

RIVISITAZIONE DEL PERFORMANCE REGIME – PIR 2020

Relazione alle modifiche al meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni – prescrizione n. 6.3.4 della Delibera ART n.140/2017

INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. LE PROPOSTE DI RFI.....	3
2.1 INTRODUZIONE DELLE MACROTRATTE	3
2.2 INNALZAMENTO DELLA SOGLIA DI GIUSTIFICAZIONE DEGLI SCOSTAMENTI.....	5
2.3 MODIFICA DEL SISTEMA DI PENALI.....	5
2.4 MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DI INCENTIVAZIONE DELLE PRESTAZIONI:.....	6
2.5 ULTERIORI MODIFICHE AL SISTEMA	7
3. ESEMPI DI APPLICAZIONE DELLA MACROTRATTA.....	8
3.1 ESEMPIO CON TRENO REGIONALE.....	8
3.2 ESEMPIO CON TRENO LUNGA PERCORRENZA.....	9
3.3 ESEMPIO CON TRENO MERCI E SOGLIA A 10'	10

1. Introduzione

Con la Delibera n.140/2017 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha prescritto a RFI di avviare un tavolo tecnico finalizzato alla rivisitazione del meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni *Performance Regime*.

Di seguito si riportano gli elementi richiesti dall’Autorità con la prescrizione 6.3.4 alla Delibera in parola:

- facilitare le modalità di rilevazione e attribuzione delle cause di ritardo;
- contenuti, modalità e tempistiche delle comunicazioni tra GI e 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;
- adeguamento ai principi di cui all’allegato VI della direttiva 2012\34\UE, punto 2, lettere a), c) e g), con particolare riferimento all’accordo tra GI e Richiedenti sui parametri principali del sistema di prestazioni nell’ottica del perseguimento di un convenuto livello di prestazioni.

Le proposte di rivisitazione del Performance Regime –come illustrate nella presente– saranno introdotte in occasione della pubblicazione della prima bozza del PIR 2020.

In ottemperanza alla prescrizione dell’ART, questo Gestore ha organizzato 4 incontri del tavolo tecnico, nel corso dei quali i diversi partecipanti hanno espresso le proprie necessità relativamente al tema in oggetto, rappresentate anche attraverso delle osservazioni trasmesse al Gestore.

2. Le proposte di RFI

In considerazione di quanto sopra esposto, RFI ha elaborato diverse proposte volte al miglioramento dell’attuale meccanismo del Performance Regime.

2.1 *Introduzione delle macrotratte*

Si introduce il sistema di attribuzione delle cause di ritardo secondo il criterio della macrotratta, identificabile nel tratto di linea che intercorre tra due punti di rilevamento “significativi” tra tutti quelli attualmente esistenti sull’infrastruttura ferroviaria nazionale ed utilizzati dall’attuale sistema. Detti punti significativi saranno identificati in considerazione di:

- **Perimetro Territorio:** tutte le località di confine di giurisdizione delle Sale Territoriali.
- **Cambio tipologia di Rete:** tutte le località in cui cambia la tipologia di tratta.

- **Origine/Destino:** Per ogni treno, la generica macro-tratta dovrà avere necessariamente, come punti di rilevamento significativi, sia quello di relativo alla partenza che quello relativo all'arrivo. Ne consegue che questi due punti di rilevamento debbano essere necessariamente variabili in funzione del treno considerato.
- **Località proposte da IF e Regioni:** nella definizione delle macrotratte verranno prese in considerazione tutte quelle località che ricoprono un ruolo importante all'interno dei contratti di servizio o dal punto di vista commerciale, opportunamente segnalate dalle IF e Regioni.
- **Ulteriori località significative della linea considerata.**

Gli operatori saranno tenuti ad attribuire le cause per gli scostamenti maturati in caso di superamento della soglia in ogni punto di rilevamento (anche interno alla macrotratta). Al termine di ogni macrotratta saranno considerati i minuti di ritardo calcolati secondo la seguente formula:

$$\text{Scostamento di macrotratta} = (\text{ritardo in uscita dalla macrotratta}) - (\text{ritardo in entrata nella macrotratta})$$

Eventuali minuti di ritardo residui al termine della macrotratta per i quali non sia stata attribuita puntualmente l'effettiva causa di ritardo, corrispondenti alla seguente condizione

$$\text{Minuti residui} = \text{Scostamento di macrotratta} - \sum(\text{Scostamenti uguali o superiori a soglia già giustificati}) > 0$$

saranno ripartiti secondo un algoritmo che consentirà di semplificare ulteriormente l'attribuzione delle cause di ritardo, provvedendo all'assegnazione dei minuti di ritardo di macrotratta residui in base ai seguenti criteri:

- Se i minuti residui al termine della macrotratta $< 3'$, tale ritardo viene suddiviso in automatico attribuendo il 50% del ritardo al GI ed il 50% in funzione delle cause di ritardo attribuite all'interno della macrotratta, senza la necessità di approfondire gli accadimenti verificatisi durante la marcia del treno nelle località in cui il ritardo è stato maturato;
- Se i minuti residui al termine della macrotratta $\geq 3'$, sarà necessario approfondire gli accadimenti verificatisi durante la marcia del treno nelle località in cui il ritardo è stato maturato e provvedere alla corretta attribuzione dei giustificativi di ritardo.

Qualora all'interno della macrotratta sia rilevato un recupero, ovvero si verifichi la seguente condizione:

$$\text{Minuti di recupero} = \text{Scostamento di macrotratta} - \sum(\text{Scostamenti uguali o superiori a soglia già giustificati}) < 0$$

i minuti di recupero saranno scontati (ai soli fini del Performance Regime) proporzionalmente ai diversi giustificativi di ritardo attribuiti.

2.2 Innalzamento della soglia di giustificazione degli scostamenti

Il sistema attuale richiede agli operatori della circolazione l'attribuzione della causa di ritardo per tutti gli scostamenti $\geq 1'$. Si propone l'innalzamento della soglia di attribuzione delle cause di ritardo con le seguenti modalità:

1. per le IF passeggeri, tutti gli scostamenti puntuali $\geq 3'$;
2. per le IF merci, tutti gli scostamenti puntuali $\geq 10'$.

2.3 Modifica del sistema di penali

Si rappresenta una modifica del ruolo del GI all'interno del sistema del Performance Regime.

RFI non riceverà più alcuna penale dalle IF per i ritardi maturati che hanno impatti solamente nei confronti della IF medesima, mentre la stessa sarà tenuta a corrispondere alle IF tutte le penali derivanti dalle cause primarie di ritardo, segnatamente identificate nella COP 269/2010 con i codici 1, 2 e 3 (e successivi).

Le IF dovranno comunque versare delle penali per le tipologie di ritardo che hanno impatti solamente nei confronti della IF medesima e che andranno a costituire, in occasione della rendicontazione annuale, un fondo penali per IF passeggeri e merci. Tale fondo sarà ripartito sulla base dei volumi di treni km rendicontati e moltiplicati per il (già esistente) coefficiente C_p , costituito dalla somma dei coefficienti C_{base} e $C_{correttivo}$ che tengono conto, rispettivamente, delle performance di puntualità raggiunte nell'anno in corso e la variazione rispetto all'anno precedente.

Resta salvo il sistema attuale relativo alle penali corrisposte da IF che provoca il ritardo nei confronti di un'altra IF, la differenziazione dei bilanci tra servizi viaggiatori e servizi merci, nonché il ruolo di intermediazione di RFI nella gestione dei flussi economici di penali tra le diverse IF.

In conclusione, si prospettano le 3 tipologie di relazioni di seguito riportate.

Rapporti	Tipologia
GI \rightarrow IF	per tutti i minuti di ritardo del GI secondo i codici 1, 2 e 3 (e ss.)
IF \rightarrow altra IF	per tutti i minuti di ritardo che l'IF causa ad un'altra IF
IF senza impatti vs altre IF	qualora il ritardo non abbia conseguenze su altre IF le penali saranno cumulate in un fondo penali ripartito in base alle

performance di puntualità

2.4 Miglioramento del sistema di incentivazione delle prestazioni:

Attualmente il sistema di ripartizione degli eventuali importi residui nel bilancio del GI derivanti dal Performance Regime prevede una redistribuzione basata sui volumi dei treni km commerciali in puntualità, rimodulati per un coefficiente che tiene conto del miglioramento delle performance rispetto all'anno precedente C_{base} e dei treni km in puntualità per l'anno in esame.

Si introducono nuovi coefficienti di penalizzazione per le IF che non raggiungono i target di puntualità definiti nel Performance Regime come di seguito riportati per i diversi segmenti:

$C_{Correttivo}$ per i treni Regionali	
Punt. IF < 82,5%	-0,2
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	-0,15
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	-0,1
87,5% ≤ Punt. IF < 90%	-0,05
90% ≤ Punt. IF < 92%	0
92% ≤ Punt. IF < 93%	0,05
93% ≤ Punt. IF < 94%	0,10
94% ≤ Punt. IF < 95%	0,15
95% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,20
96% ≤ Punt. IF < 97%	0,25
97% ≤ Punt. IF ≤ 98%	0,30
98% ≤ Punt. IF < 99%	0,35
99% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

$C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori LH	
Punt. IF < 72,5%	-0,2
72,5% ≤ Punt. IF < 75%	-0,15
75% ≤ Punt. IF < 77,5%	-0,1
77,5% ≤ Punt. IF < 80%	-0,05
80% ≤ Punt. IF < 84%	0
84% ≤ Punt. IF < 86%	0,05

$86\% \leq \text{Punt. IF} < 88\%$	0,10
$88\% \leq \text{Punt. IF} < 90\%$	0,15
$90\% \leq \text{Punt. IF} \leq 92\%$	0,20
$92\% \leq \text{Punt. IF} < 94\%$	0,25
$94\% \leq \text{Punt. IF} \leq 96\%$	0,30
$96\% \leq \text{Punt. IF} < 98\%$	0,35
$98\% \leq \text{Punt. IF} \leq 100\%$	0,40

$C_{\text{Correttivo}}$ per i treni merci	
$\text{Punt. IF} < 70\%$	-0,2
$70\% \leq \text{Punt. IF} < 72,5\%$	-0,15
$72,5\% \leq \text{Punt. IF} < 75\%$	-0,1
$75\% \leq \text{Punt. IF} < 80\%$	0
$80\% \leq \text{Punt. IF} < 82,5\%$	0,05
$82,5\% \leq \text{Punt. IF} < 85\%$	0,10
$85\% \leq \text{Punt. IF} < 87,5\%$	0,15
$87,5\% \leq \text{Punt. IF} \leq 90\%$	0,20
$90\% \leq \text{Punt. IF} < 92,5\%$	0,25
$92,5\% \leq \text{Punt. IF} \leq 95\%$	0,30
$95\% \leq \text{Punt. IF} < 97,5\%$	0,35
$97,5\% \leq \text{Punt. IF} \leq 100\%$	0,40

2.5 Ulteriori modifiche al sistema

In considerazione dei cambiamenti illustrati al sistema del Performance Regime, questo Gestore ritiene necessario attuare le seguenti ulteriori modifiche:

- Rimozione della penale aggiuntiva di 120' per le soppressioni nei casi di ritardi dell'IF che non hanno impatti su altre IF a seguito delle proposte ricevute e delle modifiche presentate;
- Rimodulazione del coefficiente C_{rit} nei casi di ritardi dell'IF che non hanno impatti su altre IF in correlazione dell'effettivo danno economico in capo ai soggetti che subiscono il ritardo;
- Revisione della COp 269/2010 in considerazione delle proposte di rivisitazione presentate e rimozione del criterio di attribuzione dei minuti non giustificati.

3. Esempi di applicazione della macrotratta

3.1 Esempio con treno regionale

Il treno regionale Ancona – Pescara parte da Ancona con 1,5' di ritardo ed arriva a Pescara con 0,5' di ritardo.

Attuale modalità:

- 10' giustificati su 9 località
- IF potrebbe produrre 9 diverse contestazioni

Futura modalità:

- 1,5' giustificati su 1 località
- IF potrebbe produrre 1 contestazione

LEGENDA

=località di macrotratta

=scostamento da giustificare

=scostamento di macrotratta

Dettaglio Circolato - Codice 112033 del 26/03/2018 (12033) - Internet Explorer

Località Origine: ANCONA | Località Destinazione: PESCARA | Data Ultima VCO: | Categoria: REG | Categoria Commerciale: |

Tabella di Marcia

Numero	Località	Reale A	RIT A	Δ RIT A	Cause A	Reale P	RIT P	Δ RIT P	Cause P	RIT.Conc.
12033	ANCONA	-	-	-	-	07:34	1,5	-	-	-
	Varano	07:38	1,5	-	-	07:40	2,5	1,0	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(1)	-
	Ancona Stadio	07:40	1,5	-	-	07:41	2,5	1,0	-	-
	Camerano Aspio	07:44	2,0	-	-	07:44	1,5	-	-	-
	Osimo Castelf.	07:47	1,5	-	-	07:49	2,5	1,0	-	-
	Loreto	07:53	1,0	-	-	07:55	2,5	1,5	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(1)	-
	Porto Rec.	07:58	2,5	-	-	08:00	3,0	0,5	-	-
	Potenza Pic.	08:05	3,0	-	-	08:06	3,0	-	-	-
	CIVITANOVA	08:08	1,0	-	-	08:10	2,0	1,0	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(1)	-
	Porto S.Elpidio	08:13	1,0	-	-	08:15	2,5	1,5	-	-
	Porto S.Giorgio	08:19	1,5	-	-	08:22	3,0	1,5	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(2)	-
	Pedaso	08:26	1,0	-	-	08:28	2,0	1,0	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(1)	-
	Cupramantenna	08:31	0,5	-	-	08:33	1,5	1,0	-	-
	Grottammare	08:36	1,0	-	-	08:36	0,5	-	-	-
	S.BENEDETTO T.	08:40	1,5	1,0	68 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(1)	08:43	3,0	1,5	-	-
	PORTO D'ASCOLI	08:45	2,5	-	-	08:46	3,0	0,5	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(1)	-
	Alba Adriatica	08:50	3,0	-	-	08:50	3,5	0,5	-	-
	Tortoreto Lido	08:52	2,5	-	-	08:53	3,5	1,0	-	-
	GIULIANOVA	08:57	4,5	1,0	68 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - R(1)	08:59	5,5	1,0	-	-
	Roseto degli Abr	-	-	-	-	09:03	3,5	-	-	-
	Scerne di Pineto	09:05	1,5	-	-	09:06	2,0	0,5	-	-
	Pineto Atri	09:08	2,0	-	-	09:08	2,5	0,5	-	-
	Silvi	-	-	-	-	09:11	2,0	-	-	-
	Montesilvano	-	-	-	-	09:13	1,5	-	-	-
	PESCARA	09:18	0,5	-	-	-	-	-	-	-

Rit. Destino: 0,5 | UR. Pass. in Orario: | Min. Giustif.: 10 | Min. Mancanti: 0 | Min. EST: 0 | Min. RFI: 0 | Min. IF: 0 | Min. Altra IF: | Causa Prev.: |

3.2 Esempio con treno lunga percorrenza

Il treno IC Pescara - Milano,

Parte da Pescara con 1,5' di ritardo ed arriva ad Ancona con 6,5' di ritardo.

Attuale modalità:

- 11' giustificati su 6 località

IF potrebbe produrre 6 diverse contestazioni

Futura modalità:

- 6' giustificati su 1 località

IF potrebbe produrre 1 contestazione

LEGENDA

=località di macrotratta

=scostamento di macrotratta

=scostamento da giustificare

Dettaglio Circolato - Codice 100604 del 26/03/2018 (604) - Internet Explorer

Plattaforma Integrata Circolazione

Dettaglio Circolato - Codice 100604 del 26/03/2018 (604)

Località Origine: PESCARA
 Cliente: 004-TI-PAX-SU
 Committente Principale: Stato

Località Destinazione: MILANO CENTRALE
 Denominazione:
 PAP: O/S:

Data Ultima VCO: 05/12/2017
 Categoria: IC
 Categoria Commerciale:

Tabella di Marcia

Numero	Località	Reale A	RIT A	Δ RIT A	Cause A	Reale P	RIT P	Δ RIT P	Cause P	RIT.Conc.
604	PESCARA	-				07:11	1,5		50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - SU(1)	
	Montesilvano	07:17	2,5	1,0		07:18	3,0	0,5	68 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - SU(1)	
	Silvi	07:20	2,5			07:20	3,0	0,5		
	Pineto Atri	-				07:23	3,0			
	Scerne di Pineto	07:24	2,5			07:25	3,0	0,5		
	Roseto degli Abr	07:26	2,5			07:27	3,0	0,5		
	GIULIANOVA X	07:31	2,0			07:34	3,5	1,5	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - SU(1)	
	Tortoreto Lido	07:38	3,5			07:39	4,5	1,0		
	Alba Adriatica	-				07:40	4,0			
	PORTO D' ASCOLI X	-				07:43	3,5			
	S.BENEDETTO T. X 6	07:45	2,5			07:53	8,5	6,0	62 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - SU(6) EA.18.12.16.S.13923	
	Grottammare	-				07:56	7,0			
	Cupramarittima	07:57	6,5			07:57	7,0	0,5		
	Pedaso	-				08:01	7,5	0,5		
	Porto S.Giorgio	08:05	7,0			08:07	7,5	0,5		
	Porto S.Elpidio	08:12	7,0			08:12	7,5	0,5		
	CIVITANOVA X	08:15	7,0			08:17	7,5	0,5		
	Potenza Pic.	-				08:21	7,5			
	Porto Rec.	08:24	7,5			08:25	8,0	0,5		
	Loreto	08:26	6,5			08:27	7,0	0,5	68 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - SU(1)	
	Osimo Castelf.	08:30	7,0			08:31	8,0	1,0		
	Camerano Aspio	08:33	8,0			08:33	8,5	0,5		
	Ancona Stadio	-				08:35	8,0			
	Varano	08:35	7,0			08:35	7,5	0,5		
	ANCONA X	08:39	6,5			08:43	7,0	0,5	50 /TRENITALIA SpA - Divisione Passeggeri - SU(1)	
	Ancona Torrette	-				08:46	6,5			
	Palombina	-				08:47	5,5			

Rit. Destino: -2 Ult. Pass. in Orario: MILANO CENTRALE (A) Min. Giustif.: 0 Min. Mancanti: 0 Min. EST: 0 Min. RFI: 0 Min. IF: 0 Min. Altra IF: 0 Causa Prev.:

3.3 *Esempio con treno merci e soglia a 10'*

Nell'esempio di seguito sono analizzate e messe confronto, in termini di efficienza, tre logiche di giustificazione dei ritardi ovvero quella attuale, quella futura con soglia puntuale a 3' e quella con soglia puntuale a 10'.

Si prende in considerazione la tratta Brennero-Trento, suddividendola in 3 macro tratte. Il treno 43143, giunto da rete estera con un ritardo di 7' (cod. 815), parte da Brennero con +32,5' e giunge a Trento con +32'.

Sistema Attuale: tra Brennero e Trento, il sistema richiede l'attribuzione della causa di ritardo in 9 località per un totale di 43,5' di ritardo. L'IF potrebbe presentare 8 diverse contestazioni.

Sistema con Soglia a 3': nella macro tratta Brennero – Fortezza, il sistema richiederà l'attribuzione della causa di ritardo relativa ai 25' in partenza al Brennero.

Il treno, partito con 32,5' da Brennero giunge a Fortezza con 33', non richiedendo alcuna ulteriore giustificazione (Δ macro tratta = 0,5').

Nella macro tratta Fortezza - Bolzano, il sistema non richiederà alcuna giustificazione né puntuale né di macro tratta (Δ macro tratta = 0'), in quanto il treno è partito con 33,5' da Fortezza ed è giunto a Bolzano con 33'.

Nella macro tratta Bolzano - Trento, il sistema non richiederà alcuna giustificazione né puntuale né di macro tratta (Δ macro tratta = 0'), in quanto il treno è partito con 31' da Bolzano ed è giunto a Trento con 31'.

Tra Brennero e Trento, il sistema richiede l'attribuzione della causa di ritardo in 1 località eliminando di fatto giustificazioni puntuali, non significative, e non causando un maggior impegno da parte dell'operatore coinvolto. L'IF potrebbe presentare 2 sole contestazioni.

Sistema con Soglia a 10': concettualmente identico al sistema con soglia a 3', consente un minore impegno dell'operatore della circolazione che non sarà chiamato a giustificare tutti i ritardi puntuali al di sotto di tale soglia.

Si ritiene utile ravvisare, in conclusione, che eventuali ulteriori innalzamenti della soglia di 10' proposta potrebbero compromettere il corretto e puntuale monitoraggio di fenomeni di entità rilevante.

