

# Consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n° 16/2014

Impresa ferroviaria: Trenord S.r.l.

## 1. Accordo quadro: ambiti, limiti ed oggetto

Nessuna osservazione

## 2. Assegnazione della capacità

### 2.1 Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione

2.1.1 Il margine di flessibilità da parte di GI di +/- 15' può essere accettato in linea generale, in particolare per i servizi che, per loro natura e caratteristica commerciale non richiedano un cadenzamento rigido delle tracce.

GI dovrebbe dichiarare nella fase di progettazione delle tracce, e sulle singole linee/nodi, la fattibilità o meno di sistemi cadenzati in relazione alle richieste delle diverse IF.

In caso di verifica positiva della fattibilità di un sistema cadenzato, gli scostamenti dalle tracce cadenzate devono costituire eccezioni, e comunque essere contenute in un arco temporale di +/- 5' in particolare per i servizi regionali e metropolitani.

2.1.2 La possibilità di una concertazione estesa a tutte le IF coinvolte è valutata positivamente al fine di addivenire ad una rapida soluzione dei problemi.

Per le IF che svolgono servizi di trasporto in attuazione di contratti di servizio (con Regioni, stato...) il coordinamento dovrebbe essere esteso ai soggetti richiedenti che commissionano il servizio di trasporto

2.1.3 Per ridurre il ricorso alla procedura di coordinamento è auspicabile (cosa che oggi già avviene) un confronto preventivo tra GI e IF sulla struttura delle tracce disponibili.

Per quanto di competenza, non risulta essere mai stata attivata la procedura di coordinamento nel corso del 2013 e primo trimestre 2014

## **2.2 Priorità in fase di assegnazione delle tracce**

Nessuna osservazione

## **3. Gestione della circolazione perturbata**

In linea di principio, quanto previsto dal punto 2.4.5 del PIR è condivisibile. Potrebbe essere rafforzato prevedendo esplicitamente che, qualora un treno si discosti dalla traccia programmata per più di 5', non debbano essere adottati provvedimenti di circolazione (precedenza, spostamento di incroci...) che, al fine di consentire un recupero al treno in ritardo, vadano ad impattare negativamente sui treni di altre IF, che stanno circolando regolarmente sulla propria traccia.

Il problema principale consiste nella mancata o parziale attuazione, da parte delle strutture operative di GI che regolano la circolazione dei treni di tale criterio.

Occorrerebbe prevedere forme sanzionatorie e risarcitorie verso IF nei casi in cui, il mancato rispetto di tali principi, arrechi ritardi ai propri treni.

## **4. Sgombero delle infrastrutture**

Lo sgombero dell'infrastruttura deve essere un'attività coordinata e promossa da GI che, per attuarla, può utilizzare le risorse messe a disposizione delle IF singole o consorziate.

Il primo criterio da stabilire nel PI, è l'obbligo, per tutte le IF, di mettere a disposizione di GI le proprie risorse (locomotive, personale...) necessarie agli interventi stabiliti e coordinati da GI.

Sulle linee della rete convenzionale il soccorso ad un treno che ingombra l'infrastruttura, deve essere effettuato con l'utilizzo della locomotiva del primo treno utile, indipendentemente dalla IF che ha causato l'ingombro e dalla IF che presta soccorso.

Per quanto riguarda le locomotive di soccorso, la loro quantità e dislocazione sulla rete, deve essere stabilita da GI in funzione del traffico e delle caratteristiche dell'infrastruttura.

- 4.1 Le locomotive di soccorso possono essere messe a disposizione da una singola IF o da IF consorziate, secondo i criteri stabiliti da GI in modo da evitare che, in una stessa porzione di rete, vi siano più locomotive.
- 4.2 Deve essere stabilito il costo fisso della disponibilità delle locomotive di soccorso (immobilizzo del mezzo di trazione e del personale di condotta e manovra se necessaria) che verrà ripartito tra tutte le IF in funzione del traffico esercitato sulla porzione di rete attribuita alla locomotiva di soccorso.  
Oltre al costo per la messa a disposizione, dovrà essere calcolato un costo variabile per ciascun intervento di soccorso, da porre a carico della IF che ha causato l'ingombro
- 4.3 La locomotiva di soccorso deve essere dotata dei connettori necessari a rimorchiare i treni indipendentemente dagli organi di aggancio degli stessi; i macchinisti e manovratori devono essere opportunamente istruiti per tali necessità.
- 4.4 GI dovrebbe incassare (attraverso un ricarico specifico sul costo delle tracce) il corrispettivo a copertura dei costi di messa a disposizione della locomotiva di soccorso, ed il corrispettivo per ciascun intervento, e compensare la/le IF che mettono a disposizione il mezzo.
- 4.5 Gli stessi criteri dovrebbero valere per le attrezzature di soccorso che consentono il recupero dei treni in caso di incidente con svio (il così detto carro soccorso)

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

- 5.1 Il criterio è condiviso, importante è mantenere la franchigia sulla mancata utilizzazione (10% delle tracce contrattualizzate per i servizi viaggiatori, 20% per i servizi merci)

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

- 6.1 Il meccanismo del pedaggio a tempo (anziché a km) applicato nei nodi della rete, penalizza in maniera spropositata i servizi metropolitani e suburbani del servizio ferroviario regionale, che per loro natura hanno

una bassa velocità commerciale, e che peraltro risultano essere uno dei settori a più alto incremento della domanda di trasporto.

Anche per i nodi si propone quindi un pedaggio al km, anche in considerazione che i contratti di servizio tra le regioni e le IF prevedono corrispettivi generalmente basati sulla produzione calcolata a  $Tr^*Km$

- 6.2 Al fine di incentivare la domanda in particolar modo per i servizi regionali regolati da contratti con le regioni, si ritiene opportuno prevedere forme di “sconto volume” che incentivino, su una singola linea, l’offerta distribuita nell’arco della giornata (sistemi cadenzati) piuttosto che la richiesta di singole tracce nelle fasce di punta

## **7. Performance regime**

L’attuale modello di performance regime non corrisponde, in linea generale, agli obblighi contrattuali che hanno le IF che effettuano servizi in regime di contratto con le Regioni o con lo Stato.

In particolare, in caso di mancato raggiungimento degli standards qualitativi previsti dai contatti di servizio, le IF si trovano a dover pagare penali ai titolari dei contratti di servizio e/o rimborsi ai singoli clienti che, nel caso la performance negativa sia dovuta a mancanze attribuibili al GI non possono essere riversate su quest’ultimo.

Inoltre il sistema di attribuzione delle responsabilità dei ritardi, su cui si basa il performance regime, non è del tutto trasparente.

In particolare non vengono tenuti in considerazione i legami tra un treno ed il successivo (ad esempio treni effettuati con lo stesso materiale rotabile e/o lo stesso equipaggio): infatti, qualora un treno sia in ritardo per causa del GI, il sistema attribuisce correttamente al GI i minuti di ritardo ma, il ritardo del treno successivo effettuato con lo stesso materiale, viene attribuito a causa della IF.

A prova di ciò tutte le IF, oramai da anni, sono in debito nei confronti del GI, nel calcolo dei minuti di ritardo causati rispetto ai minuti di ritardo subiti per cause del GI stesso.

- 7.1 Il ritardo registrato a termine corsa è significativo prevalentemente per i treni per i quali, la stazione di termine corsa, coincide con la stazione

- principale dal punto di vista commerciale (ad esempio quasi tutti i treni merci)
- 7.2 Per i treni regionali, oltre al ritardo a termine corsa, andrebbe monitorato anche il ritardo nelle principali stazioni, in quanto non sempre l'ultima stazione risulta essere quella più significativa per numero di viaggiatori serviti.

## **8. Condizioni di accesso ai servizi**

### **9. Passeggeri a mobilità ridotta**

L'attuale formulazione prevede che i costi per l'assistenza ai viaggiatori a mobilità ridotta siano trasferiti completamente alla IF.

Tale modello è insostenibile nell'ambito del trasporto regionale, per il livello delle tariffe di trasporto, e genera extra costi per le IF.

Inoltre non incentiva il GI a creare le condizioni affinchè il maggior numero possibile di viaggiatori a mobilità ridotta possa accedere autonomamente ai treni

## **10. Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela**

Nelle stazioni affidate ad altre società diverse dal GI si riscontrano situazioni critiche per la fornitura dei servizi automatizzati (ad esempio le macchine per la vendita dei biglietti) e prezzi elevati, che non tengono conto della necessità di tali servizi, essenziali per la fruizione del traporto, rispetto a servizi accessori di natura commerciale.

## **11. Servizi di manovra**

L'argomento di particolare rilievo per i treni merci, risulta invece avere un impatto più contenuto per i treni del servizio viaggiatori regionale.

In linea di principio IF deve poter effettuare le manovre in autoproduzione. Nelle stazioni di grandi dimensioni, dotate di fasci per la sosta dei treni è auspicabile (ma non obbligatoria) la individuazione di un soggetto unico incaricato di effettuare le eventuali manovre

## **12. Altri temi**

Si evidenzia il problema del possibile aumento del costo dell'energia elettrica per la trazione dei treni che, se realizzato nella misura pamentata determinerebbe un aumento dei costi di produzione del trasporto non assorbibile, in alcun modo, dal mercato.