

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

Relazione istruttoria

ART

SOMMARIO DEL DOCUMENTO

SOMMARIO DEL DOCUMENTO	2
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	3
PREMESSA.....	4
ESITI DELLA CONSULTAZIONE	6
Misura 1 Definizioni	6
Misura 2 Modelli di esercizio	6
Misura 3 Disciplina dei meccanismi di premi/penalità	10
Misura 4 Premi/penalità sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio.....	11
Misura 5 Correttivi infra-periodo sulle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari	18
Misura 6 Equilibrio economico del gestore	19
Misura 7 Obblighi informativi del GI nei confronti dell'Autorità	20
ANNESSO 1: SOSTITUZIONE DELL'ANNESSO 2 ALL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA N. 95/2023	21

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ART	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>	PIR	<i>Prospetto informativo della rete</i>
GI	<i>Gestore dell'infrastruttura</i>	PMdA	<i>Pacchetto Minimo di Accesso</i>
IF	<i>Imprese ferroviarie</i>	RFI	<i>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i>
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>		

PREMESSA

Con delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, l'Autorità ha approvato l'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse, concludendo il procedimento avviato in materia con delibera n. 11/2023.

La Misura 10.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 dispone che:

1. *"L'Autorità, con specifico procedimento, introduce meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari, correlati alla misurazione degli indicatori di qualità del servizio, a tal fine individuati, in riferimento, tra l'altro, alla velocità commerciale, alla puntualità, alla disponibilità della rete, al corretto dimensionamento dell'infrastruttura rispetto alla domanda attuale e prospettica, nonché ai modelli di esercizio adottati e alla conseguente capacità commerciale della rete. I meccanismi di premi/penalità del presente paragrafo possono essere applicati, alla conclusione del relativo procedimento, anche nel corso del primo periodo tariffario successivo alla data di pubblicazione delle presenti misure."*
2. *Detti meccanismi, oltre a interessare la dinamica temporale dei costi operativi di cui al paragrafo 10.2, punto 3 attraverso il parametro ε_t , possono riguardare anche altri criteri di costruzione tariffaria di cui al presente Titolo, tra i quali il pricing di ciascuna delle componenti tariffarie del canone, di cui al Capo 3, nonché le cornici di variabilità massima dei canoni di cui al paragrafo 31.2.*
3. *A tale fine, nell'ambito degli schemi contabili di cui all'Annesso 2, si prevede un set minimo di indicatori o dati elementari da fornire annualmente secondo quanto previsto dalla Misura 59. Detto set minimo può essere aggiornato in esito al procedimento di cui al punto 1.*
4. *Con il procedimento di cui al punto 1, l'Autorità si riserva inoltre di verificare che i criteri di priorità nell'allocazione della capacità di infrastruttura, come riportati nel PIR, siano funzionali ad un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura e assicurino in ogni caso il rispetto dei criteri di cui all'articolo 26, comma 1, nonché dei principi di cui all'articolo 29 del d.lgs. 112/2015."*

Con la delibera n. 55/2025 del 2 aprile 2025, l'Autorità ha avviato un procedimento volto alla definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, previsti dai riportati punti 1 e 2 della citata misura 10.6, nonché all'aggiornamento, in applicazione del punto 3 della medesima misura, dell'Annesso 2 all'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 (recante *"Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale"*), integrando tale annesso con una nuova scheda relativa agli indicatori previsti nei meccanismi di premi/penalità.

Contestualmente all'avvio del procedimento, con la stessa delibera n. 55/2025 l'Autorità ha disposto l'indizione di una consultazione pubblica riguardo allo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A alla delibera, recante *«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»*, prevedendo, inoltre, che detta consultazione si concludesse in data 15 maggio 2025.

Lo schema di atto regolatorio posto in consultazione era costituito da 7 misure, aventi ad oggetto, rispettivamente:

1. definizioni;
2. modelli di esercizio;
3. disciplina dei meccanismi di premi/penalità;
4. premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio;
5. correttivi infra-periodo sulle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari;
6. equilibrio economico del gestore;
7. obblighi informativi del GI nei confronti dell'Autorità.

Il documento constava, inoltre, di un annesso, relativo all'aggiornamento dell'Annesso 2 all'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 (recante "Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale"), integrando, altresì, lo stesso con una nuova scheda relativa agli indicatori previsti nei meccanismi di premi/penalità.

Entro il termine di conclusione della consultazione, sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:

- Fermerci - Associazione operatori nel trasporto ferroviario merci (prot. ART 47276/2025), di seguito **Fermerci**;
- Trenitalia S.p.A. (prot. ART 47338/2025), di seguito **Trenitalia**;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (prot. ART 47486/2025), di seguito **RFI**.

Oltre il termine sopra indicato sono pervenute inoltre osservazioni da parte dei seguenti soggetti, di cui si è tenuto conto nell'ambito del procedimento:

- Fercargo - Confederazione del Cargo Ferroviario (prot. ART 48508/2025 del 20 maggio 2025), di seguito **Fercargo**.

Tutti i contributi pervenuti sono stati pubblicati sul sito web istituzionale dell'Autorità¹.

In esito agli approfondimenti istruttori svolti, è emersa la completezza del quadro istruttorio per la predisposizione dello specifico atto di regolazione cui è allegata la presente relazione, recante «*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*».

L'atto di regolazione, così come il documento di consultazione, è costituito da 7 misure e consta di un annesso, che sostituisce integralmente l'Annesso 2 all'Allegato A alla delibera n. 95/2023, integrandolo con una nuova scheda relativa agli indicatori previsti nei meccanismi di premi/penalità.

¹ <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sul-documento-meccanismi-di-premi-penalita-sui-livelli-tariffari-correlati-all-a-qualita-del-servizio-erogato-dal-gestore-dellinfrastruttura-ferroviaria-nazionale-di-cu/>

ESITI DELLA CONSULTAZIONE

La Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 55/2025 recava la descrizione degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché degli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla ratio degli interventi regolatori proposti. Laddove non siano intervenute precisazioni nel testo in esito alla procedura di consultazione, si rinvia, pertanto, al documento di cui all'Allegato A alla medesima delibera n. 55/2025 e alla citata Relazione illustrativa.

Ciò premesso, nel prosieguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, degli esiti della fase del procedimento successiva alla consultazione, ossia: (i) delle osservazioni formulate dai soggetti interessati in merito ai contenuti del documento posto in consultazione, (ii) delle relative e motivate valutazioni degli Uffici, nonché (iii) delle conseguenti variazioni apportate, laddove ritenuto necessario, al testo delle Misure regolatorie.

Al fine di semplificare la lettura della presente Relazione istruttoria, si precisa che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:

- a) sarà denominato “**Documento**” il citato documento posto in consultazione, allegato alla delibera n. 55/2025;
- b) sarà invece denominato “**Allegato A**”, il documento finale recante «*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*».

Misura 1 Definizioni

La Misura 1 dell'Allegato A, che ripropone i contenuti della corrispondente misura del Documento, chiarisce, tramite specifiche definizioni, il significato di termini, già utilizzati da RFI nella propria documentazione, utili alla corretta attuazione dell'atto di regolazione.

Si è, inoltre, ritenuto opportuno, per maggiore organicità dell'atto di regolazione, introdurre, nel testo della misura, anche una definizione sintetica di “modello di esercizio” e della sua strutturazione, che richiama quanto più dettagliatamente disposto dalla successiva Misura 2.

Misura 2 Modelli di esercizio

La Misura 2 dell'Allegato A, che ripropone i contenuti della corrispondente misura del Documento, in considerazione degli obiettivi generali del procedimento, illustrati nella premessa della Relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025, dispone che il GI elabori ed aggiorni, per ogni linea e per ogni nodo metropolitano gestiti, due modelli di esercizio, uno denominato “tecnico-industriale” e l'altro denominato “tecnico-commerciale”.

Rispetto alla **misura 2.1**, RFI chiede chiarimenti sul nesso tra i modelli di esercizio previsti dal Documento e quelli previsti dalla prescrizione 2.3.3.1 di cui all'Allegato A alla delibera n. 188/2023; chiede quindi di precisare “*la natura anche trasportistica del modello tecnico- industriale, che non ignora la necessità di tenere conto delle esigenze in termini di efficacia trasportistica verso i clienti finali e delle necessità industriali degli operatori, preventivamente acquisite*”.

Al riguardo, si chiarisce che i modelli previsti dalla delibera n. 188/2023 costituiscono un primo utile riferimento che il GI mette a disposizione, in forma esemplificativa, per i richiedenti capacità. La misura in consultazione propone un format di modelli di esercizio e un processo di loro individuazione che potrebbe portare a soluzioni anche diverse rispetto ai modelli che il gestore proporrà sulla base di quanto disposto dalla delibera n. 188/2023. Si ritiene che la natura trasportistica del modello sia già chiarita dal riferimento presente nel primo paragrafo della misura, riguardo alla domanda di capacità. Nel testo dell'Allegato A è stato inserito un riferimento alla funzionalità dei volumi dei servizi di trasporto, anche dal punto di vista trasportistico

RFI chiede di modificare, nella misura 2.1, “*margini di regolarità*” in “*allungamenti di percorrenza*”, che ritiene attengano anche alla “*compatibilizzazione tra le tracce per eterotachia nel doppio binario, al rispetto dei vincoli di taglio nei bivi a*

raso e nelle stazioni di testa, al rispetto degli incroci nel singolo binario e dei vincoli di piazzamento nelle stazioni, in relazione al numero di binari (...), nonché per esigenze di ottimizzazione dell'integrazione ferro-ferro e/o ferro gomma nei nodi di scambio"; chiede inoltre che la definizione del modello tecnico-industriale sia funzionale anche alla definizione delle regole di utilizzo nel PIR, nel rispetto dei vincoli infrastrutturali, e non che sia il modello stesso a tenere conto delle regole di utilizzo della rete gestita, secondo quanto previsto nel PIR, come previsto dal Documento.

Al riguardo, si ritiene che la "compatibilizzazione" tra le tracce non debba essere inclusa nel modello di esercizio tecnico-industriale ma, se necessario e cercando di minimizzarne gli effetti, in quello tecnico-commerciale. Si chiarisce che i modelli di esercizio previsti dal documento non modificano le regole di utilizzo presenti nel PIR.

RFI chiede che il modello tecnico-industriale debba esplicitare "*la struttura di base dell'offerta, nell'ottica del Catalogo*", invece che "*le tipologie e le proporzioni tra i volumi dei servizi di trasporto*" e che questo venga fatto "*anche da un punto di vista trasportistico*"; chiede, inoltre, che il modello di esercizio tecnico-industriale debba essere concepito assicurando, oltre al conseguimento di elevati livelli di servizio obiettivo, anche "*il miglioramento della social utility del piano di trasporto risultante*".

Si evidenzia che la prima integrazione fa riferimento ad un "Catalogo", concetto non presente nella regolazione ART. Si concorda con l'inserimento della seconda integrazione (che viene più opportunamente correlata alla funzionalità dei volumi dei servizi di trasporto, piuttosto che dell'infrastruttura) e della terza integrazione proposte (in quest'ultima, al termine "*social utility*" si preferisce il termine "interesse sociale", presente nell'articolo 29, comma 4, del d.lgs. 112/2015).

RFI evidenzia che non tutti gli indicatori sono "*correlabili al modello di esercizio*"; chiede di prevedere "*anche la possibilità di ulteriori indicatori di natura trasportistica, proposti dal GI, ai fini del confronto tra i due modelli, di cui si riconosce la piena validità*".

Si chiarisce, nel testo della misura dell'Allegato A, che i livelli di servizio obiettivo tengono conto degli indicatori e delle relative metriche specificate nelle successive misure, solo nei limiti di quanto correlabile ai modelli di esercizio (p.es. indicatore relativo alle qualità delle stazioni passeggeri). Ulteriori indicatori possono essere monitorati dal GI indipendentemente dalle previsioni della regolazione ART.

Trenitalia chiede di chiarire "*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*"; evidenzia, quindi, di ritenere che "*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*".

Al riguardo, si chiarisce che nel modello "tecnico-industriale" il GI è chiamato a tenere conto delle esigenze di mobilità espresse dal mercato, nella misura in cui ciò è possibile da parte del GI stesso, sulla base delle informazioni allo stesso disponibili e acquisibili. Proprio per tenere in considerazione della più dettagliata e approfondita conoscenza di cui sono depositarie le IF è prevista la successiva costruzione del modello "tecnico-commerciale".

Trenitalia "[c]oncorda sulla necessità di esplicitare tutte le componenti che concorrono alla determinazione degli allungamenti" e "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)", al fine di consentire alle IF di "disporre di informazioni utili anche ai fini di eventuali comunicazioni nei confronti degli stakeholder (es. clienti, enti affidanti)"; ritiene, inoltre, "*fondamentale che il modello tecnico-industriale sia costruito sul migliore utilizzo dell'infrastruttura e faccia riferimento al pieno sfruttamento della velocità max. di fiancata.*"

Con riferimento alla precisazione proposta rispetto agli allungamenti dovuti ai cantieri, si ritiene opportuno riformulare, nell'Allegato A, il primo punto elenco del quinto paragrafo della misura 2.1, prevedendo che il modello di esercizio tecnico-industriale debba essere concepito limitando e qualificando opportunamente gli allungamenti di traccia previsti; si concorda, invece, con l'inserimento dell'integrazione proposta nella misura 2.1, in riferimento alle massime prestazioni ammesse.

RFI chiede di "*eliminare il collegamento tra indicatori e modello di esercizio (...) in quanto tale collegamento sembrerebbe metodologicamente non significativo*", proponendo un'alternativa nella quale "*i modelli di esercizio non costituiscono riferimento per la determinazione delle soglie degli indicatori, la definizione delle quali si ritiene debba essere effettuata su base autonoma, mediante criteri trasparenti e confrontabili (es. analisi storiche, benchmarking, standard internazionali), riferiti all'orario*".

Lo stesso Gestore, "[p]ur riconoscendo il valore dei modelli di esercizio come strumenti di supporto alla pianificazione dell'offerta e degli investimenti, alla comunicazione della capacità disponibile e all'indirizzo strategico di sviluppo dell'infrastruttura, il GI ne propone una diversa lettura (...) attribuendo ad essi una funzione conoscitiva e pianificatoria"; propone, quindi, che gli indicatori restino "*strumenti autonomi, costruiti su basi misurabili, storiche o comparabili*" e che il confronto tra i modelli abbia "*valore strategico, ma non collegato al meccanismo di premialità e al conseguente impatto sui livelli tariffari*".

Al riguardo, si chiarisce che le soglie di qualità sono definite dal GI, previa consultazione dei soggetti interessati, "*in coerenza*" con i modelli di esercizio tecnico-commerciali. Si ritiene che tale coerenza richiesta non impedisca al GI di tenere in adeguata considerazione, nella definizione delle soglie di qualità, tutte le specificità del caso. È inoltre già previsto, alla misura 3.3, che le soglie di qualità siano determinate in funzione delle citate "*analisi storiche, benchmarking e standard internazionali*".

Il testo della misura 2.1 che figura nell'Allegato A, viene integrato, al fine di meglio adattarsi all'evoluzione del contesto di riferimento, con la previsione che, in caso di sopravvenienze normative e/o regolamentari, modifiche al Contratto di Programma o altri fattori industriali non preventivati e, quindi, non riconducibili alla responsabilità del GI ma che lo stesso GI ritiene possano comportare aggiornamenti straordinari infra-periodo del modello di esercizio tecnico-industriale definito prima del periodo tariffario, lo stesso GI li predisponga e li sottoponga all'Autorità per le valutazioni di competenza.

Rispetto alla **misura 2.2**, Trenitalia chiede che, nella bozza di modello di esercizio tecnico-commerciale messa in consultazione, il GI tenga già conto delle informazioni sulla programmazione "*annuale e pluriennale*" dell'offerta di servizi di trasporto, "*a partire dagli Accordi Quadro sottoscritti*".

Si concorda con la proposta di introdurre un riferimento alla programmazione "*annuale e pluriennale*", nel testo dell'Allegato A, che però si ritiene renda altresì superfluo lo specifico riferimento agli "*Accordi Quadro sottoscritti*".

La misura viene inoltre integrata, nel testo dell'Allegato A, prevedendo che i modelli di esercizio tecnico-industriale e quello tecnico-commerciale definiti ex ante tengono adeguatamente conto dei miglioramenti della qualità erogata derivanti da specifici finanziamenti pubblici. Il fine è evitare che il GI possa ottenere premi tariffari per miglioramenti della qualità erogata derivanti da specifici finanziamenti pubblici, come previsto, ad esempio, nel Terzo Atto Integrativo, aggiornamento 2025 al Contratto di Programma - parte Servizi 2022-2026 sottoscritto da MIT e RFI². Viene altresì inserita una previsione speculare, relativa alle soglie di qualità, nella misura 3.4 dell'Allegato A.

Rispetto alla **misura 2.3**, RFI chiede di riformulare "*lo scopo del confronto tra i due modelli*" per farlo diventare meramente "*conoscitivo a supporto della progressiva riduzione sia del gap tra i modelli tecnico industriale e tecnico commerciale sia nella programmazione dell'offerta dei singoli operatori, nonché nella identificazione delle azioni infrastrutturali, volte allo stesso obiettivo, che possono essere richieste tramite il Tavolo Tecnico di Ascolto (TTA)*".

Si ritiene opportuno mantenere la prevista programmazione, in quanto maggiormente idonea ad assicurare il progressivo potenziamento, efficientamento e ottimizzazione della gestione dell'infrastruttura, integrando il testo della misura dell'Allegato A con un esplicito riferimento all'analisi comparativa tra i due modelli e prevedendo che tale analisi venga messa a disposizione degli operatori, anche al fine della partecipazione al Tavolo Tecnico di Ascolto (TTA).

Trenitalia chiede "*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*", in quanto "[...]e evoluzioni sul modello di

² <https://www.rfi.it/it/news-e-media/comunicati-stampa-e-news/2025/6/30/fs---rfi-e-mit---sottoscrivono-aggiornamento-contratto-di-progra.html>

esercizio concretamente connesse ai potenziamenti infrastrutturali sono attualmente rese note al mercato a ridosso dei rilasci stessi".

Si accoglie l'integrazione proposta, che viene quindi inserita nel testo dell'Allegato A.

Si ritiene, inoltre, opportuno, al fine di conferire maggiori cogenza e immediatezza attuativa agli idonei percorsi di progressivo potenziamento, efficientamento e ottimizzazione che il GI deve programmare sulla base dell'analisi comparativa tra il modello di esercizio tecnico-industriale e quello tecnico-commerciale, prevedere che l'Autorità, in caso accerti scostamenti non motivati rispetto a quanto programmato, possa adottare misure ordinatorie che prevedano anche l'adozione di un aggiornamento straordinario di uno o entrambi detti modelli.

Rispetto alla **misura 2.4**, RFI chiede di specificare che "*il livello di dettaglio richiesto è quello funzionale a cogliere gli elementi temporali utili alla produzione degli indicatori*"; chiede di semplificare la classificazione dei servizi merci "*legata alla estrema variabilità del traffico di riferimento, in particolar modo quello diffuso e quello a treno completo non combinato, manifestata anche dalle stesse IF merci nell'ambito delle interlocuzioni finalizzate alla predisposizione del Catalogo Merci*"; chiede di riformulare anche la classificazione dei servizi passeggeri "*sostituendo lo scopo allo strumento*".

Si accolgono, nel testo dell'Allegato A, la proposta specifica sul livello di dettaglio e la proposta di semplificazione delle categorie di base di servizi merci, per le ragioni illustrate da RFI. Viene invece respinta la proposta riformulazione della disaggregazione temporale dei servizi passeggeri, che non si ritiene sufficiente rimandare alla discrezionalità del GI. Si ritiene utile osservare che le tipologie di traffico ferroviario da considerare nella circolazione non coincidono con i segmenti di mercato definiti dalla misura 24 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, per le diverse finalità cui tali categorizzazioni sono destinate (p.es., i segmenti di mercato ex delibera n. 95/2023 non prevedono un distinto binomio per il traffico internazionale, in quanto questo non necessariamente è caratterizzato da distinta *ability to pay*, ma tale tipologia di traffico assume, invece, rilevanza nella gestione della circolazione, in quanto derivante dal progressivo sviluppo dello Spazio Ferroviario Europeo Unico istituito dalla direttiva 2012/34/UE).

Rispetto alla **misura 2.5**, RFI chiede di eliminare il riferimento alla formula per il calcolo dell'eterotachia, "*lasciando al GI la scelta della modalità più opportuna per rappresentare il livello di eterotachia, in relazione ad esempio alle metodologie utilizzate in ambito "compattazione"*"; evidenzia che "*la formula può essere meglio definita in quanto per il calcolo dell'eterotachia, che può essere fatto tramite la procedura della compattazione, non andrebbero considerati tutti i ΔT tra coppie di tracce consecutive, ma solo quelli verificati in corrispondenza di solo uno dei due terminali.*"

Non si ritiene opportuno lasciare al GI la definizione dell'indicatore per il calcolo dell'eterotachia; inoltre, non è chiara la proposta di riformulazione dell'indicatore stesso, dato che esso dipende dal risultato finale dei modelli di esercizio e non dalle citate metodologie utilizzate per arrivare a tale risultato.

Trenitalia chiede di precisare che l'indicatore di eterotachia sia connesso all'eterogeneità dei "*livelli di servizio*" (invece che dei segmenti di domanda) e che "*tenga anche conto, previo coinvolgimento delle imprese ferroviarie, degli standard prestazionali del materiale rotabile utilizzato, anche prospetticamente*" affinché 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*", al fine di "*consentire in primo luogo ai viaggiatori di disporre di servizi di trasporto di maggiore qualità, erogati in condizioni di efficienza, in linea con le massime potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria.*"

Si ritiene che i contenuti della proposta afferiscano alla definizione dei modelli di esercizio e non al calcolo dell'indicatore, che ne è conseguente. Si integra, quindi, nel testo dell'Allegato A, la misura 2.1 con il riferimento alle massime prestazioni ammesse e si modifica, nella misura 2.5, il riferimento ai "segmenti di domanda" con le "diverse tipologie di traffico".

Rispetto alla **misura 2.6**, Fermerci chiede di chiarire che "*l'elaborazione e l'implementazione dei modelli di esercizio tecnico-commerciale non si traducano, di fatto, in una rimodulazione delle condizioni di accesso alla rete*". Chiede di "*inserire nel punto 2.6, tra le caratteristiche dei treni merci, anche il riferimento al profilo del treno.*"

Si chiarisce che i modelli di esercizio introdotti dal documento di consultazione non hanno effetto sulle condizioni di accesso alla rete. Si concorda con l'inserimento, nel testo dell'Allegato A, del riferimento alla sagoma massima utile del treno.

RFI chiede di eliminare "*il riferimento alla modalità di rappresentazione cromatica in quanto gli strumenti allo stato disponibili non consentono la differenziazione cromatica richiesta, né sono implementabili in tal senso nel breve periodo*"; ritiene "*preferibile il formato dell'orario reticolare, anziché quello grafico, in quanto consente una vista di network*"; evidenzia che il segmento merci "*non è organizzato su una base di ripetitività e clock-faceness*" e ritiene, quindi "*più utile per il mercato dare visibilità dei singoli slot a disposizione, che tengano conto anche della frammentazione dell'offerta*".

Si ritiene che le modifiche proposte non permetterebbero di evidenziare sufficientemente le differenze tra le tipologie di servizi di trasporto (necessarie, tra l'altro, a calcolare l'indicatore di eterotachia). Date le difficoltà rappresentate, si elimina il riferimento esplicito ai codici di colore, rimanendo in capo al GI l'obbligo di evidenziare le differenti caratteristiche del materiale rotabile.

Rispetto alla **misura 2.7**, RFI propone, "[n]ell'ottica del network planning, finalizzato a massimizzare l'effetto rete, guardando anche alla centralità della connessione topologica tra le linee", di modificare il perimetro di prima applicazione alle linee AV/AC "e alle linee ad esse afferenti", definendo "un perimetro continuo, seppure parziale, evitando la frammentazione a tratte/linee, che rischia di trascurare le prosecuzioni sulla restante parte di rete"; propone inoltre che l'elaborazione del modello tecnico-industriale avvenga "prima dell'avvio del periodo regolatorio successivo a quello in corso" e che l'elaborazione del modello tecnico-commerciale avvenga "secondo le tempistiche previste dalla Delibera n. 188/2023".

Dato che i meccanismi di premi/penalità sull'importo medio dei canoni si applicano anche a segmenti di mercato che non utilizzano le linee AV/AC, si ritiene necessario mantenere il perimetro di applicazione proposto nel Documento. Sulla tempistica di definizione dei modelli di esercizio si rimanda a quanto già rappresentato rispetto alle osservazioni proposte dalla stessa RFI sulla misura 2.1.

Misura 3 Disciplina dei meccanismi di premi/penalità

La Misura 3 dell'Allegato A, che ripropone i contenuti della corrispondente misura del Documento, disciplina i meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio reso dal GI.

Rispetto alla **misura 3.1**, Trenitalia, "[p]er tenere opportunamente conto delle specificità dei diversi segmenti di mercato", chiede che "*il panel di indicatori*" sia "*separatamente definito per i seguenti segmenti di mercato: passeggeri Open Access, passeggeri OSP, merci*", ritenendo che quanto proposto nel Documento non permetta "*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*".

Si chiarisce che i meccanismi premi/penalità si applicano all'importo medio unitario dei canoni e non possono quindi essere applicati a singoli segmenti di mercato; fanno eccezione i correttivi infra-periodo previsti dalla misura 5, che è già previsto, alle misure 5.7 e 5.10, che siano applicati "*in maniera distinta per i segmenti di mercato a cui si applicano*".

Fermerci evidenzia "*obiettivi condivisibili di miglioramento della qualità del servizio erogato dal (...) GI e della promozione dell'efficienza complessiva del sistema ferroviario*", pur osservando che "*i meccanismi proposti appaiono particolarmente complessi sia nella loro implementazione sia nella gestione e rendicontazione*", suggerendo "*una semplificazione dei meccanismi o, in alternativa, una loro applicazione progressiva*"; propone, quindi: "*a. Un tetto massimo ai costi delle penalità, correlato ai km/treno consuntivati nell'anno -1; b. L'esclusione esplicita delle penalità nei casi di ritardi o soppressioni dovuti a cause non imputabili all'IF, con particolare attenzione al traffico merci e ai treni 'contingenti'*" (intesi come "*treni tra loro operativamente interdipendenti*").

Al riguardo, si rileva che le misure 2.8, 4.8 e 5.16 prevedono già un'applicazione progressiva dei meccanismi; allo stesso modo, si evidenzia che il "*tetto massimo ai costi delle penalità*" è già previsto nelle misure 4.2, 5.3, 5.7 e 5.10, laddove definiscono il valore massimo associato alla soglia di *best practice* e che gli unici ritardi presi in considerazione dagli

indicatori sono quelli imputabili al GI. Si rammenta inoltre che i meccanismi premi/penalità si applicano all'importo medio unitario del canone o a specifiche componenti tariffarie e non a singoli treni.

Rispetto alla **misura 3.3**, Fermerci e Fercargo chiedono "chiarimenti circa le modalità con cui verrà individuato 'lo standard minimo richiesto e tollerabile dall'utenza'".

Sul punto si osserva che, secondo quanto previsto dalle misure 4.5 e 5.13 del Documento, la definizione delle soglie è svolta dal GI, previa consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, e successiva espressione dell'Autorità.

Fermerci e Fercargo chiedono di modificare la definizione del livello obiettivo, facendo riferimento ai "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", "in quanto "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".

Si integra la misura, nel testo dell'Allegato A, prevedendo che il GI tenga conto dell'impatto di eventuali eventi significativi (che potrebbero portare alla rilevazione di valori c.d. *outlier* rispetto agli andamenti rilevanti) occorsi nel periodo di osservazione sulla definizione tali valori delle soglie. Il riferimento ai valori storici più elevati in assoluto è già previsto per la definizione delle soglie di *best practice* e pertanto risulterebbe sproporzionato per i livelli obiettivo.

RFI chiede di modificare la definizione della *best practice* qualitativa, per gli indicatori definiti su base percentuale, evidenziando che essa rischia di essere "statisticamente irrealistica" e come, per esempio, "il valore del 100%, (...) presuppone l'assenza totale di margini di regolarità, in contrasto con i principi di buona progettazione oraria (UIC, prassi europee) e allungamenti commerciali e tecnici"; propone che la soglia sia invece "determinata sulla base dei valori massimi osservati a livello nazionale o internazionale, correlati a dimensioni che abbiano effetto sul singolo indicatore". Anche in relazione all'indicatore n. 6 previsto dalla misura 4 del Documento, evidenzia che "la soglia di best performance, implicitamente pari allo 0% di scostamento (...), appare non realistica".

Per chiarire meglio il significato della misura, si modifica il testo dell'Allegato A, prevedendo che la soglia di *best practice* qualitativo sia determinata sulla base dei valori dei massimi standard qualitativi identificabili tra le direzioni territoriali del GI (valori storici più elevati in assoluto) e, in particolare, ove possibile, sul mercato ferroviario a livello internazionale, correlati a dimensioni che abbiano effetto sul singolo indicatore.

Fermerci e Fercago, "[c]on riferimento al concetto di 'definizione ex ante'" chiedono "chiarimenti circa la definizione temporale delle soglie di qualità rispetto al nuovo periodo regolatorio (2025-2029) recentemente avviato."

Al riguardo si rileva che, come indicato nella misura 4.7 del Documento, il GI definisce soglie di qualità relative agli anni compresi tra il 2027 e il 2029 del periodo tariffario 2025-2029 e al primo anno del periodo tariffario successivo (2030).

La **misura 3.4** viene integrata, nel testo dell'Allegato A, prevedendo che le soglie di qualità definite ex ante tengono adeguatamente conto dei miglioramenti della qualità erogata derivanti da specifici finanziamenti pubblici, previsione speculare a quella inserita relativamente ai modelli di esercizio nella misura 2.2, per le medesime motivazioni.

Misura 4 Premi/penalità sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio

La Misura 4 dell'Allegato A, che ripropone i contenuti della corrispondente misura del Documento, definisce i premi/penalità sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio reso dal GI.

Rispetto alla **misura 4.2**, Fercargo, "[i]n riferimento ai limiti di variazione dei costi operativi" 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 mission del Gestore".

In proposito si osserva che i citati "effetti positivi derivanti dalla messa a terra degli investimenti del PNRR" dovranno essere tenuti in considerazione dal GI nella definizione delle soglie di qualità. Si evidenzia che i meccanismi sono previsti

con penalità ma anche con premi (di entità inferiore) già nella misura 10.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, in analogia a quanto già previsto dalla regolazione ART vigente nei settori autostradale e aeroportuale.

RFI ritiene che i "meccanismi debbano essere maggiormente bilanciati, al fine di non distorcere gli incentivi per il GI rispetto alle prestazioni finalizzate al conseguimento, contestuale, di un maggior grado di efficienza produttiva e di un miglioramento del livello di qualità. In altre parole, il conseguimento di un minore/maggiore efficientamento (rispetto all'obiettivo X) per attività di manutenzione e gestione dell'infrastruttura ferroviaria, dovrebbe avere quale effetto (dei maggiori/minori costi operativi effettivamente sostenuti) un corrispondente (equivalente) miglioramento/peggioramento della performance in termini di qualità. Per un concreto bilanciamento tra efficienza produttiva e miglioramento del livello di qualità", pertanto, propone "una revisione dei valori minimi e massimi della variabile ϵ_t , da agganciare al coefficiente X di efficientamento, (attualmente rispettivamente pari a -1,25% e +1,25%)."

In relazione alla natura asimmetrica del meccanismo e alla maggiore incisività tariffaria degli scostamenti in negativo, si rimanda a quanto riportato a pag. 12 della relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025. L'aggancio dei valori massimo e minimo della ϵ_t ai medesimi valori della X di efficientamento non appare motivata né condivisibile, in quanto i meccanismi premi/penalità sono volti a garantire la qualità dei servizi erogati, che non è correlata al raggiungimento della frontiera di efficienza (infatti, l'efficientamento potrebbe essere ottenuto anche a discapito della qualità dei servizi erogati).

RFI chiede che i vincoli penalizzanti introdotti dalla **misura 4.3** (e, in modo analogo, dalle misure 5.4, 5.8 e 5.11) siano soddisfatti se anche solo il 50% delle dimensioni degli indicatori sono superiori alla soglia minima, invece che il 100% ("tutte") previsto nella proposta, in quanto esso "sembra introdurre una logica binaria (all or nothing) che annulla l'efficacia del meccanismo incentivante, disincentiva i miglioramenti incrementali e crea rigidità operativa e valutativa"; propone "di calcolare il valore di $\epsilon/q/c$ attraverso la media ponderata, senza questa ulteriore condizione, cioè a prescindere dal numero di indicatori che non raggiungono la soglia minima, prevista nella stessa misura. In subordine," ritiene possa "essere prevista una gradualizzazione della penalizzazione limitando il numero al 50% degli indicatori. In questo caso, per la Misura 4.3, correlata ai costi operativi," propone "l'allineamento alla modifica proposta alla Misura 4.2".

Come chiarito a pag. 11 della relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025, "[i]l meccanismo annuale sui canoni medi unitari è simile a quelli già disposti dall'Autorità nei settori autostradale e aeroportuale ed è disegnato al fine di conseguire un bilanciamento delle prestazioni del GI con riferimento a tutte le aree tematiche di performance indicate; in altre parole, il meccanismo mira ad incentivare il GI verso l'ottenimento di una performance che sia allineata, in media, agli obiettivi indicati con riferimento a tutti gli indicatori di qualità". I vincoli introdotti "hanno lo scopo finale di disincentivare comportamenti opportunistici di cherry picking, nel caso in cui il GI sia in grado di superare i livelli di qualità richiesta solo per uno o alcuni indicatori, ma non per tutti contemporaneamente" (pag. 12).

Rispetto alla **misura 4.4** e all'**indicatore 1** ivi proposto, Fermerci e Fercargo ritengono che "l'indicatore proposto [rivesta] una rilevanza strategica per le imprese ferroviarie essendo un parametro chiave per l'efficienza del trasporto ferroviario, soprattutto merci"; per tale ragione, chiedono "che la definizione di velocità commerciale teorica a rete libera debba prevedere un valore minimo di accettabilità [che Fermerci propone pari a 80km/h] 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."

Al riguardo si rileva che il GI dovrà giustificare in maniera trasparente e solida i valori individuati per la velocità commerciale teorica a rete libera che per i tempi di sosta.

RFI chiede di "chiarire che la velocità teorica di riferimento non rappresenta un valore progettuale da raggiungere, ma uno strumento astratto per la costruzione dell'indicatore", ritenendo che "[i]n caso contrario, si introdurebbe un disincentivo alla corretta progettazione delle tracce, che richiede margini di regolarità e allungamenti commerciali e tecnici"; evidenzia che "[u]na possibile difficoltà applicativa, inoltre, riguarda la definizione della best performance su serie storica, laddove questa sia sganciata dal livello di traffico (di cui invece si è tenuto conto nella definizione della

componente C5, in sede di proposta tariffaria) e della quantità di lavori sulla infrastruttura"; "[s]tante la specificità dei diversi segmenti di trasporto" propone quindi "l'eventuale differenziazione dell'indicatore su questa base".

In proposito, si ricorda che la velocità commerciale teorica è necessaria per il calcolo dell'indicatore e che il relativo valore non ha implicazioni dirette sulla gestione della circolazione. Essa è inoltre da calcolare per singolo treno (dipendendo dalla tipologia di materiale rotabile) e per tratta e, solo successivamente, aggregata, secondo le modalità che il GI proporrà, in attuazione di quanto previsto dalla misura 4.5.

Trenitalia ritiene l'indicatore proposto "*condivisibile e significativo a tal punto da giustificare un peso relativo opportunamente calibrato in aumento rispetto agli altri indicatori*".

Sul punto, si ritiene preferibile mantenere invariati e uguali i pesi degli indicatori proposti, al fine "*di disincentivare comportamenti opportunistici di cherry picking*", come argomentato a pag. 13 della RI che accompagna il documento. Sulla velocità commerciale teorica, si veda l'osservazione precedente (n. 33) di RFI.

Rispetto agli **indicatori n. 2, 3 e 4** proposti dalla misura 4.4, RFI li ritiene "*ridondanti rispetto a quanto già previsto dal Performance Regime*", evidenziando come tale sistema disciplinerebbe "*già un meccanismo di premi/penalità connesso ai ritardi sulla rete ferroviaria e alle relative responsabilità*" e ritenendo quest'ultimo "*più indicato dal momento che le responsabilità sono individuate a livello di singolo treno/Impresa Ferroviaria*"; evidenzia "*la stretta correlazione tra gli indicatori 2 e 4 dal momento che l'entità del ritardo medio determina il tempo necessario al rientro dei ritardi*"; segnala, "*ad ogni modo che l'unità elementare del [Performance Regime] non è la 'sezione' ma la 'macrotratta', come disciplinato dalla vigente procedura attribuzione codici di ritardo e performance regime.*"

Sul tema, si osserva che i meccanismi premi/penalità in oggetto si differenziano dal *Performance Regime* esistente in quanto essi possono generare anche premi per il GI, nel caso in cui esso sia in grado di superare le soglie obiettivo, mentre il *Performance Regime* può generare per il GI impatti economici negativi. Gli indicatori 2 e 4 misurano due aspetti e due fasi diverse dello stesso fenomeno e sono quindi rispettivamente volti, come già evidenziato nella relazione illustrativa allegata alla delibera n. 55/2025 (pag. 13) a "*incentivare il GI a mettere in atto azioni volte ridurre i ritardi (in termini di entità) attribuibili alla propria attività*" (attività ex ante rispetto alla generazione dei ritardi stessi) e a "*incentivare il GI a mettere in atto azioni volte a migliorare la gestione dei ritardi, anche non attribuibili alla propria attività*" (attività ex post). Per evitare ogni possibile confusione con la definizione di "macrotratta" introdotta nella misura 1, si modifica, nel testo dell'Allegato, in accoglimento della proposta di RFI, il riferimento a "sezione" in "tratta" e si modifica "ritardo" in "scostamento" (termine più aderente a quanto presente nel *Performance Regime*).

Sempre rispetto agli indicatori n. 2, 3 e 4 proposti, Fercargo e Fermerci, "*pur apprezzandone l'inserimento*", evidenziano che "*l'attribuzione dei ritardi è gestita dal GI con la possibilità per le IF di contestare le attribuzioni non ritenute corrette*" e paventano il rischio che gli stessi indicatori possano "*incentivare il GI ad un approccio meno virtuoso nell'attività di attribuzione, esponendo le imprese al rischio di forzate attribuzioni a loro carico*".

Fermerci evidenzia criticità sul *Performance Regime*, che non permetterebbe "*il monitoraggio continuo degli indicatori di performance da parte delle IF*", che "*non dispongono di un sistema integrato messo a disposizione dal GI che consenta loro di verificare in tempo reale e in autonomia i dati e i parametri utilizzati per la determinazione delle penalità, né di accedere in modo sistematico e strutturato alle variazioni dei criteri di calcolo applicati, in particolare nell'ambito del Performance Regime*".

Fercargo 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*" e la possibile introduzione dell'indicatore "*n. di binari di sosta in rapporto ai treni circolanti su una data linea/macrotratta*".

Con riferimento a quanto paventato circa le possibili criticità in materia di attribuzione dei ritardi, che comunque attengono alla corretta applicazione del *Performance Regime* e non ai meccanismi premi/penalità, le stesse IF hanno evidenziato la presenza di sedi e fasi in cui è possibile contestarne l'attribuzione e in cui è previsto si risolvano le eventuali controversie. Resta fermo, in ogni caso, che, ai sensi dell'art. 37 del d.lgs. 112/2015, "*ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio*".

Non si ritiene condivisibile la proposta di inserire un ulteriore indicatore relativo al numero di binari "di sosta" (intendendosi probabilmente i binari di precedenza/incrocio) in rapporto ai treni circolati su una data linea/macrotratta, in quanto, in linea generale, gli indicatori di cui alle Misure 4 e 5 misurano il raggiungimento degli obiettivi di qualità e non le modalità attraverso cui tali obiettivi possono essere raggiunti.

Trenitalia ritiene gli indicatori n. 2 e 3 "*condivisibil[i]*", proponendo precisazioni "*volte ad evitare elementi di indeterminatezza nella misurazione della performance*"; in particolare, propone di precisare che "*per sezione di rete si intende la tratta compresa tra 2 stazioni rilevanti così come definite nella delibera ART 16/2018*", "[p]er i segmenti a Mercato tutte le stazioni di servizio viaggiatori vanno considerate come rilevanti" e "*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*".

Circa il suggerimento avanzato da Trenitalia per ovviare ad asseriti elementi di indeterminatezza nella misurazione della *performance*, si osserva che la Misura 4.7 rimette al GI l'individuazione delle modalità di aggregazione dei dati di base che conducono al calcolo di ogni singolo indicatore, previa consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali.

Trenitalia propone l'eliminazione dell'indicatore n. 4, "*in quanto esso rischia di incentivare comportamenti non utili al sistema ed ai clienti. Per migliorare le proprie performance, il 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 saturate) penalizzando, così, il sistema e danneggiando in ultima analisi il cliente finale.*"

In relazione al medesimo profilo, Fercargo propone di introdurre un nuovo indicatore volto a misurare il "*Rapporto tra il totale delle tracce sopprese da RFI rispetto al totale delle tracce rilasciate*"; Fermerci chiede "*l'inserimento di un ulteriore indicatore concernente la soppressione delle tracce che includa anche quelle dei treni contingenti*" (intesi come "*treni tra loro operativamente interdipendenti*").

Al riguardo, si ritiene opportuno inserire, nel testo dell'Allegato A, un nuovo indicatore (n. 5 dell'Allegato A) che misura il numero di tracce sopprese dal GI, anche solo parzialmente, in gestione operativa, su sezioni della rete interessate da ritardi, rispetto alle tracce programmate. Peraltro, l'introduzione di tale nuovo indicatore costituisce un disincentivo nei confronti del GI rispetto alla paventata soppressione di tracce, superando l'osservazione di Trenitalia in ordine all'applicazione dell'indicatore n. 4.

Rispetto agli **indicatori n. 5 e 6** del Documento (indicatori n. 6 e 7 dell'Allegato A), RFI chiede innanzitutto l'eliminazione dell'indicatore n. 5 del Documento (n. 6 dell'Allegato A), che avrebbe "*incompatibilità con i vincoli contrattuali*" e riguarderebbe interventi che "*variano di anno in anno su ciascuna tratta della rete in base ai progetti di manutenzione e investimento definiti in ambito di Contratto di Servizio e di altri strumenti di pianificazione economica*"; ritiene, inoltre, che l'indicatore n. 6 non controbilanci l'indicatore n. 5 del Documento (rispettivamente, n. 7 e 6 dell'Allegato A), in quanto "*entrambi gli indicatori risulterebbero da minimizzare e dunque agire nella stessa direzione: incentivando la riduzione delle ore di lavoro programmate sull'infrastruttura*"; propone di modificare le formule degli indicatori, per considerare anche la "*lunghezza dei tratti interessati da indisponibilità*", al fine di "*rappresentare effettivamente il carico manutentivo medio per unità di rete*".

Al riguardo, è stata inserita nel testo dell'Allegato A una nuova misura 4.6 la quale prevede che, nell'ambito dello stesso aggiornamento annuale, il GI può mettere in consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, e proporre all'Autorità modifiche ai valori individuati per le soglie di qualità all'inizio del periodo regolatorio, in relazione all'effettiva entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari o a modifiche al Contratto di Programma.

Diversamente da quanto rappresentato dal GI, si conferma che gli indicatori n. 5 e 6 del Documento (n. 6 e 7 dell'Allegato A), benché entrambi da minimizzare, non agiscono nella stessa direzione: come rappresentato nella relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025, l'indicatore n. 5 del Documento (n. 6 dell'Allegato A) induce il GI a minimizzare le ore di indisponibilità da programmare, mentre l'indicatore n. 6 del Documento (n. 7 dell'Allegato A) induce il GI a non sottodimesionarle, altrimenti le ore effettive eccederanno quelle programmate.

Infine, in merito a quanto ritenuto da RFI circa la necessità di considerare anche la "*lunghezza dei tratti interessati da indisponibilità*", si ritiene preferibile misurare il numero di ore di chiusure non ponderate per la lunghezza, perché gli

impatti delle chiusure possono non essere proporzionali alla lunghezza dei tratti chiusi. Si ritiene, in ogni caso, opportuno perimetrare meglio, nel testo dell'Allegato A, gli indicatori n. 6 e 7 (n. 5 e 6 del Documento), riferendoli ai soli binari di linea (escludendo quindi binari di stazione ed altre tipologie di binari, la cui chiusura ha di norma un impatto assai inferiore sulla circolazione).

Trenitalia propone, rispetto agli indicatori del Documento, di "mantenere solo l'indicatore [n. 6 del Documento (n. 7 dell'Allegato A)] in quanto il [n. 5 del Documento (n. 6 dell'Allegato A)] 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", ritenendo quindi "un KPI così costruito non (...) idoneo ad incentivare comportamenti virtuosi da parte del GI" (gli indicatori citati corrispondono rispettivamente ai n. 6 e 7 dell'Allegato A).

Al riguardo, si ribadisce che, come rappresentato nella relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025, l'indicatore n. 5 del Documento (n. 6 dell'Allegato A) induce il GI a minimizzare le ore di indisponibilità da programmare, mentre l'indicatore 6 induce il GI a non sottodimesionarle, altrimenti le ore effettive eccederanno quelle programmate.

Fercargo propone, rispetto agli indicatori n. 5 e 6 del Documento (n. 6 e 7 dell'Allegato A), 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"; con specifico riferimento all'indicatore n. 6 del Documento (n. 7 dell'Allegato A), chiede "maggiori informazioni sulla verifica degli scostamenti e la modalità di rilevazione del dato".

Sul punto si osserva che, anche se l'impatto delle diverse interruzioni può non essere sempre lo stesso, l'obiettivo dei meccanismi premi/penalità - per come sono previsti già dalla misura 10.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 - è rilevarne l'entità complessiva. Come previsto dalla misura 4.5 del Documento, le modalità di aggregazione dei dati di base che conducono al calcolo di ogni singolo indicatore sono illustrate dal GI e oggetto di consultazione. L'Autorità si riserva di effettuare, al riguardo, tutte le verifiche del caso.

Trenitalia ritiene che l'indicatore n. 6 del Documento (n. 7 dell'Allegato A) debba "essere meglio precisato esplicitando i riferimenti da considerare per calcolare le ore programmate ed effettive" e "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".

Al riguardo, si ritiene preferibile mantenere il riferimento a tutte le indisponibilità programmate, che potrebbero comprendere in alcuni casi anche interruzioni per le quali non è stato possibile procedere alla pubblicazione negli allegati del PIR (ed. dicembre).

Rispetto all'**indicatore n. 7** del Documento (n. 8 dell'Allegato A), Trenitalia propone di "[s]ostituire le misurazioni in valore assoluto con quelle in % che assicurano una maggiore rappresentatività".

Si ritiene opportuno mantenere l'indicatore n. 7 del Documento (n. 8 dell'Allegato A) espresso in relazione all'estensione in km, non essendo chiaro a quale valore si dovrebbe fare riferimento per il calcolo della percentuale proposta.

RFI propone di modificare l'indicatore n. 7 del Documento (n. 8 dell'Allegato A), facendo riferimento alla "rete prestante" utilizzata da RFI nel sistema tariffario 2025-2029 per la modulazione del canone all'interno del segmento merci; afferma quindi di condividere "la ratio dell'indicatore" ma evidenzia "che lo sviluppo di una rete di interesse per le merci dipenda dalle fonti di finanziamento erogate dallo Stato e che pertanto il raggiungimento degli obiettivi fissati dalle soglie individuate non è totalmente nella responsabilità del Gestore"; propone quindi "di prevedere un meccanismo di rinegoziazione con l'Autorità delle soglie a consuntivo, che tenga conto degli effettivi finanziamenti ricevuti dal Gestore".

La "rete prestante", utilizzata da RFI nel sistema tariffario 2025-2029 per la modulazione del canone all'interno del segmento merci è impostata su standard inferiori rispetto a quelli proposti nel Documento, coerentemente col fine per il quale è utilizzata. Pertanto, si ritiene opportuno mantenere l'opzione regolatoria proposta, la quale prevede, come evidenziato nella relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025, valori prestazionali monitorati nel Piano Commerciale di RFI³. Rispetto alla rilevanza delle fonti di finanziamento sullo sviluppo della rete monitorata dall'indicatore, come già rappresentato, il testo della misura 4.6 dell'Allegato A è integrato, specificando che nell'ambito

³ https://experience.arcgis.com/experience/fb88bb59d64e4cb084b3c7a9d5259775#data_s=id%3ADataSource_4-1878ea0a0e6-layer-87-1%3A193194

dell'aggiornamento annuale dei livelli tariffari, il GI può mettere in consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, e proporre all'Autorità modifiche ai valori individuati per le soglie di qualità all'inizio del periodo regolatorio, in relazione all'effettiva entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari o a modifiche al Contratto di Programma.

Rispetto all'**indicatore n. 8** del Documento (n. 9 dell'Allegato A), RFI osserva che lo stesso non era presente "tra quelli prefigurati dalla Misura 10.6, punto 1 della delibera n. 95/2023" e ne chiede l'eliminazione, in quanto "non fa riferimento esclusivamente alla qualità dei servizi compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso, cui il documento di consultazione si riferisce" e alcuni "dei servizi di stazione, verosimilmente oggetto di indagini sulla qualità percepita delle stazioni, infatti, sono stati inquadrati come servizi extra- PMdA"; in subordine, propone "di limitare il perimetro di indagine ai passeggeri, in quanto ad oggi le indagini realizzate dal GI nei confronti delle IF non coprono gli aspetti oggetto dell'indicatore proposto"; rileva "che la dicitura diretti e indiretti appare non pienamente in linea con il ruolo del Gestore che in taluni casi eroga servizi direttamente ai passeggeri in qualità di Station Manager".

Si ritiene opportuno mantenere un indicatore relativo alla percezione della qualità delle stazioni, precisando che ha ad oggetto la qualità complessiva dei servizi rientranti nel PMdA, forniti in stazione dal GI alle IF e ai passeggeri.

Trenitalia chiede di "definire come si integrano le valutazioni delle IF con quelle dei viaggiatori".

La misura 4.5 chiarisce che le modalità di aggregazione dei dati di base che conducono al calcolo di ogni singolo indicatore e le relative metriche di calcolo sono proposte dal GI, messe in consultazione e valutate dall'Autorità.

Trenitalia segnala l'asserita assenza di un indicatore specifico per il segmento passeggeri, di cui propone l'introduzione, al pari di quanto contemplato per il segmento del trasporto merci, dall'indicatore n. 7 del Documento (n. 8 dell'Allegato A).

In proposito, si osserva che, differentemente da quanto sostenuto da Trenitalia, il Documento reca già l'apposito indicatore n. 8 del Documento (n. 9 dell'Allegato A), relativo ai soli segmenti passeggeri.

Fercargo propone, inoltre, di introdurre il seguente ulteriore indicatore, ritenuto "di interesse per il segmento di mercato rappresentato": "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."

Tale indicatore appare di valutazione troppo soggettiva e si ritiene che sarebbe eccessivamente dipendente dalla capacità delle IF di chiedere tracce effettivamente realizzabili.

RFI ritiene che, "in analogia a quanto previsto dall'Autorità nella Misura 10.11.2 della delibera n. 38/2023 (indicatori di qualità dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali), l'individuazione degli opportuni indicatori possa avvenire, d'intesa con l'Autorità, in una successiva fase concertativa concludersi entro i termini che la stessa vorrà fissare".

Il riferimento alla definizione di indicatori in fase successiva, prevista in ambito aeroportuale dalla misura 10.11.2 dell'Allegato A alla delibera n. 38/2023 richiamata da RFI, appare improprio, in quanto tale misura si riferisce ad una specificità del settore aeroportuale, che prevede il coinvolgimento, nella definizione degli indicatori analitici, di un soggetto ulteriore (l'ENAC) rispetto al gestore dell'infrastruttura.

Trenitalia propone di introdurre i seguenti ulteriori indicatori:

- "Time to market delle riprogrammazioni dell'offerta ([variazioni in corso d'orario, di seguito: 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", "[n]on essendo previste in PIR penali in capo al Gestore per mancato rispetto delle tempistiche di rilascio delle VCO per lavori" ed essendo "[l]a tempestività con cui vengono rilasciate le VCO costituisce un fattore chiave di successo nella competizione commerciale tra treno ed altri modi di trasporto";
- "N° [richieste di tracce orarie, di seguito: RTO] riscontrate con un [progetto orario, di seguito: PO] pubblicato entro la scadenza prevista a PIR/n° totale RTO richieste on time", affinché il GI sia "incentivato a fornire un primo progetto orario il più completo possibile".

Gli indicatori proposti appaiono mirati a monitorare l'asserito mancato rispetto di previsioni del PIR. I meccanismi premi/penalità non appaiono, quindi, lo strumento corretto per affrontare tali asserite violazioni. Resta fermo, in ogni caso, che, ai sensi dell'art. 37 del d.lgs. 112/2015, "ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio".

Si ritiene opportuno precisare, per maggiore chiarezza e completezza, nel testo della misura 4.5 dell'Allegato A (e negli analoghi passaggi presenti nelle misure 4.7, 5.13 e 5.15), che l'Autorità si esprime anche sul calcolo di ogni singolo indicatore, oltre che sulle modalità di aggregazione dei dati di base, sulle metriche di calcolo e sulle soglie di qualità proposte dal GI.

Rispetto alla **misura 4.7** (e all'analogia previsione presente nella misura 5.15), Trenitalia chiede di disciplinare le tempistiche della consultazione che il GI deve svolgere con i richiedenti, prevedendo che "[e]ntro il 31/01/2026 gli utenti diretti, indiretti e potenziali trasmettono le proprie osservazioni sulla proposta elaborata dal GI", "[a]l fine di assicurare una partecipazione degli utenti alla consultazione piena ed effettiva".

Non si ritiene opportuno disciplinare le tempistiche della consultazione che il GI deve svolgere con i richiedenti; peraltro, Trenitalia propone di lasciare solo 16 giorni al GI per la valutazione degli esiti della consultazione stessa, un tempo che appare troppo ridotto.

Si ritiene opportuno prevedere, nell'Allegato A, al fine di garantire l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, che, in prima applicazione, l'Autorità si esprima anche sui modelli di esercizio adottati, nella stessa fase in cui è già previsto che si esprima anche sulle modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo di ogni singolo indicatore e sulle soglie proposte dal GI, per non allungarne le tempistiche di adozione dei modelli stessi.

Rispetto alla **misura 4.8**, Fercargo chiede di "anticipare l'entrata in vigore del meccanismo di premi/penalità (...) per alcune macrotratte test".

Non si ritiene possibile anticipare l'entrata in vigore dei meccanismi al 2026, neppure come periodo di "test", dato che nel corso di tale anno è prevista la conclusione delle attività previste dalla misura 4.7 del Documento.

Rispetto al **contenuto generale della misura 4**, Fermerci propone, "[i]n caso di interruzioni programmate e non programmate, che non siano dettate da forza maggiore, (...) l'introduzione di un indennizzo a vantaggio delle IF" al fine di "mantenere l'equilibrio economico delle IF che risultino pesantemente impattate da tali provvedimenti."

Gli indennizzi proposti, specifici per singole IF, esulano dalle finalità dei meccanismi premi-penalità oggetto del procedimento.

RFI osserva che "il sistema di indicatori predeterminato dall'Autorità non sembra prendere in adeguata considerazione la specificità, la ridondanza e la significatività di ciascuno degli indicatori j-esimi"; osserva inoltre "che la performance relativa a ciascun indicatore non è necessariamente imputabile alle capacità gestionali del GI, in quanto la capacità produttiva dell'infrastruttura ferroviaria è il risultato di un mix di fattori, in larga parte esogeni e, quindi, non afferenti alla responsabilità dello stesso GI (con conseguente difficile applicazione anche della successiva Misura 6 del documento di consultazione)."

L'osservazione non reca alcuna specifica indicazione sugli asseriti fattori esogeni relativi a fatti non riconducibili alle attività di RFI. In realtà, come ampiamente indicato nella relazione illustrativa allegata alla delibera n. 55/2025, ciascun indicatore prende in considerazione puntuali aspetti rilevanti dei servizi erogati dal GI.

Come già previsto sopra per la prima applicazione, sempre al fine di garantire l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, si ritiene opportuno prevedere, con la nuova misura 4.9 dell'Allegato A, che, a regime, l'Autorità si esprima anche sui modelli di esercizio adottati, disciplinandone le tempistiche come segue:

- entro il 31 gennaio precedente il termine di cui alla Misura 4.3, punto 1, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 ("entro il 30 giugno dell'Anno ponte (T_0)"), il GI pubblica una bozza di modello di esercizio tecnico-industriale e avvia la consultazione sulla prima bozza di modello di esercizio tecnico-commerciale, di cui alla Misura **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** dell'atto di regolazione;

- entro il 31 marzo dello stesso anno, 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 definizione della bozza finale di modello di esercizio tecnico-commerciale;
- l'Autorità si esprime sui modelli di esercizio proposti dal GI, tenendo anche conto degli esiti della consultazione svolta, entro il 31 maggio dello stesso anno;
- il GI provvede, quindi, entro il 30 giugno dello stesso anno, a pubblicare i modelli di esercizio nel PIR relativo al secondo anno del periodo tariffario quinquennale (T_2).

Misura 5 Correttivi infra-periodo sulle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari

La Misura 5 dell'Allegato A, che ripropone i contenuti della corrispondente misura del Documento, definisce, secondo quanto previsto dal punto 2 della Misura 10.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, correttivi infra-periodo sulle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari.

RFI chiede l'eliminazione delle misure da 5.2 a 5.5; ritiene "Non (...) del tutto chiaro il nesso tra numero di ore saturate e valore della componente C1, pagata dai treni più lenti, in ragione delle tracce "bruciate" nella fascia oraria più satura delle tratte sature"; evidenzia che "essendo la C1 una componente che non concorre all'equilibrio economico del GI, bensì destinata al finanziamento dei piani di potenziamento della capacità, la modulazione del suo valore impatterebbe su di essi"; evidenzia che "la realizzazione dei piani di potenziamento è lo strumento principale in capo al Gestore per la minimizzazione degli indicatori [n. 9 e 10 del Documento (n. 10 e 11 dell'Allegato A)], mentre non si ravvedono, nel breve periodo, leve utili alla minimizzazione dei suddetti indicatori", se non quelle di ridurre il numero di treni sulle tratte (in molti casi, connotati da OSP); evidenzia che "il meccanismo proposto dalla Delibera 55 (...) potrebbe portare ad un aumento della componente C1 a pochi treni lenti per il fatto che nell'arco della giornata una determinata tratta sia saturata da sole tracce vocazionali" e che "considerare un valore medio dell'indicatore [n. 9 del Documento (n. 10 dell'Allegato A)] per l'intera rete rischierebbe di determinare un aggravio della componente C1 su treni che interessano tratte poco satute per effetto della media con altre tratte maggiormente satute".

Poiché la componente C1 riflette il costo-opportunità della scarsità di capacità, si ritiene ragionevole che il relativo valore aumenti all'acuirsi di tale scarsità (e, quindi, all'aumentare delle ore sature). Appare altrettanto ragionevole che conseguentemente aumentino i finanziamenti dei piani di potenziamento, volti a risolvere la stessa scarsità. Si ritiene che il GI abbia già incentivi a massimizzare il numero delle tracce ed i conseguenti ricavi, incentivi che la componente C1 è deputata a controbilanciare. Anche se le ore sature fosse determinate unicamente dall'elevato numero di treni vocazionali, questo provocherebbe comunque un acuirsi della scarsità, che la componente C1 è chiamata a riflettere. Il valore dell'indicatore n. 9 del Documento (n. 10 dell'Allegato A) è riferito alle tratte oggetto di applicazione della componente C1, non è quindi un "valore medio (...) per l'intera rete".

Rispetto alla **misura 5.5** e all'**indicatore n. 9** del Documento (n. 10 dell'Allegato A), Trenitalia ne propone l'eliminazione, "[p]ur condividendo il principio", in quanto "rischia di incentivare comportamenti del GI non in linea con le esigenze del sistema, attraverso una riduzione della capacità allocata nelle tratte maggiormente attrattive per le IIFF".

Si rappresenta che la Misura 30.2, punto 6, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, prevede che "I ricavi correlati alla componente tariffaria C1 non concorrono all'equilibrio economico del GI così come definito alla Misura 6, ma sono destinati al finanziamento, per la parte non già coperta da contributo pubblico, dei piani di potenziamento della capacità di cui all'articolo 33 del d.lgs. 112/2015, o ad altri progetti finalizzati all'incremento della capacità dell'infrastruttura, con particolare riferimento alle tratte a capacità limitata o sature"; circostanza che esclude il rischio paventato.

Trenitalia propone l'inserimento di un **ulteriore indicatore**, al fine di ridurre il grado di eterotachicità del sistema, "che rappresenti l'incidenza delle tracce non in linea con la velocità vocazionale", relativo al "numero tracce allocate con velocità di impostazione uguale a quella vocazionale/numero tracce allocate per tratta su cui agisce la C1".

Si ritiene che la presenza della componente C1, in particolare con la riformulazione prevista dalla misura 5.2, e i correlati indicatori dei meccanismi di premi/penalità già proposti nel Documento, siano sufficienti a incentivare una riduzione del grado di eterotachicità delle tratte a cui si applica la stessa componente.

RFI chiede l'eliminazione delle misure da 5.7 a 5.9; ritiene "[n]on (...) chiaro il nesso tra la variabilità della componente C5, che valuta secondo una logica puntuale gli allungamenti per singolo treno, e l'indicatore 1 relativo alla velocità commerciale media su intera rete" ed evidenzia che la modifica introdotta alla definizione della componente C5 genererebbe "una duplicazione di logiche e potrebbe indurre a confondere due strumenti distinti: uno di valutazione generale della prestazione (indicatore), l'altro di valorizzazione economica mirata".

Si osserva che la componente C5 si applica al singolo treno ma il suo valore unitario (in €/minuto) è definito *ex ante* e riflette, quindi, una valutazione generale.

Con riferimento al contenuto generale della misura 5, Fermerci chiede di "introdurre una clausola di franchigia, ovvero una soglia di tolleranza minima entro la quale le variazioni nei parametri prestazionali non determinano impatti economici diretti sui livelli tariffari applicati alle IF", notando che nei correttivi infra-periodo proposti "anche modeste deviazioni dagli indicatori di performance possano dar luogo a variazioni tariffarie sensibili, che si riflettono su componenti centrali della struttura del pedaggio"; ritiene che tale clausola rappresenterebbe "un elemento essenziale per garantire la prevedibilità, la sostenibilità e la gradualità dell'evoluzione dei costi di accesso alla rete, coerentemente con i principi di proporzionalità e non discriminazione previsti dalla normativa europea di settore".

Si evidenzia che le misure 5.3, 5.7 e 5.10 prevedono già limiti alle variazioni dei valori delle componenti C1 e C5 e delle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari, idonei ad assicurare la prevedibilità, la sostenibilità e la gradualità dell'evoluzione dei costi di accesso alla rete, come richiesto da Fermerci.

Infine, si è ritenuto opportuno riformulare e semplificare il testo delle misure 5.7, 5.8 e 5.9 nell'Allegato A, in considerazione della presenza di un solo indicatore (il n. 1) nei correttivi infra-periodo correlati alla componente C5.

Misura 6 Equilibrio economico del gestore

La Misura 6 dell'Allegato A, che ripropone i contenuti della corrispondente misura del Documento, prevede che, laddove la corretta applicazione delle misure dell'atto di regolazione dovesse generare penalità di importo tale da comportare 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.

Fercargo e Fermerci chiedono "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".

Si chiarisce che sarà onere del GI dimostrare all'Autorità, per le valutazioni di competenza, che l'eventuale disequilibrio economico oggetto della misura sia effettivamente determinato da cause non afferenti alla propria responsabilità.

Fermerci ritiene che "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".

Si osserva che, secondo quanto stabilito dalla misura 32 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, l'Autorità monitora annualmente la sostenibilità dei canoni per i diversi segmenti di mercato, inclusi gli effetti dei meccanismi di premi/penalità.

Fermerci chiede l'introduzione di "meccanismi di protezione economica per le IF, in particolare nei casi in cui si verifichino interruzioni della circolazione non imputabili all'impresa", evidenziando la rilevanza dei conseguenti impatti; ritiene che, per le "interruzioni alla circolazione programmate nel PIR (v. misura 4) ma soprattutto per quelle non programmate, sarebbe opportuno prevedere un ristoro per i maggiori costi sostenuti dalle IF"; ravvisa "la necessità di introdurre un sistema trasparente che assicuri l'immediata comunicazione tra il GI e le IF tramite l'introduzione di un canale dedicato

e certificato, operativo in tempo reale, per segnalare tempestivamente l'impossibilità di effettuare il servizio e attivare eventuali procedure di esonero o rimodulazione delle penalità"; propone, quindi, "il reinserimento del sistema di differimento della traccia che consenta, in presenza di soppressioni non imputabili, il 'rinvio' automatico o semplificato delle tracce ferroviarie, evitando così che l'IF sia costretta a rinunciare definitivamente alla capacità allocata o a subire penali sproporzionate".

Si rappresenta che la proposta riguarda aspetti estranei ai profili di regolazione oggetto del Documento.

Trenitalia propone di rimuovere l'intera misura, ritenendo che "[i] tetti di costo stabiliti come livello massimo di penalità comminabile al GI in caso di performance sotto la soglia minima appaiono di un importo tale da non compromettere strutturalmente l'equilibrio economico del GI"; afferma altresì che "[s]e 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".

In proposito si rappresenta che la disposizione reca una misura di salvaguardia, fondata su eventi che – per quanto eccezionali – non possono essere esclusi a priori e la cui applicazione è subordinata alla valutazione dell'Autorità.

Misura 7 Obblighi informativi del GI nei confronti dell'Autorità

La Misura 7 dell'Allegato A, che ripropone i contenuti della corrispondente misura del Documento, precede la trasmissione all'Autorità, da parte del GI, di tutti gli indicatori oggetto del documento, dettagliandone le modalità.

ANNESSO 1: SOSTITUZIONE DELL'ANNESSO 2 ALL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA N. 95/2023

L'Annesso 1 dell'Allegato A sostituisce l'Annesso 2 (*"Schemi contabili per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale"*) all'Allegato A alla delibera n. 95/2023, integrandone i contenuti, in attuazione del punto 3 della Misura 10.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, con l'adozione della nuova scheda, denominata *"Premi/penalità"*, volta ad acquisire, in forma di sintesi, gli indicatori previsti nei meccanismi di premi/penalità, proposta in calce al Documento, come integrati nell'Allegato A.

Torino, 24 luglio 2025

Il Dirigente dell'Ufficio
Accesso alle infrastrutture ferroviarie e portuali
f.to Roberto Piazza
(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)