

Delibera n. 76/2018

Segnalazioni di Trenitalia S.p.A. e Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Conclusione del procedimento avviato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con delibera n. 28/2018 ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

L'Autorità, nella sua riunione del 26 luglio 2018

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, 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 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”* e, in particolare, l'articolo 37:

- comma 2, ai sensi del quale ogni richiedente ha il diritto di adire l'Autorità se ritiene, tra l'altro, di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o, eventualmente, dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione al prospetto informativo della rete (lettera a) ed ai criteri in esso contenuti (lettera b);
- comma 9, il quale dispone che *l'Autorità “esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo [...] decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alle situazioni e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti”*;
- comma 10, che prevede: *“La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo. L'organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni cominando adeguate sanzioni”*;
- comma 14, con riferimento alle sanzioni irrogabili dall'Autorità;

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 (di seguito: regolamento per lo svolgimento in prima attuazione

dei procedimenti), approvato con la delibera n. 5/2014 del 16 gennaio 2014, ed in particolare l'articolo 6, comma 1;

VISTO il Prospetto Informativo della Rete 2018 (di seguito: PIR), pubblicato da RFI in data 9 dicembre 2016, nonché i successivi aggiornamenti del 7 dicembre 2017 e del 26 gennaio 2018 e, in particolare, i Capitoli 2, 3 e 4;

VISTA la nota del 5 marzo 2018 (prot. ART n. 1637/2018, di pari data), con la quale Trenitalia S.p.A. (di seguito: Trenitalia), con riferimento alla circolazione sulla rete Alta Velocità di treni con materiale rotabile ETR 675 di Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (con velocità massima di 250 km/h), su tracce originariamente programmate per treni con materiale rotabile AGV 575 (con velocità massima 300 km/h), ha lamentato ritardi ai propri servizi e ha chiesto, tra l'altro, l'intervento dell'Autorità *"in tema di accesso all'infrastruttura e in tema di diritti dei passeggeri"*, paventando *"una violazione - pressoché sistematica, preordinata e consapevole - delle norme contenute nel PIR"*. Con ciò facendo riferimento ad *"altre precedenti analoghe vicende"*, segnalate con la nota del 15 dicembre 2017 (prot. ART n. 9480/2017);

VISTA la nota del 6 marzo 2018 (prot. 1676/2018, del 7 marzo 2018), con la quale Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito: Italo-NTV) ha segnalato all'Autorità una *"grave, immotivata e discriminatoria condotta"* da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: "RFI" o "Gestore dell'infrastruttura"), in esito al fatto che, in data 4 marzo 2018, senza alcun ragionevole motivo ed *"in palese contraddizione con quanto [fino a quel momento] avvenuto nonché in evidente violazione della normativa vigente"*, essa avrebbe impedito ad alcuni dei suoi treni, che avevano sostituito materiale rotabile AGV 575 con materiale rotabile ETR 675 (*"per ragioni industriali di turnazione della flotta"*), di percorrere le tracce originariamente programmate sulla linea AV/AC, instradandoli sulla linea convenzionale;

VISTA la delibera n. 28/2018, del 15 marzo 2018, con la quale è stato disposto, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112 del 2015, nonché dell'articolo 6, comma 1, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti, l'avvio di un procedimento al fine di adottare una decisione relativa alle eventuali misure necessarie per rimediare alle situazioni segnalate;

VISTA la comunicazione della menzionata delibera n. 28/2018 a RFI, a Italo-NTV e a Trenitalia, in data 15 marzo 2018, con note, rispettivamente, prot. n. 1943/2018, n. 1945/2018 e n. 1946/2018;

VISTE le istanze di accesso agli atti presentate da Italo-NTV, nelle date del 19 marzo 2018 (prot. ART n. 2038/2018, del 20 marzo 2018), del 14 maggio 2018 (prot. ART n. 4026/2018, di pari data) e del 13 giugno 2018 (prot. ART n. 5039/2018, del 14 giugno 2018), e da Trenitalia, nelle date del 23 marzo 2018 (prot. ART n. 2218, di pari data), e

del 20 aprile 2018 (nota di specificazione dei documenti richiesti, di cui al prot. ART n. 3174, di pari data);

VISTI i riscontri documentali alle menzionate istanze di accesso agli atti forniti rispettivamente a Italo-NTV, con note prott. nn. 2158/2018, del 22 marzo 2018, 4961/2018, dell'11 giugno 2018, e 5117/2018, del 14 giugno 2018, e a Trenitalia, con nota prot. n. 4755/2018, del 4 giugno 2018;

VISTA la richiesta di informazioni e documentazione trasmessa a RFI, con nota prot. n. 1952/2018, del 15 marzo 2018;

VISTA la nota di riscontro del 22 marzo 2018 (prot. ART n. 2186/2018, del 23 marzo 2018), con la quale RFI ha:

- precisato, tra l'altro, che *"le uniche regole, afferenti la gestione di sostituzione di materiale rotabile programmato con altro avente caratteristiche prestazionali differenti, sono quelle previste dal paragrafo 2.5.1.2 del PIR vigente"*;
- trasmesso documentazione riguardante n. 57 casi di sostituzione del materiale rotabile AGV 575 con ETR 675, effettuati da Italo-NTV nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2018 e il 4 marzo 2018;

VISTA la memoria del 26 marzo 2018, trasmessa con plurimi parziali invii (prott. ART nn. 2249/2018, 2250/2018, 2251/2018 e 2252, del 27 marzo 2018), con la quale Italo-NTV, ribadite le doglianze avanzate con la precedente nota del 6 marzo 2018 (prot. ART n. 1676/2018) con riferimento alla sostituzione - del precedente 4 marzo- di materiale rotabile AGV 575 con ETR 675, ha precisato che:

- detta sostituzione era stata diligentemente e tempestivamente comunicata a RFI;
- i treni interessati potevano circolare senza limitazioni sulle linee AV/AC e il loro instradamento su linea convenzionale non era giustificabile, tra l'altro, a norma del paragrafo 2.4.6 del PIR;
- già nel periodo 12 dicembre 2017 - 25 febbraio 2018, erano state effettuate altre sostituzioni di materiale rotabile AGV 575 con ETR 675 (anch'esse, come quelle del 4 marzo, *"per ragioni operative/industriali"*) parimenti oggetto di diligente e tempestiva comunicazione al Gestore dell'infrastruttura, senza che quest'ultimo avesse adottato provvedimenti di instradamento sulla linea convenzionale;
- era priva di fondamento la tesi di Trenitalia in merito alla sistematicità delle sostituzioni in parola. Esse, infatti, erano state operate, nel periodo considerato, solo 22 volte a fronte di n. 3.850 corse;

VISTA la memoria del 26 marzo 2018 (prot. ART n. 2254/2018, del 27 marzo 2018), con la quale RFI ha affermato che:

- dei cinque treni di Italo-NTV interessati, il 4 marzo 2018, dalla sostituzione di materiale AGV 575 con materiale ETR 675, solo tre erano stati instradati su rete convenzionale; relativamente agli altri due, per i quali non era stato possibile effettuare le opportune valutazioni in mancanza della dovuta comunicazione

preventiva dell'Impresa, era stato confermato l'originario instradamento sulla linea AV/AC;

- nei venti precedenti, analoghi, casi di sostituzione di materiale rotabile (come indicati da Italo-NTV con la nota prot. ART n. 1676/2008), tutti preventivamente comunicati, non aveva disposto un ordine di reinstradamento su linea convenzionale, poiché aveva potuto valutarne l'assenza d'impatto sulla regolarità della circolazione;
- era, pertanto, insussistente qualsivoglia condotta illegittima o discriminatoria a sé imputabile;

VISTE

le ulteriori deduzioni con le quali Italo-NTV (nota del 3 aprile 2018; prot. ART n. 2474/2018, del 4 aprile 2018), ha ribadito la liceità, a norma del PIR, della propria condotta e, specularmente, l'illiceità di quella di RFI, che aveva disposto un reinstradamento non consentito dal paragrafo 2.4.6 del PIR;

VISTE

le precedenti segnalazioni indirizzate all'Autorità da Trenitalia (nota del 15 dicembre 2017; prot. ART n. 9480/2017, di pari data) e da Italo-NTV (nota del 21 dicembre 2017; prot. ART n. 9652/2017, del 22 dicembre 2017), anch'esse inerenti a sostituzioni di materiale AGV 575 con materiale ETR 675 e pervenute all'Ufficio precedente in data 17 aprile 2018, per il tramite di altra articolazione dell'Autorità (prot. n. 3052/2018);

VISTE

le note del 20 aprile 2018, con le quali si è data distinta comunicazione dell'acquisizione agli atti delle suddette segnalazioni, sia a Italo-NTV (prot. n. 3185/2018), sia a Trenitalia (prot. n. 3186/2018), sia a RFI (nota prot. n. 3196/2018), alla quale ultima sono state, altresì, trasmesse le segnalazioni in parola, con l'invito a formulare eventuali osservazioni integrative;

VISTA

la memoria dell'11 giugno 2018 (prot. ART n. 4942/2018, di pari data), con la quale Trenitalia, ribadendo quanto affermato nella segnalazione del 5 marzo 2018 (prot. ART n. 1637/2018) ha:

- insistito sulla *"violazione sistematica, preordinata e consapevole"*, da parte di Italo-NTV, delle regole del PIR e, in particolare, dell'obbligo, previsto in capo alle Imprese ferroviarie dal paragrafo 2.3.3.3, richiamato dal paragrafo 2.4.6, lettera a), di utilizzare le tracce in conformità al programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione delle tracce stesse;
- aggiunto ai casi già noti all'Autorità e occorsi sino al 4 marzo 2018, un ulteriore caso di sostituzione, effettuato sulla *"diretrice dorsale"* il successivo 17 marzo 2018;

VISTO

il verbale dell'audizione di RFI, convocata in data 25 giugno 2018, con nota prot. n. 5122/2018, del 14 giugno 2018, nel corso della quale il Gestore dell'infrastruttura:

- in riferimento alle ragioni per cui aveva - il 4 marzo 2018 - disposto il reinstradamento, su linea convenzionale, di tre treni di Italo-NTV, oggetto di sostituzione di materiale rotabile AGV 575 con ETR 675, ha invocato le regole

generali relative alla gestione della circolazione di cui al paragrafo 2.4.5 del PIR, finalizzate a minimizzare i ritardi complessivi sulla rete;

- ha affermato che tutte le sostituzioni in gestione operativa di materiale rotabile AGV 575 con materiale rotabile ETR 675 sulla linea AV/AC, effettuate nel periodo dicembre 2017-marzo 2018, sono state comunicate da Italo-NTV tramite il sistema PIC-WEB, anche se non sempre con la *"valorizzazione degli appositi campi dello stesso sistema"*. Tuttavia, tale ultima carenza era stata neutralizzata, nella maggior parte dei casi, dagli usuali contatti per le vie brevi con i referenti accreditati dell'Impresa ferroviaria;
- ha rilevato la *"assoluta episodicità"* di ulteriori casi sostituzioni, successivi al 4 marzo 2018;

VISTO

il verbale dell'audizione di Italo-NTV, convocata in data 26 giugno 2018 (nota prot. n. 5117/2018, del 14 giugno 2018, in riscontro alla richiesta di cui alle note prott. ART nn. 2249/2018 e 2474/2018), nel corso della quale, nel ribadire quanto ampiamente illustrato con le note prott. ART nn. 1676/2018, 2249/2018 e 2474/2018, l'Impresa ferroviaria ha:

- contestato i tre episodi di asseriti ritardi causati da propri treni con materiale rotabile ETR 675 (EVO), richiamati da Trenitalia nella nota del 15 dicembre 2017 (prot. ART n. 9480/2017), nota in cui quest'ultima aveva denunciato la loro *"inaccettabile reiterazione"* e la loro *"particolare gravità"* in quanto integranti *"una preordinata violazione di norme essenziali contenute nel Prospetto Informativo della Rete"*. A tal proposito, Italo-NTV ha precisato che: (i) solo un treno era stato interessato da sostituzione con materiale rotabile ETR 675, e cioè il n. 9986 del 9 dicembre 2017; (ii) la traccia contrattualizzata per il treno 8906, citato con riferimento ai due distinti eventi del 13 e 14 dicembre 2017, prevedeva - *ab origine* - l'impiego di materiale rotabile ETR 675;
- aggiunto che *"la stessa RFI risultava edotta dell'utilizzo dei materiali ETR 675 quale materiale di scorta presso la Stazione di Bologna-Ravone, a partire dal 10 dicembre 2017 per un primo periodo"* (cfr. verbale di incontro del 6 novembre 2017, sottoscritto da RFI e dall'Impresa ferroviaria, e da quest'ultima depositato agli atti);

CONSIDERATO

che emerge un uso improprio - da parte di Italo-NTV - dello strumento delle richieste di variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate, così come declinate con le regole sulla circolazione perturbata. L'aver fatto ricorso, infatti, per un periodo impreciso e *"per ragioni operative/industriali"* - *"di turnazione della flotta"*, all'utilizzo di materiale rotabile diverso rispetto a quello per cui erano state contrattualizzate le tracce, si è risolto in una non perfetta aderenza all'obbligo normato di *"utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa"* (paragrafo 2.3.3.3 del PIR);

CONSIDERATO

che Italo-NTV avrebbe dovuto informare tempestivamente il Gestore dell'infrastruttura delle sopravvenute (rispetto alla primitiva programmazione delle tracce) esigenze di turnazione della propria flotta, attivando la più adeguata manutenzione del rapporto

negoiale, nel sostanziale rispetto delle modalità e dei termini previsti dal PIR; che tale informazione, contrariamente a quanto adombrato da Italo-NTV nel corso dell'audizione, non può in alcun modo evincersi né dal contesto, né dalla verbalizzazione dell'incontro tenutosi il 6.11.2017.

Non è dato comprendere, infatti, come il Gestore dell'infrastruttura avrebbe potuto desumere, a quella data ed in ragione di una riunione strettamente operativa che, con tutta evidenza, aveva ad oggetto una locomotiva ed un singolo materiale rotabile di scorta ETR675 da allocare presso la stazione di Bologna-Ravone, le suddette ragioni;

RITENUTO

che, d'altro canto, il prospettato - da parte di RFI - rimando alle regole generali di esercizio, ovvero all'attività di gestione della circolazione di cui al paragrafo 2.4.5 del PIR e, in particolare, *“ai propri poteri di ridurre gli effetti delle interferenze e gli scostamenti ai treni, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi”*, con riguardo alle ragioni per cui ha disposto il reinstradamento, su linea convenzionale, di tre treni Italo oggetto di sostituzione di materiale rotabile AGV575 con ETR675, è inconferente. Il Gestore dell'infrastruttura, infatti, avrebbe - in questo caso - dovuto attenersi alla più specifiche norme di cui al paragrafo 2.4.6, che, alla lettera a), prevede che:

- l'Impresa ferroviaria, tenuta all'osservanza della regola generale di *“utilizzare la traccia oraria in conformità al programma oggetto del contratto di utilizzo e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia medesima [...]”*, deve, *“prima della messa in circolazione del treno [...] comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degradi prestazionali di velocità”*;
- *“i treni effettuati con materiale rotabile AV saranno inoltrati sulle linee oggetto [di quelle Disposizioni] (o mantenuti in essa) purché garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a”*, quelli in esso indicati;
- solo un degrado prestazionale maggiore potrà giustificare, qualora il Gestore dell'infrastruttura non abbia provveduto all'individuazione di un canale che *“garantisca l'inoltro del treno sulla propria linea mantenendo le opportune condizioni operative, minimizzando i ritardi complessivi ad altri treni interferenti, eventualmente ritardandone la partenza”*, un provvedimento di instradamento su linea convenzionale;

CONSIDERATO

che, alla luce delle previsioni del menzionato paragrafo 2.4.6, RFI non avrebbe dovuto disporre, a carico di Italo-NTV, il reinstradamento su linea convenzionale dei tre treni su cui era stata operata la sostituzione di materiale rotabile AGV575 con ETR675, senza un preventivo confronto e senza la conseguente adesione da parte dell'Impresa ferroviaria, nel - peraltro episodico - caso occorso in data 4 marzo 2018;

RILEVATO

quanto riferito, sull'episodio specifico, dal Gestore dell'infrastruttura in apposita relazione tecnica (cfr. nota prot. ART n. 2254/2018), secondo cui l'eventuale inoltro sulla linea AV *“non avrebbe agevolato”* Italo-NTV, ma le avrebbe, piuttosto, provocato

una penalizzazione anche con riferimento a convogli diversi da quelli reinstradati, nonché indotto conflitti con altri treni;

RITENUTO necessario adottare misure, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di RFI, volte a ricondurre a conformità il suo operato nel caso di trattazione delle richieste di variazioni in gestione operativa delle tracce contrattualizzate che comportino una perturbazione alla circolazione;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. si prescrive ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i motivi indicati in premessa che si intendono qui integralmente richiamati, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di attenersi, in caso di richieste di variazioni in gestione operativa delle tracce contrattualizzate che comportino una perturbazione alla circolazione, alle specifiche previsioni del paragrafo 2.4.6 del PIR, che fanno obbligo al Gestore dell'infrastruttura d'inoltrare sulle linee programmate i treni con materiale rotabile AV, qualora garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a quelli in esso indicati;
2. in caso di inottemperanza alla prescrizione di cui al punto 1 della presente delibera è irrogata una sanzione nei confronti dei trasgressori da un minimo di 100.000 euro ad un massimo di 500.000 euro, ai sensi dell'articolo. 37, comma 14, lett. b) del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
3. si invita Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ad assicurare il puntuale rispetto delle norme del PIR richiamando a questo fine le Imprese ferroviarie per minimizzare le inefficienze derivanti dalla circolazione perturbata della rete;
4. la presente delibera è notificata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., a mezzo PEC, e comunicata altresì a Trenitalia S.p.A. e a Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., e viene pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità www.autorita-trasporti.it

Avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica oppure ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica.

Torino, 26 luglio 2018

Il Presidente

Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è copia conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. n. 82/2005 e s.m.i..

Il Presidente

Andrea Camanzi