

Allegato A alla delibera n.118/2018 del 29 novembre 2018

Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2020”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2019”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2021”.

Indice

Premessa.....	3
1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR	4
1.1 Quadro giuridico	4
2. Condizioni di accesso all’infrastruttura – Capitolo 2 del PIR.....	5
2.1 Richiesta tracce e servizi finalizzata alla stipula del Contratto di Utilizzo	5
2.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità	5
2.3 Regole di gestione	7
2.4 Sgombero dell’infrastruttura	9
2.5 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione.	10
2.6 Servizi in condizioni di meteo avverse.....	10
2.7 Applicazione di Misure regolatorie dell’Autorità in materia di servizi	11
3. Caratteristiche dell’infrastruttura – Capitolo 3 del PIR.....	12
3.1 PIR WEB	12
3.2 Utilizzazione della rete	13
4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR	16
4.1 Informazioni da fornire al GI all’atto della presentazione delle richieste di traccia e servizi	16
4.2 Tempistica per le richieste in corso d’orario	16
4.3 Dichiarazione di saturazione.....	17
4.4 Variazione in gestione operativa-Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata	17
4.5 Processo di allocazione delle tracce e dei servizi	18
4.6 Tariffe PROMO.....	18
5. Servizi – Capitolo 5 del PIR.....	20
5.1 Servizi di sosta e deposito.....	20
5.2 Servizi di manovra.....	20
6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR.....	22
6.1 Tariffe afferenti al costo unitario dell’energia	22
6.2 Performance regime	23

Premessa

Con PEC del 10 ottobre 2018, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 8384/2018, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) ha trasmesso la bozza finale del Prospetto Informativo della Rete 2020 (di seguito: PIR 2020), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione, nonché alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento – il cui ambito oggettivo è riferito esclusivamente all'infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a RFI S.p.A. in forza del decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e sue successive integrazioni, nonché nel Contratto di Programma stipulato con lo Stato – 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 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di detto PIR 2020.

Per ciascuno di tali capitoli si riportano, nell'ordine, per ogni tematica presa in esame:

1. le pertinenti valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2020 inviata da RFI lo scorso 10 ottobre;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

Nella formulazione delle indicazioni e prescrizioni si è tenuto conto degli esiti dell'attività istituzionale svolta nell'ultimo anno dall'Autorità nella materia di interesse, anche in relazione alle segnalazioni ricevute e a quanto emerso nel corso dell'audizione del GI tenutasi nei giorni 14 e 15 novembre 2018, ponendo specifica attenzione, tra l'altro, alle esigenze che dovessero derivare dall'eventuale saturazione di tratte della rete nonché al tema del livello complessivo di puntualità dei servizi ferroviari. Per entrambi i profili, si è ritenuta in particolare necessaria una chiara esplicitazione di definizioni e valori di riferimento, a vantaggio della trasparenza informativa e dell'efficienza dei servizi di trasporto per ferrovia.

Le indicazioni e prescrizioni che si applicano già a decorrere dall'orario di servizio 2018/2019 sono evidenziate con formattazione in colore blu (in tal caso, si precisa che la numerazione delle sezioni, sottosezioni e paragrafi è riferita al PIR 2020, e deve intendersi riferita alle sezioni, sottosezioni e paragrafi del PIR 2019 che, pur eventualmente presentando numerazione differente, afferiscono agli stessi temi); le prescrizioni 6.2.3.3 e 6.2.3.4 si riferiscono alla predisposizione del PIR 2021, che si svolgerà nel corso del 2019.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di regolazione dei trasporti;
ANSF:	Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
DD:	Decisione Delegata;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
OSP:	<i>Obblighi di Servizio Pubblico</i> ;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PR:	Performance Regime;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
RNE:	<i>Rail Net Europe</i> .

1. Informazioni Generali – Capitolo 1 del PIR

1.1 Quadro giuridico

1.1.1 Valutazioni dell’Autorità

Nell’elenco delle fonti normative che delineano il contesto giuridico nel quale si colloca il PIR, si denota:

- a livello supranazionale, la mancata menzione della Decisione Delegata (UE) 2017/2075, che sostituisce l’ANNEX VII della Direttiva 2012/34/UE, e assume un ruolo rilevante nella nuova disciplina per la pianificazione e pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali;
- a livello nazionale, la mancata menzione della delibera dell’Autorità n. 16/2018, che regola le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, e determina numerosi risvolti sui contenuti del PIR, soprattutto con riferimento agli Accordi Quadro.

1.1.2 Indicazioni

- 1.1.2.1 Si ritiene opportuno che il GI provveda a inserire la Decisione Delegata (UE) 2017/2075 e la delibera dell’Autorità n. 16/2018 nel paragrafo 1.3 Quadro giuridico.

1.1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

2. Condizioni di accesso all'infrastruttura – Capitolo 2 del PIR

2.1 Richiesta tracce e servizi finalizzata alla stipula del Contratto di Utilizzo

2.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Vista la decisione di RFI di consentire alle imprese ferroviarie – nel caso in cui la licenza risultasse sospesa al momento della richiesta di traccia o durante il processo di allocazione della capacità – la presentazione della licenza stessa all'atto della firma del Contratto di Utilizzo Infrastruttura, si ritiene opportuno conformare a questa scadenza anche il caso della presentazione di un eventuale estensione del Certificato di Sicurezza.

Si ritiene, infatti, che il rischio di inficiare l'efficienza del processo di allocazione della capacità, gravando il processo di armonizzazione del progetto di un insieme di richieste di tracce inclusive di quelle che non verranno poi contrattualizzate, sussista indipendentemente dalla data di presentazione dell'estensione del Certificato di Sicurezza, poiché legato sia alle suddette tempistiche di presentazione della licenza, sia alla possibilità intrinseca, soprattutto per determinate tipologie di richiedenti, di non siglare un contratto di utilizzo dell'infrastruttura per sopravvenuta impossibilità di farlo, nonostante la richiesta di capacità.

A parere dell'Autorità, il suddetto rischio è peraltro mitigato dalle penali definite nel paragrafo 4.6.3 del Capitolo 4, legate alla mancata contrattualizzazione delle tracce richieste: un richiedente che non firmi il contratto di utilizzo infrastruttura per fatto ad esso imputabile è sempre soggetto alla penale menzionata. L'Autorità ritiene opportuno garantire maggiore flessibilità alle IF solamente per la fattispecie dell'eventuale estensione del Certificato di Sicurezza, poiché la stessa estensione presuppone già il possesso del Certificato per alcune linee, e quindi sussiste già una forma di garanzia di adeguatezza dell'organizzazione industriale dell'IF, necessaria per poter operare i servizi oggetto della richiesta di capacità.

2.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.1.3 Prescrizioni

2.1.3.1 Si prescrive che il GI, nel paragrafo 2.2.2.2, introduca la possibilità per l'IF, che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso dell'estensione del Certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, di produrre detta estensione del Certificato entro i termini di cui al paragrafo 2.3.2.1.

2.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità

2.2.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità, pur rilevando il lavoro svolto da RFI nel cercare di adeguare la tempistica di pianificazione e pubblicazione delle riduzioni di capacità ai dettami della Decisione Delegata (UE) 2017/2075 - che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE - (punti da 8 a 17 dell'allegato alla Decisione), come richiesto dall'Autorità con l'indicazione 2.2.4 dell'Allegato alla delibera ART n. 140/2017, denota una incompleta ottemperanza alla stessa, che per sua natura è soggetta ad attuazione diretta¹, senza necessità di atti interpretativi o di recepimento. In particolare, RFI si riserva ancora la possibilità di introdurre o modificare delle indisponibilità infrastrutturali rilevanti, che l'Autorità ritiene

¹ Si ricorda che per quanto riguarda la prima tornata di pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali di cui ai punti da 8 a 11 dell'allegato della DD (UE) 2017/2075 il GI sarà unicamente in grado di ottemperare a tali obblighi a partire dal cambio orario di dicembre 2020 (come da considerando 11 della citata DD).

dovrebbero invece essere considerate come input a monte della progettazione dell'orario, piuttosto che elementi ulteriormente modificabili a valle di quest'ultima.

A seguito delle osservazioni di alcuni *stakeholders*, RFI al punto 2 del paragrafo 2.3.3.5 della "bozza finale" del PIR 2020 ha stabilito il termine entro cui si impegna a dare avvio alla "prima tornata di consultazioni" sul programma di restrizioni di capacità, prevista dal primo periodo del punto 10 e dal punto 16 dell'allegato alla DD (UE) 2017/2075. Tale termine è stato fissato in 25 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, ossia un mese prima del termine della prima pubblicazione del suddetto programma. Non viene detto nulla, invece, riguardo alle modalità e le tempistiche relative alla seconda tornata di consultazioni prevista dal secondo periodo del punto 10, e alla consultazione prevista al punto 12 dell'allegato citato. Si ritiene pertanto opportuno che il PIR venga integrato con tali informazioni.

L'allegato alla DD (UE) 2017/2075, ai punti 8 e successivi, stabilisce una serie di obblighi informativi a carico del GI per le restrizioni di capacità di maggiore rilevanza, ove tale rilevanza viene misurata in termini di durata della restrizione e di percentuale di traffico deviato/cancellato. Tale ultimo parametro non è di immediata verifica, posto che deve basarsi su una stima del traffico, effettuata con notevole anticipo, in assenza e in presenza della restrizione di capacità. Nel punto 7 della prima bozza del PIR 2020, RFI ha indicato la metodologia che intende utilizzare per la suddetta stima. Nel corso della consultazione, FerCargo ha richiesto che sia garantita la trasparenza del criterio per la definizione della percentuale di traffico deviato/cancellato, rendendolo monitorabile e misurabile da parte dei richiedenti, attraverso l'obbligo di comunicazione o di pubblicazione in capo al GI a determinate scadenze. RFI, in risposta a tale richiesta, si è dichiarata disponibile a trasmettere la suddetta percentuale alle IF interessate alla restrizione di capacità su richiesta di queste ultime. Posto che l'informazione in questione può essere utile agli *stakeholders* quale indicatore sintetico della rilevanza delle restrizioni di capacità, si ritiene opportuno che RFI ne dia adeguata pubblicità con le stesse modalità previste per le informazioni indicate al punto 15 dell'allegato alla DD (UE) 2017/2075, contestualmente all'avvio delle relative consultazioni di cui ai punti 8 e 12 dell'allegato stesso.

2.2.2 Indicazioni

2.2.2.1 Si dà indicazione al GI di integrare il paragrafo 2.3.3.5 del PIR inserendo informazioni sulle modalità e sulle tempistiche relative alla seconda tornata di consultazioni prevista dal secondo periodo del punto 10 dell'allegato alla Decisione Delegata (UE) 2017/2075, nonché alla consultazione prevista dal punto 12 dello stesso allegato.

2.2.2.2 Si dà indicazione al GI di pubblicare la percentuale di traffico deviato/cancellato stimata per le restrizioni di capacità di cui ai punti 8 e 12 dell'allegato alla Decisione Delegata (UE) 2017/2075, contestualmente all'avvio delle relative consultazioni e con le stesse modalità previste per le informazioni indicate al punto 15 del citato allegato.

2.2.3 Prescrizioni

2.2.3.1 Si prescrive al GI di apportare al paragrafo 2.3.3.5 le seguenti modifiche:

- a) al punto 2 sia eliminata la lettera a) per una piena armonizzazione con le soglie definite dalla Decisione Delegata (UE) 2017/2075 nel punto 8 dell'allegato alla medesima. Il programma delle indisponibilità inviate 25 mesi prima, tenendo conto delle osservazioni ricevute, sia quindi riferito alle lettere b) e c) del punto 2;
- b) sia inserito un nuovo punto tra il punto 2 e il punto 3, che specifichi gli obblighi aggiuntivi previsti nei punti 16 e 17 dell'allegato alla Decisione Delegata (UE) 2017/2075 per le restrizioni con una durata di almeno 30 giorni consecutivi e che interessano più del 50% della capacità;
- c) sia esplicitato che le indisponibilità di cui ai punti 2 e 3 (rispettivamente lettere b, c e lettera f) saranno considerate in fase di progettazione dell'orario senza condizionare la finalizzazione del medesimo progetto al livello di consolidamento dei programmi di indisponibilità;
- d) sia eliminato il punto 6;
- e) il punto 8 sia riferito esclusivamente ai lavori che impattano su una percentuale di offerta superiore al 10% e con una durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi, stabilendo che la loro pubblicazione avvenga:
 - almeno 4 mesi prima del cambio orario, se il GI ne è a conoscenza 6 mesi e 15 giorni prima dello stesso cambio orario (punto 12 dell'allegato alla Decisione Delegata (UE) 2017/2075);

- **180 giorni prima dell’inizio dei lavori, se il GI ne viene a conoscenza a meno di 6 mesi e 15 giorni prima del cambio orario.**

2.3 Regole di gestione

2.3.1 Valutazioni dell’Autorità

Le regole di gestione utilizzate dal GI sono il risultato di un processo che ha visto l’evoluzione di queste da regole di natura prettamente tecnica (inserite nell’Orario di Servizio) a regole di natura tecnico-commerciale (inserite nel PIR). In particolare, le regole di priorità sono connesse al concetto di soglia di puntualità, ossia al valore di ritardo massimo ammissibile per considerare un treno puntuale (le scelte di circolazione infatti possono variare al variare del valore soglia di puntualità prefissato), ma non sempre tale valore è riportato con chiarezza all’interno del PIR.

La graduazione dei livelli di precedenza relativi alle diverse tipologie di treni circolanti in fascia pendolare, presente sul PIR al paragrafo 2.4.2, prevede che i treni Open Access abbiano la stessa priorità dei treni OSP lunga percorrenza e regionale a carattere pendolare a servizio delle maggiori città²; tale classificazione comporta che una percentuale elevata di treni rientri in prima fascia e quindi risulti complesso decidere, in aree a elevato traffico, la successione dei treni. Lo stesso Gestore ha infatti ritenuto necessario dettagliare, in almeno un caso noto all’Autorità³, ulteriori criteri esplicativi sulla gestione della circolazione dei treni Open Access, che però, a giudizio dell’Autorità, possono potenzialmente rappresentare una distorsione delle regole generali presenti nello stesso PIR; è infatti agevole evidenziare che la previsione, riportata nella lettera citata in nota, secondo la quale la gestione dei treni pendolari non debba provocare ritardi ai treni Open Access tali da impedirne l’arrivo a destino entro i 5 minuti di ritardo, presenti le seguenti criticità:

1. la soglia di puntualità di 5 minuti per i treni Open Access, che rappresenta evidentemente un riferimento preciso per gli operatori della circolazione del GI, non è coerente con quanto previsto nel PIR 2018 e nel PIR 2019; in tali versioni del PIR, infatti, l’unico riferimento alle soglie di puntualità è individuato nell’Appendice al capitolo 6-Parte C (Performance Regime: Metodo di calcolo delle penali), ove è previsto che la soglia di puntualità per tale categoria di treni sia di 15 minuti; soglia che nel PIR 2020 il GI propone di modificare in congruenza con la lettera citata;
2. la gestione in puntualità a 5’ dei treni Open Access comporta la disponibilità di un minore margine gestionale per l’operatore della circolazione del Gestore rispetto alla gestione in puntualità a 15’ e questo, coniugato con il criterio di massima salvaguardia del traffico Open Access, potrebbe rappresentare una concausa nell’ambito del fenomeno di riduzione della puntualità del traffico OSP regionale, lamentato sia dalla Regione Toscana, sia dai pendolari della regione Umbria, sia del bacino di Orte⁴.

È inoltre da rilevare che:

- il Contratto di Programma 2016-2021 parte Servizi presenta, all’articolo 9, l’obbligo per il GI di attestare il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunti, tra i quali quelli di cui all’allegato 1b “Indicatore di Puntualità” del citato Contratto di Programma, ove sono specificati i livelli di soglia di performance della puntualità per tipologia dei servizi di trasporto e i relativi limiti di oscillazione;
- il Piano Commerciale, Edizione luglio 2018, elaborato dal GI ai sensi dell’articolo 15, comma 5 del d.lgs. 112/2015, già contiene numerosi riferimenti agli indicatori di puntualità, agli obiettivi e ai relativi dati di consuntivo annuale, mentre all’interno del PIR non è riportato alcun riferimento in proposito, se non, come già precedentemente spiegato, nell’Appendice relativa al *Performance Regime*.

In ragione di quanto sopra illustrato è ragionevole che il GI ponga in essere varie azioni per raggiungere gli obiettivi indicati sia nel Contratto di Programma citato che nel Piano Commerciale; tali obiettivi ovviamente hanno rilevanza sul

² Maggiori Città: Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Genova, Roma, Napoli, Bari e Palermo, Verona, Pescara, Ancona, Pisa, Reggio Calabria e Cagliari.

³ Lettera prot. RFI-DCE-ESE\A0011\P\2017\0000054 del 26/09/2017 di RFI (acquisita agli atti dell’Autorità al prot. 7845/2017).

⁴ Segnalazione del Coordinamento Pendolari Umbri del 09/10/2017, prot. ART 7308/2017. Segnalazione del Comitato Pendolari di Orte del 10/10/2017, prot. ART 7318/2017. Segnalazioni Regione Toscana del 27/04/2018, prot. ART 3490/2018, e del 19/06/2018, prot. ART 5228/2018.

processo di gestione della circolazione, in quanto il loro effettivo raggiungimento dipende sia dalla qualità della programmazione dell'orario (risultato dell'allocazione della capacità), sia dalla qualità della gestione della circolazione.

Durante l'audizione tenutasi il 14-15 novembre 2018, RFI non ha espresso contrarietà alla proposta dell'Autorità di mettere a disposizione sul PIR gli indicatori di puntualità (anche in termini di puntualità "reale") e i relativi obiettivi annuali, facendo però presente la necessità di garantire la riservatezza dei dati commercialmente sensibili per le IF e, quindi, proponendo di pubblicare sul PIR dati aggregati non per impresa ferroviaria, quanto piuttosto per segmento di mercato. Per quanto riguarda il tema dell'emanazione di note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione e della necessità di renderle note alla platea dei richiedenti, RFI ha espresso la propria disponibilità a riportarne i contenuti all'interno del PIR o nel PIR Web, e la propria contrarietà alla condivisione delle stesse con le IF in quanto spetterebbe esclusivamente al GI, in qualità di soggetto responsabile della circolazione, la disciplina delle regole di gestione della circolazione.

A garanzia della trasparenza, equità e non discriminatorietà delle condizioni di accesso all'infrastruttura (stabilite dall'articolo 12, comma 1, del d.lgs. 112/2015) anche prendendo a riferimento quanto espresso da RFI nel corso della citata audizione, l'Autorità rileva, quindi, oltre alla necessità di esplicitare il riferimento ai valori soglia di cui all'Appendice al capitolo 6 - Parte C del PIR anche all'interno del paragrafo 2.4.2 Regole di Gestione, l'opportunità che il GI:

1. espliciti gli indicatori di puntualità presi a riferimento nel processo di gestione della circolazione, specificandone l'espressione funzionale, nonché i valori di consuntivo dell'anno precedente a quello di validità del PIR e i valori obiettivo dell'anno di validità del PIR, sia per ogni bacino relativo agli obblighi di servizio pubblico (differenziato per breve/media e lunga percorrenza), sia per i restanti segmenti passeggeri e merci;
2. pubblichi le procedure interne di assegnazione dei motivi di ritardo e di risoluzione delle controversie su tali attribuzioni;
3. nel caso emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione presenti nel PIR, ne metta a conoscenza, prima della relativa entrata in vigore, le IF interessate, l'Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le Amministrazioni affidanti.

2.3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.3.3 Prescrizioni

2.3.3.1 Si prescrive al Gestore che nel paragrafo 2.4.2 del PIR venga riportato quanto di seguito: "Qualora il GI emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a conoscenza le Imprese Ferroviarie, l'Autorità, e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti."

2.3.3.2 Si prescrive che nel paragrafo 2.4.2 il GI renda noti:

- le soglie di puntualità entro le quali un treno appartenente ad un determinato segmento di mercato è considerato puntuale dallo stesso GI;
- gli indicatori di puntualità, di ogni segmento di mercato, presi a riferimento per la misura delle performance del GI nell'attività di gestione della circolazione; tra tali indicatori devono essere annoverati gli indicatori di puntualità di cui al sotto-paragrafo Puntualità della misura 7 - "Indicatori e livelli minimi di regolarità del servizio e di puntualità dei treni" della delibera dell'Autorità n. 16/2018;
- la sezione del PIR Web in cui sono riportati i valori di consuntivo e di obiettivo di cui alla successiva prescrizione 2.3.3.3.

2.3.3.3 Si prescrive che, in appositi allegati tecnici del PIR Web, il Gestore pubblichi:

- a partire dal 1° febbraio 2019, le procedure interne di assegnazione dei motivi di ritardo e di risoluzione delle controversie su tali attribuzioni;
- a partire dal 1° febbraio 2019, le note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione contenute nel paragrafo 2.4.2 del PIR, eventualmente definiti dallo stesso Gestore;

- entro il 15 febbraio di ogni anno, per ogni indicatore di puntualità di cui al paragrafo 2.4.2, i valori di consuntivo, relativi all'anno precedente a quello di validità del PIR, e i valori obiettivo dell'anno in corso, sia per ogni bacino ove sussistono obblighi di servizio pubblico (breve/media e lunga percorrenza) sia per ogni segmento di mercato.

2.4 Sgombero dell'infrastruttura

2.4.1 Valutazioni dell'Autorità

Nel processo di gestione della circolazione in caso di anormalità, gli operatori si ritrovano a fronteggiare varie criticità tra le quali è opportuno ricordare, al momento del verificarsi dell'anormalità: (i) difficoltà di reperimento di informazioni sulla puntuale localizzazione dell'anormalità, (ii) stima della durata dell'anormalità, (iii) individuazione delle contromisure e dei necessari adattamenti dei piani di contingenza. Tra queste, la stima della durata rappresenta uno dei punti di maggiore interesse, in quanto può influenzare le scelte degli operatori interessati, e quindi, nel caso sia necessario l'intervento di un mezzo per il soccorso di un treno fermo in linea o su un binario critico di stazione, anche il tempo, entro il quale il mezzo di soccorso è messo a disposizione dal momento della richiesta, che rappresenta uno dei primi e più importanti addendi di predetta stima. Tra tali addendi temporali, ne figurano alcuni altri relativi alle operazioni del personale che interviene sul posto per l'effettuazione di alcune operazioni come: aggancio del materiale rotabile fermo con il locomotore di soccorso, preparazione al traino del complesso rotabile, etc. Difficoltà nella gestione sia del locomotore di soccorso, sia del materiale rotabile da soccorrere possono comportare notevoli allungamenti nei tempi stimabili di risoluzione dell'anormalità, con conseguenti disagi sia nei confronti della circolazione ferroviaria, sia nei confronti dei viaggiatori.

L'Autorità ritiene che per garantire, per quanto possibile, il rispetto e il contenimento dei tempi di liberazione dell'infrastruttura, e quindi di ripristino della normale circolazione, anche in considerazione degli eventi verificatisi il 7 settembre 2018 sulla linea Direttissima tratta Settebagni – Capena, sia necessario che tutto il personale operativo del GI e delle IF sia adeguatamente formato e in grado di affrontare tali eventi correttamente e nel minimo tempo necessario; tale obiettivo pare potersi perseguire tramite l'effettuazione di apposite esercitazioni periodiche congiunte tra IF e GI, rispetto alle quali il GI, nel corso dell'audizione tenutasi il 14-15 novembre 2018, ha espresso la propria disponibilità per quanto di competenza.

2.4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.4.3 Prescrizioni

- 2.4.3.1** Si prescrive di integrare l'allegato tecnico del PIR Web relativo ai locomotori di soccorso, indicando per ognuno di essi: la localizzazione esatta (la stazione o il deposito in corrispondenza di data stazione, presso cui gli stessi sono ubicati), il tempo necessario per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito della formale richiesta da parte del GI (comprensivo dell'eventuale montaggio di maschere di accoppiamento in funzione del materiale rotabile da soccorrere), tipologia del locomotore (comprensiva dei dati identificativi e tecnico/prestazionali) e relative dotazioni, IF responsabile, tipologia di materiali rotabili che possono essere soccorsi. Si prescrive, inoltre, di aggiornare, in coerenza con quanto sopra, gli obblighi di comunicazione delle IF nei confronti del GI, di cui al punto 5 del paragrafo 2.4.4.1 del PIR.
- 2.4.3.2** Si prescrive che nel paragrafo 2.4.4.1 venga riportato quanto segue: "Le IF e il GI svolgono, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anormalità in linea o su binari critici di stazione, con l'impiego di locomotori e/o materiali di riserva e sulla base di scenari appositamente predisposti; durante ogni esercitazione sono svolte tutte le procedure previste per la gestione delle anormalità di cui trattasi, con particolare riferimento a quelle di preparazione al traino del materiale rotabile da soccorrere, aggancio da parte del locomotore di soccorso, sfrenatura del convoglio da soccorrere e movimentazione del complesso di rotabili."

- 2.4.3.3** Si prescrive al GI di aggiornare, in coerenza con quanto indicato alla prescrizione 2.4.3.2, il paragrafo 2.3.3.3 “Obblighi di IF” del PIR e i relativi schemi di Contratti tipo di utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria di cui all’Appendice 1 bis del Capitolo 2 del PIR.

2.5 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione.

2.5.1 Valutazioni dell’Autorità

Per gestire correttamente la circolazione sia in condizioni di normalità che in presenza di degradi, risulta fondamentale garantire un corretto scambio di informazioni tra IF e GI sia prima dell’inizio del servizio, che durante la fase di circolazione. Le condizioni di sovraffollamento dei materiali rotabili possono impattare sulla regolarità dell’esercizio sia comportando l’allungamento dei previsti tempi di sosta per servizio viaggiatori sia arrivando a richiedere limitazioni di velocità (come prescritto da alcune disposizioni particolari di circolazione adottate ai sensi dell’articolo 3.7 dell’allegato B al Regolamento della Circolazione Ferroviaria emanato con decreto n. 4/2012 dall’ANSF). Si ritiene utile prevedere che le IF comunichino le condizioni di sovraffollamento che comportano dette ripercussioni sulla regolarità dell’esercizio, allertando, preventivamente, la centrale operativa del GI in modo da anticipare la predisposizione di misure efficaci per la gestione della circolazione perturbata.

2.5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

2.5.3 Prescrizioni

- 2.5.3.1** Si prescrive al GI di integrare il paragrafo 2.3.3.4 del PIR, nella parte relativa all’obbligo di comunicazione da parte delle IF di informazioni sui degradi al materiale rotabile, aggiungendo al punto elenco “degradi al materiale rotabile” la seguente frase: “ivi incluse eventuali condizioni di sovraffollamento che comportino riduzioni di velocità o eccessivi tempi di sosta in occasione delle fermate per il servizio viaggiatori.”.

2.6 Servizi in condizioni di meteo avverse

2.6.1 Valutazioni dell’Autorità

Le numerose problematiche verificatesi alla circolazione ferroviaria nell’orario di servizio 2017/18, legate a condizioni di meteo avverse (neve, gelo, fenomeni di gelicidio, etc.), richiedono una sempre maggiore trasparenza e previa conoscenza delle informazioni sugli interventi preventivi e di gestione che il GI pianifica, onde limitare l’impatto di questi eventi sulla circolazione ferroviaria. Appare opportuno che il Gestore pubblichi all’interno del PIR Web eventuali piani di contingenza neve/gelo, nel momento in cui questi siano disponibili per determinate aree geografiche della rete nazionale. Nel caso siano stati elaborati specifici piani di contingenza anche per anomalie metereologiche legate a temperature elevate, si ritiene opportuno che insista un analogo obbligo informativo in capo al GI.

2.6.2 Indicazioni

- 2.6.2.1** Si ritiene opportuno che il GI pubblichi nel PIR WEB tutti i piani di contingenza eventualmente elaborati con riferimento a particolari tipologie di condizioni meteo avverse o a fronte di specifiche previsioni di condizioni meteo avverse.

2.6.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

2.7 Applicazione di Misure regolatorie dell'Autorità in materia di servizi

2.7.1 Valutazioni dell'Autorità

Con la delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018, l'Autorità ha approvato l'atto regolatorio contenente le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015.

Al riguardo, anche tenuto conto di quanto dichiarato da RFI nel corso dell'audizione del 14 e 15 novembre 2018, appare opportuno che i pertinenti contenuti di tale delibera siano recepiti all'interno dell'*"Accordo quadro tipo per servizi di trasporto pubblico locale"*, il cui schema è collocato in appendice al capitolo 2 del PIR.

2.7.2 Indicazioni

2.7.2.1 Si dà indicazione al GI di recepire i pertinenti contenuti della delibera dell'Autorità n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 all'interno dell'*"Accordo quadro tipo per servizi di trasporto pubblico locale"*, il cui schema è riportato in appendice al capitolo 2 del PIR.

2.7.3 Prescrizioni

Non sono previste prescrizioni.

3. Caratteristiche dell'infrastruttura – Capitolo 3 del PIR

3.1 PIR WEB

3.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con delibera n. 140/2017, si era prescritto al Gestore quanto segue.

“3.3.1. Con riferimento all'applicazione informatica PIR WEB, si prescrive al GI: (...)

- e) di integrare nel PIR WEB, entro il termine di pubblicazione della prima bozza di PIR 2020, nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale, informazioni utili per gli enti affidanti e i potenziali soggetti interessati, tra le quali almeno:*
 - i dati relativi alla frequentazione delle stazioni in cui si effettua servizio passeggeri”.*

In relazione alla suddetta prescrizione, nell'ambito della corrispondenza intercorsa fra RFI e ART, RFI (rif. prot. ART 5536/2018) si è impegnata a procedere all'inserimento di tali dati una volta ottenute adeguate indicazioni dagli Uffici: con nota ART prot. 6613/2018 del 6 agosto 2018, l'Autorità indicava quindi a RFI di *“pubblicare in PIRWEB i valori medi di frequentazione giornaliera delle stazioni da parte dei passeggeri come dallo stesso attualmente rilevati o stimati, anche ai fini delle attività di specifica competenza, avendo cura che sia fatto riferimento a raggruppamenti di giorni caratterizzati da tipologia omogenea (p.es. feriali invernali, feriali estivi, festivi invernali e festivi estivi)”*. Al riguardo, nel corso dell'audizione del 14-15 novembre 2018, RFI ha evidenziato di disporre, a tale data, dei soli dati trasmessi, a seguito di richiesta, da parte di Trenitalia S.p.A., relativi al segmento regionale ma con riferimento ai soli ambiti da essa ritenuti potenzialmente soggetti a procedura di affidamento.

Al fine di ottenere da parte del GI la pubblicazione di informazioni complete ed esaustive con riferimento all'infrastruttura nazionale ed al mercato dei servizi passeggeri, appare pertanto necessario prescrivere allo stesso Gestore di definire un programma di rilevazione campionaria, da svolgersi nel corso del 2019, dei dati di frequentazione delle stazioni passeggeri, inizialmente limitato alle stazioni dei nodi di Roma e di Milano. Si ritiene opportuno che i dati di cui trattasi siano aggregati per segmento di mercato (Open Access, OSP lunga percorrenza, OSP regionali), siano riferiti a raggruppamenti di giorni caratterizzati da tipologia omogenea (feriali invernali, feriali estivi, festivi invernali e festivi estivi) e siano pubblicati in apposita sezione del PIR WEB. Il suddetto programma potrà prevedere anche la partecipazione attiva delle imprese ferroviarie, in quanto già detentrici dei dati di frequentazione relativi ai propri servizi e dovrà essere sottoposto all'Autorità, per la preventiva approvazione, entro il 28 febbraio 2019.

Per quanto riguarda il progresso dell'attrezzaggio delle stazioni e fermate ferroviarie con varchi per l'accesso, si ritiene opportuno che il PIR WEB venga integrato con un *layer* ove siano riportate le stazioni e fermate dotate di varchi posti a protezione dell'accesso ai marciapiedi, al fine di consentire alle imprese ferroviarie passeggeri le valutazioni di competenza in merito alla fornitura del servizio di vendita dei biglietti a bordo treno.

Per quanto riguarda la possibilità degli operatori degli impianti di servizio di inviare le informazioni del proprio impianto e dei servizi in esso erogati (anche attraverso un link ad un proprio portale web) al Gestore, affinché lo stesso ne curi la pubblicazione sul proprio PIR, come previsto dall'articolo 5, comma 1, del Regolamento d'Esecuzione (UE) 2017/2177, appare opportuno che il GI elenchi gli impianti da cui ha ricevuto le informazioni in un allegato del PIR WEB.

3.1.2 Indicazioni

- 3.1.2.1 **Si indica al Gestore di inserire nel PIR WEB le informazioni afferenti agli impianti di servizio che verranno trasmesse dagli operatori di impianto attraverso l'apposito template definito in sede RNE, o attraverso link ai rispettivi siti web.**

3.1.3 Prescrizioni

- 3.1.3.1 **Si prescrive al GI di formulare un programma di rilevazione campionaria dei dati di frequentazione delle stazioni dei nodi di Roma e di Milano, aggregati per segmento di mercato (Open Access, OSP lunga percorrenza, OSP regionali), con riferimento a raggruppamenti di giorni caratterizzati da tipologia**

omogenea (feriali invernali, feriali estivi, festivi invernali e festivi estivi). Tale programma, che potrà prevedere anche la partecipazione attiva delle imprese ferroviarie interessate, deve essere sottoposto all'Autorità, per la preventiva approvazione, entro il 28 febbraio 2019. I dati rilevati tramite l'attuazione di tale programma sono pubblicati in apposita sezione del PIR WEB entro il 31 dicembre 2019.

- 3.1.3.2** Si prescrive che il GI introduca nel PIR WEB un layer ove siano riportate le stazioni e fermate dotate di varchi a protezione dell'accesso ai marciapiedi o per le quali, in generale, l'accesso ai marciapiedi sia possibile solo tramite esibizione di un titolo di viaggio.

3.2 Utilizzazione della rete

3.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Il GI con la bozza di PIR 2020 ha proposto un aggiornamento del paragrafo 3.9 Utilizzazione della rete, esplicitando le modalità di individuazione del grado di utilizzo dell'infrastruttura; a tal proposito l'Autorità esprime le seguenti valutazioni.

Il grado di utilizzo dell'infrastruttura rappresenta il parametro utilizzato dal GI per individuare, al di fuori del processo di allocazione della capacità, le tratte da definirsi rispettivamente a capacità limitata e sature. Al paragrafo 4.4.1.1 *"Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro"*, la bozza di PIR 2020 riporta quanto segue:

"I valori di capacità sono calcolati sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura e del livello di eterotachia del traffico, secondo la formula:

$$\text{Capacità commerciale oraria} = \text{Capacità teorica oraria} / K.$$

Dove Capacità teorica oraria = 60/d, con d il distanziamento temporale minimo tra un treno e il successivo, nella specifica sezione considerata.

Dove K è un valore che esprime il livello di eterotachia, legato al traffico presente sulla linea."

Come chiarito durante l'audizione del 14-15 novembre 2018, il GI individua sia una percentuale di utilizzazione della capacità commerciale oltre la quale la tratta è classificata tra quelle a capacità limitata (con rilevanza ai soli fini economici), sia la percentuale di utilizzazione della capacità commerciale (pari al 85%) al di sopra della quale un impianto è definito saturo.

Una metodologia chiara che illustri quando su una linea vi siano fasce temporali a capacità limitata, o addirittura sature, è una prerogativa fondamentale per la trasparenza, ma soprattutto per l'efficienza di un sistema ferroviario, al fine di assicurare che tutti gli *stakeholders* coinvolti siano consapevoli di quali siano i "colli di bottiglia" della rete, rispetto alla domanda di traffico, e affinché il GI applichi correttamente le analisi costi-benefici ed implementi i conseguenti potenziamenti infrastrutturali, focalizzandosi sulle criticità infrastrutturali rilevate.

L'Autorità ritiene, quindi, opportuno che il Gestore specifichi, in conformità a quanto previsto dall'art. 3, comma 1, lettera dd) del d.lgs. 112/2015, che tali rapporti siano riferiti all'ora di massimo carico, nonché al carico giornaliero. A tale scopo risulta opportuno illustrare nel paragrafo 3.9 le definizioni di:

- capacità teorica oraria (in base alle caratteristiche della linea ed a un programma di esercizio completamente omotachico);
- capacità commerciale oraria;
- soglia di saturazione oraria, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale oraria;
- soglia di capacità limitata oraria, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale oraria;
- capacità commerciale giornaliera (al netto delle finestre manutentive);
- soglia di saturazione giornaliera, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale giornaliera;
- soglia di capacità limitata giornaliera, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale giornaliera.

Si ritiene che i valori dei citati parametri debbano essere identificati per ogni tratta considerata nell'allegato al PIR WEB *"Grado di utilizzo dell'infrastruttura e infrastruttura a capacità limitata"*. Lo stesso titolo dell'allegato dovrebbe essere modificato in *"Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura saturo"*.

Se il numero di tracce giornaliera presenti su una tratta supera il valore della soglia di capacità limitata giornaliera, la stessa deve essere dichiarata a capacità limitata. Se il numero di tracce di una determinata fascia oraria supera il valore della soglia di capacità limitata oraria, la fascia oraria suddetta deve essere dichiarata a capacità limitata. Per le fasce orarie a capacità limitata devono essere applicate le penali previste per la capacità limitata.

Se il numero di tracce giornaliera presenti su una tratta non è inferiore al valore della soglia di saturazione giornaliera, o se il numero di tracce di una determinata fascia oraria non è inferiore al valore della soglia di saturazione oraria, la tratta deve essere dichiarata satura. Per le tratte sature, si applicano le penali legate alla capacità limitata.

Il verificarsi di quanto descritto nel paragrafo 4.4.5, nel caso determini il raggiungimento della soglia di saturazione anche per un'unica fascia oraria, comporta la dichiarazione di saturazione da parte del Gestore e l'applicazione dei criteri di priorità del paragrafo 4.4.5.2 e delle analisi cui paragrafo 4.4.5.3.

La tabella 3.7 dovrebbe essere rivista in base alla definizione dei concetti menzionati sopra. Detta tabella, infatti, deve fornire esempi per tipologia di linee con caratteristiche infrastrutturali diverse (AV, blocco automatico, blocco conta assi, blocco elettrico manuale etc.) indicando la capacità teorica oraria, la capacità commerciale oraria e giornaliera, le soglie di capacità limitata e di saturazione orarie e giornaliera. Inoltre, deve essere eliminata la nota asteriscata di pag. 97, antecedente alla predetta tabella, poiché la situazione ivi descritta rappresenta una modifica della capacità commerciale oraria.

3.2.2 **Indicazioni**

3.2.2.1 **Si indica al GI di fornire, nel paragrafo 3.9, le definizioni di:**

- a) capacità teorica oraria;
- b) capacità commerciale oraria;
- c) soglia di saturazione oraria, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale oraria;
- d) soglia di capacità limitata oraria, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale oraria;
- e) capacità commerciale giornaliera (al netto delle finestre manutentive);
- f) soglia di saturazione giornaliera, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale giornaliera;
- g) soglia di capacità limitata giornaliera, definita in percentuale rispetto alla capacità commerciale giornaliera.

3.2.2.2 **Si indica al GI di modificare la tabella 3.7 introducendo, per tipologia di rete, valori di riferimento relativi alla capacità teorica oraria, alla capacità commerciale oraria e giornaliera, alle soglie di capacità limitata e di saturazione orarie e giornaliera.**

3.2.2.3 **Si indica al GI di chiarire nel PIR che, per l'orario in corso di progettazione, costituisce utile riferimento l'allegato "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura" relativo all'orario di servizio in vigore.**

3.2.2.4 **Si indica al GI di modificare il nome dell'allegato tecnico del PIR Web da "Grado di utilizzo dell'infrastruttura e infrastruttura a capacità limitata" a "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura".**

3.2.3 **Prescrizioni**

3.2.3.1 **Si prescrive al GI di definire il valore percentuale della capacità commerciale oraria e giornaliera al fine dell'individuazione delle soglie di capacità limitata di cui al punto 3.2.2.1 lettere d) e g).**

3.2.3.2 **Si prescrive al GI di indicare le soglie numeriche di capacità limitata oraria e giornaliera e saturazione oraria e giornaliera per ogni tratta individuata nell'allegato tecnico del PIR WEB "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura".**

3.2.3.3 **Si prescrive che il nuovo allegato "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura" venga reso disponibile sul PIR Web entro il 28 febbraio 2019.**

3.2.3.4 **Si prescrive al GI di applicare le penali legate alle tratte a capacità limitata anche alle tratte non definite come tali, esclusivamente per le tracce orarie ricadenti in quelle fasce orarie in cui viene raggiunto o**

superato il valore di capacità limitata oraria. Le penali previste per capacità limitata vanno applicate anche alle linee sature e alle fasce orarie sature.

4. Allocazione della capacità – Capitolo 4 del PIR

4.1 Informazioni da fornire al GI all'atto della presentazione delle richieste di traccia e servizi

4.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Al fine di consentire alle Regioni di estrarre i dati di propria competenza, nonché all'Autorità di effettuare la propria attività di vigilanza nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviari, appare opportuno che il GI inserisca all'interno del PIC WEB e dei sistemi informativi connessi, l'informazione relativa, per ciascuna traccia richiesta, al contratto di servizio nel cui ambito essa rientra. A tal fine, appare opportuno prescrivere al Gestore di inserire, al paragrafo 4.2 del PIR, l'obbligo per le IF che svolgono servizio passeggeri OSP di fornire allo stesso GI, all'atto della richiesta di tracce e servizi, il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata.

4.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.1.3 Prescrizioni

4.1.3.1 Si prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 4.2, punto 2 del PIR, l'obbligo a carico delle IF che svolgono servizi passeggeri OSP di fornire allo stesso GI, all'atto della richiesta di tracce e servizi, il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata; il GI rende fruibile detta informazione nei sistemi informativi ASTRO-IF e PIC-WEB, tramite appositi filtri query.

4.2 Tempistica per le richieste in corso d'orario

4.2.1 Valutazioni dell'Autorità

La proposta del GI, per le richieste di variazioni in corso d'orario (VCO) che interessano più di due tracce, di passare da un processo di carattere "Rolling" ad un processo che prevede delle riprogrammazioni fisse mensili, non corrisponde alla discussione attualmente in corso, a livello europeo, nel progetto di Revisione del processo orario TTR (Timetable Redesign Project). Nel TTR, per il traffico definito dinamico, ossia soggetto a variazioni durante l'orario di servizio, è stato individuato un processo di allocazione denominato Rolling Planning, in cui un richiedente può richiedere capacità in qualsiasi momento dell'anno. Per tale ragione, la flessibilità attualmente presente nel processo di VCO in vigore sulla rete del GI va preservata, poiché in linea con la metodologia che i Gestori europei hanno definito più pertinente per quelle tipologie di traffico ferroviario soggette a rapidi e continui cambiamenti commerciali durante il corso dell'anno. La necessità di scadenze fisse è legittimata nel caso di VCO che interessano servizi internazionali, o di complesse riprogrammazioni nazionali correlate anche a traffici internazionali, poiché in questi casi emerge l'ulteriore necessità di armonizzare le tracce orarie con i gestori confinanti. In questo caso sembra corretto utilizzare le tempistiche determinate dall'associazione dei Gestori Rail Net Europe (RNE).

4.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.2.3 Prescrizioni

- 4.2.3.1** Si prescrive che il GI ripristini integralmente la versione precedente del paragrafo 4.3.4, relativo alle tempistiche per le richieste in corso d'orario, utilizzando il testo corrispondente inserito nella versione del PIR 2019 (edizione marzo 2018).

4.3 Dichiarazione di saturazione

4.3.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità ritiene che i riferimenti all'analisi benefici-costi nel paragrafo 4.4.5.1 relativo alla dichiarazione di saturazione ("la dichiarazione di saturazione è subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità di cui al paragrafo 4.4.5.3 del PIR") non paiano rientrare nelle fattispecie previste dalla direttiva 2012/34/UE e dal d.lgs. 112/2015; il d.lgs. 112/2015 evidenzia infatti all'articolo 29, comma 1, quanto segue: "Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il Gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata"; l'eliminazione dei riferimenti all'analisi benefici-costi dal citato paragrafo non sembra quindi trovare ostacoli normativi e lo stesso GI, durante l'audizione tenutasi il 14-15 novembre u.s., non si è dichiarato contrario alla possibilità di eliminare i predetti riferimenti.

4.3.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.3.3 Prescrizioni

- 4.3.3.1** Si prescrive che il GI elimini, dall'insieme dei criteri esposti nel paragrafo 4.4.5.1, i riferimenti all'analisi benefici-costi e adegui conseguentemente il dettato dello stesso.

4.4 Variazione in gestione operativa-Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata

4.4.1 Valutazioni dell'Autorità

La Specifica Tecnica di Interoperabilità "Esercizio e gestione del traffico" (di seguito: OPE TSI), emanata con Decisione della Commissione 2012/757/UE del 14 novembre 2012, prevede al paragrafo 4.2.2.7.1. quanto segue: "L'impresa ferroviaria deve comunicare al gestore dell'infrastruttura ogni modifica delle caratteristiche del treno tale da influire sulle sue prestazioni, nonché ogni modifica tale da influire sulla possibilità di far circolare il treno nella traccia oraria assegnata". A tal proposito è opportuno rilevare che, con la delibera dell'Autorità n. 76/2018, l'Autorità ha approfondito due segnalazioni trasmesse rispettivamente da Trenitalia S.p.A. (prot. ART 9480/2017, 1637/2018) e da Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (prot. ART 1676/2018) in merito alla reiterata sostituzione, operata da Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. in gestione operativa, dei materiali rotabili AGV 575 con materiali rotabili ETR 675 EVO - caratterizzati da velocità massima inferiore - e la conseguente decisione di RFI, in alcuni casi, di deviare i treni alta velocità della società Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. sulla linea convenzionale. Al termine del procedimento, l'Autorità, pur censurando il comportamento tenuto da RFI nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori, ha ritenuto di considerare l'emersione di *"un uso improprio - da parte di Italo-NTV - dello strumento delle richieste di variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate, così come declinate con le regole sulla circolazione perturbata. L'aver fatto ricorso, infatti, per un periodo imprecisato e "per ragioni operative/industriali" - "di turnazione della flotta", all'utilizzo di materiale rotabile diverso rispetto a quello per cui erano state contrattualizzate le tracce, si è risolto in una non perfetta aderenza all'obbligo normato di "utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa" (paragrafo 2.3.3.3 del PIR)*".

In base a quanto sopra l'Autorità ritiene opportuno evidenziare che la facoltà di modificare la composizione del treno in gestione operativa (come sancito dal paragrafo 4.3.5.1.2 al punto *Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata*), utilizzando una variata composizione non conforme ai valori definiti in sede di progettazione della traccia, deve avere carattere di eccezionalità e non di sistematicità.

4.4.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.4.3 Prescrizioni

4.4.3.1 Si prescrive al GI di specificare nel paragrafo 4.3.5.1.2, punto "*Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata*", che l'IF ha facoltà di variare la composizione del treno con materiale non conforme ai valori definiti in sede di progettazione della traccia soltanto se tale variazione risponda al requisito di eccezionalità e non sistematicità. Il GI, nel caso ritenga che vi sia il mancato rispetto di tale requisito, segnala la fattispecie all'Autorità.

4.5 Processo di allocazione delle tracce e dei servizi

4.5.1 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità, con la misura 2.6.1 della delibera n. 70/2014, ha previsto che il Gestore invii all'Autorità entro il 31 dicembre di ogni anno un documento informativo contenente le caratteristiche delle tracce assegnate, nonché la segnalazione delle tracce rielaborate nel processo di armonizzazione e delle tracce oggetto di procedura di coordinamento. Si ritiene che in tale documento informativo debbano essere utilmente evidenziate anche le tracce interessate da un'applicazione non conforme delle specifiche di cui allo Scenario Tecnico, ciò anche tenuto conto di quanto previsto con la prescrizione 4.3.2, lettera b), dell'allegato alla delibera n. 140/2017.

4.5.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.5.3 Prescrizioni

4.5.3.1 Si prescrive al GI di evidenziare, nel prospetto annuale inviato all'Autorità entro il 31 dicembre di ogni anno ai sensi della misura 2.6.1 della delibera n. 70/2014, le tracce interessate da un'applicazione non conforme delle specifiche di cui allo Scenario Tecnico di cui alla prescrizione 4.3.2, punto b) dell'allegato alla delibera n. 140/2017.

4.6 Tariffe PROMO

4.6.1 Valutazioni dell'Autorità

Come descritto anche al par. 4.4.2 del PIR 2019, i cataloghi PROMO risultano attualmente pubblicati nell'ambito dell'applicazione ASTRO IF. Tale strumento, tuttavia, potrebbe non essere accessibile per le imprese interessate ad entrare nel mercato, ma non ancora accreditate nei sistemi informatici del Gestore. Si ritiene pertanto opportuno che, in ottemperanza al principio di trasparenza, il GI utilizzi per la pubblicazione uno strumento di più facile e immediata accessibilità, ovvero il PIR WEB.

4.6.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

4.6.3 Prescrizioni

- 4.6.3.1 Si prescrive al GI di modificare il paragrafo 4.4.2 del PIR, indicando che il catalogo di tracce associate a tariffe PROMO è consultabile all'interno del PIR WEB.**

5. Servizi – Capitolo 5 del PIR

5.1 Servizi di sosta e deposito

5.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Nella consultazione indetta da RFI a settembre scorso, nell'ambito del procedimento volto alla rimodulazione della tariffa di sosta in attuazione della prescrizione contenuta al punto 1 lettera b) della delibera n. 80/2016, una IF ha osservato che il servizio di "deposito", definito da RFI come *"stazionamento superiore a 72 ore"*, costituisce di fatto un uso inefficiente dell'infrastruttura e dovrebbe essere pertanto disincentivato.

Nell'ambito dello stesso procedimento, RFI ha valutato *"le finalità sottese al deposito sostanzialmente differenti da quella della sosta e molto più prossime a quelle sottese all'utilizzazione dei binari per attività manutentive"* (nota di RFI prot. 4937/2018 dell'8 giugno 2018).

A tale riguardo, si osserva che l'utilizzo di binari secondari dovrebbe essere prioritariamente riservato a soste di breve durata strettamente funzionali alla circolazione, e solo qualora vi sia della capacità residua disponibile può essere ammesso un utilizzo per soste di lunga durata. In tale ottica, del resto, è prassi consolidata la previsione di limitazioni al numero di binari dedicati al servizio di sosta lunga e di limiti temporali di utilizzo nelle stazioni passeggeri (paragrafi 3.6.1 del PIR). Coerentemente con tale impostazione, occorre stabilire uno specifico criterio di priorità, che preveda che in caso di richieste confliggenti le richieste del servizio di sosta prevalgono sulle richieste del servizio di deposito. Tale criterio, da esplicitare nel paragrafo 5.3.1.4 relativo al servizio di sosta, si applica con precedenza rispetto ai criteri di carattere generale indicati al paragrafo 4.4.6 del PIR, in fondo al quale deve pertanto essere inserito un apposito rimando al paragrafo 5.3.1.4.

5.1.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.1.3 Prescrizioni

- 5.1.3.1** Si prescrive a RFI di stabilire, nel paragrafo 5.3.1.4 del PIR, uno specifico criterio di priorità, che preveda che in caso di richieste confliggenti le richieste del servizio di sosta prevalgono sulle richieste del servizio di deposito, precisando, nel paragrafo 4.4.6, che tale criterio specifico si applica con precedenza rispetto ai criteri di carattere generale ivi previsti.

5.2 Servizi di manovra

5.2.1 Valutazioni dell'Autorità

All'interno del paragrafo 5.4.5 della bozza PIR 2020 non sono ancora riportate le denominazioni dei Gestori Unici della manovra per i comprensori indicati dalla delibera dell'Autorità n. 18/2017 né il comprensorio ferroviario di Trieste, entrato nel perimetro di applicazione della citata delibera con la delibera n. 99/2018. Si ritiene opportuno richiedere, inoltre, al Gestore di aggiornare, ove necessario, i dati relativi agli impianti Lecco Maggianico e Milano Smistamento.

5.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

5.2.3 Prescrizioni

- 5.2.3.1 Si prescrive al GI di aggiornare le informazioni riportate nel paragrafo 5.4.5 del PIR 2020, in particolare integrando l'elenco dei siti con Gestore Unico delle manovre con il comprensorio ferroviario di Trieste ed esplicitando i nomi dei Gestori Unici individuati dagli Operatori Comprensoriali.**

6. Tariffe – Capitolo 6 del PIR

6.1 Tariffe afferenti al costo unitario dell'energia

6.1.1 Valutazioni dell'Autorità

La disposizione 8.1 approvata con delibera dell'Autorità n. 152/2017 riguarda in particolare, rispetto ai criteri di regolazione dei prezzi di cui alla misura 48 approvata con delibera dell'Autorità n. 96/2015, il corrispettivo determinato dal Gestore per il servizio di fornitura della corrente di trazione (come pubblicato al paragrafo 6.3.3.1 del PIR), tenuto preventivamente conto delle due partizioni del mercato scaturenti dall'applicazione di quanto previsto dall'art. 19, comma 7, della l. 167/2017 in materia di regime tariffario agevolato – ricomprensenti, rispettivamente, i *“servizi di trasporto di passeggeri effettuati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV in corrente alternata”*, ed i restanti servizi passeggeri e merci. Più in dettaglio, la citata disposizione n. 8.1 prescrive l'adozione di una modulazione tariffaria finalizzata ad esprimere una maggiore correlazione all'effettivo consumo energetico del singolo treno, tramite l'adozione di criteri equi, non discriminatori e trasparenti, nonché di semplice applicabilità.

RFI, nell'applicazione delle disposizioni sopra citate, ha dichiarato di avere in corso l'implementazione di un sistema di *“contatori virtuali”* (per cui era necessaria l'esecuzione di prove campionarie da svolgere congiuntamente alle imprese ferroviarie). Facendo seguito agli impegni assunti nel corso dell'audizione del 28 febbraio 2018, circa la tempistica di attivazione dei cosiddetti *“contatori virtuali”*, RFI aveva precisato che si tratta di un algoritmo di tipo ingegneristico che richiede un'adeguata calibrazione, sulla base di misure effettuate su un campione rappresentativo del materiale rotabile in circolazione, reputando prevedibile il completamento di tale attività entro la fine del 2018.

A tal fine, con la delibera n. 33/2018, l'Autorità ha prescritto al Gestore, per assicurare che la tariffa relativa al servizio di fornitura della corrente di trazione sia sempre meglio correlata agli effettivi consumi delle diverse tipologie di materiale rotabile, l'attivazione dei c.d. *“contatori virtuali”* entro la fine del 2018, tenuto conto di quanto dichiarato dal Gestore stesso nel corso della citata audizione.

A seguito di comunicazione di RFI del 27 agosto 2018 relativa allo stato di avanzamento di detta implementazione (prot. ART 7001/2018), in cui il Gestore affermava l'intendimento di *“procedere all'implementazione del citato Misuratore sulla base dei dati ad oggi disponibili, facendo comunque riferimento ad algoritmi di calcolo degli assorbimenti energetici già ampiamente utilizzati in ambito ferroviario”* al fine di poter ottemperare alla scadenza imposta dalla delibera dell'Autorità n. 33/2018 (*“entro la fine del 2018”*), con la nota prot. 8302/2018 del 9 ottobre 2018 gli Uffici dell'Autorità hanno ritenuto ragionevole quanto proposto riguardo all'implementazione entro fine anno del Misuratore sulla base dei dati ad oggi disponibili, prendendo atto che lo stesso fa comunque riferimento ad algoritmi di calcolo degli assorbimenti energetici già ampiamente utilizzati in ambito ferroviario. Al riguardo, nella bozza finale di PIR 2020, al par. 6.3.3.1, RFI riporta alcuni cenni circa il funzionamento dell'algoritmo, che *“calcola l'energia assorbita da un treno su una determinata traccia, al variare delle caratteristiche del treno stesso”*. In particolare, (i) vengono descritte le principali caratteristiche che incidono sull'energia assorbita dal treno, (ii) viene esposta l'equazione alla base del calcolo, dichiarando infine che *“la Forza di trazione al netto della Forza di resistenza, moltiplicata per la velocità calcolata al passo corrente e per il passo di simulazione (pari ad 1 secondo), consente la stima dell'energia necessaria”*.

Con la delibera n. 140/2017, inoltre, con la prescrizione 6.3.3 era stato imposto al GI, in riferimento ai corrispettivi dei servizi correlati al costo dell'energia (fornitura corrente di trazione, preriscaldamento, parking) di cui ai paragrafi 6.3.3.1, 6.3.3.2, 6.3.3.6 del PIR, di *“ripristinare la pubblicazione, all'interno del PIR e con riferimento ai predetti paragrafi: a) delle proprie migliori stime del costo unitario dell'energia, calcolate tenendo conto anche del trend storico, pur mantenendo l'impegno a comunicare alle IF i valori aggiornati di tali stime, secondo la tempistica indicata nella bozza del PIR 2019 sottoposta a consultazione; (...)”*. A tal fine, nel PIR 2019 è stata introdotta la seguente formulazione: *“RFI comunicherà trimestralmente, a partire dal mese di marzo, l'aggiornamento dei costi dell'energia in base al quale fatturerà alle IF il costo dell'energia nel trimestre successivo”*.

Nel corso dell'audizione del 14-15 novembre 2018, il GI, oltre a precisare che, in ogni caso, nel 2020 il misuratore virtuale sarà effettivamente in funzione e consentirà alle IF di autodeterminarsi il corrispettivo nonché di rendicontare i consumi, ha informato l'Autorità di avere recentemente pubblicato e comunicato gli importi medi unitari riferibili al costo dell'energia da inserire nei contratti di utilizzo 2018-2019. Considerato tuttavia che la tariffa, come sopra evidenziato, è soggetta ad aggiornamento trimestrale, RFI sostiene che sia preferibile non indicarla direttamente nel PIR (che avendo validità annuale conterrebbe, dopo il primo trimestre, un'informazione inevitabilmente obsoleta) ma attraverso un

opportuno rimando al PIR WEB ove essa, appunto, verrebbe aggiornata trimestralmente. Tale prescrizione va estesa all'aggiornamento del PIR 2019, per le parti pertinenti.

Con riferimento invece all'aggiornamento del PIR 2019, il GI nel corso dell'audizione del 14-15 novembre 2018 ha affermato l'esigenza, a suo avviso, di inserire un chiarimento nel testo in riferimento ai coefficienti da utilizzare nel metodo parametrico previsto dal PIR 2019 per la tariffazione della corrente di trazione, ed in particolare al loro aggiornamento in funzione degli effettivi livelli di traffico programmato, proponendo un aggiornamento trimestrale in analogia alle tariffe unitarie. Al riguardo, si ritiene che detti coefficienti, elaborati da RFI nel corso dell'attuazione delle disposizioni di cui alla delibera dell'Autorità n. 152/2017, non debbano essere oggetto di alcuna modifica, in quanto *“afferenti a ciascuna classe di consumo, attraverso un criterio correlato al consumo unitario relativo a ciascuna combinazione massa-segmento, valutando separatamente le reti alimentate a 3kV e 25kV, individuando in ciascun ambito linee di riferimento e treni-tipo, e calcolando detto consumo unitario attraverso una serie di simulazioni effettuate mediante l'integrazione delle equazioni del moto con il sistema informatico Roman C, in uso da parte del Gestore, successivamente normalizzate e calibrate con metodi statistico-matematici”*, come dallo stesso GI affermato all'atto dell'elaborazione.

6.1.2 Indicazioni

6.1.2.1 Si indica al GI di modificare le tabelle 6.18, 6.19, 6.25 di cui ai paragrafi 6.3.3.1, 6.3.3.2, 6.3.3.7 del PIR, indicando, con riferimento al costo unitario dell'energia, che lo stesso è pubblicato ed aggiornato trimestralmente all'interno del PIR WEB.

6.1.3 Prescrizioni

Non è prevista alcuna prescrizione.

6.2 Performance regime

6.2.1 Valutazioni dell'Autorità

Con la prescrizione 6.3.4 della delibera n. 140/2017 l'Autorità ha prescritto al GI di *“avviare, entro il 26 gennaio 2018, i lavori di un tavolo tecnico con le IF volto a facilitare le modalità di rilevazione e attribuzione delle cause di ritardo. Il suddetto tavolo tecnico dovrà inoltre elaborare proposte su contenuti, modalità e tempistiche delle comunicazioni tra GI ed IF relative ai ritardi e alle soppressioni, sul livello delle penali associate ai ritardi, valutando una ragionevole correlazione all'effettivo danno economico arrecato ai soggetti che subiscono il ritardo, nonché sull'adeguamento ai principi di cui all'allegato VI della direttiva 2012/34/UE, punto 2, lettere a), c) e g). Sulla base di tali proposte RFI, entro il 31 maggio 2018, pubblica e trasmette all'Autorità una relazione in cui descrive le modifiche che intende apportare, nell'ambito della redazione della prima bozza del PIR 2020, al Performance regime”*.

Dopo aver trasmesso all'Autorità, nel corso dello svolgimento dei lavori, i verbali delle riunioni dei citati tavoli, nei quali sono state sintetizzate le osservazioni e le richieste formulate da parte dei partecipanti ai lavori (IF, Regioni e Province autonome), con nota del 31 maggio 2018 (prot. ART 4590/2018), il GI ha trasmesso la relazione finale *“Rivisitazione del Performance Regime – PIR 2020”*, contenente una descrizione della proposta di rivisitazione del Performance Regime (nel seguito anche: PR). In seguito alle richieste di chiarimento formulate dagli Uffici dell'Autorità con nota prot. ART 4951/2018 dell'11 giugno 2018, tale relazione è stata successivamente rivista ed inviata da RFI con nota del 20 giugno 2018 (prot. ART 5278/2018). L'ipotesi di rivisitazione del PR è stata poi esposta, in modo sintetico, nell'appendice al capitolo 6 – parte C della prima bozza del PIR 2020, successivamente sottoposta a consultazione secondo la consueta procedura di revisione annuale del PIR.

Con nota del 29 giugno 2018, gli Uffici dell'Autorità hanno espresso delle osservazioni preliminari sulla suddetta proposta di rivisitazione del PR.

Infine, con nota del 6 luglio 2018 (prot. ART 5771/2018), RFI ha pubblicato le proprie valutazioni sulle principali proposte avanzate dagli *stakeholders* nell'ambito del tavolo tecnico.

Le innovazioni fondamentali proposte dal gestore a seguito del tavolo tecnico riguardano:

- a) la suddivisione dell'intera rete in macrotratte, identificabili nei tratti di linea che intercorrono tra due punti di rilevamento "significativi" tra tutti quelli esistenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, assunti in considerazione del perimetro territoriale (località di confine di giurisdizione delle sale territoriali), cambio di tipologia di rete, dei punti di O/D di ogni singolo treno, dell'importanza che le località ricoprono all'interno dei contratti di servizio o dal punto di vista commerciale, come da segnalazioni delle IF, Regioni, Province autonome e MIT, ulteriori località significative della linea considerata;
- b) la semplificazione della procedura di attribuzione dei minuti di ritardo, conseguente alla riduzione dei punti di attribuzione delle cause, ottenuta prevedendo, oltre alla giustificazione degli scostamenti puntuali superiori ad una soglia minima (che viene innalzata da 1,5' a 3' per i treni passeggeri e a 10' per i treni merci), la rilevazione dello scostamento di macrotratta;
- c) un meccanismo semplificato dell'attribuzione ai singoli soggetti dei Minuti residui = Scostamento di macrotratta - $\sum$ (Scostamenti giustificati all'interno della macrotratta) > 0 eventualmente maturati nel percorso della singola macrotratta;
- d) l'eliminazione delle penali per soppressione di proprie tracce da parte delle IF, tale da non causare danni a terzi, ferma restando l'applicazione della penale a carico del GI per soppressioni causate dallo stesso Gestore, e della penale a carico delle IF per le soppressioni da queste effettuate che comportino danni ad altra IF;
- e) la modifica del sistema del calcolo del bonus da distribuire tra le imprese al termine della rendicontazione annuale, assumendo che tale bonus sia ottenuto ridistribuendo l'intero ammontare di un fondo premiale, sempre positivo, alimentato dalle penali che le singole IF devono versare al GI a causa di ritardi maturati per propria responsabilità, indipendentemente dall'ammontare che il GI versa alle singole IF per ritardi da esso causati nella marcia dei singoli treni, che corrisponde sempre ad un esborso netto del suddetto GI.

In sede di audizione innanzi agli Uffici dell'Autorità, RFI ha precisato, con riferimento all'introduzione degli scostamenti di macrotratta, che la rivelazione dei ritardi su tutte le stazioni e i punti di rilevamento intermedi previsti dalla delibera dell'Autorità n. 70/2014 è confermata, precisando che l'introduzione di soglie si riferisce alla necessità di giustificare in modo automatico le cause di ritardo all'interno delle macrotratte al di sotto di tali soglie.

Circa l'attribuzione dei minuti residui, il GI ha formulato, nell'ambito della relazione illustrativa sulla "Rivisitazione del Performance Regime – PIR 2020", trasmessa con la citata nota prot. ART 5278/2018, un primo meccanismo, funzione dell'ammontare di detti minuti, semplificato per un ammontare < 3', prevedendone l'attribuzione della responsabilità in misura proporzionale alle cause associate agli scostamenti puntuali, ove superiori alla soglia, o in parti uguali tra GI ed IF nei casi di scostamenti puntuali tutti sotto soglia.

Il GI ritiene che la maggiore complessità del sistema, correlata all'introduzione delle macrotratte, risponde, da un lato, alla necessità di maggiore equità, dall'altro all'esigenza di una più snella gestione operativa nell'attribuzione delle cause di ritardo, ottenibile con l'introduzione delle nuove soglie. In riferimento ai benefici attesi per le IF, in termini di riduzione dei tempi per la rendicontazione, RFI ha precisato che, con il sistema attuale, la numerosità dei ritardi oggetto di attribuzione appesantisce il sistema, insieme al calcolo dei coefficienti e dei bonus. In tale ambito, ritiene che l'introduzione di maggiori automatismi determinerà una semplificazione, riducendo in modo consistente i giustificativi, determinando inoltre la riduzione delle eventuali controversie, il cui numero fra il 2017 ed il 2018 risulta notevolmente aumentato.

Si ritiene, tuttavia, che l'attuale formulazione, contenuta nell'appendice al capitolo 6 del PIR - Parte C, sia inadatta a descrivere in maniera sufficientemente chiara le modalità di calcolo delle penali del Performance Regime proposto. In particolare, nell'appendice al capitolo 6 del PIR - Parte C, il punto 2 relativo al "Metodo di Calcolo" definisce il numero di minuti sottoposti a penale a partire dagli "scostamenti $\geq 1,5'$ maturati dal treno". Nei successivi punti, per il calcolo delle penali si fa riferimento invece agli scostamenti "validi ai fini del Performance Regime", senza che sia stato preliminarmente specificato il complesso meccanismo di calcolo, caratterizzato dalla introduzione delle macrotratte e descritto nella citata relazione del 20 giugno 2018.

In sede di audizione innanzi agli Uffici, è stato proposto all'Autorità di valutare, in aggiunta a quanto rappresentato in tale relazione, l'estensione dell'utilizzo del meccanismo di ripartizione automatica dell'attribuzione delle cause di ritardo per i cosiddetti minuti residui, ivi definiti, anche ai casi $\geq 3'$. Si rileva che tali *minuti residui*, derivanti dall'applicazione del sistema delle macrotratte, non risultano all'interno del PIR nemmeno definiti. L'inadeguatezza della formulazione proposta appare confermata anche dalle osservazioni presentate nell'ambito della consultazione sul PIR da diversi *stakeholders*, i quali si sono riservati di formulare osservazioni soltanto quando si avrà un quadro completo della

proposta di rivisitazione del PR. In particolare, risulta difficile valutare la suddetta proposta prima della definizione degli estremi delle macrotratte in corso di introduzione, o dei criteri precisi per l'individuazione degli stessi.

Al riguardo, dalla lettura della citata appendice al PIR, risulta la previsione che: *“Qualora si verifichi un recupero di macrotratta i minuti attribuiti saranno scontati, ai soli fini del Performance Regime, in maniera proporzionale alle diverse cause di ritardo attribuite all'interno della macrotratta”*: tale meccanismo, in sintesi, determina uno sconto sullo scostamento rilevato nelle stazioni intermedie della macrotratta pari al ritardo eventualmente recuperato all'interno della stessa, sconto che può arrivare ad annullare del tutto la penale. *De facto*, in tal modo risultano penalizzati dal sistema solo gli scostamenti misurati tra gli estremi di macrotratta, cosa che potrebbe portare ad una semplificazione del sistema consistente nel non penalizzare gli scostamenti intermedi e nell'effettuazione delle relative giustificazioni ai fini della ripartizione, in termini di responsabilità delle cause di ritardo, dei soli scostamenti di macrotratta. Per tale motivo, appare critica la definizione di tali estremi: se infatti una stazione rilevante non fosse inserita tra questi, potrebbero non risultare penalizzati gli scostamenti puntuali ivi riscontrati. Il GI, a tale proposito, ha dichiarato l'intendimento di definire le macrotratte di concerto con gli *stakeholders* attraverso una opportuna procedura di consultazione, nell'ambito della revisione della “Comunicazione Operativa 269” del 30 luglio 2010 (in seguito: COp 269), concernente la procedura operativa “Attribuzione e validazione delle cause di ritardo”.

Peraltro, la revisione della suddetta procedura appare necessaria anche al fine di ottemperare alla prescrizione 6.3.4. della delibera dell'Autorità n. 140/2017, in particolare laddove essa richiede l'adeguamento ai principi di cui all'allegato VI della direttiva 2012/34/UE, punto 2, lettera c). Si evidenzia inoltre, al riguardo, che sono state numerose le richieste presentate dagli *stakeholders* nell'ambito del tavolo tecnico relative alla modifica della suddetta COp 269.

Stante l'incompletezza della definizione del nuovo sistema di PR proposto, nei termini sopra esposti, si ritiene necessario ripristinare nel PIR 2020 il paragrafo 6.5 e l'appendice al capitolo 6 - parte C relativi al PIR 2019.

Si ritiene inoltre che la consultazione che il GI ha in programma di effettuare debba riguardare, oltre alla revisione della COp 269, anche l'intero Performance Regime conseguentemente integrato e debba concludersi con la trasmissione all'Autorità, entro e non oltre il 30 aprile 2019, di una relazione illustrativa, per consentite all'Autorità stessa di esprimersi su tale relazione ed infine, al GI, di adottare il nuovo sistema di Performance Regime entro il successivo 30 giugno.

Stante, inoltre, la rilevanza di una opportuna conoscenza, da parte degli operatori, dei contenuti della COp 269, si ritiene necessaria la pubblicazione nel PIR WEB della sua versione attuale, nonché di ogni suo successivo aggiornamento.

Il GI ha dichiarato inoltre, in risposta a richieste in tal senso, formulate già in sede di consultazione con le IF, di aver previsto un periodo di pre-esercizio, che dovrebbe utilmente consentire di testare ed eventualmente integrare/modificare il sistema proposto. Tale intendimento è stato confermato in sede di audizione innanzi agli Uffici dell'Autorità, precisando che l'avvio dei tavoli per la revisione della COp 269 avverrà presumibilmente da gennaio 2019, con stimabile conclusione dei lavori entro giugno o luglio 2019. Di conseguenza, verrebbe data attuazione alla fase di pre-esercizio del nuovo PR con l'orario 2019-2020, prevedendo poi l'entrata in vigore con l'orario 2020-2021.

Per quanto riguarda la proposta di nuova modalità di calcolo del bonus, e la connessa eliminazione delle penali da IF a GI, di cui alla precedente lettera e), essa è posta da RFI esplicitamente in relazione al tema dell'attribuzione delle cause di ritardo, in particolare alla proposta di esclusione della responsabilità del GI per le cause di ritardo con codice 91 (perdita traccia con ritardo stesso treno) e 92 (ritardo per perdita traccia altro treno).

Non appare pertanto possibile, anche con riferimento a tale aspetto della proposta di RFI, effettuare una compiuta valutazione del sistema di calcolo del bonus.

Per quanto attiene, invece, alla eliminazione della penale per soppressione da parte di una IF di propria traccia, di cui alla precedente lettera d), si ritiene che l'eliminazione della corrispondente penale richiesta appaia in contrasto con l'obiettivo che si è inteso perseguire con l'introduzione della misura 7.6.1, lettera f), dell'allegato alla delibera dell'Autorità n. 70/2014, che prevedeva l'introduzione generalizzata di una penalizzazione equivalente a quella corrispondente ad un ritardo di 120' per ogni tipo di soppressione. Non appare sufficientemente motivata una revisione di tale disposizione, che peraltro è stata già oggetto di valutazione e conseguente modifica da parte dell'Autorità con delibera n. 140/2016.

Nella bozza di PIR posta in consultazione, RFI ha apportato una ulteriore modifica al PR, non emersa dal tavolo tecnico, consistente nella riduzione della soglia di puntualità per i treni LP, utilizzata per la distribuzione dei bonus o premi, da 15' a 5'. Nella relazione accompagnatoria alla 1^a bozza del PIR, RFI sostiene di aver introdotto tale modifica *“considerando la necessità di uniformare il più possibile gli indicatori di puntualità italiani a quelli utilizzati in altre nazioni*

europée”. La suddetta modifica è stata contestata, nel corso della consultazione, da una IF che ha richiesto il ripristino della precedente soglia di puntualità.

La motivazione addotta da RFI a supporto della modifica introdotta non appare convincente, posto che il calcolo di indicatori di puntualità può essere funzionale a diversi obiettivi (di gestione della circolazione, statistici etc.) e RFI stessa ha riconosciuto, nel corso dell’audizione del 14-15 novembre u.s., di non essere a conoscenza dell’utilizzo o meno, negli altri Paesi europei, di indicatori basati sulla soglia a 5’ per determinare gli effetti economici del PR.

Inoltre, si deve rilevare che l’indicatore di puntualità utilizzato da RFI nel PR è il cosiddetto “standard IF”, che considera come arrivati in orario anche i treni giunti oltre soglia di puntualità per cause non riconducibili alla stessa IF titolare del treno. Utilizzando tale indicatore, appare ragionevole attendersi, in media, una maggiore puntualità a destino per i treni a breve rispetto a quelli a lunga percorrenza, posto che la minore durata del viaggio e lunghezza del percorso li rende meno vulnerabili a perturbazioni per causa riconducibile all’IF titolare del treno, come ad esempio un guasto del materiale rotabile.

Si ritiene, dunque, che debba essere ripristinata la soglia di puntualità a 15’ per i treni a lunga percorrenza. Conseguentemente, deve essere ripristinata la tabella relativa al parametro $C_{\text{correttivo}}$ relativa al segmento viaggiatori nel suo insieme (breve e lunga percorrenza), posto che la previsione, nella bozza di PIR in esame, di due tabelle distinte per i treni regionali, da un lato, e per i treni LP dall’altro, appare giustificarsi come parziale compensazione degli effetti della modifica della soglia di puntualità sopra discussa. Si rileva, in aggiunta, che la rubrica della tabella relativa ai treni LP (tabella 5c contenuta nell’appendice C della bozza definitiva del PIR) contiene, come emerso nell’audizione del 14 e 15 novembre u.s., un refuso (%5 invece di 5’) che potrebbe aver reso poco intellegibile, per gli stakeholders consultati, il contenuto della tabella.

6.2.2 Indicazioni

Non è prevista alcuna indicazione.

6.2.3 Prescrizioni

- 6.2.3.1** Si prescrive al GI di ripristinare nel PIR 2020 il paragrafo 6.5 e l’appendice al capitolo 6 - parte C relativi al PIR 2019.
- 6.2.3.2** Si prescrive al GI di pubblicare nel PIR WEB la “Comunicazione Operativa 269” del 30/07/2010 (COp 269) nella versione vigente, che costituisce documentazione fondamentale per la gestione e la trasparenza del Performance Regime, e di procedere tempestivamente a pubblicarne qualsiasi revisione.
- 6.2.3.3** Si prescrive al GI di avviare entro il mese di gennaio 2019 il processo di revisione della COp 269 e di conseguente definitiva finalizzazione del nuovo sistema di performance regime. Tale processo, che comprende una adeguata procedura di consultazione dei soggetti interessati – relativamente alla quale RFI deve tempestivamente inviare all’Autorità i resoconti di tutti gli incontri tenuti con gli stakeholders, nonché le osservazioni da questi pervenute – si conclude con la trasmissione all’Autorità, entro e non oltre il 30 aprile 2019, di una relazione illustrativa sui contenuti della versione rivista della suddetta circolare operativa (COp 269) e del nuovo sistema di performance regime conseguentemente proposto.
- 6.2.3.4** Si prescrive al GI di adottare il nuovo sistema di performance regime entro e non oltre il 30 giugno 2019, a seguito di specifica approvazione da parte dell’Autorità, per consentire l’avvio della fase di pre-esercizio all’inizio dell’orario 2019/2020 e l’entrata in vigore con l’orario 2020/2021.