

Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell'Allegato A alla *delibera* n. 95/2023
(*Delibera ART n. 55/2025*)

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 1.607.137.500,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma –
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 – R.E.A. 0883047



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
2.1	Tale modello tiene conto della tipologia di rete, così come definita dal GI ai sensi della Misura 25 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 e, in particolare, del livello di servizio come inteso al punto 2 dell'indicata Misura, avuto specifico riguardo alle caratteristiche tecnologico-prestazionali dell'infrastruttura stessa, nonché al ruolo strategico che ciascuna linea della data tipologia di rete è chiamata ad assolvere a livello industriale, sia nell'ambito della rete di cui si compone l'infrastruttura ferroviaria nazionale nel suo complesso, che nei confronti della domanda di capacità dei diversi segmenti di mercato dei servizi di trasporto ferroviario.	Si chiede di riformulare e rendere più chiaro	Si ritiene necessario specificare come e in che misura il modello "tecnico-industriale" tiene conto della domanda di capacità dei richiedenti e, quindi, in ultima analisi, delle esigenze di mobilità espresse dal mercato. Peraltro, la definizione di un modello trasportistico capace di misurare la risposta del cliente finale attiene più propriamente alle competenze delle IIFF che, attingendo ad informazioni specifiche della propria attività, possono correttamente tenere conto delle strategie, delle determinazioni e delle scelte industriali legate all'esercizio stesso della loro attività d'impresa.



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
2.1	Per l'elaborazione dell'indicato modello di esercizio tecnico-industriale, il GI tiene conto dell'esigenza del rispetto: (i) della numerosità e degli standard di puntualità dei servizi di trasporto ferroviario di cui si prevede l'esercizio, (ii) di adeguati margini di regolarità, avendo cura di esplicitarne tutte le componenti, per i diversi servizi di trasporto ferroviario di cui si prevede l'esercizio e (iii) delle regole di utilizzo della rete gestita, secondo quanto previsto nel Prospetto Informativo della Rete.	[....] (ii) di adeguati margini di regolarità, avendo cura di esplicitarne tutte le componenti, per i diversi servizi di trasporto ferroviario di cui si prevede l'esercizio e avendo cura di rimuovere gli allungamenti per lavori una volta terminati i cantieri , (iii) delle regole di utilizzo della rete gestita, secondo quanto previsto nel Prospetto Informativo della Rete e (iv) di un utilizzo dei convogli e dell'infrastruttura posizionato sulle massime prestazioni ammesse.	Si concorda sulla necessità di esplicitare tutte le componenti che concorrono alla determinazione degli allungamenti. Si ritiene fondamentale prevedere per il Gestore l'obbligo di aggiornare le aliquote di allungamento per lavori in funzione dei cantieri effettivamente attivi, onde evitare la stratificazione di improprie quote di allungamento non più necessarie (es. lavori per la Sostituzione Totale delle Traverse sulla tratta AV BO – FI). Tale previsione consentirebbe alle imprese ferroviarie di disporre di informazioni utili anche ai fini di eventuali comunicazioni nei confronti degli stakeholder (es. clienti, enti affidanti). È inoltre fondamentale che il modello tecnico-industriale sia costruito sul migliore utilizzo



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
			dell'infrastruttura e faccia riferimento al pieno sfruttamento della velocità max. di fiancata.
2.2	La bozza di modello di esercizio tecnico-commerciale messa in consultazione dal GI tiene già conto delle informazioni sulla programmazione dell'offerta di servizi di trasporto, per quanto rese disponibili allo stesso GI dai richiedenti capacità e rese compatibili dal GI in esito alle eventuali pregresse attività di coordinamento.	La bozza di modello di esercizio tecnico-commerciale messa in consultazione dal GI tiene già conto delle informazioni sulla programmazione annuale e pluriennale dell'offerta di servizi di trasporto, a partire dagli Accordi Quadro sottoscritti , per quanto rese disponibili allo stesso GI dai richiedenti capacità e rese compatibili dal GI in esito alle eventuali pregresse attività di coordinamento.	L'Accordo Quadro è il principale strumento di pianificazione pluriennale dell'offerta condiviso tra GI e IIFF e come tale va assunto a principale riferimento, anche al fine di assicurare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto ferroviario.
2.3	Il GI è, altresì, tenuto a verificare semestralmente lo stato di avanzamento di tali percorsi di efficientamento e ottimizzazione, riferendone gli esiti all'Autorità e motivando le ragioni di eventuali ritardi e scostamenti rispetto agli obiettivi prefissati.	Il GI è, altresì, tenuto a verificare semestralmente lo stato di avanzamento di tali percorsi di potenziamento , efficientamento e ottimizzazione, riferendone gli esiti all'Autorità e motivando le ragioni di eventuali ritardi e scostamenti rispetto agli obiettivi prefissati.	Le evoluzioni sul modello di esercizio concretamente connesse ai potenziamenti infrastrutturali sono attualmente rese note al mercato a ridosso dei rilasci stessi. Tale aspetto rappresenta un grosso limite dell'attuale modello di pianificazione dell'utilizzo dell'infrastruttura e rischia di rendere tardiva l'individuazione di



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
			eventuali colli di bottiglia non solo in linea, ma anche nelle stazioni e nelle aree di ricovero del materiale rotabile. Si propone, pertanto, di prevedere che anche i percorsi di potenziamento siano oggetto di verifica periodica in ragione della loro rilevanza nell'ambito del processo di pianificazione dei servizi ferroviari.
2.5	I modelli di esercizio di cui alla presente misura forniscono, inoltre, evidenza: i. del diverso livello di eterotachia connesso all'eterogeneità dei segmenti di domanda considerati nei modelli stessi, mediante il calcolo di un apposito indicatore (...).	I modelli di esercizio di cui alla presente misura forniscono, inoltre, evidenza: i. del diverso livello di eterotachia connesso all'eterogeneità dei livelli di servizio considerati nei modelli stessi, mediante il calcolo di un apposito indicatore che tenga anche conto, previo coinvolgimento delle IIFF, degli standard prestazionali del materiale rotabile utilizzato, anche prospetticamente (...).	Si pensi, ad esempio al materiale AV, caratterizzato in parte da standard prestazionali max pari a 250 km/h ed in parte a 300 km/h. È strettamente necessario che i modelli sviluppati dal GI non appiattiscano il servizio sugli standard più bassi in funzione del materiale rotabile detenuto dalle IIFF utilizzatrici, ma valorizzino l'impiego dell'infrastruttura ai massimi standard ammessi in linea con gli investimenti effettuati. Ciò per consentire in primo luogo ai



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
			viaggiatori di disporre di servizi di trasporto di maggiore qualità, erogati in condizioni di efficienza, in linea con le massime potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria.
3.1	I meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell'allegato A alla delibera n. 95/2023, sono basati su di un <i>panel</i> di indicatori definiti in base alle pertinenti misure del presente provvedimento.	Per tenere opportunamente conto delle specificità dei diversi segmenti di mercato, il panel di indicatori deve essere separatamente definito per i seguenti segmenti di mercato: passeggeri Open Access, passeggeri OSP, merci.	Il sistema bonus/malus ipotizzato nella presente delibera è basato su una serie di indicatori di performance, trasversalmente applicati a tutti i segmenti di mercato / a tutte le tipologie di servizio. Questa impostazione, da un lato, non consente di valorizzare le peculiarità di ciascun settore e, dall'altro, non differenzia adeguatamente il perimetro dei beneficiari, polverizzando sull'intero sistema gli effetti delle performance del Gestore. Sulla base delle differenziazioni che intercorrono tra segmento AV e servizi OSP e, ancor di più, tra questi ed il trasporto merci, si propone di



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
			valutare uno “spacchettamento del sistema di indicatori” per ambiti di traffico (MERCATO, OSP, CARGO), o, quantomeno, PAX-CARGO. Tale approccio differenziato trova ulteriore giustificazione nella necessità di garantire adeguata corrispondenza con l'impianto adottato per la determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura a cui la delibera 55/25 si richiama.
4.4	<p>n. 1 Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni (da massimizzare) unità: %</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>n. 1 Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni (da massimizzare) unità: %</p> <p>* La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro <u>riferito allo specifico codice di impostazione del singolo treno maggiorato</u></p>	L'indicatore proposto è condivisibile e significativo a tal punto da giustificarne un peso relativo opportunamente calibrato in aumento rispetto agli altri indicatori. Inoltre, si ribadisce la necessità di indirizzare l'operato del GI alla massima valorizzazione dei migliori standard prestazionali della rete (es. 300 km/h vs. 250 km/h per il segmento AV) e del materiale rotabile di volta in volta considerato.



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
		delle aliquote minime di allungamento più i tempi di sosta.	
4.4	n. 2 Ritardo medio accumulato dai treni in transito su ciascuna sezione della rete, attribuiti al GI nell'ambito del <i>Performance Regime</i> (da minimizzare) unità: Minuti/sezione	n. 2 Ritardo medio accumulato dai treni in transito su ciascuna sezione* della rete, attribuiti al GI** nell'ambito del <i>Performance Regime</i> (da minimizzare) unità: Minuti/sezione *per sezione di rete si intende la tratta compresa tra 2 stazioni rilevanti così come definite nella delibera ART 16/2018. Per i segmenti a Mercato tutte le stazioni di servizio viaggiatori vanno considerate come rilevanti **Causa RFI: in base alla Co 400/RFI r.v. ivi compresa la conversione in minuti di ritardo equivalente in caso di soppressione parziale o totale	L'indicatore è condivisibile con le precisazioni introdotte volte ad evitare elementi di indeterminatezza nella misurazione della performance.



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
4.4	n. 3 Numero di treni in ritardo su ciascuna sezione della rete, attribuiti al GI nell'ambito del <i>Performance Regime</i> (da minimizzare) unità: Numero/sezione	n. 3 Numero di treni in ritardo su ciascuna sezione della rete*, attribuiti al GI** nell'ambito del <i>Performance Regime</i> (da minimizzare) unità: Numero/sezione *per sezione di rete si intende la tratta compresa tra 2 stazioni rilevanti così come definite nella delibera ART 16/2018. Per i segmenti a Mercato tutte le stazioni di servizio viaggiatori vanno considerate come rilevanti **Causa RFI: in base alla Co 400/RFI r.v. ivi compresa la conversione in minuti di ritardo equivalente in caso di soppressione parziale o totale	L'indicatore è condivisibile con le precisazioni introdotte volte ad evitare elementi di indeterminatezza nella misurazione della performance.
4.4	n. 4 Tempo medio necessario al rientro di tutti i ritardi su ciascuna sezione della rete (da minimizzare) unità: Minuti/sezione	n. 4 eliminare	Si propone l'eliminazione dell'indicatore in quanto esso rischia di incentivare comportamenti non utili al sistema ed ai clienti. Per migliorare le proprie performance, il



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
			<p>GI potrebbe, infatti, ricorrere, al fine di cogliere l'indicatore in esame, ad iniziative di riduzione dell'offerta programmata e/o di soppressione parziale/totale in gestione operativa di tracce pur di contenere la propagazione dei ritardi (in particolare su linee sature) penalizzando, così, il sistema e danneggiando in ultima analisi il cliente finale.</p>
4.4	<p>n. 5 Ore annue di indisponibilità programmata dei binari di circolazione, per km di rete (da minimizzare) unità: Ore anno/km di rete</p>	n. 5 eliminare	<p>Si propone di mantenere solo l'indicatore 6 in quanto il 5 non presenterebbe alcun valore aggiunto. Inoltre, il numero delle ore di indisponibilità dipende dalle esigenze di manutenzione ordinaria, straordinaria e upgrade della rete, nonché dai fondi stanziati a tale scopo. Quindi un KPI così costruito non appare idoneo ad incentivare comportamenti virtuosi da parte del GI.</p>



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
4.4	n. 6 Scostamento tra ore annue di indisponibilità programmata dei binari di circolazione e ore effettive di indisponibilità, per km di rete (da minimizzare) unità: %	n. 6 Scostamento tra ore annue di indisponibilità programmata dei binari di circolazione come definite negli allegati tecnici al PIR (ed. dicembre) e ore effettive di indisponibilità consuntivate a fine orario , per km di rete (da minimizzare) unità: %	L'indicatore deve essere meglio precisato esplicitando i riferimenti da considerare per calcolare le ore programmate ed effettive. Si propone di confrontare il programmato a dicembre dell'anno X (come pubblicato negli allegati al PIR dell'anno X-1) con il consuntivato dell'anno X stesso.
4.4	n. 7 Estensione della "rete di interesse per il traffico merci" avente sagoma PC80, modulo di 740 m e peso assiale D4 (22 t/asse) (da massimizzare) unità: km	n. 7 Riformulare introducendo indicatori differenziati volti a cogliere gli aspetti di ammodernamento della rete di specifico interesse delle diverse tipologie di traffico. Sostituire le misurazioni in valore assoluto con quelle in % che assicurano una maggiore rappresentatività.	In una logica di suddivisione per segmento di traffico, l'indicatore proposto deve prevedere un opportuno corrispettivo anche per il segmento passeggeri, in linea con quanto osservato alla misura 3.1. Al riguardo si suggerisce l'adozione di un indicatore composto da 3 sub-componenti volte a misurare la performance del GI in tema di ammodernamento della rete: Sub. 1 – <i>Velocizzazione rete ad Alta Velocità</i> (es. interventi



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
			<p>infrastrutturali per l'incremento della velocità media di fiancata)</p> <p>Sub. 2 – Adeguamento impianti per utilizzo <i>unità multiple</i> (es. binari di stazione della rete LSE a STI)</p> <p>Sub. 3 – Efficienza della rete (es. ammodernamento tecnologico apparati per miglioramento affidabilità)</p>
4.4	<p>n. 8 Percezione della qualità della stazione nel complesso fornita ai propri utenti diretti (IF) e indiretti (passeggeri) (da massimizzare) unità: %</p>	Si chiede di precisare meglio	Occorre definire come si integrano le valutazioni delle IF con quelle dei viaggiatori.
new	N 10 NEW	Time to market delle riprogrammazioni dell'offerta (VCO) per lavori disposti dal GI definito come n° di giorni di anticipo per rilascio VCO rispetto alla decorrenza dei singoli provvedimenti rapportato al n° totale di VCO per lavori emesse dal GI.	Non essendo previste in PIR penali in capo al Gestore per mancato rispetto delle tempistiche di rilascio delle VCO per lavori, si propone di inserire un indicatore volto a misurare le tempistiche di rilascio



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
		<p>Per la definizione dei valori soglia si tenga presente che la soglia minima di anticipo VCO prevista da PIR per i treni viaggiatori è di 60 giorni, pertanto, il valore minimo non potrà essere comunque inferiore a questo.</p> <p>Da massimizzare Unità: numero</p>	<p>VCO da parte del Gestore a tutela del <i>time to market</i> delle IF.</p> <p>La tempestività con cui vengono rilasciate le VCO costituisce un fattore chiave di successo nella competizione commerciale tra treno ed altri modi di trasporto. Attualmente, l'anticipo con cui RFI rilascia le modifiche di offerta in corso di orario è inadeguato rispetto agli standard propri di altri segmenti di trasporto collettivo (aereo e bus). Si ritiene che un indicatore volto ad incentivare il Gestore a comportamenti virtuosi nell'attività di consolidamento delle VCO possa presidiare un aspetto decisivo nella qualità erogata del servizio.</p> <p>Tale proposta è ulteriormente motivata dalla necessità delle imprese ferroviarie di disporre con congruo anticipo delle informazioni necessarie anche ai fini di eventuali</p>



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
			comunicazioni verso gli stakeholder (es. clienti, Enti affidanti).
<i>new</i>	11 NEW	N° RTO riscontrate con un PO pubblicato entro la scadenza prevista a PIR/n° totale RTO richieste on time (da massimizzare) Unità: %	Il GI deve essere incentivato a fornire un primo progetto orario il più completo possibile.
4.7	[...] Entro il 16 febbraio 2026, il GI pubblica e invia all'Autorità una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione, allegando i singoli contributi ricevuti, e sulle conclusioni cui il GI è pervenuto in merito alla determinazione delle modalità di aggregazione dei dati di base che conducono al calcolo di ogni singolo indicatore e delle soglie di cui trattasi.	[...] Entro il 31/01/2026 gli utenti diretti, indiretti e potenziali trasmettono le proprie osservazioni sulla proposta elaborata dal GI. Entro il 16 febbraio 2026, il GI pubblica e invia all'Autorità una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione, allegando i singoli contributi ricevuti, e sulle conclusioni cui il GI è pervenuto in merito alla determinazione delle modalità di aggregazione dei dati di base che conducono al calcolo di ogni singolo indicatore e delle soglie di cui trattasi.	Al fine di assicurare una partecipazione degli utenti alla consultazione piena ed effettiva, occorre stabilire a monte congrue tempistiche entro cui gli utenti possono formulare i propri contributi.
5.5	n. 9 Percentuale di ore saturate per tratta oggetto di applicazione della componente C1** (da minimizzare)	n. 9 eliminare	Pur condividendo il principio, l'indicatore rischia di incentivare comportamenti del GI non in linea con le esigenze del sistema,



<i>Misura</i>	<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</i>
			attraverso una riduzione della capacità allocata nelle tratte maggiormente attrattive per le IIFF. Si propone pertanto di eliminare l'indicatore.
5.5	NEW	n. 9 bis numero tracce allocate con velocità di impostazione uguale a quella vocazionale/numero tracce allocate per tratta su cui agisce la C1 <i>da massimizzare unità: %</i>	Al fine di ridurre il grado di eterotachicità del sistema si ritiene necessario inserire un indicatore che rappresenti l'incidenza delle tracce non in linea con la velocità vocazionale.
5.15	[...] Entro il 16 febbraio 2026, il GI pubblica e invia all'Autorità una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione, allegando i singoli contributi ricevuti, e sulle conclusioni cui il GI è pervenuto in merito alla determinazione delle soglie di cui trattasi.	Entro il 31/01/2026 gli utenti diretti, indiretti e potenziali trasmettono le proprie osservazioni sulla proposta elaborata dal GI. [...] Entro il 16 febbraio 2026, il GI pubblica e invia all'Autorità una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione, allegando i singoli contributi ricevuti, e sulle conclusioni cui il GI è pervenuto in merito alla determinazione delle soglie di cui trattasi.	Vedi argomentazioni di cui al punto 4.7
6.1	Laddove la corretta applicazione delle misure di cui al presente documento	Rimuovere l'intera misura	I tetti di costo stabiliti come livello massimo di penalità comminabile al



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
	dovesse generare penalità di importo tale che, cumulato con gli effetti economici delle pertinenti Misure 10.5, punto 6, e 33 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.		GI in caso di performance sotto la soglia minima appaiono di un importo tale da non compromettere strutturalmente l'equilibrio economico del GI. Se a ciò si aggiunge che di norma gli indicatori di performance proposti escludono a monte gli effetti di circostanze esogene all'operato del GI, un disequilibrio per cause non afferenti alla responsabilità del GI appare una fattispecie non configurabile.