

Direzione Pianificazione Industriale  
*Il Direttore*

Ferrovie dello Stato Italiane  
UA 14/04/2022  
TRNIT-DPI/P/2022/E0003

**Rete Ferroviaria Italiana**  
Direzione Commerciale  
*c.a. Ing. Christian Colaneri*

SEDE  
*Pec: rfi-dce@pec.rfi.it*

*p.c. Autorità di Regolazione dei  
Trasporti*  
*Ufficio Accesso alle Infrastrutture*  
*c.a. Ing. Roberto Piazza*  
*Via Nizza 230*  
*10126 Torino*  
*Pec : pec@pec.autorita-trasporti.it*

**Oggetto: Delibera ART n. 173/2021 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2023", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2022" – Avvio consultazione pubblica in ottemperanza alla Del. ART n.173/2021 p. 4) lett. (i)**

Con riferimento alla consultazione avviata da Codesto Gestore con nota del 22/2/2022 prot. RFI.DCO\PEC\P\2022\0000425, si rappresentano di seguito le osservazioni e proposte della Scrivente, al fine di pervenire ad un miglioramento dell'attuale processo di allocazione tracce e nell'ottica di assicurare nel complesso una maggiore funzionalità all'intero sistema del trasporto ferroviario.

### **Allocazione della capacità annuale – focus linee AV**

La capacità di infrastruttura, in generale, per l'intero sistema ferroviario, e in particolare per i servizi operanti su linee AV rappresenta un asset decisivo per i piani di sviluppo commerciale e industriale degli operatori di settore.

Questa deve essere pertanto allocata secondo criteri volti a massimizzarne la disponibilità favorendo i modelli di servizio che ne determinano un utilizzo il più



possibile efficiente, assicurando così un vantaggio per il sistema ferroviario nel suo complesso.

I criteri di priorità di cui al par. 4.6.2 del PIR vigente, utilizzati dal Gestore per dirimere situazioni di richieste confliggenti da parte di più operatori, devono sempre più orientarsi ad introdurre meccanismi che favoriscano l'allocazione prioritaria delle tracce maggiormente improntate ad un utilizzo virtuoso della capacità.

In tale ottica si ritiene pertanto di fondamentale importanza inserire i seguenti ulteriori criteri di priorità nell'assegnazione delle tracce prevedendo in particolare degli item ad hoc per il traffico AV oggettivamente caratterizzato da specifiche peculiarità:

- *Migliore sfruttamento della capacità di infrastruttura in linea rispetto alle potenzialità tecniche di riferimento della stessa:*

come noto la rete AV, così come definita nel PIR vigente, ha una velocità di riferimento pari a 300 km/h. L'assegnazione di capacità su questa rete ad elevate prestazioni secondo standard inferiori da quelli nominali, ad esempio a 250 km/h, determina inevitabilmente una disottimizzazione della capacità che può essere allocata ai vari operatori, direttamente correlata al grado di eterotachicità delle tracce richieste. In altre parole, l'allocazione di tracce a standard inferiori a quelli nominali della rete determina la perdita di slot che invece sarebbero disponibili in caso di un utilizzo generalizzato di tracce in linea con lo standard di riferimento delle linee AV.

A titolo di esempio si riporta il caso della tratta AV Roma – Napoli dove l'attuale modello di allocazione della capacità adottato dal Gestore prevede la coesistenza di slot a 300 km/h e slot a 250 km/h. In corrispondenza delle tracce a 250 km/h seguite da tracce a 300 km/h, il Gestore prevede una successione di 10' che invece si riduce a 5' nel caso in cui sia la traccia che precede che quella che segue sia a 300 km/h.

Tali inefficienze non sono più sostenibili in un contesto di generale congestione delle linee AV e vanno penalizzate con appositi meccanismi di priorità nella fase di allocazione della capacità che favoriscano, in caso di incompatibilità, le tracce più vicine allo standard prestazionale proprio della linea a discapito di quelle che se ne discostano.

Inoltre, si propone di introdurre elementi all'interno del sistema tariffario idonei a differenziare il pedaggio delle tracce che più si avvicinano alla velocità di riferimento per ciascuna tratta, da quelle che si discostano dalla velocità nominale, incrementando i livelli di eterotachicità del sistema e "bruciando" quindi capacità in un contesto di scarsità della stessa.

- *Migliore sfruttamento della capacità di infrastruttura negli impianti rispetto alle potenzialità degli stessi:*



come noto, il segmento AV, privo di ogni tipo di contribuzione pubblica, deve conseguire la propria remuneratività esclusivamente dal mercato.

Ciò fa sì che i servizi AV si concentrino per loro stessa vocazione sulle principali stazioni della rete, con specifico riferimento a quelle “di testa”, particolarmente congestionate, quali Milano C.le, Roma T.ni, Venezia S.L., Napoli C.le.

In coerenza con quanto rappresentato per le linee, essendo la capacità d’impianto un asset particolarmente pregiato, la valutazione dei conflitti tra 2 o più richieste di capacità deve riguardare anche le stazioni, in coerenza, tra l’altro, con la logica sposata dal Gestore di considerare la capacità come un *unicum* tra linea e impianto.

In nome di tale principio da alcuni anni, infatti, una richiesta di capacità è considerata ammissibile dal Gestore solo se dichiara contestualmente sia la traccia che l’impegno desiderato di impianto (legami di turno e manovre).

Rispetto all’utilizzo delle stazioni devono essere, pertanto, introdotti criteri di priorità volti a risolvere richieste confliggenti premiando gli assetti di servizio più efficienti. Al riguardo si ritiene che una metrica quantitativa utilizzabile per tale valutazione potrebbe essere il tempo previsto di stazionamento in impianto prima della liberazione del binario commerciale.

- *Migliore sfruttamento della capacità di infrastruttura in linee e impianti attraverso l’utilizzo di convogli a composizione multipla:*

sempre prendendo a riferimento i criteri di priorità con cui il Gestore “risolve” le richieste confliggenti di due o più IF, operanti nel segmento AV, si ritiene che un utilizzo ottimizzato ed efficiente della capacità debba tenere conto oltre che di linee e impianti, anche della configurazione di utilizzo del materiale rotabile.

Ci si riferisce, in particolare, alle richieste di utilizzo di convogli in composizione multipla in grado di assicurare il migliore sfruttamento della capacità assegnata che altrimenti richiederebbe l’allocazione di uno slot aggiuntivo.

I criteri di priorità per dirimere richieste confliggenti di capacità dovrebbero, quindi, tenere conto anche di tale aspetto attribuendo ai servizi che operano in regime di composizione doppia un fattore di preferenza rispetto a quelli in composizione singola.

#### **Allocazione della capacità infra – annuale: Variazioni programmate in corso di orario**

Le modalità di concreta assegnazione di capacità programmata in corso di orario se, da un lato, sono essenziali perché le imprese possano recepire le modifiche all’offerta necessarie per motivi commerciali o tecnico/industriali; dall’altro, devono garantire la



salvaguardia dei criteri di allocazione della capacità adottati nel processo di assegnazione annuale, specie sul network AV fortemente congestionato e posizionato su standard di servizio di eccellenza.

In questa logica, il rilascio di Variazioni in Corso d'Orario programmate (VCO) deve, cioè, mantenersi pienamente coerente con le logiche di allocazione ottimizzata ed efficiente della capacità di infrastruttura assegnata in occasione del processo annuale, nell'ottica di valorizzare le caratteristiche della rete e tutelare le sue potenzialità tecniche, mantenendo la capacità disponibile per gli operatori ai più elevati livelli e tutelando al contempo gli standard di robustezza dell'orario posti alla base dell'offerta contrattualizzata.

L'eventuale rilascio di VCO a standard prestazionali degradati rispetto a quelli contrattualizzati, in particolare per la rete AV, seppur ammesso dalle regole del PIR, genera, infatti, inevitabilmente un degrado nell'utilizzo della capacità e una minore robustezza del sistema rispetto alle possibili perturbazioni di circolazione. Pertanto, tale eventualità deve essere disciplinata da regole chiare, trasparenti e più stringenti di quelle attuali.

In mancanza di appropriati meccanismi correttivi, si arriverebbe al paradosso di avvantaggiare le imprese dotate di materiale meno performante a discapito di quelle che hanno investito in materiale rotabile ad elevate prestazioni in linea con le potenzialità della rete su cui circolano.

Al fine di mitigare gli effetti sopra descritti, si richiede, ad esempio, che sulla rete AV, venga limitata la possibilità da parte del Gestore di accordare alle IF modifiche in VCO di materiale rotabile che comportino un downgrade prestazionale anche a fronte di specifici accorgimenti di traccia (es. eliminazione di fermate intermedie).

La rimozione di una fermata commerciale collocata, spesso, in prossimità della destinazione finale del treno è, infatti, volta alla sola compensazione della puntualità dell'operatore che applica la variazione ma degrada l'intero sistema non garantendo la regolarità del traffico posto "a seguito" della traccia modificata. Si genera quindi una propagazione della perturbazione a danno dei treni che, non avendo analoghi "cuscinetti" a destino non riescono a recuperare il ritardo maturato in linea per effetto del treno "lento".

A meno di casi di mera eccezionalità, il ricorso generalizzato a quanto sopra descritto non deve essere assolutamente consentito.

### **Allocazione della capacità in gestione operativa**



Parimenti per quanto riguarda la variazione della composizione in gestione operativa (paragrafo 4.8.1.2) il PIR prevede la possibilità per le IF di chiedere l'autorizzazione al GI, entro 5 ore dalla partenza del treno, all'impiego di materiale meno performante rispetto a quello programmato. Il Gestore potrebbe quindi rigettare l'istanza.

Sul piano logico, questa possibilità riconosciuta alle imprese ferroviarie si caratterizza per il suo carattere derogatorio rispetto alla ordinaria gestione e, in chiave antielusiva, non può assumere carattere sistematico, pena la segnalazione all'ART.

Il giudizio di ammissibilità che RFI esprime caso per caso e la prospettiva di una segnalazione all'ART non appaiono, in concreto, sufficienti a garantire una reale deterrenza all'eccessivo ricorso in Gestione Operativa di composizioni con prestazioni degradate rispetto a quelle programmate, a tutto discapito dell'aderenza tra Orario "reale" a Orario "teorico".

Inoltre, l'eventuale esercizio di poteri sanzionatori da parte dell'Autorità nei confronti dell'IF che abbia commesso la violazione, non può costituire un rimedio soddisfacente del pregiudizio subito dall'IF esposta alle modifiche potenzialmente foriere di disagi e perturbazioni sulla rete che non può contare su alcuna forma di ristoro.

Si ritiene pertanto, anche in questo caso, che sia necessario introdurre meccanismi realmente idonei a vincolare le imprese al rispetto delle composizioni programmate al fine di minimizzare la gestione delle interferenze di circolazione determinate dallo scostamento di un treno dalla traccia oraria assegnata ed impostando un sistema di misure realmente dissuasive rispetto a condotte strumentali. A titolo di esempio RFI potrebbe valutare la definizione di KPI per monitorare la numerosità delle richieste di variazione al fine di disporre di parametri oggettivi per valutare il carattere di eccezionalità o sistematicità delle prassi operative adottate dalle imprese ferroviarie.

### **Variazione alla traccia per esigenze del GI**

Le modalità per l'introduzione di variazioni rispetto a quanto contrattualizzato debbono essere definite tenendo conto della necessità di garantire un adeguato bilanciamento tra le esigenze di carattere operativo del Gestore e gli obiettivi commerciali delle imprese ferroviarie evitando di incidere negativamente sulla posizione dei fruitori dei servizi di mobilità. In questa prospettiva, ad esempio, nei casi in cui esigenze di manutenzione dell'infrastruttura rendano necessaria la modifica da parte del Gestore delle tracce contrattualizzate, occorre prevedere una tempistica per il rilascio delle VCO anticipata rispetto a quanto previsto nel PIR, non essendo il termine di 60 giorni (v. punto 11, par. 4.3.2) compatibile con le tempistiche di commercializzazione dei treni, con ricadute negative sulla clientela che ha già acquistato i biglietti.



Si tratta di una problematica, da sempre di particolare rilevanza per le imprese ferroviarie, che, nei prossimi anni andrà assumendo un rilievo ancora maggiore in relazione ai sempre più numerosi interventi che RFI sta pianificando nell'ambito del PNRR che, al di là degli indubbi vantaggi che in prospettiva potranno produrre sull'intero sistema, devono, nell'immediato essere pianificati e gestiti con modalità idonee a minimizzarne, per quanto possibile, l'impatto sulla programmazione dei servizi e la loro commercializzazione.

Sempre in questa prospettiva, il miglioramento dei livelli di efficienza del sistema rende necessaria la definizione di un equilibrato assetto nei rapporti tra imprese e gestore, introducendo meccanismi dissuasivi per i casi di mancato rispetto delle tempistiche previste. Pertanto, al fine di incentivare il gestore dell'infrastruttura all'effettivo rispetto delle tempistiche di rilascio VCO si ritiene essenziale prevedere, a prescindere dall'auspicata revisione delle tempistiche, l'applicazione delle penali in caso di inosservanza dei tempi di emissione dei provvedimenti di esercizio (VCO). Si tratta di un aspetto che riveste una cruciale importanza, in quanto è solo a partire dalla reale disponibilità delle VCO che è possibile per le imprese ferroviarie procedere all'aggiornamento dei sistemi di informazione e vendita, mitigando in tal modo i disagi arrecati al cliente finale.

L'attuazione dell'impostazione proposta risulta ineludibile, nell'ottica di un bilanciamento delle posizioni dei diversi attori, anche in ragione dei vincoli più stringenti imposti alle IF nella fase di consolidamento dei programmi di interruzione con l'introduzione del meccanismo di silenzio/assenso una volta che sia decorso il termine di 15 giorni solari dalla comunicazione da parte del Gestore dei programmi d'esercizio.

### **Tempistica per richiesta tracce e servizi per l'Orario di dicembre e per l'adeguamento intermedio**

Si ritiene possa essere di utilità ai fini della presente consultazione riproporre alcuni spunti già avanzati in sede di osservazione al PIR e relativi alle tempistiche del processo di assegnazione tracce.

Più specificatamente si vuole ribadire la proposta di prevedere uno step intermedio di rilascio da parte di RFI delle richieste tardive sia in progettazione annuale che per l'adeguamento intermedio. Ciò incentiva le IF a comunicare anticipatamente le mutate esigenze di programmazione al fine di disporre con pari anticipo di un sottoinsieme di richieste tardive da avviare alla vendita. Con riferimento al processo annuale, fornire con la medesima tempistica i ritorni su richieste avanzate ad immediato seguito della scadenza di aprile e quelle presentate in prossimità della scadenza di ottobre disincentiva la pianificazione anticipata delle richieste tardive peggiorando la qualità della progettazione dell'Orario anche dal punto di vista del Gestore.



Analogamente, per il processo di Adeguamento Intermedio, la ricezione del progetto definitivo a fine maggio risulta eccessivamente a ridosso dell'attivazione dell'Adeguamento di giugno con evidenti penalizzazioni per la vendita dei biglietti a supporto della mobilità estiva.

Le argomentazioni addotte da Codesto Gestore per respingere le proposte di Trenitalia non risultano condivisibili. In particolare, la previsione di una tranche "prioritaria" di richieste tardive non costituirebbe in alcun modo una discriminazione "ab origine" verso le IF che ne rimarrebbero escluse poiché una volta recepita nel PIR la casistica in parola, tutte le IF avrebbero facoltà di avvalersene beneficiando così del vantaggio sul time to market.

Infine, più in generale, con lo scopo di agevolare il consolidamento delle tracce assegnate dal Gestore in esito ai processi di richiesta (annuale, adeguamento e VCO) è fondamentale che i riscontri di RFI siano comprensivi della fattibilità in linea e in impianto. Poter disporre da subito delle valutazioni d'impianto permette di porre in essere i dovuti correttivi industriali piuttosto che esplorare alternative diverse e meno vincolanti per la stazione. Quanto sopra appare indispensabile in un quadro in cui i principali nodi dell'infrastruttura italiana risultano sempre più congestionati.

#### **Modalità di richiesta tracce**

La Scrivente segnala il permanere di criticità connesse alle modalità e tempistiche degli aggiornamenti della piattaforma di comunicazione denominata ASTRO IF. In particolare, vi è l'esigenza, per gli operatori che abbiano adottato la scelta, condivisa con il GI, di colloquiare con il sistema ASTRO-IF, non via web, ma system to system, di adeguare in tempi congrui e secondo le specifiche indicate il proprio sistema di riferimento per la richiesta di tracce e servizi.

Tuttavia, tali specifiche non pervengono con il debito anticipo costringendo l'Impresa a modalità operative contingenti molto gravose.

Si richiede pertanto al GI di prevedere regole chiare per le modalità e le tempistiche relative agli aggiornamenti della piattaforma ASTRO IF.

Inoltre, per quanto riguarda le informazioni che l'IF deve presentare attraverso la piattaforma ASTRO IF, in fase di richiesta tracce e servizi, si fa presente che non tutte sono gestite tramite appositi campi nel flusso di comunicazione system to system.

A titolo di esempio, nel paragrafo di nuova introduzione relativo alle liste treno Committente (par. 4.2.2) viene stabilito che *"All'atto della richiesta di tracce, le IF devono indicare il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata nell'apposito campo all'interno della piattaforma ASTRO-IF."*



Tale campo non è presente in ASTROIF né la Scrivente ha ricevuto eventuali specifiche ad esso relative. Ciò implica che, dovendo a breve presentare le richieste per l'Orario 2023, sarà necessario avviare adottando modalità operative non codificate (utilizzo del campo note oppure compilazione di file excel ad hoc) con evidente aggravio delle lavorazioni in capo a Trenitalia.

Si invita codesto Gestore a rivedere le implementazioni del sistema ASTRO in un'ottica maggiormente *customer-oriented* al fine di trarre un beneficio congiunto nello snellimento delle reciproche modalità di interlocuzione anche alla luce dell'effort economico investito da Trenitalia. Le suddette implementazioni e la gestione di altre informazioni all'interno del canale (es. Numero Treno Commerciale fermate periodiche, ecc.) permetterebbero l'utilizzo del flusso ASTRO IF per poter alimentare ad esempio i canali di vendita dell'IF.

### **Processo di armonizzazione**

Con riferimento al processo di armonizzazione si osserva che i margini di flessibilità sugli orari delle tracce richieste non possono limitarsi alla considerazione dei soli orari di partenza, ma devono tenere conto anche degli orari di arrivo senza considerare i quali le tracce potrebbero assumere connotazioni fortemente difformi dalle richieste senza che ciò comporti l'avvio di idonee procedure di coordinamento.

Si rileva che il Gestore francese SNCF Réseau, oltre a contenere i margini di tolleranza a 10' (vs 15') introduce il principio richiesto dalla Scrivente di considerare sia l'orario di partenza che di arrivo.

Le argomentazioni addotte da RFI per respingere la proposta di Trenitalia, reiterata nelle Osservazioni al PIR per ben quattro anni consecutivi, appaiono non condivisibili. In particolare, nell'ultimo ciclo di consultazione RFI ha citato gli impegni del Gestore rispetto alla tutela della velocità commerciale media dei servizi OSP.

E' del tutto evidente che il KPI menzionato da RFI non è assolutamente idoneo a garantire il rispetto degli standard di qualità delle tracce OSP in fase di graficazione in quanto variazioni di pochi minuti alle tracce, pur generando significativi impatti commerciali e industriali per l'IF, non emergono in alcun modo da variazioni minimali del suddetto indicatore.

Cordialmente,

Maria Luisa Grilletta