

Spett.le:  
**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
**Direzione Commerciale ed Esercizio Rete**  
c.a. Direttore  
PEC: [rfi-dce@pec.rfi.it](mailto:rfi-dce@pec.rfi.it)

**OGGETTO: Prescrizione 6.3.4 della Delibera n. 140/2017 – Relazione contenente proposte di rivisitazione del Performance regime. Osservazioni preliminari.**

Con nota del 31 maggio scorso (prot. ART 4590/2018) codesto Gestore, in attuazione di quanto previsto dalla prescrizione in oggetto<sup>1</sup>, ha inviato una relazione contenente le proposte di rivisitazione del Performance Regime (nel seguito anche PR), elaborate anche sulla base delle risultanze del tavolo tecnico svoltosi negli scorsi mesi. Tale relazione è stata pubblicata sul sito di Codesto Gestore in data 13 giugno 2018.

Con nota prot. 4951 dell'11 giugno scorso (nel seguito per brevità "nota ART" o "nota dell'11 giugno"), questo Ufficio ha chiesto a RFI di fornire entro il 20 giugno dei chiarimenti sul contenuto della suddetta relazione, ed entro il 2 luglio le proprie valutazioni sulle ulteriori proposte dei partecipanti al suddetto tavolo tecnico. Con nota del 20 giugno scorso (prot. ART 5278/2018, nel seguito "nota RFI" o "nota del 20 giugno") codesto Gestore ha fornito alcuni chiarimenti, allegando una versione aggiornata della relazione (nel seguito "relazione del 20 giugno"), nonché la conseguente revisione dell'appendice C del capitolo 6 del PIR, contenente la disciplina di dettaglio del Performance regime (nel seguito tale documento verrà anche indicato, per brevità, come "PR revisionato").

Inoltre, con nota del 21 giugno scorso (prot. ART 5307/2018), codesto Gestore ha chiesto la proroga al 6 luglio 2018 del termine entro cui formulare le proprie valutazioni riguardo le proposte avanzate dai partecipanti al tavolo tecnico.

**Con riferimento a tale ultima nota, valutata l'entità ridotta del differimento proposto e le motivazioni addotte, si ritiene di acconsentire a quanto richiesto.**

Fermo restando che questa Autorità si riserva di valutare la corretta attuazione della prescrizione in oggetto, anche alla luce delle valutazioni che codesto Gestore fornirà sulle proposte avanzate dai partecipanti al tavolo tecnico, e di formulare le proprie indicazioni e prescrizioni nell'ambito del processo di aggiornamento annuale del PIR che si concluderà a dicembre p.v. con l'emanazione del PIR 2020, si espongono di seguito alcune osservazioni preliminari, di carattere prevalentemente metodologico, sulle proposte di rivisitazione del PR contenute nella documentazione sopra citata.

<sup>1</sup> La prescrizione 6.3.4 dell'Allegato A alla delibera n. 140/2017 dispone quanto segue: "Con riferimento al Performance regime (sezione 6.5 del PIR), si prescrive al GI 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). 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".

- i. Le modifiche proposte appaiono funzionali rispetto all'esigenza, sicuramente meritevole di considerazione, di ridurre gli oneri di gestione del sistema, ed in particolare gli oneri connessi con l'attività di individuazione delle cause di ritardo e con il relativo contenzioso. Non sembrano tuttavia tenere sufficientemente in considerazione l'**esigenza di semplificare il Performance regime**. L'eccessiva complessità dell'attuale PR, e la conseguente scarsa trasparenza del funzionamento dello stesso, era già emersa nel corso della sperimentazione avvenuta nel corso del 2016, ed era stata oggetto di specifica indicazione da parte di questa Autorità (paragrafo 6.1 e indicazione 6.2.2 dell'allegato alla delibera n. 140/2016).

A tale riguardo, questo Ufficio, nella nota dell'11 giugno, al punto 2, aveva suggerito di valutare la possibilità di *"semplificare il sistema, ad esempio commisurando la penale soltanto allo scostamento di macro-tratta, ... e non più allo scostamento puntuale"*. La risposta fornita su tale punto da codesto Gestore nella nota del 20 giugno (*"si ritiene necessario mantenere la possibilità di attribuire i giustificativi per scostamenti puntuali al fine di identificare localmente eventuali macro-ritardi"*) sembra derivare da un fraintendimento. Questo Ufficio non intendeva mettere in dubbio l'utilità e l'opportunità di identificare localmente le cause degli scostamenti più significativi, bensì la necessità di basare il calcolo delle penali sia sugli scostamenti puntuali che su quelli di macro-tratta. Appare infatti possibile, da un lato, considerare nel calcolo delle penali soltanto gli scostamenti di macro-tratta; dall'altro, attribuire la responsabilità di tali scostamenti di macro-tratta in proporzione agli scostamenti puntuali verificatisi all'interno della stessa. Tale criterio di ripartizione, che codesto Gestore ha recepito nell'ultima versione della relazione in relazione ai soli *"minuti residui"* ed al solo caso in cui essi risultino inferiori a 3 minuti, può essere applicato in modo più generalizzato, come avviene nel Performance regime inglese<sup>2</sup>.

- ii. Si ribadisce l'invito a curare maggiormente la **chiarezza espositiva**, attraverso definizioni analitiche<sup>3</sup> ed univoche<sup>4</sup> delle principali grandezze utilizzate e soprattutto la sistematicità e completezza dell'esposizione<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> *"IRG-Rail Overview on performance schemes"* in [www.irg-rail.eu](http://www.irg-rail.eu) > Documents > Position Papers > 2017. Vedi in particolare il paragrafo *"IV.1 - Case study on the UK performance scheme"*.

<sup>3</sup> In risposta alla richiesta di chiarire il contenuto della formula per il calcolo dello *"scostamento di macrotratta"* (punto 9 della nota ART) codesto Gestore, nella nota del 20 giugno, ha fornito una definizione analitica. Incomprensibilmente, tuttavia, non ha ritenuto di inserire tale definizione né all'interno della relazione, né nella bozza di appendice C al capitolo 6 del PIR, allegati alla propria nota. Analogamente, non si comprende per quale motivo non abbia inserito, all'interno del PR revisionato, la definizione analitica di *"recupero di macrotratta"* introdotta nella relazione della stessa data. Inoltre codesto Gestore non ha fornito alcun chiarimento sulla discrepanza, segnalata nella nota 2 a pagina 4 della nota ART, tra la definizione di *"scostamento"* e la implementazione di tale grandezza all'interno del PIC Web.

Si rileva inoltre che in risposta alla richiesta di chiarire cosa si intende per *"tipologia di rete"* o *"tipologia di tratta"* (punto 5 della nota ART), codesto Gestore si è limitato ad eliminare la dizione *"tipologia di tratta"*, senza tuttavia chiarire la classificazione di rete cui fa riferimento.

<sup>4</sup> Al punto 10 della nota dell'11 giugno, questo Ufficio suggeriva in particolare di introdurre, accanto alla definizione di *"scostamento"* e di *"scostamento di macrotratta"*, una definizione esplicita di *"scostamento puntuale"*, e di utilizzare tale espressione ogni volta in cui si fa riferimento a tale nozione specifica. Codesto Gestore ha ritenuto di non recepire tale suggerimento, e nella relazione del 20 giugno utilizza in alcuni casi l'espressione *"scostamento"* e in altri casi l'espressione *"scostamento puntuale"* (quest'ultima in particolare all'interno del paragrafo 2.2) per indicare, a quanto pare, la stessa grandezza. Inoltre, sia nella relazione del 20 giugno che nel PR revisionato, utilizza prevalentemente il generico termine *"scostamento"*, lasciando all'interprete il compito di capire, dal contesto, se si stia parlando di scostamento puntuale, di macro-tratta o di entrambe le tipologie.

<sup>5</sup> La novità relativa all'introduzione delle macro-tratte sembrano riguardare, prima ancora che il PR in senso stretto, la procedura per l'attribuzione delle cause di ritardo (COp n. 269/2010). Appare necessario pertanto, per comprendere

- iii. Si rileva inoltre che il PR, già nella versione attuale, contiene un gran numero di parametri il cui valore, in fase di implementazione, necessita di essere “calibrato”. A seguito della proposta di introduzione delle macro-tratte (paragrafo 2.1 della relazione in oggetto), dovranno essere calibrati anche i confini di queste ultime. La consultazione dei soggetti interessati, cui codesto Gestore condivisibilmente intende fare ricorso in tale delicata operazione, di per sé non è sufficiente a garantire l’**oggettività e imparzialità delle scelte** finali di determinazione del valore dei suddetti parametri, soprattutto nel caso in cui tali scelte recepiscano soltanto alcune delle osservazioni ricevute. Ad esempio con riferimento alla delimitazione delle macro-tratte, avendo codesto Gestore stabilito a priori che non sia possibile differenziare la macro-tratta né per treno né per segmento di trasporto, appare difficile che la consultazione consenta di pervenire al consenso unanime dei soggetti interessati, considerato che le fermate intermedie tra origine e destinazione del treno hanno rilevanza per i treni passeggeri ma non per i treni merci<sup>6</sup>.

Appare pertanto necessario che codesto Gestore definisca prioritariamente, e sottoponga a consultazione, i *criteri* sulla cui base calibrare i coefficienti e i parametri del PR. Ciò permette da un lato di valutare la ragionevolezza delle scelte compiute, dall’altro di delimitare la discrezionalità con cui vengono determinati i valori dei suddetti coefficienti e parametri<sup>7</sup>.

- iv. Al punto 16 della nota dell’11 giugno, questo Ufficio ha richiesto di fornire una stima dell’effetto finanziario prevedibile, sui conti di codesto Gestore, delle modifiche proposte. Codesto Gestore, nella nota del 20 giugno, ha stimato l’effetto sui conti del GI, per l’orario di servizio 2016-2017, come pari ad un flusso in uscita di circa 6,5 milioni di euro. Considerato che per tale orario di servizio codesto Gestore risulta avere ricavato dal PR un credito netto (differenza tra penali da riscuotere e penali da pagare) pari a circa 2,1 milioni di euro<sup>8</sup>, sembra doversi desumere che le modifiche proposte comporteranno un debito, per codesto Gestore, di circa 4,4 milioni di euro.

appieno il contenuto della proposta, che codesto Gestore fornisca lo schema di revisione della suddetta comunicazione operativa. Ciò consentirebbe probabilmente di comprendere, e di correggere se necessario, quelle che appaiono, sulla base della documentazione allegata alla nota RFI, delle incongruenze. In particolare sembra esservi una incongruenza tra il PR revisionato, ove le penali sembrano derivare soltanto da scostamenti puntuali (giustificati e non giustificati) superiori alla relativa soglia di giustificazione, e il contenuto del paragrafo 2.1 della relazione in oggetto, in cui viene introdotto lo scostamento di macro-tratta allo scopo, evidentemente, di valorizzare anche scostamenti puntuali inferiori alla suddetta soglia ma che possono comunque arrecare perturbazioni alla circolazione dei treni, determinando un ritardo in punti di rilevamento “*significativi*”.

Si segnala inoltre l’incongruenza tra quanto sostenuto ai punti 10 e 14 della nota del 20 giugno, da cui sembrerebbe che l’espressione “*minuti non giustificati*” debba sostituire, assumendone il significato, la dizione “*minuti residui*” introdotta in precedenti versioni della relazione, e da un lato il contenuto della relazione del 20 giugno (ove si continua ad utilizzare la dizione *minuti residui*) e dall’altro il PR revisionato, ove l’espressione “*minuti non giustificati*” viene utilizzata con altro significato.

<sup>6</sup> A tale riguardo questo Ufficio ha richiesto, al punto 8 della nota dell’11 giugno, di chiarire per quale motivo codesto Gestore non ha ritenuto possibile differenziare le macro-tratte per treno in relazione alle stazioni commerciali intermedie, come suggerito al paragrafo 7.5 della delibera n. 70/2014. La risposta fornita da codesto Gestore (“... *in quanto i punti di origine e termine di macrotratta registrati nei sistemi saranno i medesimi indipendentemente dalla tipologia di traffico*”) sembra assumere come un dato inalterabile proprio quello che si chiede di motivare.

<sup>7</sup> Nei punti 6 e 7 della nota dell’11 giugno, questo Ufficio ha chiesto, in particolare, di chiarire i criteri sulla cui base intende delimitare le macro-tratte. Codesto Gestore si è limitato a indicare che “*a titolo esemplificativo, tra i diversi criteri saranno considerati i principi della Delibera ART n. 16/2018 raccogliendo le osservazioni degli stakeholder e la percentuale dei treni con fermata rispetto ai treni transitati sulla linea*”.

<sup>8</sup> Di tale credito netto, l’80 % è stato redistribuito alle imprese ferroviarie sotto forma di premi, come previsto dall’appendice C al capitolo 6 del PIR. I dati riportati sono tratti dalla nota del 31 maggio 2018 di codesto Gestore (prot. ART 4590/2018).

A tale riguardo si osserva che, considerata l'esigenza di garantire l'equilibrio finanziario del gestore dell'infrastruttura (articolo 16 comma 1 del d.lgs. n. 112/2015) e tenuto conto che il PR non deve comportare oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato (articolo 21 comma 1), ne consegue che esso non dovrebbe determinare, a priori, un impatto negativo sul bilancio di RFI. Esso dovrebbe porre degli obiettivi di miglioramento della performance degli operatori (sia il gestore dell'infrastruttura che le imprese ferroviarie) sufficientemente "sfidanti" ma anche alla portata degli stessi, in modo tale che il valore atteso dell'impatto del PR sia nullo, benché a posteriori tale impatto possa risultare positivo o negativo a seconda della capacità dimostrata dagli operatori nel perseguire i suddetti obiettivi.

Al fine di informarne tutti i soggetti interessati, si invita a pubblicare, contestualmente alla prima bozza del PIR 2020, la nota del 20 giugno con i relativi allegati, nonché la presente nota.

Il Direttore  
(Ing. Roberto Piazza)