

Allegato alla delibera n.140 del 30 novembre 2016

Indicazioni e prescrizioni

relative al “Prospetto Informativo della Rete 2018”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al “Prospetto Informativo della Rete 2017” attualmente vigente.

Indicazioni relative alla predisposizione del “Prospetto Informativo della Rete 2019”.

Indice

Nota di lettura	3
Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	4
2.1 Valutazioni dell’Autorità.....	4
2.2 Indicazioni	7
2.3 Prescrizioni	8
Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	9
4.1 Valutazioni dell’Autorità.....	9
4.2 Indicazioni	10
4.3 Prescrizioni	10
Servizi – Capitolo 5 del PIR	11
5.1 Valutazioni dell’Autorità.....	11
5.2 Indicazioni	13
5.3 Prescrizioni	13
Tariffe – Capitolo 6 del PIR	14
6.1 Valutazioni dell’Autorità.....	14
6.2 Indicazioni	18
6.3 Prescrizioni	19

Nota di lettura

Con nota RFI-DCE\A0011\P\2016\0002571 del 30 settembre 2016, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 7304/2016 del 03 ottobre 2016, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2018, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 del d.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214, rispetto ai capitoli 2, 4, 5 e 6 di detto PIR.

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell'ordine:

1. le pertinenti valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2018 inviata all'Autorità da RFI lo scorso 30 settembre;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

Le indicazioni e prescrizioni in colore blu sono quelle che, come previsto dal punto 2 della delibera, si applicano già a decorrere dall'orario di servizio 2016/2017.

L'indicazione numero 6.2.2 si riferisce alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2019, che si svolgerà nel corso del 2017.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AQ:	Accordo Quadro
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PGOS:	Prefazione Generale all'Orario di Servizio;
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

Condizioni di accesso all'infrastruttura – Capitolo 2 del PIR

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Accordi quadro - § 2.3.1

La tematica degli accordi quadro è stata oggetto da parte ART delle misure di regolazione 1.6.1-4 della delibera n. 70/2014.

In data 7 aprile 2016 è stato poi emanato il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, “sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria” (di seguito: Regolamento). Esso contiene un insieme di disposizioni che vanno a definire nel dettaglio le procedure e i criteri che devono essere seguiti per l'applicazione dell'art. 42 della direttiva 2012/34/UE. Ai sensi dell'art. 16 del Regolamento stesso, esso si applica a decorrere dal 1° dicembre 2016.

Alcune modifiche, introdotte da RFI nel par. 2.3.1 della bozza di PIR 2018 sottoposta a consultazione, appaiono connesse alla necessità di dare applicazione al suddetto Regolamento, come illustrato da RFI stessa nelle relazioni di accompagnamento della prima bozza e della bozza finale, pubblicate da RFI sul proprio sito. Altre modifiche, relative in particolare alla sezione “b) Sottoscrizione e adempimenti successivi” del suddetto paragrafo 2.3.1, sono inoltre intese a unificare gli aspetti procedurali relativi alla sottoscrizione degli Accordi quadro (di seguito AQ) riguardanti l'infrastruttura tradizionale da un lato e l'infrastruttura AV/AC dall'altro.

NTV e la Regione Piemonte hanno espresso delle riserve sulla tempistica prevista per la sottoscrizione degli AQ, ed hanno evidenziato l'esigenza di proceduralizzare l'ipotesi, prevista nella sezione “a) Contenuti e durata” del citato paragrafo 2.3.1, che il GI possa discostarsi dalla velocità commerciale di riferimento indicata nell'AQ, qualora ciò si renda necessario per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura. A quest'ultimo riguardo, RFI ha chiarito che nel caso in cui ricorresse la necessità di modificare la velocità commerciale, ciò non potrebbe che avvenire attraverso un'interlocuzione con il richiedente. Ha inoltre richiamato, con riferimento al trasporto pubblico locale (TPL), l'introduzione di un *Key Performance Indicator* (KPI) relativo alla velocità commerciale media. Tale KPI è stato introdotto a seguito degli impegni assunti dal GI in relazione all'attuazione della misura 1.6.4 della delibera n. 70/2014 dell'Autorità, impegni che sono stati approvati dall'Autorità con delibera n. 24/2016.

L'Autorità osserva innanzitutto come, ad un primo esame e alla luce della consultazione svolta, non si rilevano elementi di disallineamento tra le misure di regolazione 1.6.1-4 della delibera n. 70/2014 e le disposizioni contenute nel Regolamento, ed anzi sotto diversi aspetti dette misure e disposizioni appaiono accomunate da una impostazione di fondo simile. Non si ravvisa pertanto, al momento, la necessità di sottoporre a revisione le misure di regolazione stesse.

Per quanto riguarda la richiesta di una maggiore definizione di aspetti procedurali, richiesta formulata da NTV anche con riferimento al processo di allocazione della capacità quadro di cui al successivo par. 4.4.1.2 del PIR (vedi *infra*), si ritengono in questa fase sufficienti le precisazioni fornite da RFI, tenuto conto che non emergono segnalazioni concrete che inducano a reputare necessaria una maggiore proceduralizzazione, e ferma restando la possibilità di adire l'Autorità nelle ipotesi previste dall'art. 37 del d.lgs. 112/2015.

Emerge infine l'opportunità di apportare alcune piccole modifiche alla disciplina contenuta nel PIR, di seguito specificate, per renderla maggiormente coerente con la normativa di riferimento. In particolare il divieto, previsto per alcuni casi tipizzati di risoluzione per responsabilità del richiedente, di ripresentare al GI richiesta di AQ per un anno a decorrere dal verificarsi della risoluzione stessa (par. 2.3.1.3 della bozza finale del PIR 2018), appare in contrasto con il diritto di chiedere la stipula di un AQ riconosciuto dalla normativa primaria (direttiva 34/2012/UE art.41.1) e con il principio di reciprocità delle penali stabilito dall'art. 13 del Regolamento.

Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione (§ 2.4.2) – conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità di GI (§ 2.4.3)

Il testo del par. 2.4.2 contenuto nella prima bozza del PIR 2018 è quasi uguale a quello del PIR 2017. Nella bozza finale del PIR 2018, invece, i punti da 1 a 4 sono stati quasi interamente riscritti, in modo solo in parte riconducibile ad osservazioni delle IF. Si ritiene che sarebbe stato possibile, e più opportuno, modificare il testo già nella prima bozza, in modo di dare la possibilità alle IF di esprimersi al riguardo.

Ad ogni modo, considerato che le modifiche apportate appaiono avere un contenuto complessivamente migliorativo per le IF, come sostenuto da RFI nel corso dell'audizione del 23 novembre 2016, si ritiene che il testo contenuto nella bozza finale possa essere mantenuto.

Nel corso della suddetta audizione, RFI ha inoltre spiegato che il punto 1 del Par. 2.4.2, relativo agli obblighi informativi cui il GI è tenuto in corso di circolazione, è stato erroneamente cancellato e sarà pertanto ripristinato.

Infine si deve osservare che, mentre gli obblighi informativi di cui ai punti 2 e 3 del par. 2.4.2 del PIR 2017 sono assistiti da penali ai sensi del par. 2.4.3, primo periodo, lettera a), nella bozza finale del PIR 2018 tale ultima disposizione si riferisce soltanto alla violazione degli obblighi di cui al punto 6 del nuovo paragrafo 2.4.2, il cui contenuto corrisponde a quello del solo punto 3 del paragrafo 2.4.2 del PIR 2017¹. Si ritiene pertanto di prescrivere che venga mantenuto un ambito di applicazione della disposizione contenuta nel par. 2.4.2, lettera a), equivalente a quello attuale, prevedendo che le penali di cui al par. 2.4.3, primo periodo, lettera a), si applichino in caso GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 2.4.2, punti da 1 a 6, della bozza finale del PIR 2018.

Regole di gestione della circolazione - § 2.4.5

Con il PIR 2017 (edizione Luglio 2016), RFI ha inserito, all'interno del capitolo relativo alle condizioni di accesso all'infrastruttura, un nuovo paragrafo (2.4.5) denominato "Regole di gestione". In risposta all'osservazione di SNCF sulla I^a bozza di PIR 2018, in merito RFI afferma: *"L'introduzione del nuovo par. 2.4.5 Regole di gestione, con le annesse tabelle, è derivato dall'emanazione della nuova Prefazione Generale all'Orario di Servizio (P.G.O.S.). In tale documento, rivisto alla luce dei principi fissati dall'ANSF, sono stati espunti tutte le parti di natura commerciale tra cui l'art. 7 che conteneva i principi a cui dovevano riferirsi gli operatori per la gestione della circolazione"*.

La particolare rilevanza della problematica è affermata dalla stessa RFI, che all'inizio del paragrafo asserisce: *"L'attività di regolazione della circolazione ha lo scopo di ridurre gli effetti delle interferenze e gli scostamenti ai treni, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi. In coerenza con la missione del Gestore e nel rispetto dell'obiettivo primario sopra esplicitato, in caso di interferenze di circolazione determinate dallo scostamento di uno o più treni dalla propria traccia oraria assegnata, al fine della riduzione della propagazione dei ritardi sulla rete, si definiscono di seguito i principi di gestione da utilizzare per la risoluzione delle interferenze"*.

Dunque, nelle tabelle del primo comma del paragrafo 2.4.5, RFI definisce i principi gestionali che costituiscono le linee guida per la gestione della circolazione *"in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anomalie significative)"* affermando inoltre che *"all'insorgere di un'anomalia rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF"*.

Sono pertanto pubblicate tre tabelle, all'interno delle quali sono elencati i livelli di priorità per i seguenti cluster di servizi:

- Treni Mercato;
- Regionali/Metropolitani/IC "pendolari" (cioè i treni in afflusso nell'intervallo orario 6-9 e deflusso nell'intervallo orario 17-20 dalle maggiori città e i relativi treni corrispondenti);
- Altri treni Regionali/Metropolitani;

¹ Il punto 2 del paragrafo 2.4.2 del PIR 2017 specifica l'obbligo di RFI di pubblicare sul PIR Web determinate informazioni sui lavori di manutenzione, che comportano riduzione di capacità dell'infrastruttura nell'orario di servizio in vigore e in quello successivo. Il punto 3 del suddetto par. 2.4.2 invece disciplina l'obbligo di comunicare alle IF interessate informazioni più dettagliate sui lavori di manutenzione con determinati termini di preavviso (90/60/30 giorni a seconda della tipologia di lavori di manutenzione e di servizio interessato da conseguenti modifiche).

- Treni IC/EC/EN/EXP/ICN;
- Treni merci V>90 Km/h;
- Altri treni merci;
- Circolazioni di servizio funzionali all'effettuazione di un treno commerciale (cioè con tempi di ribattuta minori di 30 minuti);
- Circolazioni di servizio non funzionali all'effettuazione di un treno commerciale.

Le tabelle riportate nel PIR sono le seguenti:

- la prima, riguardante i **servizi dal lunedì al venerdì nella fascia peak pendolare** (6.00-9.00 e 17.00-20.00), in cui le priorità sono così definite:
 1. Treni Mercato - Regionali/Metropolitani/IC "pendolari"
 2. Treni IC/EC/EN/EXP/ICN - Altri treni Regionali/Metropolitani
 3. Treni merci;
 4. Circolazioni di servizio non funzionali;
- la seconda, riguardante i **servizi dal lunedì al venerdì nella fascia off-peak diurna** (9.00-17.00 e 20.00-22.00) e i **servizi dell'intera fascia diurna** (6.00-22.00) nelle giornate di **sabato, domenica e festivi**, in cui le priorità sono così definite:
 1. Treni Mercato
 2. Treni IC/EC/EN/EXP/ICN
 3. Regionali/Metropolitani/IC - Treni merci V>90 Km/h
 4. Altri treni merci
 5. Circolazioni di servizio non funzionali
- la terza, relativa ai servizi svolti in **fascia notturna** (22.00-6.00), in cui le priorità sono così definite:
 1. Treni Mercato
 2. Treni IC/EC/EN/EXP/ICN - Treni merci V>90 Km/h
 3. Altri treni merci - Regionali/Metropolitani/IC
 4. Circolazioni di servizio non funzionali

Sul contenuto delle tabelle, sono poi fornite due ulteriori precisazioni:

- *"si considerano "pendolari" i treni in afflusso (nella fascia 6.00-9.00) ed in deflusso (nella fascia 17.00-20.00) a servizio delle maggiori città e dei relativi treni corrispondenti";*
- *"le circolazioni di servizio programmate da orario, funzionali all'effettuazione di un treno commerciale (con tempi di ribattuta minori di 30'), hanno la stessa valenza del treno corrispondente".*

Sulla tematica sono pervenute alcune osservazioni da parte degli *stakeholders*, che evidenziano le seguenti principali problematiche:

1. l'inopportuna differenziazione dei criteri di priorità fra treni *Open Access* nazionali ed internazionali;
2. la bassa priorità per i treni Regionali/Metropolitani nelle fasce orarie *off-peak* e notturna;
3. l'ambiguità del criterio di identificazione dei treni "pendolari".

Ancor prima di entrare nel merito delle regole di priorità fra categorie di treni, contenute nelle tabelle sopra citate, occorre comprendere quale sia il limite di operatività delle stesse, esplicitando in modo più chiaro e trasparente cosa il GI intenda per *condizioni normali e lievemente perturbate*, siccome la lettura del paragrafo parrebbe sottintendere differenti modalità operative *all'insorgere di un'anormalità rilevante*. A questo proposito, nel corso dell'audizione tenuta il giorno 23 novembre 2016, RFI ha chiarito che la circolazione "*lievemente perturbata*" riguarda i casi in cui la perturbazione non è connessa ad un evento anomalo come definito dalla COp 331 (condizione in cui uno o più treni accumulino un ritardo maggiore o uguale a 15').

Per quanto attiene alle regole di priorità di cui al § 2.4.5, si evidenzia una ripartizione del traffico per giorni della settimana e fasce orarie del tutto coerente con quanto stabilito dapprima con la Misura n. 2.6.4 della delibera n. 70/2014 relativamente alla fase di armonizzazione nel procedimento di allocazione della capacità, e successivamente con la Misura 26 della delibera n. 96/2015.

Al contrario, la classificazione delle tipologie di servizio non appare pienamente coerente con quella derivante dall'applicazione del modello tariffario adottato con delibera n. 96/2015, che alla Misura n. 24 definisce i segmenti di mercato:

- a) Treni *Open Access* internazionali;
- b) Treni *Open Access* nazionali – Premium;
- c) Treni *Open Access* nazionali – Basic;
- d) Treni con obblighi di servizio pubblico – Lunga percorrenza;
- e) Treni con obblighi di servizio pubblico – Regionali;
- f) Treni merci;
- g) Servizi tecnici.

A tale proposito, nel corso dell'incontro dello scorso 23 novembre, RFI ha riconosciuto l'esistenza di qualche sovrapposizione fra i *cluster*, dichiarandosi disponibile a ridefinire il perimetro delle categorie *Open Access* uniformandosi alle definizioni dei segmenti di mercato utilizzate ai fini del pedaggio. Ha spiegato inoltre che la sub-classificazione dei servizi Mercati era già inserita nella PGOS ed era motivata dall'esigenza di tener conto che normalmente un treno con velocità di circolazione inferiore a 90 km/h è potenzialmente in grado di generare maggiori perturbazioni.

Per quanto attiene ai criteri di priorità, il GI, nel corso dell'incontro dello scorso 23 novembre, ha affermato di avere cercato di rendere trasparenti, formalizzandole, le modalità operative già in atto, a livello di prassi operativa, nella fase di gestione della circolazione. Tuttavia si evidenziano alcune criticità:

- i treni *Open Access* non sono *clusterizzati* in maniera da avere la stessa priorità, ed in particolare i treni internazionali risultano penalizzati rispetto ai treni nazionali;
- la classificazione dei treni "pendolari" appare migliorabile, sia sul fronte del suo perimetro geografico (appare necessario chiarire in maniera più puntuale quali siano le "maggiori città" cui la definizione di riferisce), sia per quanto attiene l'identificazione del singolo treno, che a giudizio dell'Autorità dovrebbe essere effettuata di concerto con gli enti titolari di contratto di servizio all'atto del procedimento annuo di allocazione della capacità;

2.2 Indicazioni

- 2.2.1 Si ritiene non coerente con la normativa che disciplina gli **Accordi quadro**, la disposizione, contenuta nella sezione "2.3.1.3 Risoluzione", che stabilisce che in specifiche ipotesi di risoluzione per responsabilità del richiedente, a quest'ultimo sia fatto divieto per un anno di ripresentare al GI richiesta di AQ.
- 2.2.2 Poiché lo **schema tipo di Accordo quadro**, coerentemente con quanto previsto dal d.lgs. 112/2015 art. 23.1 ultimo periodo, ha ad oggetto oltre alla capacità di infrastruttura anche "gli eventuali servizi connessi" (vedi anche par. 2.3.1 del PIR), appare opportuno prevedere specifiche ipotesi di modifica dell'AQ, con riferimento ai suddetti servizi, derivanti dall'applicazione dell'art. 13 del d.lgs. 112/2015 e delle disposizioni attuative in esso previste.
- 2.2.3 Con riferimento alle **regole di gestione della circolazione**, si indica al GI di provvedere alla riclassificazione delle tipologie di servizio adottate ai fini della definizione dei principi gestionali, allineandosi, ove possibile, a quella della Misura n. 24 della delibera n. 96/2015, ed in particolare in modo che i treni afferenti ai servizi *Open Access* Internazionali, Premium e Basic vengano ricompresi all'interno dello stesso *cluster*;
- 2.2.4 Con riferimento alle **regole di gestione della circolazione**, si indica al GI di adottare misure affinché la sub-classificazione fra "treni pendolari" e "altri treni" sia operata con l'ulteriore *caveat* che detti "treni pendolari" siano, ove possibile, singolarmente identificati, all'atto del procedimento annuo di allocazione della capacità, in un processo che coinvolga gli enti titolari dei rispettivi contratti di servizio, e che comprenda la puntuale definizione di un elenco delle "maggiori città" cui applicare il criterio.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Con riferimento alle **conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità di GI**, si prescrive che venga mantenuto un ambito di applicazione della disposizione contenuta nel par. 2.4.2, lettera a), equivalente a quello attuale, prevedendo che le penali di cui al par. 2.4.3, primo periodo, lettera a), si applichino in caso GI non ottemperati a uno degli obblighi di cui al par. 2.4.2, punti da 1 a 6, della bozza finale del PIR 2018.

Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Valutazioni dell’Autorità

Processo di allocazione della capacità quadro - § 4.4.1

RFI ha introdotto nel PIR alcune modifiche finalizzate a recepire le importanti innovazioni introdotte dal recente Regolamento, già precedentemente menzionato con riferimento alla disciplina degli Accordi quadro contenuta nel capitolo 2 del PIR.

Preliminarmente, si chiarisce il significato dell’espressione “capacità quadro”, che l’articolo 2, punto 1) del Regolamento definisce come “la capacità di infrastruttura assegnata nell’ambito di un accordo quadro”.

Il PIR 2017 non disciplina una procedura di allocazione della capacità quadro in caso di conflitto tra AQ esistenti e richieste di nuovi AQ o di modifica di AQ esistenti. Tuttavia lo schema tipo di AQ, riportato come appendice al capitolo 2 del PIR, contiene - a decorrere dall’edizione di marzo 2015 - la seguente clausola (art. 4 ultimo capoverso), introdotta da RFI per dare attuazione alla misura 1.6.2, lettera d), della delibera n. 70/2014:

“Nel caso di eventuali richieste di capacità di futuri nuovi entranti interessanti tratte e fasce orarie già occupate all’85% della capacità totale delle stesse (...), il GI richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro in essere di retrocedere parte della capacità (...) nella misura massima del 10%, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante. Tale retrocessione potrà essere praticata per una sola volta nel corso di esecuzione dell’Accordo Quadro. [clausola che trova applicazione per i soli Accordi Quadro sottoscritti in una data successiva all’aggiornamento del PIR edizione marzo 2015].”

In attuazione dell’art. 9 del Regolamento, RFI ha introdotto nel PIR sottoposto a consultazione un apposito paragrafo (il 4.4.1.2) che disciplina la procedura di allocazione di capacità quadro, in caso di conflitto tra AQ esistenti e richieste di nuovi AQ o di modifiche agli AQ esistenti. Tale procedura include 2 tentativi di coordinamento, coerentemente con quanto previsto dall’art. 9 par. 1-5 del Regolamento.

Nel caso in cui anche il secondo tentativo di coordinamento risulti infruttuoso, RFI intende allocare la capacità quadro sulla base della regola della riduzione del 10 % della capacità quadro degli AQ esistenti, già prevista nell’art. 4 dello schema tipo di AQ, sopra citato. Tale regola era stata introdotta da RFI nel PIR di marzo 2015, come si è visto, con riferimento ai soli AQ stipulati da marzo 2015 in poi, e solo per le tratte e fasce orarie già occupate all’85% della capacità totale delle stesse. Nella bozza di PIR in esame, tale regola decisionale viene estesa anche agli AQ stipulati prima di marzo 2015, e alle tratte e fasce orarie non occupate all’85% della capacità totale delle stesse. D’altra parte la sua applicazione viene condizionata alla circostanza che la richiesta di nuovo AQ o di modifica di AQ preveda un utilizzo migliore dell’infrastruttura, recependo sotto tale profilo quanto previsto dall’art. 9.4 del Regolamento (il quale dispone che, se i tentativi di coordinamento si rivelano infruttuosi “e se la richiesta di accordo quadro prevede un migliore utilizzo dell’infrastruttura, il GI richiede la modifica della capacità quadro assegnata nell’ambito degli accordi quadro esistenti”).

Occorre tuttavia rilevare che la soluzione ipotizzata da RFI dà attuazione solo in parte (nel limite del 10% della capacità ed una sola volta nel corso della vigenza dell’AQ) al criterio previsto dall’art. 9.4 del Regolamento. Si ritiene dunque necessario prescrivere a RFI di modificare il paragrafo 4.4.1.2 del PIR per eliminare tali limiti, riconoscendo che l’art. 9.4 del Regolamento si applica anche al di fuori di essi. Il contenuto degli schemi tipo di AQ, riportati in appendice al capitolo 2, dovrà essere conseguentemente adeguato a quello del par. 4.4.1.2, modificato come sopra indicato.

Processo di armonizzazione – § 4.4.3

L’Impresa Ferroviaria NTV ha richiesto, nell’ambito del processo di armonizzazione, il ripristino, per i servizi passeggeri, del margine di flessibilità di ± 10 min. nelle fasce pendolari, che nella bozza del PIR il GI ha riservato esclusivamente ai servizi regionali a committenza pubblica, modificando il testo corrispondente del PIR 2017. L’Autorità, anche in

conformità a quanto previsto dalla Misura 2.6.2 della delibera n. 70/2014, ritiene necessario il ripristino del margine temporale previsto nella versione precedente del PIR, con utilizzo della fascia di flessibilità di ± 10 min. nelle fasce pendolari per tutti i servizi di cui alle lettere a), b), c), del punto 1) del paragrafo, e la conseguente correzione del capoverso di cui alla lettera d) del suddetto punto 1).

Concordando con quanto esposto dal GI, non si ritiene necessaria una interlocuzione diretta con gli EE.LL., come richiesto dalle Regioni Lombardia e Piemonte, durante la fase di armonizzazione, nel caso non siano gli stessi EE.LL. ad avanzare direttamente richiesta di tracce in qualità di Richiedenti ai sensi dell'art. 3, lett. c), del d.lgs 112/2015. L'interlocuzione nel corso del processo di armonizzazione avverrà con l'IF designata ad effettuare il servizio TPL, la quale riceverà tutte le informazioni connesse allo svolgimento del processo e potrà a sua volta interloquire con l'Ente locale committente.

Nell'ottica di soddisfare le esigenze espresse dalle Regioni committenti, si concorda con quanto specificato dal GI nel capoverso aggiunto dopo la suddetta lettera d) circa la opportuna considerazione da prestare, nell'utilizzo dei margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione, da parte del GI medesimo, alle esigenze di cadenzamento ed alle coincidenze tra i servizi.

4.2 Indicazioni

Non sono previste indicazioni per il capitolo 4 del PIR.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Con riferimento alla disciplina del **processo di allocazione della capacità quadro**, si prescrive di modificare il testo del paragrafo 4.4.1.2 del PIR 2018 e dell'articolo 4 dell'Accordo quadro tipo (appendice 2 al capitolo 2), eliminando le disposizioni che limitano l'applicazione della disposizione contenuta nell'articolo 9 paragrafo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016 a una sola volta nel corso di esecuzione degli accordi quadro, ed alla misura massima del 10 % della capacità oggetto degli accordi quadro esistenti.
- 4.3.2 Si prescrive di ripristinare il testo del paragrafo 4.4.3, relativo al **processo di armonizzazione**, sostituendo a quello del punto 1), lettera d), il periodo: "*I margini di flessibilità riportati nelle lettere precedenti sono ridotti a ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari*"

Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Valutazioni dell’Autorità

Stazioni passeggeri - § 5.3.1

Nel par. 5.3.1 del PIR, RFI riporta i criteri e le procedure di allocazione degli spazi di stazione, adottati ai sensi della misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e degli impegni da parte della stessa assunti nell’ambito del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 24/2015, impegni che sono stati approvati e resi obbligatori da parte dell’Autorità con delibera n. 66/2015.

Tuttavia RFI apporta una modifica all’ambito di applicazione dei suddetti criteri e procedure. Mentre negli impegni approvati con delibera n. 66/2015, tali criteri e procedure si applicavano, oltre che alle BSS, ai desk informativi e alle biglietterie non automatiche, anche agli “spazi di accoglienza e assistenza” *tout court*, adesso invece si applicano agli “spazi di accoglienza e assistenza necessari e funzionali all’esercizio ferroviario”.

Al riguardo, appare utile rammentare che, nell’ambito del sistema tariffario inviato all’Autorità in data 22/4/2016 ai sensi della delibera n. 96/2015 s.m.i., RFI non ha preso in considerazione, tra i servizi da tariffare, quello relativo all’accesso alle aree di assistenza/accoglienza, dichiarando che “le sale assistenza/accoglienza sono da considerarsi quali spazi per attività commerciali e quindi non rientranti nel perimetro del servizio obbligatorio di accesso e utilizzo stazioni passeggeri”.

L’Autorità non ha preso posizione su questo punto, riservandosi successive verifiche, come risulta dalle seguenti premesse della delibera n. 80/2016:

“CONSIDERATO che, in occasione della citata audizione dell’11 luglio 2016, RFI ha precisato di ritenere che la fornitura di aree destinate al “customer caring” da parte delle imprese ferroviarie che esercitano trasporto passeggeri non rientra nel novero dei servizi di cui all’art. 13, comma 2, lettera a) del d.lgs. 112/2015 (“stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l’esercizio ferroviario”);

RITENUTO che rispetto alla suddetta precisazione di RFI, l’Autorità debba riservarsi la verifica della correttezza della qualificazione operata dal Gestore dell’Infrastruttura, anche ai fini della definizione dei criteri di valorizzazione del corrispettivo del pertinente servizio;”

La precisazione introdotta da RFI nelle bozze di PIR 2018, secondo cui i criteri e le procedure di allocazione oggetto di impegni si riferiscono solo agli spazi di accoglienza e assistenza “necessari e funzionali all’esercizio commerciale”, sembra pertanto intesa a stabilire che, nel caso in cui l’Autorità in esito alle sue verifiche arrivi a concordare sulla qualificazione operata dal GI delle aree di “customer caring” come non rientranti nel novero delle strutture “funzionali e necessarie per l’esercizio ferroviario”, tali aree dovranno essere escluse dall’ambito di applicazione dei suddetti criteri e procedure (cui invece finora sono stati pacificamente assoggettate).

Premesso che nessun stakeholder ha formulato osservazioni al riguardo, l’Autorità ritiene che RFI debba ripristinare il testo precedente, evidenziando che:

- il d.lgs. 112/2015 non contiene disposizioni che inducano a ritenere superata la misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014;
- nessuna richiesta di riesame della suddetta misura 10.6.1 da parte di RFI o di altri soggetti è pervenuta all’Autorità;
- nell’ambito delle verifiche che l’Autorità intende svolgere rispetto alla qualificazione operata da RFI per le aree destinate al “customer caring” come non rientranti nella definizione di cui all’art. 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, potrebbe essere opportuno valutare che tali aree, anche qualora non rientranti nella suddetta definizione, siano comunque da assoggettare a una regolazione dell’accesso quale quella prevista dalla misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014, al fine di garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ai sensi del D.L. 201/2011 art. 37, comma 2, lettera a).

Servizio di accesso ad "Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci" - § 5.3.4

In riferimento a tale tipologia di servizio, l'Autorità ravvisa alcuni aspetti meritevoli di precisazione:

1. nella relazione di accompagnamento alla bozza finale, RFI spiega che *"la tariffa per sosta non è dovuta nei casi in cui essa sia riconducibile a motivi di regolarità della circolazione, per esigenze di pianificazione e massimizzazione della capacità"*. Rispetto a tale affermazione, appare necessario che il PIR contenga un esplicito riferimento a proposito dell'esonero dalla tariffa nel caso segnalato, precisando inoltre che esso riguarda soste derivanti da motivazioni esogene alle imprese ferroviarie e specificandone le principali casistiche;
2. in risposta all'osservazione della Regione Friuli VG, relativa all'identificazione dei binari dell'infrastruttura ferroviaria nazionale utilizzabili per tale funzione, RFI spiega che *"non ha preventivamente identificato e conseguentemente pubblicato l'esatta indicazione degli impianti dove è ammissibile l'effettuazione della sosta perché la definizione del network è assolutamente legata alla definizione dell'orario"*. A tale riguardo, appare opportuno che il PIR, anche per tramite dell'allegato PIR-WEB, identifichi gli impianti (sia presso le stazioni passeggeri, che in corrispondenza degli scali merci) in cui il servizio è fornito, evidenziando che tale identificazione ha carattere meramente indicativo, in quanto costruita sulla base del rilevamento dell'utilizzo effettuato in passato degli impianti;
3. alla luce dell'osservazione di Trenitalia (*"il termine di un'ora come riferimento temporale a partire dal quale viene conteggiato il servizio, risulta sottostimato"*), il GI ha precisato, nel corso dell'audizione dello scorso 23 novembre, che la scelta della soglia di 1 ora per l'esenzione tariffaria, a giudizio di RFI, consente di comprendere la maggioranza delle situazioni di "giro macchina", ed è da RFI giustificata dalla necessità di incentivare le imprese ad incrementare la frequenza dei servizi.

Servizio di parking - § 5.4.7

Nel sistema tariffario oggetto della delibera n. 80/2016, la tariffa per il parking era applicata indipendentemente dal tempo di fruizione del servizio, e commisurata forfettariamente a 8 ore di fruizione. La definizione e le modalità di tariffazione pubblicate nell'edizione di luglio 2016 del PIR 2018 e nella prima bozza di PIR 2018 differiscono da quelle di cui alla delibera n. 80/2016, in quanto (i) viene esonerato dalla tariffa il parking inferiore a 1h e (ii) la tariffa viene differenziata in base al tempo di fruizione.

Nelle osservazioni sulla prima bozza di PIR, inviate nei termini previsti, alcune IF hanno rilevato che il materiale rotabile non può ritenersi in parking nel periodo in cui sono in corso le operazioni tecniche necessarie al servizio commerciale e che tali attività coprono un arco temporale mediamente superiore a 1 ora, sia prima della partenza, sia dopo l'arrivo a destinazione del treno. Inoltre, una IF ha rilevato che, in base all'impostazione adottata dal GI, si verifica una discriminazione tra quelle imprese che, a parità di consumo, lasciano sostare per intervalli inferiori all'ora più volte al giorno i propri convogli, con esborso uguale a zero, e le imprese che necessitano di far sostare le vetture per più di un'ora una sola volta.

Nella bozza finale del PIR, RFI ha modificato la definizione del servizio di parking, che ora viene inteso come il servizio consistente nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza (e quindi non più 1 ora). Nella relazione di accompagnamento alla bozza finale del PIR, RFI ha spiegato che *"A seguito di ulteriori approfondimenti tecnici condotti dalla Scrivente in relazione alle osservazioni pervenute sul tema, è emerso che il lasso di tempo da non annoverare nel servizio di parking sia da ampliare ad un ora e mezza (1h e 30m), in considerazione dei tempi c.d. "accessori" che necessitano le imprese all'avvio o al termine del servizio commerciale del materiale rotabile. Durante i suddetti tempi le IF svolgono una serie di operazioni propedeutiche e finali obbligatorie al fine di poter iniziare o finire il servizio"*.

Nel corso dell'audizione dello scorso 23 novembre, inoltre, RFI ha precisato che l'esenzione della prima ora e mezza dalla tariffazione del parking non rappresenta un abbattimento dei costi a carico delle IF, ma semplicemente che tali costi debbano ritenersi conteggiati nell'ambito della fornitura della corrente di trazione correlata alla traccia assegnata all'IF.

L'Autorità rileva che la differenziazione della tariffa in base al tempo di fruizione del servizio rappresenta una modalità applicativa che, rispetto al sistema tariffario dichiarato conforme con delibera n. 80/2016, consegue un obiettivo di maggiore attenzione all'utenza e pertanto ne valuta positivamente l'introduzione.

Per quanto riguarda l'esenzione di 1h30' dall'applicazione della tariffa, l'Autorità ritiene che l'istituzione di una franchigia per la tariffazione del servizio parking sia giustificata dal fatto che il distacco/attacco del pantografo alla linea di contatto, per evidenti ragioni di carattere tecnico/operativo, non può essere effettuato esattamente all'istante di arrivo/partenza del convoglio, ma richiede un tempo tecnico, la cui quantificazione è emersa nel corso della consultazione grazie al contraddittorio fra GI e IF.

5.2 Indicazioni

- 5.2.1 Nel paragrafo 5.3.4 del PIR, si indica a RFI di precisare che gli impianti e i binari in cui il servizio è fornito sono individuati nel PIR-WEB a titolo meramente indicativo, in quanto suscettibili di modifiche correlate alle esigenze legate alla programmazione dell'orario ed ai vincoli normativi.
- 5.2.2 Si indica a RFI, entro il prossimo 31 marzo 2017, di adeguare l'applicativo PIR-WEB affinché sia possibile per le IF verificare, a titolo indicativo, in quali impianti e binari sia fornito il servizio di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile, sia per quanto attiene ai convogli passeggeri che ai convogli merci.
- 5.2.3 Nel paragrafo 5.4.7 del PIR, si indica a RFI di mantenere la descrizione del servizio adottata nella bozza finale del PIR, in quanto migliorativa di quella inserita nel sistema tariffario dichiarato conforme con delibera n. 80/2016.

5.3 Prescrizioni

- 5.3.1 Nel paragrafo 5.3.1 del PIR, si prescrive a RFI di sostituire, ove essa appaia, la formulazione *"spazi di accoglienza e assistenza necessari e funzionali all'esercizio ferroviario"* con *"spazi di accoglienza e assistenza"*.
- 5.3.2 Nel paragrafo 5.3.4 del PIR, si prescrive a RFI di inserire un esplicito chiarimento che la tariffa per sosta non è dovuta nei casi in cui essa sia riconducibile a motivi di regolarità della circolazione, per esigenze di pianificazione e massimizzazione della capacità esogene alle imprese ferroviarie, specificandone le principali casistiche.

Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Valutazioni dell’Autorità

Rendicontazione dei servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA – appendice – parte B

Nella parte B (Rendicontazione) dell’appendice B del PIR, RFI ha aggiunto il sottoparagrafo “Rendicontazione Servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA”, di cui si riporta il seguente estratto:

“Per i seguenti servizi offerti da RFI:

- Scali merci;*
- Scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;*
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;*
- Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;*
- Platee di lavaggio;*
- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni;*
- Parking*

la valorizzazione economica viene effettuata applicando le tariffe riportate ai pertinenti paragrafi di cui al Capitolo 6, sulla base dei dati di programmazione contenuti nell’Allegato 2 del Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura.

In occasione della fatturazione trimestrale, RFI procederà ad adeguare gli importi da corrispondere in maniera direttamente proporzionale alle variazioni dei volumi di produzione (treniKm circolati) intervenute nel trimestre di riferimento.

RFI si riserva la facoltà di svolgere delle verifiche riguardo all’effettivo utilizzo dei servizi da parte delle IF, rispetto a quanto dichiarato in fase di richiesta degli stessi (...).”

NTV e SNCF hanno contestato la mancanza di un metodo di consuntivazione per verificare gli scostamenti tra quanto programmato e quanto effettivamente utilizzato.

Nella relazione di accompagnamento alla bozza finale, con riferimento alle osservazioni critiche di NTV e SNCF, RFI ha spiegato quanto segue:

“Al momento RFI non è in condizione di rilevare automaticamente i volumi relativi ai servizi fuori PMdA.

La Scrivente procederà a dotarsi di tutti gli strumenti, sia in termini di procedure che di sistemi informatici, al fine di poter rendicontare a consuntivo in analogia a quanto avviene per le tracce. In conformità alla Delibera ART n.80/2016, RFI –già entro il mese di aprile 2018- produrrà una procedura finalizzata alla rilevazione automatica dei tempi di sosta del materiale rotabile nelle infrastrutture di pertinenza, con l’intenzione di includere in detta procedura tutti i servizi connessi a quello di sosta (ad es. parking e sosta per preriscaldamento/climatizzazione).

In attesa dell’avvio del sistema di rendicontazione a consuntivo, al momento gli unici dati a cui è possibile fare riferimento sono quelli relativi al traffico programmato. Al fine di valorizzare i possibili scostamenti rispetto al traffico effettivamente circolato, circostanza questa particolarmente rilevante soprattutto nel caso del trasporto merci, questo Gestore ha introdotto quale fattore correttivo la riparametrizzazione dei dati dei volumi programmati sulla base dell’effettiva produzione chilometrica registrata nei trimestri di riferimento.”

L’Autorità non ritiene ammissibile che RFI, per stabilire la quantità di servizio fruita dalle singole IF, faccia riferimento soltanto ai dati del traffico programmato, sia pure riparametrati “sulla base dell’effettiva produzione chilometrica

registrata nei trimestri di riferimento". Alla attuale mancanza di un sistema informatico strutturato per la rilevazione dei servizi erogati, si ritiene dunque che RFI debba supplire con procedure, anche non integralmente automatizzate, tali comunque da rilevare con sufficiente precisione gli scostamenti tra programmato ed erogato, e disincentivare eventuali comportamenti da parte delle IF volti a dichiarare sistematicamente quantità di servizio inferiori a quelle effettivamente fruite.

Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci - § 6.3.2.4

Alcune imprese hanno contestato la mancanza di differenziazione della tariffa in base (i) all'effettivo tempo di sosta del materiale rotabile e (ii) al volume dell'area occupata dal materiale rotabile stesso.

Rispetto alla prima problematica, l'Autorità si è espressa con la delibera n. 80/2016, in cui si è prescritto che "RFI deve procedere all'implementazione di una procedura finalizzata alla rilevazione automatica dei tempi di sosta del materiale rotabile nelle infrastrutture di pertinenza, al fine di sottoporre alla previa verifica di conformità da parte dell'Autorità, entro il mese di aprile 2018, una rimodulazione del sistema tariffario attinente al servizio di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile".

Per quanto attiene invece alla seconda questione, RFI ha chiarito, nella relazione di accompagnamento alla bozza finale del PIR 2018 e poi nel corso dell'audizione dello scorso 23 novembre, che in caso di sosta di due materiali della stessa IF su uno stesso binario, la tariffa della sosta è computata una sola volta. Si ritiene opportuno che tale chiarimento sia riportato anche nel PIR, all'interno del pertinente paragrafo.

Centri di manutenzione - § 6.3.2.5

Nel paragrafo 6.3.2.5 della bozza finale del PIR, RFI identifica un corrispettivo annuo unitario, distinto per tipologia di area, valutato in base alla superficie utilizzata dall'IF.

Una IF, nelle proprie osservazioni, sostiene che in alcuni casi si tratti di impianti ad uso non esclusivo, ritenendo pertanto più corretto differenziare la tariffa per tenere conto dell'orario di utilizzo del centro di manutenzione da parte di ciascuna IF.

Nel corso dell'audizione dello scorso 23 novembre, interrogata sull'argomento, RFI ha precisato che, per singolo centro di manutenzione, la tariffa è determinata in base alla superficie destinata in uso esclusivo all'IF. Ha asserito inoltre che, nel caso in cui fosse necessario condividere la stessa porzione di infrastruttura tra più IF, la tariffa sarà determinata sulla base dei rispettivi tempi di occupazione, su base annua.

L'Autorità ritiene che tali aspetti della tariffazione debbano essere esplicitati nel PIR.

Rifornimento idrico - § 6.3.3.2

Con riferimento al rifornimento idrico, con nota RFI-DCE\A0011\P\2016\0001989 del 13 luglio 2016 (prot. ART 5110 del 14 luglio 2016), in cui RFI ha fornito risposta ai chiarimenti richiesti nel verbale di audizione dell'11 luglio 2016, al punto VI RFI ha dichiarato di aver proceduto alla "Riformulazione di criteri di pricing relativi al servizio di Rifornimento idrico con eliminazione dello sconto volumi (in relazione all'osservazione x)". Tuttavia, nel PIR 2017 edizione luglio 2016 e nelle bozze di PIR 2018, RFI continua a prevedere la possibilità per le IF di avvalersi di offerte commerciali differenziate per fasce di treni-km.

Nel corso dell'audizione dello scorso 23 novembre, interrogata sull'argomento, RFI ha asserito che al momento il numero di rifornimenti effettuati dalle singole IF non è misurabile dal Gestore, e pertanto l'introduzione di tariffe forfettarie per IF risponde all'esigenza di far fronte a questo dato mancante, ove tale dato non sia fornito dalle stesse IF, e su loro richiesta (dichiarando che al momento le IF che hanno effettuato la richiesta sono 3: NTV, Tper e EAV); RFI ha inoltre confermato che la tariffa forfettaria è stata modificata in senso non regressivo a seguito dell'istruttoria relativa alla delibera n. 80/2016.

L'Autorità comprende le ragioni che inducono il GI ad adottare tariffazioni forfettarie per quei servizi di cui sia difficoltosa la contabilizzazione, tuttavia ritiene che l'adozione di fasce di treni*km, peraltro dell'ampiezza di quelle ipotizzate nella bozza finale del PIR, costituisca un elemento di potenziale discriminazione. Si pensi ad esempio, per i servizi regionali, che un'IF che esercita 11 Mtr*km si troverebbe a versare lo stesso importo forfettario di un'IF che

esercita 110 Mtr*km. Il gestore dovrebbe, più utilmente, individuare una tariffa forfettaria unitaria per l'accesso al servizio idrico, quantificata in euro/tr*km, ed applicare tale tariffa alle imprese che ne facciano richiesta in quanto non in possesso di dati sul numero di rifornimenti effettuati.

Performance Regime - § 6.5 e Appendice – parte C

Con la misura 6.3.1 della Delibera 104/2015, si è stabilito che l'entrata in funzione del nuovo Performance Regime (PR) avvenisse, nel corso dell'anno 2016, in una modalità di pre-esercizio senza produzione di effetti economici, contestualmente alla contemporanea vigenza del precedente schema di PR, al fine di poter valutare l'impatto delle modifiche previste, di valutare l'efficacia della misura 7.6.1, lettera f), della delibera n. 70/2014 (attribuzione di un ritardo convenzionale di 120' per ogni treno soppresso), e di stabilire eventuali correttivi finalizzati a garantire l'efficacia del PR nel suo insieme.

La stessa misura 6.3.1 della delibera n. 104/2015 prescriveva a RFI di fornire alle IF ed all'Autorità, entro il 31 agosto 2016 e sulla base della chiusura contabile da effettuarsi al termine del primo semestre, le informazioni utili a valutare l'impatto economico e l'appropriatezza dei parametri adottati. Essa inoltre stabiliva che RFI rendesse operativo il sistema di PR, con gli eventuali correttivi stabiliti dall'Autorità, con l'entrata in vigore dell'orario di esercizio 2016-2017, prevista per l'11 dicembre 2016.

Con nota prot. RFI-DCE\PEC\P\2016\0002299 del 30 agosto 2016, il GI, in ottemperanza alla citata misura 6.3.1 della delibera n. 104/2015, ha informato le IF della possibilità di simulare direttamente, all'interno della propria piattaforma informatica PICWEB, la chiusura della contabilità del nuovo PR, per il periodo gennaio – giugno 2016.

Con nota prot. 7168 del 28 settembre 2016 questa Autorità ha invitato le IF a segnalare eventuali anomalie o incongruenze riscontrate nel funzionamento sperimentale del nuovo sistema, o qualsiasi altra informazione ritenuta utile a valutare la necessità e/o l'appropriatezza dei coefficienti e dei parametri contenuti nel nuovo PR.

In risposta alla suddetta nota, sono pervenute segnalazioni da parte di SNCF Voyages Italia Srl, GTS Rail Spa, Trenitalia Spa, TX Logistik AG, Trenord Srl e dall'Associazione FerCargo.

In particolare le segnalazioni pervenute riguardano:

- la eccessiva complessità del nuovo PR, a scapito della trasparenza nel funzionamento dello stesso;
- difficoltà operative per le IF nel monitorare la propria performance e i ritardi attribuiti alla propria responsabilità, dovute sia alla suddetta complessità che alla scarsa flessibilità e ad alcune carenze del sistema informativo messo a disposizione di RFI;
- l'aggravarsi delle carenze del procedimento di attribuzione delle cause di ritardo, a seguito dell'incremento dei ritardi presi in considerazione nel nuovo PR;
- l'eccessiva onerosità della penale relativa alle soppressioni, in particolare per il segmento del trasporto merci;
- eccessiva penalizzazione, dovuta al coefficiente di tratta, dei ritardi su linee AV, linee veloci e linee di collegamento con l'Europa;
- perplessità sull'adeguatezza del nuovo PR rispetto all'obiettivo di ridurre le perturbazioni del sistema ferroviario nel suo complesso.

A valle del periodo di chiusura contabile relativo al periodo 1° gennaio 2016 – 30 giugno 2016, con note acquisite al prot. ART n. 6260 del 31 agosto e al prot. 7763 del 17 ottobre 2016, il GI ha trasmesso all'Autorità, in attuazione di quanto previsto dalla lettera d) della prescrizione 6.3.1 della delibera n. 104/2015, alcuni dati tabellari di confronto sugli esiti della chiusura contabile al 30 giugno 2016 del PR. Tali dati, estratti dal sistema PIC Web, concernono i "flussi finanziari" sia a titolo di penali che di bonus (somme redistribuite alle IF qualora risulti a fine esercizio un saldo, relativo alle penali, a favore del GI) dovuti/spettanti dalle/alle IF per il primo semestre 2016 nel PR attualmente in vigore e in quello in fase di pre-esercizio; per quest'ultimo, i flussi sono riferiti alla doppia ipotesi di penalizzazione delle soppressioni, ai sensi del criterio di cui alla citata lettera f) della misura 7.6.1 della delibera n. 70/2014, e di omessa penalizzazione delle suddette soppressioni.

Al netto dell'effetto delle soppressioni, il nuovo PR, rispetto a quello attualmente in vigore, avvantaggerebbe nel complesso le imprese ferroviarie per il servizio passeggeri, mentre non altererebbe sostanzialmente l'onere a carico delle imprese merci, che comunque risultano, rispetto alle prime, nettamente penalizzate. L'effetto aggiuntivo della penalizzazione delle soppressioni rappresenta un ulteriore aggravio per il settore merci, che peraltro si traduce in un aumento del credito a favore del segmento passeggeri, per effetto del meccanismo di redistribuzione dei bonus.

La delibera n. 104/2015 ha rimesso la decisione in merito all'adozione di correttivi al nuovo PR, inclusa una eventuale revisione della misura 7.6.1 lettera f), a seguito di una valutazione dei dati relativi alla sperimentazione, svoltasi nel 2016, in rapporto agli "obiettivi attesi per il nuovo Performance Regime".

Appare pertanto necessario richiamare gli obiettivi sottesi all'adozione, da parte dell'Autorità, della misura 7.6.1 della delibera n. 70/2014.

Dall'esame della parte motivazionale della misura 7.6.1, ed in particolare dal paragrafo 7.5 ("Valutazioni dell'Autorità") dell'allegato alla delibera n. 70/2014, risulta che gli obiettivi che l'Autorità intendeva perseguire sono i seguenti:

- 1) "riallineare il sistema di incentivi per il traffico passeggeri, sia per le IF che per il GI, alle esigenze degli utenti passeggeri in arrivo alle stazioni intermedie" e allineare le penalità "con le soglie previste dal Regolamento (CE) n. 1371/2007";
- 2) "aumentare l'efficacia del sistema di incentivazione", sistema che è "volto a minimizzare le perturbazioni del traffico e a migliorare le prestazioni della rete" (par. 7.2 della delibera n. 70/2014);
- 3) "aumentare la trasparenza del sistema".

Rispetto all'obiettivo di cui al punto 1), le osservazioni ricevute da parte delle IF non evidenziano particolari criticità, emerse nel corso della sperimentazione, che richiedano l'adozione di correttivi.

Con riferimento all'obiettivo di minimizzare le perturbazioni, di cui al punto 2), tale aspetto non appare valutabile sulla base della sperimentazione sin qui condotta del nuovo PR, ma potrà essere valutato soltanto a valle dell'effettiva applicazione del nuovo sistema, quando cioè gli operatori adegueranno effettivamente i loro comportamenti di utilizzo della capacità agli incentivi da esso previsti. In tal senso **il criterio cui il GI si dovrà orientare è quello di considerare il sistema di PR come un sistema dinamico, effettuando nel tempo opportune valutazioni dell'impatto delle misure sugli effettivi livelli di servizio sulla rete e correggendo eventuali fenomeni in controtendenza.**

Rispetto infine all'obiettivo di aumentare la trasparenza, di cui al punto 3), dalle osservazioni pervenute emergono motivi di preoccupazione sull'adeguatezza del nuovo PR, in ragione sia della notevole complessità dello stesso che delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Al riguardo, premesso che con delibera n. 33/2016 questa Autorità ha archiviato il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 64/2015 per mancato adempimento della misura 7.6.1. lettera e) della delibera n. 70/2014, si ritiene che le problematiche segnalate dalle IF debbano essere affrontate attraverso una **semplificazione del sistema ed un adeguamento del procedimento di attribuzione delle cause di ritardo, da realizzare nel corso del 2017.**

Al di là degli obiettivi della misura 7.6.1 della delibera n. 70/2014, un aspetto emerso dalla sperimentazione è una indesiderata penalizzazione economica per il settore merci, con un accentuato squilibrio tra i segmenti di mercato, come precedentemente illustrato. Ciò appare connesso ad una strutturale minore puntualità e regolarità dei servizi merci rispetto ai servizi passeggeri, connessa all'incidenza di fattori esogeni, non soggetti al controllo delle IF. Il servizio di trasporto merci è infatti inserito in una filiera produttiva più lunga e complessa, ed è pertanto più facilmente soggetto a modifiche per situazioni contingenti che non sono sotto il controllo dell'IF.

Pur in considerazione del fatto che il meccanismo del PR si riferisce al complesso della circolazione come ad un insieme unitario, comprensivo dei due settori passeggeri e merci, l'Autorità ritiene opportuno che si tenga in debito conto la differenza strutturale tra le peculiarità dei due ambiti di servizio come sopra richiamata.

Si ritiene pertanto necessario adottare un'applicazione differenziata del meccanismo di penalizzazione delle soppressioni, che tenga conto della maggiore incidenza del fenomeno nel settore merci. A tal fine, con riferimento a tale settore, si reputa opportuno un abbattimento dell'importo della penale stessa, ottenibile agendo sul parametro C_s di cui alla tabella 6 (che peraltro sarebbe opportuno ridenominare in C_{sop} , in coerenza con la modalità con cui è richiamato nell'ambito delle formule di definizione dei corrispettivi di penale). Il suddetto parametro dovrebbe essere calibrato, in fase di prima applicazione, in modo tale che il rapporto tra penali per soppressioni e

volumi di traffico, calcolato per l'insieme delle IF del settore merci da un lato e del settore passeggeri dall'altro, sia tendenzialmente lo stesso².

Sempre al fine di ridurre l'impatto del PR sulle imprese merci, si valuta opportuno correggere la logica di attribuzione dei bonus a fine esercizio, suddividendo l'eventuale saldo residuo a favore del GI tra traffico merci e traffico passeggeri. In particolare **il GI dovrà calcolare, separatamente per i due settori, i rispettivi saldi tra penali dovute da GI a IF e viceversa (senza considerare le penali da IF a IF, se non ai fini dell'applicazione del massimale del 5 % del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno), e rispetto a tali separati saldi, qualora positivi per il GI, calcolare l'80 % da redistribuire soltanto alle IF del rispettivo settore.**

Occorre evidenziare che il correttivo da ultimo illustrato è finalizzato ad evitare che il sistema premiale comporti un sistematico trasferimento di risorse da un settore all'altro e in particolare, sulla base dei dati analizzati, dal settore merci al settore passeggeri. Restano ferme le regole di penalizzazione dei ritardi provocati da una IF ad altra IF, che naturalmente possono tradursi in trasferimenti da un settore all'altro.

Con riferimento alle definizioni contenute nel PIR, si pone l'attenzione sul parametro P_{sop} , cioè sul coefficiente che consente di valutare il peso della parte soppressa di una traccia ferroviaria programmata, nel caso di soppressione: tale parametro, che compare in tutte le formule di calcolo delle penali, viene da RFI definito in maniera che si ritiene non sufficientemente chiara.

6.2 Indicazioni

6.2.1 Si indica al Gestore di chiarire nel pertinente paragrafo del PIR, con riferimento al servizio di accesso ad "Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci", che in caso di sosta di due materiali della stessa IF su uno stesso binario, la tariffa della sosta è computata una sola volta.

6.2.2 Con riferimento al PR, si indica al GI di effettuare, annualmente, una valutazione del PR confrontando i flussi economici per corresponsione delle differenti penali con i parametri indicativi della performance e dei livelli di servizio effettivamente forniti all'utenza, al fine di correggere effetti in controtendenza.

In linea più generale, anche alla luce di quanto evidenziato dagli esiti della consultazione delle IF, si dà indicazione al GI di procedere progressivamente, a decorrere dall'aggiornamento annuale del Prospetto informativo della rete che si svolgerà nel corso del 2017, verso:

- la semplificazione del sistema ed una sistematizzazione delle cause di ritardo;
- l'efficientamento delle interfacce informatiche ad uso delle imprese per il monitoraggio dei rispettivi ritardi, la verifica delle attribuzioni delle responsabilità nelle cause dei ritardi suddetti, nonché dei meccanismi di eventuale contestazione delle suddette attribuzioni, da realizzarsi nel corso del 2017;
- l'adeguamento ai principi di cui al punto 2 dell'allegato VI della direttiva 2012/34/UE, con particolare riferimento a quanto previsto:
 - dalla lettera a), laddove si fa riferimento ad un "livello convenuto di prestazioni" da raggiungere, e dunque a dei target da definire preventivamente, rispetto ai quali misurare la performance; la definizione di tali target dovrà essere effettuata annualmente, e dovrà essere basata sul confronto tra l'andamento delle penali e dei bonus da un lato, e l'andamento dei livelli di servizio conseguiti dall'altro;
 - dalla lettera c), in merito alla classificazione delle cause di ritardo;
 - dalla lettera g), con una disciplina del sistema di risoluzione delle controversie che ne assicuri l'imparzialità rispetto alle parti coinvolte.

² A titolo esemplificativo, assumendo come riferimento i dati della sperimentazione svolta nel primo semestre 2016, il rapporto tra penali per soppressioni e volumi di traffico per il settore passeggeri è risultato pari a 0,005. Il parametro C_{sop} per il settore merci dovrebbe essere dunque calcolato in modo tale che le penali per soppressione dovute dalle IF del settore merci, rapportate ai volumi di traffico delle stesse, sia tendenzialmente pari allo stesso valore.

- una valutazione dell'adeguatezza dei coefficienti di tratta C_T per le linee AV, linee ad alta velocità e linee di collegamento con l'Europa, con eventuale riduzione dei rispettivi valori;
- l'armonizzazione del PR nazionale con i corrispondenti PR operativi nelle reti ferroviarie estere cui afferiscono i 4 corridoi merci di cui al Regolamento (UE) n. 913/2010, transitanti sul territorio italiano.

6.2.3 Con riferimento al **PR**, si dà indicazione di adeguare la definizione del Coefficiente P_{SOP} riportata in corrispondenza delle formulazioni delle penali PF1, PF2, PF3 sostituendo nelle definizioni esistenti la formulazione "il valore dei treni*km programmati oggetto di soppressione" con la formulazione: "i treni*Km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale".

6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Con riferimento alle modalità di **rendicontazione dei servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA**, si prescrive a RFI di presentare all'Autorità entro il 30 gennaio 2017, un progetto di procedura che consenta di rilevare gli scostamenti tra fruizione programmata ed effettiva dei servizi, eventualmente anche introducendo idonei obblighi di comunicazione da parte delle IF e un piano di verifiche a campione, procedura che dovrà essere resa esecutiva entro il 31 marzo 2017.
- 6.3.2 Nel paragrafo 6.3.2.5 del PIR, con riferimento all'accesso ai **centri di manutenzione**, si prescrive a RFI di inserire un esplicito riferimento al fatto che, nel caso di aree ad uso non esclusivo di più IF, la tariffazione a ciascuna IF sarà commisurata ai rispettivi tempi di occupazione, su base annua.
- 6.3.3 Nel paragrafo 6.3.3.2 del PIR, con riferimento al servizio di **rifornimento idrico**, si prescrive al Gestore, nella tabella 6.19, di ridefinire le tariffe relative all'offerta commerciale escludendo la ripartizione per fasce ed inserendo un importo forfettario unitario, quantificato in euro/tr*km (differenziato per treni regionali e treni LP) da rapportare ai volumi di traffico delle singole IF.
- 6.3.4 Con riferimento al **PR**, il criterio di cui alla lettera f) della misura 7.6.1 della delibera n. 70/2014 è così modificato: "attribuzione di un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno passeggeri soppresso. Per il trasporto merci, il ritardo convenzionale attribuito in caso di soppressione sarà calcolato, in fase di prima applicazione, in modo tale che il rapporto tra penali per soppressioni e volumi di traffico, calcolato per l'insieme delle IF del settore merci da un lato e del settore passeggeri dall'altro, sia tendenzialmente lo stesso".
- 6.3.5 Con riferimento al **PR**, si prescrive che il GI calcoli, separatamente per i settori merci e passeggeri, i rispettivi saldi tra penali dovute da GI a IF e viceversa (senza considerare le penali da IF a IF, se non ai fini dell'applicazione del massimale del 5% del totale del pedaggio consuntivato nell'anno), e rispetto a tali separati saldi, qualora positivi per il GI, determini l'80 % da redistribuire soltanto alle IF del rispettivo settore.