



"Documento di consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014".

**Questioni poste in consultazione e relative osservazioni formulate da:
Trenitalia S.p.A.**

1. Accordo Quadro: ambito, limiti e oggetto

- 1.1. *Si chiedono osservazioni motivate relativamente all'attuale formulazione del par. 4.4.1 del PIR in merito alla capacità oggetto dell'insieme degli accordi-quadro ed alla capacità assegnata a ciascun richiedente con accordo quadro.*

Sulla base della attuale formulazione del PIR, può risultare poco chiaro all'impresa ferroviaria come determinare il limite massimo di capacità di cui può usufruire. In tal senso, nell'auspicare la massima semplificazione nella definizione delle regole in materia di assegnazione della capacità, e considerato il contesto normativo in evoluzione, Trenitalia formula le seguenti osservazioni.

- ✓ Il concetto della "capacità complessiva della intera rete gestita", di cui al comma 1 del par. 4.4.1 del PIR, appare concretamente non applicabile. Infatti, tale valore, riferendosi all'intero *network*, risulta essere del tutto indicativo e privo di reale rilevanza nel misurare il livello di utilizzo dell'infrastruttura, in considerazione dell'altissima variabilità di utilizzo delle singole tratte, nonché dei fattori che influenzano la definizione della capacità stessa (numero di tracce, eterotachicità, caratteristiche tecnologiche della rete, etc.). Si propone, pertanto, di eliminare il comma 1 in quanto non in linea con le logiche di pianificazione sia dei servizi a mercato che dei servizi universali.
 - ✓ Ferma restando la formulazione del comma 2 del par. 4.4.1 del PIR, va valutata l'opportunità di integrare tale previsione con l'indicazione di una soglia massima di capacità infrastrutturale allocabile complessivamente a tutti i richiedenti. La previsione di detta soglia garantirebbe maggiore trasparenza nel processo di allocazione pluriennale della capacità.
- 1.2. *Si chiedono osservazioni motivate sulla possibilità per il GI di allocare, nell'ambito di un determinato accordo quadro, tutta la capacità disponibile.*

- ✓ L'applicazione di questa ipotesi rischierebbe di non essere in linea con il comma 2 dell'art. 42 della Direttiva 2012/34/UE (c.d. Direttiva Recast), in cui si richiede che: "*Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi*".

Gli Accordi Quadro ("AQ") hanno, infatti, l'obiettivo primario di tutelare le imprese ferroviarie ("IF"), che si accingono a fare investimenti di lungo termine, circa la certezza di utilizzo dei propri *asset*, secondo quantità e *standard* di servizio coerenti con i rispettivi piani pluriennali di *business*, al fine di permettere la remunerazione attesa del capitale investito. D'altro canto, la possibilità da parte del gestore dell'infrastruttura ("GI") di modificare un AQ (art. 42, comma 3, della Direttiva Recast) per revocare l'assegnazione di una parte della capacità assegnata, qualora pervenisse una successiva



richiesta di capacità da parte di altro Richiedente, rischierebbe di alterare gli equilibri economico/finanziari di medio e lungo termine del Richiedente titolare dell'AQ. In tal senso, la capacità assegnata ad una IF in AQ deve costituire un riferimento certo per la stessa per garantire i propri investimenti. Si propone, pertanto, di mantenere la disciplina attualmente declinata nel comma 2 par. 4.4.1 del PIR, anche alla luce del fatto che in essa già si prevedono casistiche specifiche, riferite al trasporto pubblico locale ed a richieste per volumi di traffico particolarmente ridotte (fino a 4 tracce/giorno), per le quali è possibile assegnare fino al 100% della capacità.

1.3. *Quali eventuali altri criteri (contrattuali e/o tecnico/economici) potrebbero contribuire, nel contesto dell'accordo quadro:*

- a) *a rafforzarne il ruolo come strumento per ottimizzare il processo di pianificazione ed adeguamento della infrastruttura alle esigenze dei richiedenti? Per quali motivazioni?*
- b) *a migliorare il grado di utilizzo dell'infrastruttura? Per quali motivazioni?*
- ✓ Gli AQ, laddove presenti, rispondono all'esigenza dei Richiedenti di procedere ad una pianificazione efficace e di conoscere come evolve lo scenario infrastrutturale, sia in termini di capacità disponibile, che di *performance* della rete. In particolare, i Richiedenti hanno bisogno, con un orizzonte temporale minimo quinquennale, di informazioni sugli interventi infrastrutturali che determinano modifiche della capacità disponibile, sia in termini quantitativi (quante tracce aggiuntive è possibile effettuare), che qualitativi (con quali velocità commerciali e con quali servizi di accessibilità al sistema ferroviario). Ciò considerato, si propone pertanto di:
 - inserire nel PIR un apposito allegato con un orizzonte temporale almeno quinquennale che riporti gli interventi infrastrutturali che determinano modifiche significative sulla capacità disponibile (n° tracce/ora) e sulle performance di servizio (velocità);
 - inserire nel PIR un apposito allegato con orizzonte temporale almeno quinquennale che riporti l'indicazione della capacità disponibile per la sottoscrizione di nuovi AQ e che tenga conto degli AQ di volta in volta sottoscritti dal GI;
 - introdurre la previsione di specifiche penali a carico del GI qualora non risulti garantita, per causa non imputabile all'IF, la capacità di cui all'accordo quadro sottoscritto, non solo in termini quantitativi (n° tracce per fascia oraria e relazione), ma anche qualitativi (velocità commerciale ed eventuali servizi accessori);
 - introdurre soglie di riferimento con le quali misurare il livello di saturazione della capacità quadro, che siano vincolanti per il GI, ai fini dell'attivazione di idonei piani di potenziamento infrastrutturale tesi ad accrescere la capacità disponibile riportando i livelli di saturazione entro i limiti stabiliti;
 - al fine di incoraggiare l'utilizzo dello strumento dell'AQ, prevedere elementi di maggiore flessibilità circa i differenziali ammessi tra capacità quadro assegnata e richieste annuali di tracce, attualmente fissata al +/- 10%, salvo specifiche



pattuizioni da negoziare *ad hoc*. Tale proposta risponde, tra l'altro, alle esigenze del traffico merci che si trova a far fronte a scenari di mercato in continua evoluzione, caratterizzati da forti fluttuazioni dei volumi di produzione.

Nella risposta si chiede di precisare se il rispondente è titolare di un accordo quadro in essere, ed in caso positivo di indicarne i riferimenti.

I dati di seguito riportati devono ritenersi integralmente riservati.

- ✓ (... *Omissis* ...)

2. Assegnazione della capacità

2.1. Procedura di coordinamento e dichiarazione di saturazione

2.1.1. *Relativamente alla redazione del progetto orario si chiedono osservazioni motivate in merito al mantenimento del margine di flessibilità previsto dal par. 4.4.2 del PIR che stabilisce che il "... GI elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario, ai margini di flessibilità nella misura massima di 15 minuti, tenendo, comunque conto delle funzioni commerciali dei servizi...".*

- ✓ Si ritiene accettabile il mantenimento della soglia di flessibilità a disposizione del GI di +/- 15 minuti in quanto coerente con la reale pratica di programmazione dei trasporti.
- ✓ Al riguardo, si propone che, in fase di armonizzazione delle tracce, il GI tenga conto non solo degli aspetti connessi alle funzioni commerciali dei servizi (cadenzamento, materiale rotabile, coincidenze, etc.), ma anche degli aspetti industriali relativi all'espletamento dei servizi da parte delle IF (allacciamenti di turno del personale e del materiale rotabile).

2.1.2. *Relativamente alla procedura di coordinamento si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibilità di una concertazione estesa a tutte le imprese ferroviarie, anche allo scopo di massimizzare la possibilità di negoziazione delle esigenze delle parti e velocizzare i tempi per la risoluzione dei problemi.*

- ✓ Alla luce della rilevanza per il *business* del *time to market*, si ritiene che la concertazione estesa possa contribuire a velocizzare e snellire le procedure di coordinamento, purché sia limitata ai soli soggetti titolari delle richieste in conflitto e venga garantita la riservatezza commerciale.

2.1.3. *Con riferimento alla procedura di coordinamento quali criteri si ritiene eventualmente utile proporre per ridurre il ricorso alla medesima ed ottimizzare l'uso della capacità salvaguardando le esigenze della domanda?*

- ✓ L'eventuale utilizzo, anche per il traffico nazionale, di tracce preventivamente armonizzate, in analogia a quanto già avviene sui principali corridoi merci internazionali, potrebbe ridurre il ricorso alla procedura di coordinamento.



L'attuale tendenza di altri GI in Europa è comunque di anticipare la fase di coordinamento, attivandola all'occorrenza già dall'inizio della fase di costruzione del progetto orario.

In ogni caso, al fine di assicurare il corretto ed ordinato svolgimento delle procedure di coordinamento, è necessario che il GI si attenga scrupolosamente a quanto previsto nel PIR vigente, par. 4.3.2. comma 3, circa il tempestivo avvio della procedura entro 2 mesi dalla data di inizio del processo di allocazione della capacità annuale.

Relativamente alla procedura di coordinamento, si prega altresì di fornire un prospetto quantitativo che evidensi, nell'ottica del rispondente, la frequenza del ricorso a tale procedura nel corso dell'anno 2013 e nel periodo gennaio-marzo 2014 ed ogni ulteriore dettaglio utile alla migliore comprensione degli aspetti sopra richiamati.

(... *Omissis* ...)

Il ricorso a tale procedura è comunque poco frequente, considerato che in presenza di richieste di nuovi servizi ovvero di modifica sostanziale dei servizi esistenti si richiede normalmente al GI un apposito "studio di fattibilità".

2.2. Priorità in fase di assegnazione delle tracce

2.2. *Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai criteri di prioritarizzazione nella assegnazione delle tracce definiti all'art. 8 comma 3 del DPR 146/99.*

- ✓ I criteri di priorità nella assegnazione delle tracce, definiti nel PIR al paragrafo 4.4.3 "Linee satute", rispecchiano la gerarchia indicata nel decreto.

Alla luce delle tipologie di servizi di trasporto e dell'attuale situazione di mercato si potrebbe modulare meglio la scala dei livelli di priorità, anche allo scopo di aumentare il livello di priorità dei treni merci a lunga percorrenza che circolano su linee "non dedicate" (le linee dedicate al trasporto merci sono in numero limitato).

3. Gestione della circolazione perturbata

3.1. *Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito alla proposta di dare priorità, in caso di circolazione perturbata sulle linee ad AV, ai treni a più alta velocità.*

- ✓ Si ritiene che il criterio della priorità di circolazione assegnata ai treni in base alla velocità massima non possa essere adottato nei casi di circolazione perturbata, in quanto tale criterio prescinde dalla valutazione della situazione contingente.

Inoltre, il principio della priorità in base alla velocità, pur astrattamente concepibile, di fatto non può trovare applicazione concreta per i seguenti motivi:

- reale prestazione del materiale rotabile in termini di accelerazione e capacità di rispettare la traccia;
- limitata estensione delle tratte interessate e contenute differenze nei tempi di percorrenza;
- ridotta quantità dei treni interessati;



- scarsa disponibilità infrastrutturale per la regolazione della circolazione.

Va inoltre considerato il tempo massimo concesso ad un convoglio a 250 km/h prima che questo riprenda la sua corsa ovvero proceda all'istradamento su percorsi alternativi. Si rileva, altresì, che l'istradamento su percorsi alternativi ha impatto sulla regolarità dei treni già presenti nella tratta.

Nel caso di servizi ad alta velocità, aventi quindi lo stesso *target* di clientela, occorrerebbe invece utilizzare criteri quali, ad esempio, il tempo di attesa nel caso di blocco della circolazione, anche in relazione ad un eventuale istradamento alternativo.

Infine, la regolazione della circolazione perturbata deve comunque tener conto della quantità dei viaggiatori presenti sui treni, minimizzando il ritardo per ciascun treno.

3.2. Nel caso di adozione della proposta di cui al punto precedente, quali opportuni criteri si ritiene di poter proporre al fine di minimizzare il disagio complessivo per i passeggeri?

4. Sgombero delle infrastrutture

4.1. Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito agli accordi tra le IF finalizzati alla fornitura in forma consorziata tra le stesse di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI.

- ✓ Al fine di ottimizzare i costi derivanti dal mantenimento in efficienza del Sistema di Soccorso da parte di una IF ed, al tempo stesso, minimizzare i tempi di intervento nella risoluzione delle anomalie, è possibile valutare accordi tra IF .

4.2. Nel contesto di tali accordi, quali criteri di massima si ritiene dovrebbero essere tenuti in conto ai fini della distribuzione dell'impegno economico-finanziario tra le IF partecipanti all'accordo?

- ✓ La distribuzione dell'impegno economico-finanziario tra le IF, in un'ottica di ottimizzazione, deve necessariamente tener conto dell'attuale dislocazione dei mezzi di soccorso e delle risorse a ciò dedicate.

Non si ritiene comunque percorribile alcuna ipotesi di ripartizione degli impegni basata esclusivamente sui volumi di produzione.

4.3. Quali aspetti tecnici dovrebbero essere affrontati e risolti al fine di rendere effettiva una soluzione di questo tipo?

- ✓ Un Sistema di Soccorso basato sulla cooperazione tra IF è percorribile solo nell'ipotesi di traino – spinta di convogli fermi in linea con altre locomotive. Ovviamente, andrà verificata in concreto la compatibilità tecnica tra locomotive da assegnare al "comune" Sistema di Soccorso ed il materiale rotabile utilizzato per il servizio commerciale, nonché assicurata la formazione tecnica del personale interessato alle operazioni relative.

4.4. Si ritiene opportuno che il GI si faccia promotore di tali accordi ? Con quali modalità ?



- ✓ Gli accordi dovranno essere sottoscritti dalle IF e comunicati al GI per la pubblicazione nei documenti di riferimento. Nel caso di accordi tra IF e comunque in ogni caso, il sistema di soccorso non dovrà comportare da parte del GI oneri a carico delle IF stesse.

4.5. Quali altre opzioni di medio-lungo termine si ritiene siano altresì da approfondire? Si prega di fornire considerazioni al riguardo, anche con riferimento agli aspetti tecnici e di sicurezza.

- ✓ Il sistema di accordi tra IF sul Sistema di Soccorso, oggi ipotizzato per le linee AV, dovrebbe essere applicato anche alle IF che operano sulla rete tradizionale. Si ritiene comunque che, a regime, l'intero Sistema di Soccorso dovrebbe essere gestito dal GI, al fine di ottimizzare l'utilizzo dei mezzi di soccorso e semplificare le operazioni, eliminando anche così un ulteriore vincolo per l'accesso di nuove IF.

5. Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle capacità e delle tracce

5.1. Si chiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura tradizionale.

- ✓ In caso di tracce non contrattualizzate che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata, sarebbe opportuno che l'IF corrisponda al GI un importo pari al solo 50% del canone relativo e soltanto per un periodo massimo di 30 giorni.

In ogni caso, non dovrebbero esserci conseguenze economiche per l'IF laddove il GI riesca ad assegnare tali tracce ad altra IF.

Nelle ipotesi, invece, di mancata utilizzazione, la disdetta da parte dell'IF - per fatto ad essa imputabile - di una o più tracce già contrattualizzate che interessino, anche parzialmente, sezioni di infrastruttura dichiarata a capacità limitata e nelle fasce orarie di maggior carico, dovrebbe comportare per l'IF il pagamento di una penale solo per i primi 30 giorni di circolazione delle tracce non più utilizzate.

Entrambe le previsioni di cui sopra sarebbero auspicabili in particolare per il settore merci, poiché sanerebbero l'attuale squilibrio a carico delle IF di trasporto merci. Queste, infatti, sono costrette ad acquistare le tracce nel rispetto dei tempi stabiliti dal GI, peraltro con largo anticipo rispetto alle decorrenze contrattuali normalmente praticate dal mercato. Si pensi, ad esempio, alla partecipazione, da parte delle IF, a gare indette da operatori MTO ed aggiudicate dopo la data di rilascio del progetto orario definitivo per trasporti con decorrenza nei primi mesi dell'anno successivo. In caso di mancata aggiudicazione, l'IF sarebbe tenuta a pagare penali per l'intero periodo di validità dell'orario, assumendo interamente tale onere, che, per ragioni competitive, non è dato ripartire con i potenziali clienti. Il mercato del trasporto ferroviario merci è sempre più caratterizzato da una forte dinamicità: le tracce non contrattualizzate o non utilizzate da una IF possono essere rimesse in vendita entro termini ragionevolmente brevi, nel corso di validità dell'orario.



- ✓ Laddove si verifichino, nell'ambito di contratti di servizio pubblico, mancate o parziali utilizzazioni di tracce derivanti da richieste dei relativi enti committenti (Regioni, Province Autonome e Stato), è necessario escludere ogni penale a carico delle IF.

5.2. *Si chiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura AV/AC.*

- ✓ Nel caso di mancata contrattualizzazione, non dovrebbero esserci conseguenze economiche per l'IF laddove il GI assegna le tracce ad altra IF, in quanto l'entità della penale deve essere commisurata all'effettivo danno subito dal GI.
- ✓ Non dovrebbero esserci conseguenze economiche per la mancata utilizzazione di tracce richieste in gestione operativa.
- ✓ Inoltre, si chiede di applicare alle tracce "non commerciali" (invii a vuoto, soccorso, ...) che utilizzano l'infrastruttura AV una significativa riduzione del canone di utilizzo .

6. Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi

6.1. *Si chiedono considerazioni motivate riguardo alle attuali modalità di applicazione del pedaggio relativamente a "invii a vuoto" di materiale rotabile, "pedaggio dei nodi", e pedaggio per le tracce "doppie".*

- ✓ La necessità per l'IF di ricorrere agli invii a vuoto nasce anche da motivi legati alla geografia della rete/collocazione degli impianti: pertanto, sarebbe opportuno ridurre al minimo il costo del pedaggio applicando come valore massimo quello che risulta dall'algoritmo previsto per la rete complementare (DM 43T).
- ✓ Le IF pagano il pedaggio anche per gli spostamenti delle locomotive isolate (LIS) dai depositi alle stazioni di partenza/arrivo dei treni. I depositi, di fatto, svolgono una funzione di "alleggerimento" dell'infrastruttura per gli impianti da essi serviti, in quanto consentono di liberare i binari di sosta degli impianti stessi. Trenitalia, quindi, non solo sostiene i costi di movimentazione delle locomotive isolate, ma paga anche il relativo pedaggio. Occorre considerare i depositi e le aree per la sosta delle locomotive individuate dallo stesso GI in impianti diversi da quelli di arrivo/partenza dei treni come facenti parte dell'impianto in cui il treno parte o arriva. Conseguentemente, alle tracce per lo spostamento delle LIS appare congruo applicare il corrispettivo previsto per gli invii di materiale nell'ambito dello stesso impianto che, comunque, andrebbe ridotto dall'attuale valore di 3 € a 1 € per ogni invio, anche in relazione alla percorrenza media valutabile in 1 km.
- ✓ Nei c.d. nodi, così come individuati dal DM 43 T del 2000, il pedaggio è commisurato al tempo (minuti) di permanenza nel nodo stesso, determinando un valore del pedaggio inversamente proporzionale alla velocità di attraversamento del nodo. Il criterio viene applicato anche quando l'attraversamento del nodo è dovuto esclusivamente a carenze infrastrutturali (mancanza o interruzione di linee di gronda o circonvallazioni merci) e non ad esigenze della IF.



In particolare per i treni merci che hanno la più bassa priorità nell'individuazione delle tracce all'interno dei nodi, allo svantaggio della minore velocità si aggiunge quindi il maggior costo. Si segnala anche che alcune linee, utilizzate esclusivamente per il servizio merci, non manifestano la complessità infrastrutturale per essere annoverate tra i nodi. Pertanto, si propone di modificare il sistema di calcolo del pedaggio nei nodi per i treni merci riducendone l'onere complessivo.

6.2. *Si chiedono considerazioni motivate in merito al modello di pedaggio definito dal DM 43T/2000 e dai successivi atti in materia.*

- ✓ È necessario superare le logiche di calcolo del pedaggio espresse nel DM 43 T, dopo 13 anni dalla sua emissione. In particolare, dovrebbero essere presi in considerazione criteri più adeguati in relazione agli attuali scenari macroeconomici e di mercato e con algoritmi di calcolo semplificati. Ciò anche in coerenza a quanto previsto dalla Direttiva Recast.
- ✓ Infatti, la direttiva 34/2012/UE, nei considerando iniziali, auspica l'adozione di sistemi di incentivazione per i GI al fine della riduzione dei canoni di utilizzazione dell'infrastruttura (considerando 36), nonché l'impiego di un sistema di imposizione dei canoni volto a perseguire il riequilibrio tra le modalità di trasporto (considerando 40, 64 e 68). In questo contesto, tuttavia, a fronte delle razionalizzazioni introdotte dalle IF, non vi sono state corrispondenti revisioni dei canoni di accesso da parte del GI.
- ✓ Ad esempio, la riduzione del numero di scali abilitati al servizio merci ed il trasferimento di alcuni di essi dal GI ad altri soggetti hanno prodotto economie nei costi del GI che non hanno ancora trovato riscontro nella determinazione del livello del pedaggio. Per contro, le IF hanno subito un incremento di costi per continuare ad utilizzare, per i traffici non trasferibili, i medesimi impianti.
- ✓ Ai fini di una revisione del DM 43 T volta a recepire gli indirizzi della citata Direttiva Recast, anche per il trasporto passeggeri, si evidenziano i seguenti punti di particolare impatto per la determinazione di un nuovo algoritmo per il calcolo del canone di utilizzo:
 - nella struttura attuale, il pedaggio ferroviario rappresenta un elemento di costo per le IF non raffrontato ai volumi di traffico, che non consente la costruzione di offerte variabili in termini di prezzo/qualità e comporta uno svantaggio competitivo modale;
 - singoli punti di limitazioni infrastrutturali condizionano la potenzialità di intere tratte; tali limitazioni (di lunghezza, di peso assiale e/o sagoma), pur rappresentando un ostacolo allo sfruttamento ottimale delle prestazioni dei treni e quindi all'ottenimento del massimo ricavo di trasporto, non sono considerate ai fini della classificazione dell'infrastruttura nel DM 43 T, né sono compensate da corrispondenti riduzioni del pedaggio;
 - il pedaggio ferroviario è calcolato da origine a destino del treno, include le tratte iniziali e terminali del trasporto (ancorché situate su linee secondarie), non

prevede tratte esenti e non prevede alcuno sconto in funzione dei volumi a differenza delle IF che praticano sconti "volumi" per ragioni competitive;

- di contro, il pedaggio autostradale è limitato alle tratte da casello a casello, mentre l'utilizzo della viabilità ordinaria è a carico della fiscalità generale e significative tratte non sono soggette a pedaggio; inoltre le imprese di autotrasporto usufruiscono di sconti sui pedaggi autostradali (vedi ad es. delibera del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 20 giugno 2012, che fissa sconti fino al 13% in funzione dei volumi di fatturati di pedaggio ulteriormente aumentato del 10% nel caso di tragitti in ore notturne).

6.3. *Si chiedono considerazioni motivate in merito a possibili evoluzioni a breve/medio termine dei criteri per la definizione dei corrispettivi relativi ai servizi non inclusi in pedaggio.*

- ✓ Si chiede di esaminare la possibilità di considerare il servizio di traghettamento da/per la Sicilia in linea di principio come continuità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e, pertanto, non soggetto a costi ulteriori rispetto al pedaggio.

6.4. *Si chiedono considerazioni motivate in merito all'evoluzione prospettica dei criteri di cui ai quesiti precedenti alla luce degli indirizzi previsti dalla Direttiva 2012/34.*

- ✓ Per incentivare l'IF ad utilizzare infrastrutture a minore traffico, il sistema di calcolo del pedaggio dovrebbe determinare un costo tale da rendere il trasporto ferroviario competitivo rispetto a modalità di trasporto concorrenti.

7. Performance regime

7.1. *Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale impostazione del performance regime, basato sui ritardi registrati a termine corsa.*

- ✓ Il presidio del *performance regime* da parte delle IF è un'attività molto onerosa; per la semplificazione e la trasparenza del processo occorre l'implementazione di un sistema adeguato a quanto previsto dalle attuali procedure.

L'attuale sistema risulta particolarmente penalizzante per i treni merci, in relazione anche alla gestione delle priorità nella circolazione da parte del GI.

Si auspica una riduzione degli oneri per l'IF da perseguire attraverso una diminuzione, almeno per i treni merci, della soglia massima di pagamento (attualmente pari all'1,5%) calcolata sul valore del pedaggio consuntivato.

In linea generale, andrebbero esclusi dall'applicazione della procedura del *performance regime* i treni oggetto di provvedimenti a seguito di lavori anche di minore rilevanza.

7.2. *Si chiedono osservazioni motivate riguardo alla proposta di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie, od almeno – in una fase iniziale – in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti dal possibile ritardo.*



- ✓ Già oggi, la Piattaforma Integrata di Circolazione del GI (PIC), rileva in modo puntuale i ritardi sull'intero percorso del treno, ivi comprese tutte le stazioni intermedie. In base a tali rilevazioni Trenitalia gestisce la procedura di erogazione ai propri clienti degli indennizzi da ritardo. Ciò premesso, ai meri fini del *performance regime*, l'introduzione della misurazione dei ritardi nelle stazioni intermedie non comporterebbe effetti migliorativi nella qualità della circolazione.

7.3. *Si chiedono osservazioni in merito ai costi diretti e "di sistema" conseguenti alla proposta di cui al quesito 7.2.*

- ✓ L'applicazione della misurazione dei ritardi nelle stazioni intermedie ai meri fini del *performance regime* comporterebbe per l'IF un aumento dell'onere economico per la gestione dello stesso, considerato l'elevato numero dei treni e la moltiplicazione dei punti di applicazione, senza peraltro conseguire un effettivo miglioramento della circolazione.

8. Condizioni di accesso ai servizi

8.1. *Si chiedono osservazioni motivate in merito all'evoluzione prospettica del quadro delle condizioni di accesso ai servizi, come prefigurato dalla Direttiva 2012/34/UE.*

- ✓ Si ritiene opportuno esplicitare che l'obbligo per l'operatore degli impianti di servizio di fornire accesso ai servizi previsti all'All. 2, punto 3, della direttiva Recast, sussiste solo se l'operatore dell'impianto già fornisce i servizi a soggetti terzi.
- ✓ L'art. 13, comma 4, della direttiva Recast stabilisce che l'operatore degli impianti di servizio non è in nessun caso obbligato a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie. In tal senso, si ritiene che la capacità che l'operatore degli impianti di servizio può offrire senza investire debba essere ripartita tra le imprese richiedenti, salvo il caso in cui la capacità sia già completamente saturata.

9. Passeggeri a mobilità ridotta

9.1. *Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale formulazione dei par. 5.2.7 e 6.3.2 del PIR, anche in relazione a quanto stabilito dall'art. 22 del regolamento CE 1371/2007.*

- ✓ Il servizio di salita e discesa è gratuito per i clienti con disabilità o a mobilità ridotta, nel rispetto dell'art. 22 del Regolamento CE, che prevede che "*il Gestore della stazione fornisce gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo*".
- ✓ Si ritiene che la formulazione del par. 5.2.7 del PIR non richieda particolari modifiche ad eccezione di un aspetto di natura procedurale: poiché il servizio è reso ed organizzato dal GI, cui il cliente con disabilità o a mobilità ridotta deve rivolgersi direttamente per richiedere il servizio di assistenza, tramite il circuito Rete Blu, si propone la esenzione dei riferimenti all'IF.



- ✓ In ordine ai costi, ai sensi dell'art. 23, comma 1, del Regolamento CE 1371/2007, Trenitalia già sostiene interamente quelli relativi all'assistenza a bordo del treno ed alla riservazione di posti dedicati, oltre che la gratuità del biglietto per l'accompagnatore della persona con disabilità, mentre i costi relativi alla salita e discesa non dovranno gravare sulla IF.

10. Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi e servizi automatizzati alla clientela

10.1. Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale formulazione del PIR, con particolare riferimento ai principi in base ai quali le risorse per i servizi di stazione vengono ripartite fra le imprese ferroviarie nonché ai criteri e procedure per l'assegnazione e l'ottenimento di spazi pubblicitari, di spazi per desk informativi e di aree per la fornitura di servizi automatizzati e non alla clientela finale.

- ✓ Il par. 2.3.3.2 del PIR prevede "analoghe metodologie ... sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà essere fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione". Detta previsione deve essere applicata, senza causare discriminazioni, a favore di tutte le IF presenti nella stazione, tenuto conto dell'entità e della tipologia dei servizi dalle stesse forniti.
- ✓ Il PIR vigente non tratta i temi commerciali degli spazi pubblicitari, dei desk e dei servizi automatizzati, che sono stati, tra gli altri, oggetto di uno specifico procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (A/443) conclusosi con una decisione di non accertamento dell'infrazione, in ragione dell'accoglimento degli impegni proposti dalle parti (Prov. 24804 del 19 febbraio 2014). In particolare, con riferimento alla concessione di spazi alle IF per la collocazione nelle stazioni di emettitrici self-service e di desk mobili, nonché in merito alla disponibilità di spazi pubblicitari, sono stati assunti precisi impegni da parte del GI e dei gestori delle stazioni (Grandi Stazioni e Centostazioni). Trenitalia, in qualità di richiedente e fruitore di spazi presso le stazioni, risulta destinataria dei criteri che l'Autorità antitrust ha declinato nella citata decisione.

Al riguardo, è però il caso di segnalare che una corretta ripartizione degli spazi commerciali deve, pur in armonia con quanto indicato dall'Autorità antitrust, necessariamente tener conto – secondo un principio di proporzionalità nell'assegnazione di detti spazi – dell'ampiezza dell'offerta e della clientela interessata dai servizi di Trenitalia. Diversamente, concedendo a tutte le IF la stessa quantità/tipologia di spazi, si produrrebbe un effetto distorsivo, in quanto una IF con volumi di traffico notevoli avrebbe spazi uguali ad una IF con volumi minori o marginali, con il rischio di saturazione e sovraffollamento ovvero di utilizzazione degli spazi in maniera non funzionale alle esigenze della clientela.

11. Servizi di manovra

11.1. Si chiedono osservazioni motivate in merito alle problematiche/criticità che si ritiene siano attualmente presenti nelle aree ove i servizi di manovra vengono forniti da gestore unico.



- ✓ Il subentro al GI dei nuovi operatori nei 16 impianti gestiti da 10 Gestori Unici differenti ha garantito il servizio senza soluzione di continuità.

11.2. *Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità, che si ritiene siano riconducibili al PIR, nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.*

- ✓ Le richieste dei servizi di manovra sono state evase in ottemperanza a linee guida RFI ed URSF (qualità non inferiore e prezzi per il primo periodo non superiori ai valori PIR 2012) garantendo adeguati livelli di servizio.
- ✓ Tuttavia, esistono margini per migliorare il processo di manovra introducendo il concetto unitario di "terminalizzazione", ovvero superando il concetto di manovre "primarie" e "secondarie" ed attribuendo ad un unico soggetto la responsabilità della gestione sia delle manovre che delle attività di terminalizzazione vere e proprie. Per fare ciò, è necessario che il GI assicuri continuità infrastrutturale e operativa tra i binari di arrivo – partenza e quelli di presa – consegna, attraverso opportuni interventi tecnologici, ottenendo così delle ottimizzazioni nella catena del trasporto in termini di qualità ed economicità.
- ✓ Quanto alla riduzione dei costi dei servizi di manovra e competitività del traffico ferroviario, assumono particolare rilevanza le manovre nei porti, ove vanno ricercate soluzioni organizzative atte ad ottimizzare il servizio, consentendo l'ingresso in autoproduzione alle IF o al Soggetto (o Gestore) Unico che opera negli scali afferenti ai porti.

11.3. *Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai livelli dei corrispettivi richiesti dal gestore unico nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.*

- ✓ Le tariffe sono normalmente inferiori a quelle praticate in passato dal GI nelle attività principali e ridotte in modo evidente per le attività accessorie, nel rispetto delle linee di indirizzo.

11.4. *Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai Service Level Agreements del gestore unico.*

Si prega di qualificare l'interesse del rispondente alla tematica in questione, nonché le aree della tabella precedente alle quali risulta maggiormente interessato.

- ✓ L'obiettivo di offrire un servizio in linea con le esigenze di mercato ed al tempo stesso garantire la massima efficienza produttiva rendono auspicabile l'introduzione di un sistema di "Service Level Agreements" individuato reciprocamente tra IF e fornitore del servizio di manovra .

12.Altri temi



12.1. Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto.

L'utilizzo da parte del GI di interruzioni/limitazioni alla circolazione non programmate in orario, in particolare nel caso previsto nel PIR dei c.d. "lavori di minore rilevanza", comporta delle ricadute sulla programmazione dei treni, valutabili puntualmente soltanto al momento dell'emissione delle Variazioni in Corso d'Orario (VCO). Frequentemente, soprattutto per il traffico merci, la comunicazione non rispetta le tempistiche previste dal PIR. Inoltre, l'emissione dei provvedimenti esecutivi (VCO) è tardiva rispetto alle esigenze organizzative/funzionali dell'IF, determinando significative disconomie (perdita di allacciamenti di turno per mezzi e personale, maggiori percorrenze, etc.), oltre al degrado della traccia acquistata.

Si chiede, pertanto, di considerare ai fini del pedaggio, nei casi sopra indicati, la traccia ordinaria originariamente rilasciata e non quella modificata dai provvedimenti conseguenti ai lavori, riducendone in maniera significativa il costo (almeno del 50%), a parziale compensazione dei maggiori costi sostenuti dalla IF e quale riconoscimento della minore qualità della prestazione offerta dal GI.

- ✓ In ragione del danno commerciale causato dal GI alle IF, si propone di inserire nel PIR quanto segue:
 - nei casi di soppressione totale o parziale della traccia da parte del GI, ferma restando la mancata corresponsione del relativo pedaggio, dovrebbe essere riconosciuto all'IF un indennizzo economico da parte del GI per i danni che il vettore è tenuto a liquidare ai committenti/fruitori del trasporto in conseguenza della mancata effettuazione. La medesima previsione si dovrebbe applicare nel caso in cui la soppressione di tracce abbia determinato la conseguente soppressione di tracce ad esse collegate per mancata effettuazione del treno corrispondente; inoltre, nei casi in cui l'IF, per poter assicurare la continuità del servizio, debba ricorrere a servizi sostitutivi su gomma, si propone il risarcimento da parte del GI dei relativi costi sostenuti.
 - anche per i casi di ritardo imputabili al GI, quest'ultimo deve essere ritenuto responsabile per la perdita economica risultante dal pagamento dei danni che l'IF dovrà riconoscere ai propri *partner* contrattuali (passeggeri, committenti, clienti finali).
- ✓ È necessario modificare la definizione dei lavori di maggiore rilevanza considerando non solo i lavori di lunga durata, ma anche i lavori – pur di breve durata – che producono effetti rilevanti per la circolazione dei treni, quali, ad esempio:
 - limitazioni alla circolazione su tratte dichiarate nel PIR a capacità limitata;
 - limitazioni alla circolazione su tratte non dichiarate nel PIR a capacità limitata, con il coinvolgimento per almeno 100 treni in 24 ore nelle due direzioni.
- ✓ La prospettiva di un aumento significativo del costo dell'energia elettrica (attualmente definito dal DM 43 T pari a 0,357 €/km, salvo conguagli) pone problemi di sostenibilità



economica del traffico su rotaia (in particolare del traffico merci) e riduce in modo sostanziale i margini di profitto sul traffico passeggeri a mercato.

- ✓ L'attuale struttura del PIR, riferibile al generico orario dell'anno N, definisce le regole che varranno per l'orario dell'anno N+1, ma rende disponibili le informazioni tecniche operative con adeguato dettaglio solo per l'anno N, le quali, pertanto, non risultano sufficienti a supportare il processo di allocazione della capacità annuale dell'anno N+1, considerato che ha inizio 8 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario. Si chiede pertanto che la pubblicazione delle informazioni tecniche di dettaglio per l'anno N+1 sia congruente con il relativo processo di allocazione della capacità annuale, ossia 12 mesi prima dell'orario di riferimento.
- ✓ Inoltre ,si chiede anche a vantaggio della leggibilità di un documento complesso quale il PIR, che i suoi contenuti siano declinati in due sezioni separate, una per l'anno N ed una per l'anno N+1.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ceselli".