

*Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale - Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Deliberazione n. 66/2018*

*Osservazioni*

*Ottobre 2018*

## 1. MISURA 1

La Delibera affronta il tema della separazione contabile per la rendicontazione dei Contratti di Servizio; si tratta di una tematica rilevante e della quale è sentita l'esigenza di una immediata ed uniforme applicazione per tutti i Contratti di Servizio. E' pertanto opportuno che per tutti i CdS vigenti sia possibile prevederne l'immediata applicazione.

Si ritiene che i contenuti della Deliberazione possano essere adattabili anche ai contratti di servizio automobilistico e pertanto si ritiene che possa essere consentito agli EA la possibilità di sperimentarne l'adozione.

\*\*\*

Proposte :

Punto 3

Si propone che il punto 3 sia integrato con la seguente affermazione:

*Le misure relative alla contabilità regolatoria ed alla separazione contabile rappresentano linee guida adattabili dagli EA anche per i contratti di servizio di TPL automobilistici*

Punto 6

Si propone che il punto 6 sia integrato con la seguente affermazione:

*[...] si applicano, per tutti i Contratti di Servizio, a partire dalla rendicontazione dell'esercizio contabile vigente alla data di entrata in vigore del presente [...]*

## 2. TITOLO I – MISURA 2

La Misura chiarisce le modalità per definire da parte dell'EA un riferimento realistico ed oggettivo degli obiettivi di efficienza ed efficacia.

Il riferimento al PEF ed al PRO nonché il dettaglio della metodologia prevista negli Annessi 1 e 2 consente di avere regole omogenee ed uniformi per sviluppare delle previsioni di medio termine.

Tuttavia si ritiene opportuno segnalare che il miglioramento misurabile dagli indicatori per il recupero dell'efficienza del costo operativo e, più in generale, dagli indicatori di efficienza ed efficacia sconta fenomeni congiunturali e non prevedibili che spesso inficiano gli sforzi condotti dall'EA e dall'IF per raggiungere gli obiettivi.

Si fa riferimento ad esempio alla introduzione di nuove normative per la sicurezza che possono porre vincoli sull'utilizzo di materiale e formazione delle tracce, o dalle scelte del GI nella configurazione delle tracce (limitazioni velocità, rallentamenti programmati, allungamenti disposti dal GI, compatibilità con altri servizi, ...); si realizzano così novità sostanziali nella programmazione dell'orario e nell'impiego dei fattori di produzione; questo comporta variazioni dei costi legate ad azioni condotte dal GI ed a volte non concordate e/o condivise con IF e EA.

Si ritiene pertanto che la metodologia per la definizione degli obiettivi di efficienza debba prevedere, sia per quanto riguarda la definizione della serie storica, sia per quanto riguarda la rendicontazione dei singoli esercizi, di metodi e strumenti per il calcolo degli indicatori depurati da effetti congiunturali.

Merita un approfondimento la Velocità commerciale.

Il costo operativo per treno-km del servizio dell'IF è funzione, fra l'altro, della velocità commerciale. La variazione della velocità commerciale causa la variazione almeno dei seguenti costi diretti della produzione:

- personale di condotta;
- personale di scorta;

(oltre al Pedaggio per l'uso dell'infrastruttura nei nodi ferroviari, poiché il costo del pedaggio è proporzionale al tempo di occupazione della traccia);

La velocità commerciale teorica è stabilita dal GI che, in fase di programmazione, definisce la marcia treno ed inserisce gli allungamenti di tempo per ovviare a eventuali perturbazioni di esercizio.

Questi allungamenti dovrebbero essere concordati sia con l'IF sia con l'EA, ma a volte sono definiti in maniera unilaterale dal GI.

La velocità commerciale effettivamente realizzata, sulla base della quale è necessariamente rendicontato il costo operativo ed i KPI, tiene conto del tempo effettivo realizzato. Dalla velocità commerciale effettiva dipende conseguentemente

la regolarità del servizio i cui standard minimi sono stabiliti nel Contratto di Servizio con l'EA.

Pertanto, anche ai fini della valutazione del PRO, la velocità commerciale deve essere quella definita, come elemento di riferimento fisso per ciascuna categoria omogenea di servizio; il relativo "tempo di riferimento del servizio" non potrà aumentare per tutto il periodo di validità del Contratto. Eventuali allungamenti predisposti di iniziativa dal GI, e non concordati, non dovrebbero essere accettati dall'IF e dall'EA e non influenzare il PRO.

Una altra questione di rilievo è l'Affidabilità.

Il tempo effettivo realizzato tiene conto dei ritardi dovuti a tutte le cause; fra queste si annoverano guasti ai rotabili, guasti all'infrastruttura, fattispecie gestionali e cause esterne ovvero cause che non dipendono dall'IF; nel calcolo degli standard i ritardi e le cancellazioni di servizio sono neutralizzate quando dipendono da cause esterne.

Tuttavia sono sempre più frequenti le cause per cui l'IF manleva la propria responsabilità; si citano per esempio alcune motivazioni presentate dall'IF:

- Eventi accidentali per urto contro oggetti;
- Eventi accidentali per conduttori in corto circuito per azione di roditori;
- Eventi accidentali per danneggiamento passaggio a livello per opera di terzi;
- Eventi accidentali per persone in linea;
- Eventi accidentali: malore del personale dell'IF;
- Eventi accidentali: malore di utenti a bordo;
- Investimento di persone;
- Investimento di animali di grossa taglia;
- Furti o danneggiamento di impianti ad opera di terzi;
- Eventi meteo: temporali;
- Eventi meteo: scariche atmosferiche;
- Eventi meteo: forte vento;
- Eventi meteo: nevicate;
- Eventi meteo: ghiaccio su linea ferrata;
- Eventi meteo: ghiaccio su linea aerea AT;
- Eventi meteo: eccessiva escursione termica;
- Ritardo causato da treni di altre imprese ferroviarie

Nell'esperienza dell'Agenzia l'IF attribuisce a causa esterna mediamente il 5% - 15% mensile dei disservizi; a parere dell'Agenzia le cause esterne devono essere circostanziate in maniera oggettiva con maggior precisione.

Sicuramente gli eventi meteo devono essere oggettivamente misurabili da terzi rispetto al GI o all'IF per classificarne la gravità e giustificare ritardi o interruzione di servizi, considerate le soluzioni tecnologiche disponibili per il GI (sull'infrastruttura) e per i rotabili dell'IF.

Anche le perturbazioni provocati dai treni di altre imprese ferroviarie devono trovare responsabilità con implicazione nei contratti di servizio, attraverso la regolazione ed i rapporti delle IF medesime con il GI.

\*\*\*

Proposte :

- Si propone di inserire nella Misura 2 il punto 7bis:

*Ai fini dell'individuazione degli Obiettivi l'EA individua il tempo del servizio calcolato nell'anno 1 di esercizio del contratto, ovvero le ore di esercizio commerciale per ogni differente missione di servizio; il tempo di riferimento non viene variato per la verifica degli indicatori del PRO.*

- Si propone di inserire nella Misura 3 il punto 3:

*Il GI fornisce all'IF ed all'EA, su richiesta dello stesso, il dettaglio di tutte le informazioni e le motivazioni per le quali individua differenti tempi di percorrenza per missioni analoghe ed allungamenti di tempi di percorrenza per missioni analoghe, in diversi periodi contrattuali.*

*Il GI fornisce all'EA, su richiesta dello stesso, il dettaglio di tutte le informazioni e le motivazioni per i disservizi generati da "causa esterna".*

*Il GI attiva tutte le iniziative di adeguamento del PIR per introdurre penalità nei confronti delle IF che generano disservizi sulla rete e riconosce risarcimenti alle IF che ne subiscono le perturbazioni.*

### 3. TITOLO II – MISURA 4 E MISURA 5

La definizione di strumenti per la separazione contabile rappresenta un importante passo avanti per una compiuta e corretta gestione dei contratti di servizio; la tempestiva conoscenza dell'andamento del servizio e la costante correlazione con l'andamento dei costi di produzione consente all'EA di intervenire sulla programmazione del servizio anche in una ottica di sostenibilità economica del CdS.

Attualmente le IF forniscono rendicontazioni regolatorie annuali che, sia per le tempistiche, sia per i contenuti non riescono ad essere realmente rappresentative del Contratto di Servizio.

Si segnalano alcune problematiche che allo stato attuale non hanno ancora avuto soluzione:

- La tempistica della rendicontazione; la contabilità regolatoria da parte dell'IF viene trasmessa solo a seguito dell'approvazione del bilancio aziendale e quindi normalmente nell'autunno successivo all'esercizio di riferimento; tale tempistica non consente di utilizzare lo strumento della rendicontazione per la gestione del CdS, ovvero individuare criticità e porre soluzioni; si ritiene che un monitoraggio periodico sia fattibile attraverso prospetti previsionali semestrali (forecast); la consueta regolatoria annuale sarà poi accompagnata da apposito prospetto di riconciliazione fra forecast e consuntivo.
- La correlazione fra dati contabili e fattori della produzione; i dati contabili presentati in sede di regolatoria non consentono una correlazione, almeno parametrica, con i fattori della produzione; in tale ottica appare facilmente realizzabile anche una contabilità regolatoria per linea; si ritiene che tale operazione sia fattibile integrando il set di indicatori e debba diventare elemento essenziale per la gestione dei contratti;
- L'ammontare degli ammortamenti; l'IF fornisce dati aggregati degli ammortamenti; si ritiene che sia fondamentale monitorare l'andamento degli ammortamenti del materiale rotabile separatamente dagli altri investimenti; inoltre per il materiale rotabile dovrà essere inoltre specificato l'ammortamento dell'investimento per l'acquisto, l'investimento in manutenzione straordinaria (rinnovi), l'investimento per manutenzione ciclica, specificando altresì i coefficienti di ammortamento utilizzati; tale dettaglio dovrà essere accompagnato nella relazione descrittiva con l'individuazione degli importi per singole unità di materiale.
- I canoni di pedaggio; ad oggi il GI fattura il pedaggio alla singola IF senza separare le fatture per singolo CdS e per singola voce di costo; si ritiene che tale operazione sia fattibile e debba diventare elemento essenziale per la gestione dei contratti; si tratta di un obbligo da porre nei rapporti fra GI ed IF e quindi, ad esempio, all'interno della regolazione del PIR.

\*\*\*

**Proposte :**

- Si propone di inserire nella Misura 4 il punto 9bis:

*I Contratti di Servizio vigenti sono aggiornati con decorrenza immediata; l'aggiornamento deve prevedere l'adeguamento della rendicontazione contabile a partire dall'esercizio vigente alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, una rendicontazione basata sugli andamenti previsionali al 30/6 ed al 31/12 da acquisire entro 30 giorni dalla scadenza del periodo.*

- Si propone di inserire nella Misura 4 il punto 9ter:

*I rendiconti dell'esercizio sono redatti individuando i fattori della produzione ed i relativi costi secondo la modulistica tipo proposta nell'Annesso 3 Tabella 5bis; la rendicontazione è allegata agli andamenti previsionali al 30/6 ed al 31/12 da acquisire entro 30 giorni dalla scadenza del periodo.*

- Si propone di inserire nella Misura 5 il punto 1bis:

*Ai fini della corretta contabilità regolatoria il GI fornisce all'IF fatturazione dei canoni di accesso all'infrastruttura specificando il periodo di riferimento (giorno di inizio-giorno di fine) e separatamente l'importo del pedaggio, l'importo dei servizi di parking e sosta, l'importo dell'energia, eventuali altre voci; la fattura è emessa con importi riferiti allo specifico CdS. ovvero ai singoli treni che compongono il Programma di Esercizio dello specifico CdS*

- Si propone di inserire nell'Annesso 3 Tabella 3 le righe :

*4.a.i.2 di cui per spese di rinnovo (revamping, ...)*

*4.a.i.3 di cui per spese di manutenzione ciclica*

## 4. ANNESSO 2

Gli indicatori di efficacia indicati nell'Annesso 2 allo schema di atto di regolazione di cui alla delibera n. 66/2018 sono riferiti alla Popolazione Residente nella Regione/Provincia Autonoma.

Si osserva che i servizi di trasporto ferroviario regionale possono essere articolati in più ambiti che fanno riferimento a porzioni di territorio meno estese di una intera Regione per cui il riferimento dovrebbe essere a queste porzioni di territorio regionale quali Città Metropolitane, Province o, comunque aggregazioni di Comuni quindi alla Popolazione Residente nel Territorio di Interesse compreso nella Regione/Provincia Autonoma.

Inoltre alcune porzioni di territorio possono esercitare un ruolo di attrattori di mobilità per cui possono essere considerati indicatori riferiti al Numero di posti di lavoro e di studio attivi nel Territorio di Interesse compreso nella Regione/Provincia Autonoma.

Emblematico è il caso di un servizio Ferroviario Metropolitano che insiste in un'area ridotta e con un elevato indice di centralità (rapporto tra gli spostamenti in ingresso e quelli in uscita effettuati per qualsiasi scopo escluso il ritorno a casa).

Si osserva anche che, più che la Popolazione residente, è sarebbe da considerare la Popolazione presente o comunque la Popolazione domiciliata. Si evidenzia che la parte di popolazione domiciliata che non è anagraficamente residente (ad esempio gli studenti universitari fuori sede) è caratterizzata da stili di mobilità diversi da quelli della popolazione residente come dimostrato da ricerche ad hoc effettuate dalla scrivente Agenzia nell'ambito dell'edizione 2008 dell'Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nell'area metropolitana e nella provincia di Torino.

Infine si segnala come su ogni territorio possono coesistere più CdS per i quali gli indicatori di efficacia potrebbero avere risultati variabili nel tempo; ad esempio durante il periodo analizzato dal PRO si riduce il servizio ferroviario del CdS1 e viene aumentato il servizio ferroviario del CdS2; complessivamente si ha un aumento dell'efficacia ma il CdS1 avrà un andamento negativo dell'efficaci.

A questo riguardo l'ART potrebbe operare presso le altre Autorità Indipendenti, ad esempio ARERA, AGCOM, (ma anche il Legislatore), per ottenere, ope legis, senza oneri, dai fornitori di servizi, dati georeferenziati (di consumo di energia, di acqua potabile, di traffico telefonico), utili per effettuare migliori stime della popolazione presente.

I dati potrebbero essere raccolti e sistematizzati da ART che li potrebbe mettere a disposizione degli EA. per il calcolo degli indicatori

\*\*\*

Proposte :



- Si propone di inserire nella Nota agli indicatori di efficacia il seguente paragrafo :

*Oltre alla popolazione residente l'indicatore deve essere calcolato sulla popolazione presente resa nota sui bollettini periodici di ART.<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Es: ART pubblica con cadenza annuale il report dati contenente il numero di presenti nei Comuni stimato sulla base dei dati forniti da ARERA sui consumi di energia rilevati (oppure il numero di sim presenti misurate nelle ore notturne)

Programma di esercizio CdS		valori consuntivo al 30/6	valori consuntivo al 31/12
trazione elettrica	treni-km/anno		
trazione diesel	treni-km/anno		
<b>totale</b>	<b>treni-km/anno</b>	-	-
trazione elettrica	ore da orario commerciale		
trazione diesel	ore da orario commerciale		
<b>totale</b>	<b>ore</b>	-	-

Domanda Servita		valori consuntivo al 30/6	valori consuntivo al 31/12
pazzeleggeri saliti	n.		
passengeri-km	n.		
ricavi da traffico titoli di viaggio O/D (abb+corsa semplice)	€		
ricavi da traffico titoli di viaggio aziendali (abb+corsa semplice)	€		
ricavi da traffico titoli di viaggio integrazione (abb+corsa semplice)	€		

Programma di esercizio x linea	linea 1	linea 2	.....
treni-km/anno			
treni-km/anno			
treni-km/anno			
ore da orario commerciale			
ore da orario commerciale			
ore			

Domanda Servita x linea
n.
n.

**Conto Economico**

Area di costo ESERCIZIO		valori consuntivo al 30/6			
personale di condotta	produzione orario commerciale	ore			
	ore condotta	ore			
	numero addetti FTE	n.			
	costo medio addetto stimato	€/anno			
	<b>COSTO Periodo</b>		€	-	€
personale di scorta	produzione orario commerciale	ore			
	ore condotta	ore			
	numero addetti FTE	n.			
	costo medio addetto stimato	€/anno			
	<b>COSTO Periodo</b>		€	-	€
gestione equipaggi + manovra	produzione orario commerciale	ore			
	ore gestione equipaggi	ore			
	numero addetti FTE	n.			
	costo medio addetto stimato	€/anno			
	<b>COSTO Periodo</b>		€	-	€
carburante trazione	produzione esercizio 2018	treni-km			
	consumo	litri/km			
	costo medio addetto stimato	€/l			
	<b>COSTO Periodo</b>		€	-	€
gestione circolazione	produzione orario commerciale	ore			
	ore gestione circolazione	%			
	numero addetti FTE	n.			
	costo medio addetto stimato	€/anno			
	<b>COSTO Periodo</b>		€	-	€
<b>Esercizio Totale COSTO Periodo</b>		€	-	€	-
Area di costo MANUTENZIONE		valori consuntivo al 30/6			
costo personale manutenzione	numero addetti stimato	FTE			
	costo medio addetto stimato	€/anno			
	<b>COSTO ANNUO</b>		€	-	€
altri costi manutenzione	produzione periodo	treni-km			
	costo per materiali	€/treni-km			
	<b>COSTO ANNUO</b>		€	-	€
altri costi manutenzione e pulizia	produzione orario commerciale	treni-km			
	costo medio per servizi (service)	€/treni-km			
	<b>COSTO ANNUO</b>		€	-	€
<b>Manutenzione Totale COSTO Periodo</b>		€	-	€	-
AREA DI COSTO SPESE GENERALI		valori consuntivo al 30/6			
costo personale commerciale	numero addetti stimato	FTE			
	costo medio addetto stimato	€/anno			
	<b>COSTO ANNUO</b>		€	-	€
costo personale struttura	numero addetti	FTE			
	costo medio addetto stimato	€/anno			
	<b>COSTO ANNUO</b>		€	-	€
altri costi generali struttura	produzione orario commerciale	treni-km			
	costo medio per servizi stimato	€/treni-km			
	<b>COSTO ANNUO</b>		€	-	€
<b>Spese Generali Totale COSTO Periodo</b>		€	-	€	-

valori consuntivo al 30/6			
ore			
ore			
n.			
€/anno			
€	-	€	-
ore			
ore			
n.			
€/anno			
€	-	€	-
€	-	€	-
ore			
%			
n.			
€/anno			
€	-	€	-
€	-	€	-
FTE			
€/anno			
€	-	€	-
FTE			
€/anno			
€	-	€	-
treni-km			
€/treni-km			
€	-	€	-
€	-	€	-

**Ricevuta Protocollo**

Con la presente si attesta che in data **22-10-2018**, alle ore **15:36:10**, e' avvenuta la protocollazione del documento nel Registro di Protocollo Generale di questo Ente al numero **00008753** dell'anno **2018**, avente il seguente oggetto: **CONSULTAZIONE PUBBLICA SULLO SCHEMA DI ATTO DI REGOLAZIONE RECANTE METODOLOGIE E CRITERI PER GARANTIRE L'EFFICINZA DELLE GESTIONI DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE.**

Mittente-Destinataro:  
AGENZIA DELLA MOBILITÀ PIEMONTESE

Ricevuto in data 2018-10-19 alle ore 18:14.

Lì, \_\_\_\_\_