

Delibera n. 93/2019

Prescrizione 6.2.3.3 dell'allegato A alla delibera n. 118/2018. Revisione della COp 269/2010 "Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime" e del performance regime.

L'Autorità, nella sua riunione del 18 luglio 2019

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), e in particolare la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie»;

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);

VISTO il decreto legislativo del 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)", ed in particolare l'articolo 21 (Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario), commi 1 e 2, ai sensi del quale:

"1 Al fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni, il gestore dell'infrastruttura adotta, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, un apposito sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, che può prevedere la possibilità sia di prevedere clausole penali nei confronti degli utilizzatori della rete che arrecano tali perturbazioni, sia di erogare compensazioni agli utilizzatori della rete danneggiati da tali perturbazioni, sia di erogare forme di premio per gli utilizzatori della rete che si distinguono per l'aver effettuato prestazioni superiori a quelle previste dai rispettivi contratti di accesso all'infrastruttura";

"2. I principi di base del sistema di controllo delle prestazioni indicati allegato VI, punto 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, si applicano all'intera rete gestita dal gestore dell'infrastruttura";

VISTA la delibera dell'Autorità n. 140/2017 del 4 dicembre 2017, recante "Indicazioni e prescrizioni relative al 'Prospetto informativo della rete 2019', presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al 'Prospetto informativo della rete 2018', nonché relative alla predisposizione del 'Prospetto informativo della rete 2020' ", ed in particolare la misura 6.3.4 dell'allegato A che, con

riferimento al *performance regime* (sezione 6.5 del PIR), prescrive al gestore dell'infrastruttura *“di avviare, entro il 26 gennaio 2018, i lavori del 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)”*;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 118/2018 del 29 novembre 2018, recante *“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’ ”*;

VISTA la nota di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. del 28 gennaio 2019 (prot. ART 793/2019), con la quale il gestore dell'infrastruttura ha comunicato l'intenzione di avviare il tavolo tecnico di consultazione con gli *stakeholders*, finalizzato alla revisione della Comunicazione Operativa 269 del 30 luglio 2010 (di seguito: COp 269/2010), funzionale alla conclusione del processo di ridefinizione del *performance regime* avviato a seguito della citata delibera n. 140/2017, convocando la prima riunione di tale tavolo tecnico in data 20 febbraio 2019;

VISTI i verbali delle riunioni dell'indicato tavolo tecnico, del 20 febbraio 2019 e del 22 marzo 2019, le formulazioni della proposta di revisione della COp 269/2010 e la proposta di modifica del *performance regime* illustrate dal gestore dell'infrastruttura nel corso della consultazione, le osservazioni formulate dagli *stakeholders* sulle suddette proposte, nonché le controdeduzioni del gestore, trasmessi dal gestore stesso con note del 1° marzo 2019 (prot. ART 2099/2019) e 1° aprile 2019 (prot. ART 3070/2019);

VISTA la nota del 30 aprile 2019 (prot. ART 4341/2019), con la quale il gestore dell'infrastruttura, rilevando la necessità di analizzare l'elevato numero di osservazioni formulate dagli *stakeholders* nel corso del processo di consultazione, ha richiesto all'Autorità una proroga di almeno 15 giorni del termine previsto dalla citata prescrizione 6.2.3.3 per la trasmissione della relazione illustrativa;

VISTA la nota del 3 maggio 2019 (prot. ART 4473/2019), con la quale l'indicata richiesta di proroga è stata accolta, fissandosi al 15 maggio 2019 la scadenza per la trasmissione della richiesta relazione illustrativa;

VISTA la nota del 15 maggio 2019 (prot. ART 5069/2019), con la quale il gestore ha comunicato alle Imprese Ferroviarie, alle Regioni e Province Autonome ed ai

soggetti titolari di Accordi quadro che “*ai fini della corretta applicazione della nuova COP269/2010, tenuto debitamente conto di quanto previsto dalla delibera ART n. 16/2018, è necessario individuare il reticolo nazionale delle stazioni intermedie rilevanti di cui si fornisce in allegato una proposta di elenco comprendente:*

- *le stazioni dei capoluoghi di provincia;*
- *le stazioni di diramazione;*
- *ulteriori stazioni più significativa rispetto alla tipologia/quantità di servizi svolti nelle stesse.*

Per la condivisione ed eventuale implementazione di tale elenco saranno convocati a stretto giro, a cura dei Responsabili dell’Area circolazione di competenza, specifici tavoli territoriali con i rappresentanti di codesti spettabili destinatari. L’attività dovrà concludersi entro il 14 giugno p.v. per consentire il tempestivo invio dell’elenco completo all’ART e a tutti gli stakeholders”;

VISTA

la nota del 15 maggio 2019 (prot. ART 5085/2019), con cui il gestore dell’infrastruttura ha trasmesso all’Autorità:

- una relazione illustrativa sui contenuti della proposta di revisione della COP 269 e del *performance regime*;
- la proposta finale di revisione della COP269, a valle della consultazione con gli *stakeholders*;
- le osservazioni pervenute nell’ambito dell’intero processo di consultazione e le proprie valutazioni sulle più recenti di tali osservazioni;

VISTA

la nota del 14 giugno 2019 (prot. ART 6420/2019), con la quale - rilevato che la documentazione trasmessa con la citata nota prot. ART 5085/2019 risultava inidonea per l’effettuazione, da parte dei competenti Uffici dell’Autorità, di una ponderata valutazione delle proposte di revisione della COP 269/2010 e di modifica del *performance regime* - si richiedeva al gestore di trasmettere, entro il 25 giugno 2019, una relazione illustrativa più chiara ed una versione più completa dei documenti oggetto delle proposte di modifica, indicando inoltre al gestore stesso di provvedere comunque a pubblicare la prima bozza del PIR 2021 precisando, per le parti relative al *performance regime* o che richiamano la COP 269/2010, che trattasi di contenuti in corso di valutazione da parte dell’Autorità;

VISTA

la nota del 25 giugno 2019 (prot. ART 7006/2019), con la quale il gestore dell’infrastruttura ha fornito i necessari elementi di chiarificazione sui contenuti della documentazione precedentemente trasmessa, oltre ad alcuni documenti relativi agli esiti del lavoro svolto nei tavoli territoriali, comunicando altresì che le consultazioni con le Amministrazioni regionali erano a tale data ancora in corso di svolgimento, e che i relativi ulteriori esiti sarebbero stati successivamente resi noti all’Autorità;

RILEVATO che, nonostante il mancato completamento delle consultazioni con le Amministrazioni regionali, è risultato comunque possibile effettuare una valutazione, da parte dei competenti Uffici dell’Autorità, delle proposte di revisione della COp 269/2010 e di modifica del *performance regime* formulate dal gestore dell’infrastruttura, in quanto gli elementi mancanti non rilevano ai fini del presente procedimento;

RITENUTO pertanto opportuno, per consentire la predisposizione da parte del gestore di quanto necessario per avviare la fase di pre-esercizio del nuovo *performance regime* all’inizio dell’orario 2019/2020 e l’entrata in vigore con l’orario 2020/2021, che le proposte di revisione della COp 269/2010 e del *performance regime* formulate dal gestore debbano recepire prescrizioni finalizzate ad adeguare alcuni aspetti di dettaglio delle proposte e rendere più efficienti le disposizioni combinate del *performance regime* e della citata Comunicazione operativa;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

DELIBERA

1. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. adotta la revisione della Comunicazione Operativa 269/2010 formulata con nota assunta al prot. ART 7006/2019 del 26 giugno 2019 recependo le seguenti prescrizioni:
 - a) il gestore dell’infrastruttura assicura il completamento delle consultazioni con le Amministrazioni regionali affidanti i Contratti di servizio per il trasporto pubblico regionale, al fine di completare l’individuazione, condivisa, delle “stazioni rilevanti”, e provvedendo conseguentemente alla descrizione completa delle tratte comprese tra tali stazioni nell’ambito del sistema PIR Web;
 - b) il capitolo II.4 è integrato riportando la forma funzionale e la descrizione degli indicatori $%OS_{(0-5)}$ e $%OS_{(0-15)}$ di cui alla misura 7 della delibera dell’Autorità n. 16/2018 dell’8 febbraio 2018;
 - c) il gestore predispone nell’ambito dei propri sistemi informativi, e rende accessibile alle Amministrazioni affidanti i Contratti di servizio ed alle imprese ferroviarie affidatarie di tali contratti, apposite *query* tramite le quali valorizzare gli indicatori di cui alla lett. b), previa individuazione di “stazioni rilevanti” anche ulteriori rispetto a quelle definite nell’ambito dei tavoli territoriali;
 - d) nel paragrafo II.4.1, il testo tra parentesi “(considerando la somma degli scostamenti attribuiti)”, ove riportato nelle definizioni della “puntualità RFI” e della “puntualità IF”, è eliminato;
 - e) il capitolo II.5 – “Performance Regime” (attualmente erroneamente numerato come II.4), va riformulato specificando che la metodologia semplificata di ripartizione degli scostamenti non attribuiti inferiori o uguali a 2’ in corrispondenza delle stazioni rilevanti, proposta dal

gestore, è applicabile al verificarsi della condizione aggiuntiva che l'ammontare complessivo di detti scostamenti, sotto soglia, non attribuiti sia $\leq 5'$;

- f) per quanto attiene l'elenco delle cause di ritardo e soppressione:
- i. con riferimento al codice 15 (Assistenza Persone a Ridotta Mobilità), è inserita la fattispecie: "*Mancato rispetto S.T.I. PMR - Regolamento (UE) n. 1300/2014*";
 - ii. con riferimento al codice 20 (Impianti di sicurezza), è inserita la fattispecie "*Guasto apparati di stazione*" e sostituita la descrizione della fattispecie "*Assenza di codice in linea con BAcc*" con "*Assenza o errato codice in linea con BAcc*";
 - iii. con riferimento al codice 23 (Impianti di alimentazione elettrica per trazione), il gestore giustifica, con riferimento alla seconda fattispecie, l'apposizione della seguente frase incidentale "*(escluso mancata alimentazione linee primarie)*";
 - iv. con riferimento al codice 24 (Armamento e Sede), vengono inserite le fattispecie: "*difetti di geometria del binario e dei deviatori*", "*usura*";
 - v. con riferimento al codice 30 (Pianificazione dei lavori), la porzione di fattispecie "*Rallentamenti improvvisi*" rientra nel codice 32 e, coerentemente, la fattispecie "*Rallentamenti per esecuzione lavori*", di cui al codice 32, è spostata tra le fattispecie del codice 30 con la seguente modifica "*Rallentamenti programmati per esecuzione lavori e supero aliquota rallentamenti (considerando anche abbattimenti codice)*";
 - vi. con riferimento al codice 50 (Sosta in stazione), di competenza delle Imprese Ferroviarie, lo stesso è integrato con la fattispecie "*Mancato rispetto S.T.I. PMR - Regolamento (UE) n. 1300/2014*". Inoltre, la fattispecie "*inversione posizione carrozze treni AV*", presente al codice 60, è modificata in "*inversione non comunicata posizione carrozze treni AV*", e spostata tra quelle comprese nel codice 50;
 - vii. con riferimento al codice 54 (Predisposizione treno), le fattispecie "*Attesa operazioni di formazione treno da parte dell'Operatore di manovra*" e "*Attesa verifica tecnica del treno*" sono incluse nell'insieme delle fattispecie comprese nel codice 61;
 - viii. tra le cause esterne sono incluse le fattispecie "*investimento di animali*", "*furti a danno dell'infrastruttura*";
 - ix. è eliminato l'Allegato 2 – "Soglie di puntualità";
 - x. l'elenco delle attestazioni previste per la certificazione correlata all'attribuzione a causa esterna, di cui all'Allegato 3 – "Modulo", include esplicitamente il riferimento alla "ZTE";

2. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. adotta la revisione del *performance regime* formulata con nota assunta al prot. ART 7006/2019 del 26 giugno 2019 recependo le seguenti prescrizioni:

- a) il punto 2 dell'Appendice al capitolo 6 del PIR – Parte C, è riformulato in conformità alle indicazioni di cui al punto 1, lettera e);
- b) al punto 3.1 dell'Appendice al capitolo 6 del PIR – Parte C, l'algoritmo di determinazione della penale P_{F2} è modificato eliminando la componente riferita alle soppressioni;

- c) nell'Appendice al capitolo 6 del PIR – Parte C, la Tabella 6: C_{sop} (Coefficiente di soppressione) è modificata ponendo pari a 1 il valore del coefficiente C_{sop} anche per i treni merci;
3. il gestore ottempera alle prescrizioni di cui ai punti 1 e 2 entro e non oltre il 10 settembre 2019; entro la medesima data, inoltre, pubblica il testo della COp 269/2010 e del *performance regime* revisionati recependo dette prescrizioni ed informa il mercato della riapertura della consultazione con riferimento esclusivo a suddetti documenti, in quanto costituenti parti integranti e sostanziali del PIR, fissando la scadenza per la formulazione delle relative osservazioni al 30 settembre 2019;
 4. il gestore comunica tempestivamente all'Autorità l'avvenuta effettuazione delle attività di cui al punto 3;
 5. Il gestore trasmette all'Autorità la bozza finale del PIR 2021 e la bozza della nuova COp contenente eventuali ulteriori modifiche effettuate a seguito della consultazione di cui al punto 3 entro e non oltre il 15 ottobre 2019;
 6. la presente delibera è comunicata a RFI a mezzo PEC.

Torino, 18 luglio 2019

Il Presidente
Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai
sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)