenendo comunque conto, nella gestione della circolazione, dei treni più prossimi al termine di corsa o al primo dei seguenti grandi impianti di interscambio fra i principali sistemi nazionali ed internazionali: Torino P.N., Milano C.le, Verona P.N., Venezia Mestre, Genova P.P., Bologna C.le, Firenze S.M.N., Roma T.ni e Napoli C.le.

TABELLA 3

Graduatoria d'importanza dei treni

GRADUATORIA D'IMPORTANZA	TRACCE DI TIPO
1	ES
2	IC- EC
3	EN-EXP-IR- DIR - Merci 1
4	REG - MET - Merci 2
5	TRA-LIS-INV-STM

Merci 1 - Velocità > 120 km/h;

Merci 2 - Velocità < 120 km/h.

Nella fascia orario di punta del traffico pendolare (di norma dalle 06 alle 09 e dalle 17 alle 19) i treni che utilizzano tracce di tipo IR, DIR, REG e MET sono da considerare in graduatoria d'importanza 1.

Nella fascia orario di punta del traffico merci (di norma dalle 23 alle 06) i treni che utilizzano tracce di tipo Merci 1 sono da considerare in graduatoria d'importanza 2; i treni che utilizzano tracce di tipo Merci 2 sono da considerare in graduatoria d'importanza 3.

Ulteriori indicazioni particolari, ad integrazione dei criteri suddetti, potranno essere formulate dall'Unità centrale competente.

Tabella 4. Soppressa.