

misura	citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 3. Disciplina dei meccanismi di premi/penalità <u>Punto 3.3</u>	soglia minima (IqSoglia minima, j): (...)Tale soglia è definita in funzione dei minimi standard qualitativi definiti per l'indicatore j-esimo ed ha l'obiettivo di disincentivare il GI ad assumere livelli prestazionali <u>al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall'utenza</u> , determinando un impatto economico in termini di riduzione dei livelli tariffari applicabili;	N.A.	Si chiedono chiarimenti circa le modalità con cui verrà individuato <i>"lo standard minimo richiesto e tollerabile dall'utenza"</i> .
Misura 3. Disciplina dei meccanismi di premi/penalità <u>Punto 3.3</u>	livello obiettivo (Iqobiettivo, j): (...)Tale soglia deve essere definita in funzione degli standard qualitativi richiesti per l'indicatore j-esimo, sulla base dei valori storici annuali assunti dell'indicatore (<u>negli ultimi dieci anni, ove disponibili</u>) e ricadenti almeno oltre l'80-esimo percentile di tale distribuzione.	livello obiettivo (Iqobiettivo, j): (...)Tale soglia è definita in funzione dei <u>massimi standard qualitativi per l'indicatore j-esimo identificabili tra le direzioni territoriali del GI (valori storici più elevati in assoluto) e, in particolare, ove possibile, sul mercato ferroviario a livello internazionale, ed è compresa nella fascia 80-99% per indicatori definiti su base percentuale da massimizzare, o compresa nella fascia 1-20% per quelli da minimizzare.</u>	In considerazione della rilevanza di tale soglia di qualità per l'utenza, preme attenzionare come la serie storica di riferimento potrebbe essere viziata dagli effetti del post covid e della messa a terra degli investimenti del PNRR, che, soprattutto nell'ultimo quinquennio, ha significativamente compromesso l'andamento di alcuni degli indicatori proposti. Basare la soglia obiettivo sull'andamento degli ultimi anni potrebbe comportare il mantenimento di una performance del GI formalmente valutabile come sufficiente anche se non realmente allineata alle aspettative dell'utenza. Infatti, lo storico utilizzato a benchmark non è stato a sua volta oggetto di una valutazione di merito sulla performance del GI. Si propone quindi di usare come benchmark per tale soglia i medesimi parametri proposti per la definizione della soglia <i>"best practice"</i> qualitativa (IqBest practice, j)", nella fascia ricompresa tra l'80% ed il 99% per gli

			indicatori da massimizzare e tra l'1% ed il 20% per quelli da minimizzare.
Misura 3. Disciplina dei meccanismi di premi/penalità <u>Punto 3.4</u>	Le soglie di qualità sono <u>fissate ex ante</u> , con riferimento ad ogni periodo regolatorio, tenendo conto dei principi di cui sopra, fatta salva la sussistenza di eventuali stati di emergenza, quali risultanti da specifici provvedimenti in tal senso adottati dagli organismi competenti, che interessino le tratte gestite dal GI nella definizione delle soglie di qualità.		Con riferimento al concetto di “definizione ex ante” si richiedono chiarimenti circa la definizione temporale delle soglie di qualità rispetto al nuovo periodo regolatorio (2025-2029) recentemente avviato.
Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio	La variazione dei costi operativi associata alla variabile εt deve essere compresa entro i seguenti limiti minimo e massimo: $\min(\varepsilon t) = -0,02$ $\max(\varepsilon t) = +0,01$		In riferimento ai limiti di variazione dei costi operativi si propone di incrementare il valore di segno negativo in modo da avere una maggiore leva incentivante nei confronti del GI, che, al momento dell'entrata in vigore del meccanismo, potrà contare sugli effetti positivi derivanti dalla messa a terra degli investimenti del PNRR. Al contrario, riteniamo che una premialità nei confronti del GI non sia necessaria in quanto la gestione efficiente della capacità è la <i>mission</i> del Gestore.
Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio	Indicatore 1 1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni * La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta.	Indicatore 1 1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni * La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta, prevedendo però un <u>valore minimo di riferimento</u> (condiviso con le	L'indicatore proposto riveste una rilevanza strategica per le imprese ferroviarie essendo un parametro chiave per l'efficienza del trasporto ferroviario, soprattutto merci. Per tale ragione si ritiene che la definizione di velocità commerciale teorica a rete libera debba prevedere un valore minimo di accettabilità per evitare che la valorizzazione del rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta possa restituire un valore inadeguato per un utilizzo a benchmark rispetto alla velocità commerciale reale.

		imprese) da utilizzare quale parametro di accettabilità di tale rapporto.	Soprattutto la valorizzazione dei tempi di sosta, infatti, può determinare un'eccessiva aleatorietà nell'attribuzione da parte del GI e compromettere il risultato della frazione.
Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio	<p>Indicatori 2, 3, 4 (Performance Regime)</p> <p>2. Ritardo medio accumulato dai treni in transito su ciascuna sezione della rete, attribuiti al GI nell'ambito del <i>Performance Regime</i></p> <p>3. Numero di treni in ritardo su ciascuna sezione della rete, attribuiti al GI nell'ambito del <i>Performance Regime</i></p> <p>4. Tempo medio necessario al rientro di tutti i ritardi su ciascuna sezione della rete</p>		<p>Con riferimento agli indicatori correlati al sistema di performance regime, pur apprezzandone l'inserimento, si tiene a ricordare che l'attribuzione dei ritardi è gestita dal GI con la possibilità per le IF di contestare le attribuzioni non ritenute corrette. La definizione degli indicatori 2 e 3 potrebbe ancor più incentivare il GI ad un approccio meno virtuoso nell'attività di attribuzione, esponendo le imprese al rischio di forzate attribuzioni a loro carico. Per tale ragione, si ritiene più apprezzabile l'indicatore previsto al punto 4, che sprona il gestore alla minimizzazione dei ritardi sulla rete a prescindere dall'attribuzione.</p> <p>In merito all'indicatore 4, si propone di effettuare un monitoraggio della disponibilità e del fabbisogno di binari che servono alla regolare circolazione e programmazione dei servizi e alla gestione degli eventi anomali, in special modo sulle linee congestionate o ad alta densità di traffico. Un possibile indicatore secondario da monitorare potrebbe essere il n. di binari di sosta in rapporto ai treni circolanti su una data linea/macrotratta.</p>

<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p>	<p>Indicatori 5, 6</p> <p>5. Ore annue di indisponibilità programmata dei binari di circolazione, per km di rete</p> <p>6. Scostamento tra ore annue di indisponibilità programmata dei binari di circolazione e ore effettive di indisponibilità, per km di rete</p>		<p>Con riferimento al concetto di “indisponibilità programmata” si propone di esplicitare la natura dell’indisponibilità, prevedendo due addendi specifici i) per le Interruzioni Programmate in Orario (IPO) e ii) le interruzioni dovute a lavori di potenziamento dell’infrastruttura, che hanno un diverso impatto sulla capacità disponibile.</p> <p>Con riferimento all’indicatore n. 6, si chiedono maggiori informazioni sulla verifica degli scostamenti e la modalità di rilevazione del dato.</p>
<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p>	<p>Indicatore 7</p> <p>Estensione della “rete di interesse per il traffico merci” avente sagoma PC80, modulo di 740 m e peso assiale D4 (22 t/asse)</p>	<p>Estensione della “rete di interesse per il traffico merci” avente sagoma PC80, modulo di 740 m e peso assiale D4 (22,5 t/asse)</p>	<p>Vi è un refuso nella definizione del peso assiale D4, che corrisponde a 22,5 t/asse.</p>

<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p> <p><u>Punto 4.4</u></p>	<p>Indicatori</p>		<p>Oltre all'indicatore secondario proposto in relazione all'indicatore n. 4, si propongono ulteriori indicatori che sono ritenuti di interesse per il segmento di mercato rappresentato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapporto tra quantità di tracce rilasciate alle condizioni richieste dalle imprese (in termini di orari, prestazioni, servizi, istradamenti) rispetto al totale delle tracce richieste dalle imprese. - Rapporto tra il totale delle tracce soppresse da RFI rispetto al totale delle tracce rilasciate. <p>Tali indicatori sono proposti per illustrare altri ambiti di interesse degli <i>stakeholders</i> e come spunto di riflessione per l'Autorità.</p>
<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p> <p><u>Punto 4.5 e ss.</u></p>	<p>Punto 4.5 e ss.</p>		<p>Si chiedono chiarimenti circa la temporalità dell'entrata in vigore del meccanismo di premi/penalità: è corretto considerarlo vigente dal 2027 ma effettivamente applicato a partire dal 2028?</p> <p>In generale, si chiede di chiarire la correlazione tra l'anno di valutazione delle performance e quello di applicazione degli adeguamenti dei livelli tariffari: è corretto dire che gli esiti delle valutazioni dell'anno X avranno effetti sulle tariffe dell'anno X+1?</p>

<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p> <p><u>Punto 4.8</u></p>	<p>Nel solo 2027, per consentire al mercato di comprendere a pieno l'effettivo funzionamento del meccanismo di cui alla presente misura, l'entità del parametro ϵt viene calcolata dal GI, comunicata all'Autorità ed agli utenti, ma non anche applicata nell'ambito dell'aggiornamento per il 2027 dei livelli tariffari.</p>		<p>Al fine di anticipare l'entrata in vigore del meccanismo di premi/penalità, si propone di anticiparne l'applicazione al 2026 per alcune macrotratte test, che interessino diverse tipologie di mercato, e aventi grado di utilizzo pari o superiore al 40% della capacità commerciale giornaliera. Questa anticipazione, oltre a fornire al mercato una prima idea sul funzionamento del meccanismo, può anticipare gli effetti positivi alla base dell'introduzione del meccanismo stesso.</p>
<p>Misura 5. Correttivi infra-periodo sulle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari</p>	<p>Punto 5.9 – indicatore 1</p> <p>1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni</p> <p>* La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta</p>	<p>Indicatore 1</p> <p>1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni</p> <p>* La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta, prevedendo però un valore minimo di riferimento (condiviso con le imprese) da utilizzare quale parametro di accettabilità di tale rapporto.</p>	<p>L'indicatore proposto riveste una rilevanza strategica per le imprese ferroviarie essendo un parametro chiave per l'efficienza del trasporto ferroviario, soprattutto merci. Per tale ragione si ritiene che la definizione di velocità commerciale teorica a rete libera debba prevedere un valore minimo di accettabilità per evitare che la valorizzazione del rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta possa restituire un valore inadeguato per un utilizzo a benchmark rispetto alla velocità commerciale reale. Soprattutto la valorizzazione dei tempi di sosta, infatti, può determinare un'eccessiva aleatorietà nell'attribuzione da parte del GI e compromettere il risultato della frazione.</p>
<p>Misura 6. Equilibrio economico del gestore</p>	<p>6.1 Laddove la corretta applicazione delle misure di cui al presente documento dovesse generare penalità di importo tale che, cumulato con gli effetti economici delle pertinenti Misure 10.5, punto 6, e 33</p>		<p>Si chiede un chiarimento in merito alle possibili “cause non afferenti alla responsabilità del GI” considerando che le possibili penali che si dovessero generare sarebbero l'effetto del meccanismo valutativo delle performances fornite dallo stesso GI.</p>

	<p>di cui all'Allegato A alla delibera n. 95/2023, comporti un disequilibrio economico del GI nel periodo regolatorio, per cause non afferenti alla responsabilità dello stesso GI, esso sarà oggetto di valutazione da parte dell'Autorità ai fini dell'eventuale recupero nel periodo regolatorio successivo, tramite una specifica posta figurativa.</p>		<p>Inoltre, nel caso opposto, ovvero la situazione in cui l'applicazione del meccanismo desse origine a delle premialità per il GI, si riterrebbe utile prevedere comunque una valutazione da parte dell'Autorità circa gli effetti dei mancati benefici tariffari di cui avrebbe potuto godere il mercato, soprattutto in situazioni di conclamata criticità.</p>
--	---	--	--

Il Presidente
Mauro Pessano

