

FER S.p.A.

Protocollo Partenza : 5082

Del : 03/12/2015



FER000067510

Spettabile

Autortà di Regolazione dei Trasporti

c.a. Dott. Roberto Gardiglio

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

e, pc, ACC@autorita-trasporti.it

Ferrara, 03/12/15

Oggetto: Delibera ART 91/2015 – Osservazioni sulla proposta di impegni formulata da RFI

Allegati: 1

Si trasmettono in allegato le osservazioni di questa Società, in qualità di Gestore della infrastruttura regionale della Regione Emilia-Romagna, in merito in merito alla Vostra Delibera in oggetto.

Cordiali saluti.

Stefano Masola

Stefano Masola
Direttore Generale

DELIBERA ART 91-2015

Osservazioni sulla proposta di impegni formulata da RFI

1. Misura 1.6.4 (Accordo Quadro Regioni-RFI)

Si condivide l'inserimento in Accordo Quadro della velocità commerciale quale parametro di qualità della capacità oggetto dell'Accordo medesimo. Tuttavia:

- a) Si ritiene inopportuno assumere come indicatore *"la velocità commerciale media rispetto all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio dell'AQ medesimo"*. Infatti un dato medio complessivo non è di per sé indicativo, essendo riferito a relazioni di caratteristiche fra loro assai differenti: l'invarianza della velocità commerciale media complessiva non escluderebbe un inopportuno peggioramento significativo della stessa su relazioni a maggior valenza commerciale. **Si ritiene quindi opportuno che l'indicatore sia più opportunamente riferito a gruppi di relazioni fra loro omogenee, o, in subordine, alle categorie dei treni (Regionale Veloce, Regionale, Metropolitano).**
- b) Non si condivide l'assunzione che *"la velocità media indicata in Accordo Quadro non potrà essere inferiore al -5% di quella programmata per l'orario di servizio antecedente"*: l'adozione di parametri di qualità è infatti finalizzata a un miglioramento della stessa, e non viceversa. **Si ritiene quindi opportuno che il valore da inserire in AQ non possa essere peggiorativo della velocità commerciale media programmata nell'orario di servizio precedente, salvo che ciò non sia riconducibile a esigenze di programmazione, esplicite e dichiarate, del richiedente. Si ritiene altresì opportuno prevedere un impegno di GI ad aumentare la velocità commerciale media, in misura da definire di volta in volta, in caso di variazioni della programmazione favorevoli in tal senso (nuovo materiale rotabile, ricalibrazione delle fermate ecc.)**
- c) Si ritiene fuorviante un target di raggiungimento dell'obiettivo fissato nella misura del -5% del valore indicato in AQ, in quanto la velocità commerciale rappresenta un valore non degradabile. **Si ritiene pertanto opportuno che la penale per GI venga applicata direttamente in caso di mancato raggiungimento della velocità commerciale indicata in AQ; in subordine, qualora si intendesse comunque introdurre una tolleranza, essa dovrebbe essere contenuta al massimo in un -2%.**
- d) In merito alla somma maturata in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo, indicata nella misura del 2% del valore del pedaggio nell'anno di riferimento, **poiché l'Accordo Quadro non implica flussi finanziari diretti fra GI e Richiedente si ritiene opportuno che tale somma debba essere reinvestita da GI per interventi di miglioramento della qualità**

in stazione nei confronti di coloro che utilizzano il servizio (accessibilità, informazioni ecc.), secondo programmi concordati di volta in volta con il Richiedente.

2. Misura 3.6.1 (Cronoprogramma degli investimenti per la risoluzione dei casi di circolazione perturbata)

Il parametro indicato al secondo bullet del punto 1 onde definire le priorità degli investimenti (*“livello di traffico attuale programmato”*) non è esaustivo per individuare le criticità. Si ritiene necessario integrarlo aggiungendo *“la capacità disponibile e il suo grado di impegno”*.

3. Misure 11.6.1 e 11.6.3 (Manovra)

Nessuna osservazione negli ambiti di interesse della scrivente