

Delibera n. 24/2016

Procedimento avviato con delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015. Approvazione degli impegni presentati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e chiusura del relativo procedimento sanzionatorio con riferimento alle misure 1.6.4, lett. g), 3.6.1, 11.6.1, lett. c), e 11.6.3 di cui alla delibera n. 70/2014.

L’Autorità, nella sua riunione dell’8 marzo 2016

- VISTO** l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., che ha istituito, nell’ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”* ed in particolare, l’articolo 42 commi 1 e 2;
- VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, in quanto applicabile;
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, approvato con delibera n. 5/2014 del 16 gennaio 2014, e in particolare l’articolo 8, ai sensi del quale gli atti di regolazione sono efficaci dal giorno della pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell’Autorità;
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità (di seguito: regolamento sanzionatorio), approvato con delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014 ed in particolare l’articolo 9;
- VISTA** la delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità in data 5 novembre 2014, recante *“Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”* ed in particolare le misure di regolazione contenute nel relativo Allegato;
- VISTA** la delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015, pubblicata in data 4 agosto 2015 sul sito *web* istituzionale dell’Autorità e comunicata in pari data a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), 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 del 31 ottobre 2014, concernente l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie”;

RILEVATO

in particolare che con la delibera n. 64/2015 l'Autorità ha avviato nei confronti di RFI un procedimento sanzionatorio per la violazione, tra le altre, delle seguenti misure:

- **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)”*;
- **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.”*;
- **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”*;
- **11.6.3** (contratto tipo per il noleggio di locomotori per i servizi di manovra) – *“predisporre e pubblicare, nel Prospetto Informativo della Rete, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto di noleggio per l'assegnazione dei locomotori resi disponibili per l'autoproduzione dal Gestore della Infrastruttura nei singoli impianti, sulla base dei seguenti principi: adozione di tutte le misure necessarie affinché sia resa possibile ed effettiva l'erogazione dei servizi di manovra anche alle Imprese ferroviarie sprovviste di mezzi, a condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda le tariffe e le tempistiche, attraverso (i) l'impegno diretto dell'Impresa ferroviaria titolare o (ii) la messa a disposizione alle altre Imprese ferroviarie dei veicoli assegnati, compatibilmente con la normativa di sicurezza”*;

CONSIDERATO

che con nota dell'11 settembre 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 4413/2015, RFI ha richiesto di prorogare di dieci giorni il termine per la presentazione di memorie scritte/documenti nonché per la proposizione di

eventuali impegni, richiesta accolta dall'Autorità con nota prot. n. 4453/2015 del 15 settembre 2015;

CONSIDERATO

che RFI, con note assunte agli atti dell'Autorità al prot. n. 4710/2015:

- ha presentato una proposta di impegni con riferimento ad alcune delle violazioni indicate nella delibera n. 64/2015 (nota del 28 settembre 2015);
- ha rappresentato le proprie osservazioni rispetto alla violazioni indicate nella delibera n. 64/2015 non rientranti nella proposta di impegni presentata dalla stessa RFI, (nota del 28 settembre 2015, all. 1 alla nota);

CONSIDERATO

che la citata nota del 28 settembre 2015 presentata da RFI, allegata al presente provvedimento (cfr. Allegato 1), reca più specificamente una proposta contenente i seguenti impegni, relativi alle contestazioni di cui alla delibera n. 64/2015, per la violazione delle sotto indicate misure di regolazione, contenute nella delibera n. 70/2014:

- 1) **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)**:
 - *descrizione*: inserimento negli accordi-quadro, quale indice di qualità del servizio (KPI), della velocità commerciale media, rispetto all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio dell'accordo quadro medesimo, che non potrà essere inferiore al -5% di quella programmata per l'orario di servizio antecedente a quello di sottoscrizione dell'accordo-quadro; il target del KPI si riterrà raggiunto laddove la velocità commerciale media risultante dal progetto orario definitivo non risulti inferiore al 5% rispetto alla velocità commerciale indicata nell'accordo quadro; in caso di mancato conseguimento del target, RFI corrisponderà una somma pari al 2 per mille del valore del pedaggio dell'anno di riferimento;
 - *costo*: dipendente dal valore del canone riferito ai singoli accordi-quadro per i quali andrà a manifestarsi l'eventuale mancato conseguimento del valore target;
 - *tempi*: trasposizione in una specifica clausola dello schema tipo di accordo-quadro da riportare nel primo aggiornamento del PIR successivo al provvedimento di accettazione dell'impegno;
- 2) **3.6.1** (cronoprogramma degli investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata):

con riferimento alla individuazione di criteri per determinarne l'ordine di priorità del investimenti:

 - *descrizione*: esplicitazione nel PIR dei seguenti criteri, che RFI applica per ogni impianto/linea interessato da un intervento: regolarità della circolazione in base alla valenza commerciale della linea; 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; numero di livelli di velocità presenti in linea;

- interferenze di taglio in impianto; inserimento dell'elenco degli investimenti in una apposita sezione del piano commerciale di cui all'articolo 15 del d.lgs. 112/2015 affinché sul relativo programma possa essere condotta una specifica consultazione con gli *stakeholders*;
- *costo*: rientrante nell'ambito dei costi connessi alle specifiche attività svolte da RFI;
 - *tempi*: inserimento nel primo aggiornamento del PIR successivo al provvedimento di accettazione dell'impegno;
- con riferimento alla trasposizione nel PIRWEB delle informazioni già contenute nell'allegato 10-bis:
- *descrizione*: l'indicazione su cartine georeferenziate delle tratte e/o impianti oggetto degli interventi al fine di consentire una maggiore fruibilità, tenuto conto che talune degli elementi informativi sono rappresentati in forma aggregata;
 - *costo*: stimato in 50 mila euro;
 - *tempi*: implementazione entro il termine di pubblicazione del PIR edizione dicembre 2015;
- 3) **11.6.1** (contratto tipo per la gestione del servizio di manovra con Gestore Unico) **lett. c)**:
- *descrizione*: integrazione dello schema di contratto tipo con meccanismi idonei a garantire livelli qualitativi del servizio quali la compilazione del "*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*" e la corresponsione di penali all'impresa ferroviaria nel caso di mancato rispetto della tempistica prevista per le operazioni di manovra;
 - *costo*: rientrante nell'ambito dei costi connessi alle specifiche attività svolte da RFI;
 - *tempi*: trasposizione nel nuovo schema tipo di contratto da riportare nel primo aggiornamento del PIR successivo al provvedimento di accettazione dell'impegno;
- 4) **11.6.3** (contratto tipo per il noleggio di locomotori per i servizi di manovra):
- *descrizione*: a seguito di una preliminare interlocuzione con ANSF, sottoposizione alla consultazione, della durata prevista di giorni 15, dei diversi soggetti interessati di una procedura di dettaglio concernente l'assegnazione delle locomotive;
 - *costo*: assenza di voci di costo specifiche in quanto l'attività rientra nell'ambito delle attività svolte da RFI;
 - *tempi*: pubblicazione sul sito internet di RFI entro il 5 novembre 2015 della procedura, a valle della conclusione della consultazione;

CONSIDERATO che con delibera n. 91/2015 del 5 novembre 2015, a seguito di una preliminare e complessiva valutazione, l’Autorità ha ritenuto ammissibile, ai sensi dell’articolo 9, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la proposta relativa agli impegni sopra indicati con i nn. 1), 2) 3) e 4), disponendone la pubblicazione sul proprio sito *web* istituzionale al fine di consentire ai terzi interessati di esprimere le loro osservazioni;

CONSIDERATO che, entro il termine fissato dall’articolo 8, comma 5, del regolamento sanzionatorio per l’effettuazione del c.d. *market test*, sono pervenute osservazioni da parte di Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. (di seguito: FER), presentate con nota del 3 dicembre 2015, assunta agli atti dell’Autorità al prot. n. 7909/2015 del 9 dicembre 2015, e pubblicate sul sito *web* istituzionale dell’Autorità;

CONSIDERATO che a seguito delle suddette osservazioni, RFI, con nota del 14 gennaio 2015, assunta agli atti dell’Autorità al prot. n. 218/2016 del 15 gennaio 2016, allegata al presente provvedimento, nel rilevare *“in via del tutto incidentale”* che FER appare priva di uno specifico interesse a formulare osservazioni, attesa la sua *“qualità di gestore di infrastruttura e quindi soggetto non direttamente coinvolto dalle tematiche oggetto del presente procedimento sanzionatorio”*, ha presentato alcune modifiche accessorie agli impegni originariamente proposti, intendendo *“comunque valorizzare talune osservazioni prevenute”*, e precisamente:

1) Misura 1.6.4, lett. g)

Al fine di venire per quanto possibile incontro alle esigenze manifestate da FER, RFI formula le seguenti modifiche all'impegno originariamente proposto:

- eliminazione della percentuale di scostamento massimo nella fissazione della velocità commerciale media di riferimento indicata nell'accordo quadro;
- rimodulazione della percentuale di scostamento tollerata in sede di verifica di raggiungimento del target KPI dal 5% al 2%;

2) Misura 3.6.1

RFI ritiene che gli elementi integrativi proposti da FER siano già di fatto insiti nel criterio di individuazione delle priorità degli investimenti, indicato da RFI come livello di *“traffico attuale e programmato”*, in quanto le possibili criticità connesse alla saturazione delle linee/impianti, all’individuazione delle quali il criterio in parola è finalizzato, implicano il necessario raffronto tra il livello di traffico attuale/programmato e la capacità disponibile. RFI si impegna, comunque, *“per completezza informativa”* ad integrare il criterio in questione secondo la formulazione suggerita da FER, aggiungendo al secondo *bullet* dell’elenco dei criteri *“la capacità disponibile e il suo grado di impegno”*;

3) Misura 11.6.3

Pur in mancanza di osservazioni in sede di *market test*, RFI si impegna ad apportare una serie di modifiche e integrazioni migliorative della procedura per

l'assegnazione di locomotori negli impianti dove la manovra è svolta in autoproduzione, riportate in appendice 1 alla nota del 14 gennaio 2016. In linea con dette modifiche è stato emendato il relativo contratto tipo, la cui nuova formulazione è riportata in appendice 2 alla predetta nota;

RITENUTO

che, in merito all'eccezione sollevata in via incidentale da RFI, sebbene FER non sia destinatario diretto della misura in questione, non sia da escludersi a priori l'interesse partecipativo di un soggetto, quale è FER, operante nel settore del trasporto ferroviario in qualità sia di gestore unico della rete ferroviaria regionale dell'Emilia Romagna che di società competente in ordine allo svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale, qualora, come nel caso di specie, proponga contributi volti a migliorare il funzionamento del settore in questione, segnalandone le criticità e offrendo elementi per il superamento delle stesse, dei quali RFI medesima ha del resto tenuto conto nel presentare la propria proposta di modifiche accessorie degli impegni;

RITENUTO

che, in riferimento alla misura 1.6.4, lett. g), l'impegno proposto appare idoneo a rimuovere la contestazione avanzata con la delibera n. 64/2015, perseguendo più efficacemente l'interesse tutelato dalla misura che si assume violata, inerente alla garanzia di uno standard di qualità del servizio, in quanto specifica un indice KPI di qualità, correlato a un parametro predeterminato rappresentato dalla velocità commerciale media, e introduce, quale strumento di tutela, la previsione di una penale in caso di mancato raggiungimento del target prestabilito;

RITENUTO

che, in riferimento alla misura 3.6.1, l'impegno proposto appare idoneo a rimuovere la contestazione avanzata con la delibera n. 64/2015, perseguendo più efficacemente l'interesse tutelato dalla misura che si assume violata, inerente alla pubblicazione in PIRWEB del cronoprogramma degli investimenti con l'indicazione delle priorità e dei relativi criteri, in quanto prevede l'indicazione dei criteri di priorità da utilizzare nella definizione del cronoprogramma nonché l'indicazione, in PIRWEB, su cartine georeferenziate delle tratte e/o impianti oggetto degli interventi;

RITENUTO

che, in riferimento alla misura 11.6.1, lett. c), l'impegno proposto appare idoneo a rimuovere la contestazione avanzata con la delibera n. 64/2015, perseguendo più efficacemente l'interesse tutelato dalla misura che si assume violata, inerente all'inserimento di un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati alle imprese ferroviarie e alla conseguente adozione di un adeguato sistema sanzionatorio, in quanto prevede che lo schema di contratto tipo per la gestione del servizio di manovra con Gestore Unico sia integrato con meccanismi idonei a garantire livelli qualitativi del servizio quali la compilazione del "*prospetto M53 integrato*" e la corresponsione di penali all'impresa ferroviaria

nel caso di mancato rispetto della tempistica prevista per le operazioni di manovra;

RITENUTO

che, in riferimento alla misura 11.6.3, l'impegno proposto appare idoneo a rimuovere la contestazione avanzata con la delibera n. 64/2015, perseguendo più efficacemente l'interesse tutelato dalla misura che si assume violata, inerente alla possibilità di erogare i servizi di manovra anche alle imprese ferroviarie sprovviste di mezzi a condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda le tariffe e le tempistiche, in quanto prevede una procedura di dettaglio per l'assegnazione delle locomotive per i servizi di manovra svolti in autoproduzione dalle imprese ferroviarie, nella quale, oltre a indicazioni concernenti i profili tariffari, sono previste scadenze temporali finalizzate a garantire sia il tempestivo espletamento delle varie fasi procedurali sia l'effettivo avvio dello svolgimento delle operazioni di manovra a favore delle imprese ferroviarie prive di mezzi propri;

RITENUTO

conseguentemente di approvare, rendendo obbligatori per RFI ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del regolamento sanzionatorio, gli illustrati impegni relativi alle misure 1.6.4, lett. g), 3.6.1, 11.6.1, lett. c), e 11.6.3, della delibera n. 70/2014, in quanto idonei a risolvere le contestazioni sollevate in sede di avvio del procedimento sanzionatorio di cui alla delibera n. 64/2015;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

DELIBERA

1. Sono approvati e per gli effetti resi obbligatori, ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, gli impegni presentati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con nota del 28 settembre 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 4710/2015 (allegato 1 al presente provvedimento, per farne parte integrante), e successivamente modificati, in esito al *market test*, con nota 14 gennaio 2016, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 218/2016 (allegato 2 al presente provvedimento, per farne parte integrante), con riferimento alle misure 1.6.4, lett. g), 3.6.1, 11.6.1, lett. c), e 11.6.3, della delibera n. 70/2014, in relazione al procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015.
2. E' chiuso, senza accertarne l'infrazione, il procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 in riferimento alle misure di cui al punto 1.
3. Qualora l'impresa proponente contravvenga agli impegni assunti o il presente provvedimento si fondi su informazioni incomplete, inesatte o fuorvianti fornite dai proponenti, l'Autorità riavvia il procedimento sanzionatorio secondo le procedure ordinarie e provvede all'avvio di ulteriore procedimento sanzionatorio conseguente alla suddetta violazione, ferma la possibilità di adottare i provvedimenti, anche di natura cautelare, di cui all'articolo 37, comma 3, lett. f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

4. Il presente provvedimento è comunicato, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nonché, quale partecipante al procedimento, a Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 8 marzo 2016

Il Presidente

Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente

Andrea Camanzi