

CONSULTAZIONE ART DELIBERA 49/2026 – OSSERVAZIONI E PROPOSTE

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
1.2	<i>“Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe avvenire prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di esercizio tecnico-commerciali definiti dal gestore dell'infrastruttura ai sensi della delibera ART n. 116/2025, in quanto questi costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura.”</i>		Si rileva come l'impostazione generale della Delibera poggi sulla costruzione dei modelli di esercizio tecnico-commerciali definiti dal GI, con un approccio volto, da un lato a legittimare i singoli segmenti di mercato, ma dall'altro ad irrigidire la gestione della capacità da parte del GI, soprattutto in situazioni di congestione. In questo scenario, per poter esprimere un giudizio consapevole sui principi espressi in delibera, si ritiene importante che venga approfondita ed illustrata l'impostazione dei modelli d'esercizio per il segmento merci, che ad oggi non si ritiene sia stata adeguatamente analizzata, condivisa e posta in consultazione da parte del GI, cosa invece accaduta per le linee AV/AC.

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
4.2	“[...] A tale scopo, il GI adotta, nello svolgimento delle attività di allocazione, fatto salvo il rispetto delle aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, le seguenti regole di programmazione dell'utilizzo della capacità, secondo cui sulle linee della rete ferroviaria di competenza è garantito accesso nel seguente ordine di priorità decrescente dall'alto verso il basso: a) ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a mercato e OSP; [...]; e) dalle ore 22.00 alle ore 6.00 ai servizi di trasporto merci, con priorità per quelli internazionali.”	Si propone la seguente riformulazione: “[...] a) ai servizi di trasporto merci internazionali, ai servizi di trasporto di merci pericolose, sia nazionale sia internazionali, e ai servizi di trasporto passeggeri internazionali, a mercato e OSP, secondo criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori; [...]; e) dalle ore 22.00 alle ore 6.00 ai servizi di trasporto merci, con priorità per quelli internazionali. Il GI, nella programmazione delle indisponibilità infrastrutturali e delle interruzioni programmate, assicura che tale priorità non sia indebitamente compressa. A tal fine, le interruzioni sono distribuite in modo equilibrato tra le diverse fasce orarie e tra i diversi segmenti di mercato; ove ricadano nella fascia 22.00–6.00, esse sono contenute, per quanto possibile, entro cadenze predeterminate e tali da garantire la percorribilità delle direttrici, così da evitare limitazioni frammentate della capacità. Qualora il GI non possa adottare tali criteri, dovrà garantire, con congruo anticipo, l'attivazione di appositi tavoli di confronto con i soggetti	Si rileva l'importanza di garantire adeguata priorità ai servizi di trasporto di merci pericolose, sia nazionali sia internazionali, in considerazione della rilevanza strategica e della particolare delicatezza di tali traffici, nonché dell'esigenza di assicurare continuità, sicurezza ed efficienza operativa lungo la rete ferroviaria. Quanto alla lettera e), la formulazione attuale riconosce la priorità al traffico merci nella fascia 22:00–6:00, ma non contiene presidi sufficienti sulla programmazione delle IPO. In assenza di tali presidi, la priorità rischia di restare solo formale, soprattutto se le indisponibilità sono concentrate nelle ore notturne o distribuite in modo disomogeneo lungo la rete. La proposta mira quindi a evitare che le IPO comprimano sistematicamente la capacità merci, a favorirne una distribuzione equilibrata tra i

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
		<i>interessati e l'individuazione di adeguate soluzioni di rerouting.”</i>	segmenti di mercato e a ridurre effetti “a scacchiera” sui percorsi merci, assicurando per quanto possibile la percorribilità delle direttrici. Ove ciò non sia possibile, la previsione di un confronto preventivo con i soggetti interessati e di adeguate soluzioni di rerouting consente di attenuare l'impatto operativo delle indisponibilità.
4.8	<i>“[...] il GI, per il segmento merci, s'impegna a definire consultando i richiedenti capacità di tale segmento, ed implementare, entro sei mesi dalla data di adozione del presente provvedimento, un sistema di “alert” che possa comunicare in tempo reale agli operatori del mercato merci la capacità eventualmente ritornata disponibile”.</i>		Apprezzando la proposta di inserimento di un “Alert” per il segmento merci che informi le IF in caso di capacità tornata disponibile, si attende l'avvio della consultazione da parte del GI per disporre di maggiori dettagli circa le modalità operative di funzionamento di tale Alert. Inoltre, con tale sistema “dinamico” della gestione della capacità, si auspica che venga implementato anche un modello altrettanto dinamico per la definizione delle linee sature o a capacità limitata, che

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
			segua la reale competenza dell'orario ferroviario. Attualmente, infatti, le linee dichiarate sature o a capacità limitata per l'orario N ci risulta vengano rilevate sulle circolazioni dell'orario N-1, senza alcun sistema di aggiornamento "on time". Tale impostazione è importante anche in considerazione della diversa modulazione delle penali per disdette/soppressioni, la cui percentuale varia anche in base alla tipologia di rete che interessata dalla traccia soppressa/disdettata. Si ritiene opportuno che tale strumento venga sviluppato in forma maggiormente strutturata, quale catalogo dinamico delle tracce disponibili, accessibile online da parte di tutte le imprese ferroviarie e costantemente aggiornato in tempo reale.

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
6.2	<i>“In caso di conflitto tra due o più richieste merci il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell’allocazione della capacità, rispettandone l’ordine di importanza decrescente dall’alto verso il basso, favorendo, a parità di altro:</i> <i>a) una maggiore priorità per la richiesta di capacità cui corrisponde un maggior numero di tonn*km trainabili annue;</i> <i>b) una maggiore priorità per l’IF con il coefficiente di soppressione minore. L’elaborazione [...] di tale coefficiente [è] data dal rapporto tra i treni*km annui soppressi per cause imputabili al richiedente e il numero totale di treni*km annui richiesti nella fase di allocazione annuale. Il dato per il calcolo dell’indicato coefficiente è desunto dal più recente orario di servizio pregresso.”</i>	Si propone la seguente riformulazione complessiva della misura 6.2, mediante: • la modifica della lettera a); • l’inserimento di una nuova lettera b); • la conseguente ricollocazione dell’attuale lettera b) alla lettera c), con contestuale riformulazione del relativo contenuto. <i>“In caso di conflitto tra due o più richieste merci, il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell’allocazione della capacità, rispettandone l’ordine di importanza decrescente dall’alto verso il basso e favorendo, a parità di altre condizioni:</i> <i>a) la richiesta di capacità cui corrisponde il maggior numero di tonn*km trainabili annue, tenendo altresì conto dei treni*km annui sulla specifica relazione e di indicatori di regolarità e affidabilità del servizio, quali la puntualità e la stabilità di esercizio, definiti e standardizzati nel PIR secondo modalità di calcolo e applicazione trasparenti e verificabili, previa consultazione degli operatori;</i> <i>b) il richiedente che contribuisca a un utilizzo più equilibrato della rete, formulando richieste di capacità anche su</i>	Il solo criterio delle tonn*km trainabili annue non appare sufficiente a rappresentare pienamente il valore del servizio merci. Si ritiene, pertanto, opportuno affiancargli il numero di treni*km annui effettuati sulla specifica relazione, oltre ad altri indicatori di regolarità e affidabilità, quali la puntualità e la stabilità di esercizio, rilevanti ai fini dell’efficienza operativa e della continuità della catena logistica. Affinché tali indicatori possano concorrere alla determinazione della priorità, le relative modalità di calcolo e applicazione dovrebbero essere definite nel PIR in modo trasparente e verificabile, previa consultazione degli operatori. In tale prospettiva, dovrebbe essere valorizzato anche il contributo del richiedente a un utilizzo più equilibrato della rete, considerando positivamente gli operatori che

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
		<i>tratte non sature o sottoutilizzate e non esclusivamente su tratte sature, secondo criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori definiti nel PIR;</i> <i>c) l'IF con il coefficiente di soppressione minore. Tale coefficiente è dato dal rapporto tra i treni*km annui soppressi per cause direttamente imputabili al richiedente e il numero totale di treni*km annui richiesti nella fase di allocazione annuale. Ai fini del calcolo del coefficiente, sono escluse le soppressioni riconducibili a indisponibilità infrastrutturali, interruzioni di linea, perturbazioni della circolazione, deviazioni imposte o altri eventi non imputabili all'impresa ferroviaria. Il dato utilizzato per il calcolo del coefficiente è desunto dal più recente orario di servizio pregresso, sulla base di criteri trasparenti e verificabili previamente definiti dal GI. Il GI rende disponibili ai richiedenti interessati le modalità di costruzione del dato, le fonti informative utilizzate e gli esiti del relativo calcolo, garantendo adeguate forme di confronto e verifica prima della sua applicazione nei conflitti tra richieste.</i>	presentino richieste di capacità non limitate alle sole tratte sature, ma riferite anche a tratte non sature o sottoutilizzate. Tale criterio favorirebbe una distribuzione più efficiente della domanda di capacità e un migliore utilizzo complessivo dell'infrastruttura. Con riferimento al coefficiente di soppressione, appare necessario delimitare puntualmente le cause imputabili al richiedente. In mancanza di tale distinzione, potrebbero essere attribuiti all'impresa ferroviaria gli effetti di indisponibilità infrastrutturali, interruzioni di linea, perturbazioni della circolazione o altri eventi estranei alla sua responsabilità, con conseguenze distorsive nella determinazione della priorità. Il coefficiente dovrebbe pertanto essere calcolato sulla base di dati e criteri previamente definiti,

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
			conoscibili e verificabili da parte delle IF. La disponibilità delle fonti informative, delle modalità di costruzione del dato e degli esiti del calcolo consentirebbe ai richiedenti di verificarne la correttezza prima dell'applicazione del criterio nei conflitti tra richieste.
7.1.	<i>“Nel caso in cui la ricerca di soluzioni coordinate consensuali con i richiedenti capacità non abbia successo e permangano conflitti tra richieste di capacità dei servizi passeggeri a mercato anche a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, il GI, mettendone a conoscenza l'Autorità, richiede ai soggetti titolari delle richieste in conflitto di presentare, per ognuna delle tracce di interesse, un'offerta economica di acquisto che si configuri come un'offerta che, oltre al canone dovuto per l'accesso e l'utilizzo della data traccia, come desumibile dal prospetto informativo della rete, preveda una componente economica aggiuntiva da offrire al GI in sede di asta.”</i>	Si propone la seguente riformulazione: <i>“Nel caso in cui la ricerca di soluzioni coordinate consensuali con i richiedenti capacità non abbia successo e permangano conflitti tra richieste di capacità dei servizi passeggeri a mercato anche a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, il GI, mettendone a conoscenza l'Autorità, richiede ai soggetti titolari delle richieste in conflitto di presentare, per ognuna delle tracce di interesse, un'offerta economica di acquisto che, oltre al canone dovuto per l'accesso e l'utilizzo della traccia, come desumibile dal prospetto informativo della rete, preveda una componente economica aggiuntiva da offrire al GI in sede di asta. Le modalità di allocazione tramite asta di cui alla presente misura si applicano esclusivamente alle richieste di capacità relative ai servizi passeggeri a mercato e non trovano applicazione al segmento del trasporto merci”.</i>	Si ritiene necessario definire in modo espresso e inequivocabile l'ambito di applicazione del meccanismo d'asta, precisando che esso è circoscritto alle richieste di capacità relative ai servizi passeggeri a mercato e non si estende al segmento merci. Tale precisazione appare giustificata dalle differenti caratteristiche economiche e competitive dei segmenti interessati. Un meccanismo fondato sulla presentazione di un'offerta economica aggiuntiva assume infatti la disponibilità a pagare quale elemento determinante per

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
			l'assegnazione della capacità. La relativa applicazione al trasporto merci non terrebbe adeguatamente conto della specifica <i>ability to pay</i> del settore, condizionata anche dalle caratteristiche del settore e dalla necessità di mantenere competitivo il costo complessivo del servizio logistico, anche tenuto conto della pressione competitiva esercitata dal trasporto su strada. Il ricorso all'asta penalizzerebbe il comparto merci, senza che ciò corrisponda necessariamente a un utilizzo più efficiente della capacità o a un maggiore valore socio-economico del servizio. L'esclusione espressa del segmento merci consentirebbe di evitare tali effetti e di assicurare che eventuali richieste in conflitto relative a tale comparto siano gestite mediante criteri di priorità oggettivi, non prettamente

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
			legati a dinamiche economiche.
7.5	<i>“I ricavi da aste non concorrono all'equilibrio economico del GI [...], ma sono destinati al finanziamento, per la parte non già coperta da contributo pubblico, dei piani di potenziamento della capacità [...] o ad altri progetti finalizzati all'incremento della capacità dell'infrastruttura, con particolare riferimento alle tratte a capacità limitata o sature.”</i>	Si propone la seguente riformulazione: <i>“I ricavi da aste non concorrono all'equilibrio economico del GI [...] ma sono destinati prioritariamente al finanziamento, per la parte non già coperta da contributo pubblico, di interventi di potenziamento della capacità sulle tratte o sui corridoi che hanno generato i relativi ricavi, ovvero su direttrici infrastrutturali funzionalmente connesse, con particolare riferimento alle tratte a capacità limitata o sature. Il GI dà conto all'Autorità dei criteri di destinazione adottati e della coerenza tra origine dei ricavi e impiego delle risorse.”</i>	Pur riguardando aste applicabili ai servizi passeggeri a mercato, la destinazione dei relativi ricavi può produrre effetti indiretti rilevanti anche sul segmento merci, incidendo sugli interventi di incremento della capacità. La proposta mira a rendere più trasparente e coerente l'utilizzo delle risorse, evitando una destinazione eccessivamente generica o indifferenziata.
8 e 9	<i>8. Limiti di capacità assegnabile con AQ 9. Limiti di capacità assegnabile in sede di allocazione annuale</i>		In via generale e preliminare, si osserva che i limiti quantitativi previsti dalla delibera alle misure 8 e 9 dovrebbero applicarsi solo alle tratte e fasce orarie effettivamente sature o caratterizzate da comprovate criticità di capacità, e non in modo indistinto sull'intera rete.

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
			In assenza di reali problemi di saturazione o conflitto, tali limiti rischiano di comprimere inutilmente la capacità assegnabile, senza apportare un effettivo beneficio in termini di gestione dei conflitti o di uso efficiente dell'infrastruttura.
8.1	<i>"In sede di allocazione di capacità quadro, ad ogni richiedente capacità per segmento di trasporto può essere assegnata capacità, per tratta ferroviaria e fascia oraria, entro e non oltre il 20% della capacità commerciale disponibile."</i>		Il limite del 20% per singolo richiedente appare eccessivamente restrittivo. Tale criticità è particolarmente evidente nel settore merci, caratterizzato dalla presenza di numerosi operatori, e soprattutto sulle linee di confine e sui corridoi internazionali, dove i servizi devono essere coordinati con le reti estere e con le esigenze della catena logistica. In tali contesti, una soglia troppo bassa può comprimere traffici merci effettivi e continuativi, anche quando non vi siano richieste incompatibili tali da giustificare una restrizione così rigida. L'applicazione del limite, di cui

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
			si richiede in ogni caso la revisione al rialzo, dovrebbe pertanto essere circoscritta alle tratte e alle fasce orarie nelle quali siano riscontrabili effettive condizioni di saturazione o comprovate criticità di capacità. La previsione dovrebbe inoltre essere valutata alla luce del regolamento (UE) 2026/1184, che disciplina le quote massime complessive di capacità assegnabili mediante accordi quadro e non contempla espressamente una soglia uniforme riferita al singolo richiedente.
8.3	<i>“In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione di capacità quadro, il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile rispettivamente ai sotto-segmenti di mercato del trasporto passeggeri OSP, del trasporto passeggeri a mercato, e del trasporto merci, è pari al 40% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate.”</i>	Si propone la seguente riformulazione: <i>“In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione di capacità quadro, il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile rispettivamente ai sotto-segmenti di mercato del trasporto passeggeri OSP, del trasporto passeggeri a mercato, e del trasporto merci, è pari al 40% della capacità disponibile. Con riferimento al segmento merci, tale limite può essere superato qualora, tenuto conto delle caratteristiche della tratta, della domanda</i>	Con riferimento a tale misura, si osserva che la previsione di un limite massimo del 40% per segmento, ove applicata in modo uniforme, può non tenere pienamente conto delle specificità di alcuni corridoi merci, nei quali la domanda può presentare un maggiore grado di concentrazione e una minore contendibilità. In tali

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
		<i>effettivamente espressa, delle esigenze operative dei servizi e del livello di contendibilità della capacità, la sua applicazione non risulti necessaria ai fini della risoluzione del conflitto o determini una compressione non proporzionata della capacità assegnabile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate"</i>	contesti, una soglia fissa rischia di incidere sulla concreta utilizzabilità della capacità in misura non sempre proporzionata rispetto alle effettive caratteristiche della linea e della domanda. Prima di applicare il limite, il GI dovrebbe verificare l'effettiva incompatibilità delle richieste e l'impossibilità di risolvere il conflitto mediante il coordinamento, rendendo conoscibili ai soggetti interessati gli elementi posti a fondamento di tale valutazione. In questa prospettiva, appare opportuno che l'adeguatezza del limite sia valutata anche alla luce delle specificità operative e commerciali proprie del traffico merci.
9.2.	<i>"In caso di conflitti tra richieste afferenti a due differenti segmenti o sotto-segmenti di mercato in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile al segmento merci e a ogni sotto-segmento passeggeri OSP e</i>	Si propone la seguente riformulazione: <i>"In caso di conflitti tra richieste afferenti a due differenti segmenti o sotto-segmenti di mercato in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile al segmento merci e a ciascun sotto-segmento passeggeri OSP e passeggeri a mercato è pari</i>	Con riferimento a tale misura, si osserva che il limite del 60% per segmento, ove applicato in modo uniforme, può comprimere la capacità disponibile per il traffico merci in alcune tratte o fasce orarie

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
	<i>passaggeri a mercato, è pari al 60% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate."</i>	<i>al 60% della capacità disponibile. Con riferimento al segmento merci, tale limite può essere superato qualora, tenuto conto delle caratteristiche della tratta, della domanda effettivamente espressa, delle esigenze di continuità e regolarità dei servizi, nonché della natura nazionale o internazionale dei traffici, la sua applicazione determini una compressione non proporzionata della capacità assegnabile o non risulti necessaria ai fini della risoluzione del conflitto. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate."</i>	caratterizzate da una domanda più concentrata o da esigenze operative particolarmente stringenti. In tali contesti, il limite rischia di incidere sulla concreta disponibilità di capacità in misura non sempre coerente con le esigenze di continuità e regolarità del servizio, soprattutto sulle relazioni di lunga percorrenza e nei traffici internazionali. In questa prospettiva, tenuto conto delle specificità del trasporto di merci, dovrebbe essere prevista la possibilità di derogare al limite per tale segmento.
10.1	<i>"Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità".</i>		Con riferimento alla misura 10.1, si osserva che l'applicazione delle nuove disposizioni sin dal momento della pubblicazione del provvedimento potrebbe produrre effetti particolarmente gravosi sul comparto merci, incidendo su assetti operativi, programmi

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
			industriali e rapporti commerciali già definiti sulla base della disciplina vigente. Per le imprese ferroviarie merci, la disponibilità di capacità infrastrutturale costituisce infatti il presupposto per l'organizzazione dei servizi, l'impiego del materiale rotabile e del personale, il coordinamento con terminali, porti e reti estere, nonché per l'esecuzione degli impegni assunti nei confronti della clientela. Sulla base di tali elementi vengono inoltre programmati e realizzati investimenti in materiale rotabile, sistemi operativi, terminali e strutture logistiche, il cui equilibrio economico dipende dalla possibilità di assicurare continuità e stabilità ai traffici. L'introduzione immediata di nuovi criteri e limiti potrebbe pertanto incidere su servizi già programmati, ridurre

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
			L'utilizzabilità della capacità sulla quale sono stati fondati impegni commerciali e investimenti già effettuati e determinare costi non recuperabili, con possibili ripercussioni sulla regolarità e sulla sostenibilità economica dei traffici. Si ritiene quindi necessario prevedere un termine di applicazione congruo e uniforme, tale da consentire alle imprese di adeguare la propria programmazione operativa e contrattuale e da salvaguardare gli investimenti già realizzati.