

19/66/FSCR/C4

ORDINE DEL GIORNO

REVISIONE RFI DEL COP269/2010 E NUOVO SISTEMA DI PERFORMANCE REGIME

Osservazioni della Conferenza delle Regioni e Province autonome ai documenti inviati da RFI con PEC del 1/04/2019 dopo la riunione del tavolo tecnico del 22/03/2019

Premessa

Questa relazione è inviata anche all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), insieme a tutta la documentazione di supporto, in considerazione dell'importanza dei temi trattati, la cui portata non è limitata alla sola revisione di due specifici atti, ma implica conseguenze anche per l'assetto regolatorio complessivo dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza delle Regioni e delle Province autonome.

La Conferenza delle Regioni e Province autonome conferma e ribadisce le osservazioni contenute nel documento già inviato prot. n. 19/48/CR/6bis/C4 del 21/03/2019 e, con il presente documento, formula alcuni commenti e sottolineature con riferimento ai testi dei due provvedimenti, modificati in bozza, che RFI ha trasmesso.

Cause di ritardo e PIR

In primo luogo, va ribadita la necessità che tutte le regole sull'attribuzione delle cause di ritardo e sulla determinazione della puntualità facciano parte integrante del Prospetto Informativo della Rete (PIR) e non di una procedura operativa direzionale aziendale e che, conseguentemente, siano soggette alla medesima procedura di consultazione annuale degli stakeholder e di verifica da parte dell'Autorità di Regolazione del Trasporto per la formulazione di eventuali indicazioni e prescrizioni. Quanto affermato da RFI al punto 54 delle proprie valutazioni sulle osservazioni, che gli elementi essenziali saranno riportati nel PIR quale documentazione correlata, si ritiene non sia sufficiente a soddisfare la necessità della terzietà di giudizio. Si chiede pertanto a RFI di sottoporre questa richiesta fatta dalle Regioni e Province autonome ad ART in quanto Organismo di regolazione competente sul PIR.

Adeguamento Sistemi Informativi RFI

In secondo luogo, ai punti 55 e 58 delle proprie valutazioni sulle osservazioni, RFI afferma che provvederà ad adeguare il sistema informativo del Gestore dell'Infrastruttura accogliendo la richiesta delle Regioni e Province autonome riguardante l'associazione in anagrafica dei treni al contratto di servizio di competenza ed adeguando l'accesso ai dati dell'impresa ferroviaria assegnataria della traccia per gli Enti sottoscrittori di contratto di servizio. Si chiede che RFI fornisca, in risposta alla presente, informazioni più dettagliate sulle modifiche che intende apportare ai propri sistemi informativi, in modo che sia possibile alla scrivente esprimere la propria valutazione con maggiore precisione, nonché sui tempi di attivazione delle stesse.

Contestazione delle cause esterne e necessità soggetto terzo

Per quanto concerne il rigetto da parte di RFI della richiesta delle Regioni e Province autonome di individuare un soggetto – non necessariamente le Regioni – a cui sia attribuito il potere di contestare l'attribuzione delle cause esterne (cfr. punto 60 delle valutazioni di RFI sulle osservazioni), si ribadiscono le motivazioni che hanno indotto gli Enti a formulare questa posizione. L'attribuzione delle cause di ritardo svolge un ruolo fondamentale nei sistemi di penalizzazione e di incentivazione presenti nei contratti di servizio, oltre che per il riconoscimento di indennizzi ai viaggiatori pendolari. In quasi tutti i casi sono utilizzati indici analoghi a quelli del DM 146T/2000 (Standard B o B1) in cui sono considerati arrivati entro soglia i treni in ritardo per cause esterne; dal momento che le norme prevedono una procedura di validazione dell'attribuzione delle cause mediante contestazione da parte del soggetto cui il ritardo è attribuito e successivo confronto tra le parti e/o accertamenti tecnici, non vi è ragione per cui tale validazione sia esclusa per le cause esterne. A maggior ragione ciò sussiste in presenza di una serie di cause esterne (codice 89) la cui attribuzione avviene mediante acquisizione da parte di RFI di un'autocertificazione dell'impresa ferroviaria. Infatti, come già esposto anche con esempi nelle osservazioni della Conferenza delle Regioni e Province autonome, molte delle cause esterne presentano ampi spazi di arbitrarità nella loro definizione mancando nella norma la precisazione delle condizioni che devono ricorrere e, ove opportuno, anche soglie quantitative o qualitative.

È pertanto necessario che sia designato un soggetto terzo rispetto alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura che sia titolato ad attivare in via ordinaria la procedura di validazione, senza che ciò debba avvenire su impulso di organi quali le Prefetture o la Magistratura.

Importi medi indennizzi

Infine, relativamente alla richiesta di RFI agli stakeholders, di cui alla nota di riscontro del 1° aprile, di inviare gli importi medi degli indennizzi erogati dalle imprese ferroviarie conseguentemente a ritardi di grave entità, le Regioni e Province autonome evidenziano che tale tipologia di indennizzo non è rilevante per il trasporto regionale, ma è caratteristico dei servizi a maggiore percorrenza. Nel trasporto regionale, in coerenza con l'uso ripetuto e frequente del treno, sia le penali contrattuali, sia gli indennizzi ai viaggiatori abbonati sono calcolati utilizzando indici di ritardo su base mensile. Il disservizio, perciò, non deriva dai ritardi di grande entità (per loro natura in genere poco frequenti), bensì dalla frequenza con cui si ripetono ritardi superiori alla soglia individuata come standard di qualità (in genere 5 minuti).

Roma, 17 aprile 2019