

Roma, 15/05/2025
Prot. 66/P/25

Autorità di Regolazione dei Trasporti
C.A Presidente – *Nicola Zaccheo*

Oggetto: Associazione Fermerci – invio osservazioni a “*Meccanismi di premi/penalità di cui alla misura 10.6 delibera n. 95/2023*”

Egregio Presidente,

Si inviano di seguito le osservazioni di Associazione Fermerci relative al procedimento con riferimento in oggetto.

Misura	citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 1. Definizioni		Treno contingente: treni tra loro operativamente interdipendenti.	Si suggerisce l’inserimento, tra le definizioni, della nozione di treno contingente, particolarmente rilevante nell’ambito del trasporto merci e oggetto di specifica proposta di inserimento di apposito indicatore all’interno della Misura 4.
Misura 2. Modelli di esercizio <u>Punto 2.2</u> <u>Punto 2.6</u>	Punto 2.2: “La bozza di modello di esercizio tecnico-commerciale messa in consultazione dal GI tiene già conto delle informazioni sulla programmazione dell’offerta di servizi di trasporto, per quanto rese disponibili allo stesso GI dai richiedenti capacità e rese compatibili dal GI in esito alle eventuali pregresse attività di coordinamento”. Punto 2.6: “Per ogni relazione origine-destinazione considerata, nel modello di esercizio tecnico-industriale ed in quello	Punto 2.6: “Per ogni relazione origine-destinazione considerata, nel modello di esercizio tecnico-industriale ed in quello tecnico-commerciale, i servizi di trasporto	Alla luce di quanto previsto dalla Misura 2 dell’All. A alla Delibera n. 55/2025, si evidenzia l’esigenza imprescindibile di garantire 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 che comprometta la capacità già allocata o storicamente assegnata alle imprese ferroviarie. In particolare, il processo di definizione del modello tecnico-commerciale da parte del GI deve essere improntato a criteri di gradualità, trasparenza e proporzionalità, evitando che l’allineamento automatico dell’accordo quadro esistente con le nuove specifiche tecniche-commerciali determini la decadenza o la riduzione delle tracce già confermate o

	<p>tecnico-commerciale, i servizi di trasporto ferroviario sopra citati sono raggruppati e rappresentati, tramite appositi codici identificativi, anche con riferimento alle differenti caratteristiche prestazionali del materiale rotabile. Per i servizi di trasporto passeggeri, il gestore dell'infrastruttura prende in considerazione, in particolare, la velocità massima e le prestazioni di accelerazione, mentre, per i servizi di trasporto merci, prende in considerazione anche la massa massima trainata, la lunghezza massima delle composizioni dei convogli, nonché la massa assiale. Per ogni codice identificativo della tipologia di servizio di trasporto deve essere indicata anche la frequenza oraria”.</p>	<p>ferroviario sopra citati sono raggruppati e rappresentati, tramite appositi codici identificativi, anche con riferimento alle differenti caratteristiche prestazionali del materiale rotabile. Per i servizi di trasporto passeggeri, il gestore dell'infrastruttura prende in considerazione, in particolare, la velocità massima e le prestazioni di accelerazione, mentre, per i servizi di trasporto merci, prende in considerazione anche la massa massima trainata, la lunghezza massima delle composizioni dei convogli, nonché la massa assiale, nonché il profilo del treno. Per ogni codice identificativo della tipologia di servizio di trasporto deve essere indicata anche la frequenza oraria”.</p>	<p>consolidate nel tempo dalle IF. Un tale scenario determinerebbe una compressione dei diritti acquisiti, con impatti negativi su investimenti già realizzati e sulla programmazione pluriennale delle imprese, specie in relazione all'utilizzo di materiale rotabile compatibile con le caratteristiche di capacità precedentemente disponibili. Pertanto, si propone di inserire nel provvedimento una previsione esplicita che limiti l'adeguamento degli accordi quadro ai nuovi modelli tecnico-commerciali solo ai casi in cui ciò sia strettamente necessario e tecnicamente motivato, garantendo altresì un congruo preavviso per garantire il confronto preventivo con i richiedenti interessati, anche ai fini della predisposizione di eventuali misure compensative o soluzioni alternative. È altresì fondamentale che la definizione del modello tecnico-commerciale avvenga con congruo anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce, per consentire alle imprese di adeguare, per tempo, i propri piani industriali, operativi e commerciali. Il calendario di pubblicazione e consultazione dei modelli tecnici, come previsto al punto 2.2 della misura, dovrebbe essere chiaramente vincolato a scadenze perentorie e coordinate con i termini di presentazione delle domande di capacità. Si ritiene opportuno, infine, inserire nel punto 2.6, tra le caratteristiche dei treni merci, anche il riferimento al profilo del treno.</p>
<p>Misura 3. Disciplina dei meccanismi di premi/penalità <u>Punto 3.1 sgg.</u></p>	<p>“I meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell'allegato A alla delibera n. 95/2023, sono basati su di un panel di indicatori definiti in base alle pertinenti misure del presente provvedimento (...)”</p>		<p>Nel prendere atto degli obiettivi condivisibili di miglioramento della qualità del servizio erogato dal gestore del GI e della promozione dell'efficienza complessiva del sistema ferroviario, si desidera evidenziare alcune criticità che, se non opportunamente considerate, rischiano di generare effetti distorsivi a valle, con impatti significativi sulla sostenibilità economica e operativa delle IF, in particolare nel settore merci. In primo luogo, si osserva che i meccanismi proposti appaiono particolarmente complessi sia nella loro</p>

			<p>implementazione sia nella gestione e rendicontazione. Tali caratteristiche rischiano di ridurre l'efficacia concreta e di generare un carico amministrativo significativo per le IF, senza assicurare un proporzionale beneficio in termini di equità e trasparenza regolatoria. Si suggerisce una semplificazione dei meccanismi o, in alternativa, una loro applicazione progressiva.</p> <p>In aggiunta, si evidenzia la necessità di garantire una maggiore equità e proporzionalità nell'applicazione delle penalità, introducendo in particolare due elementi correttivi essenziali:</p> <ul style="list-style-type: none">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". <p>Nel traffico merci, infatti, si manifesta con particolare gravità la problematica dei treni contingenti, ovvero treni tra loro operativamente interdipendenti. In tali casi, il ritardo o la soppressione di un treno (ad esempio, il treno A, che subisce un ritardo per lavori sull'infrastruttura o per un'interruzione non pianificata) può compromettere direttamente la possibilità di caricare o far partire un treno successivo (treno B), ad esso collegato per rotabili, merci o slot di manovra. Quando ciò accade, l'IF può trovarsi nella condizione di dover sopprimere il treno successivo su richiesta del cliente o di farlo partire con ritardi significativi, pur non avendo alcuna responsabilità diretta sull'evento scatenante.</p> <p>Applicare penalità a tali situazioni, che derivano da eventi infrastrutturali o comunque non riconducibili all'IF, comporta una distorsione sostanziale del meccanismo regolatorio, andando a penalizzare comportamenti non solo non imputabili, ma spesso inevitabili. Ciò risulta ancor più irragionevole laddove le penalità si cumulano su più treni in cascata (effetto domino), amplificando</p>
--	--	--	---

			<p>artificialmente il costo per l'impresa senza alcuna correlazione con la propria performance operativa.</p> <p>Per questo motivo, si propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'introduzione di un tetto massimo all'importo totale delle penalità applicabili annualmente per ciascun richiedente, proporzionale ai Km/treno effettivamente consumativi e validati, al fine di garantire un limite di esposizione economica ragionevole e sostenibile per le imprese; - L'esclusione dal computo delle penalità dei treni soppressi o ritardati a causa di eventi esogeni, con particolare riguardo ai ritardi di treni precedenti che impediscono il corretto svolgimento di quelli successivi collegati (treni contingenti); <p>Tale impostazione è essenziale per tutelare la sostenibilità economica e la pianificazione operativa delle IF, in particolare nel comparto merci.</p>
<p>Misura 3. Disciplina dei meccanismi di premi/penalità</p> <p><u>Punto 3.3</u></p>	<p>soglia minima (IqSoglia minima, j):</p> <p>(..)Tale soglia è definita in funzione dei minimi standard qualitativi definiti per l'indicatore j-esimo ed ha l'obiettivo di disincentivare il GI ad assumere livelli prestazionali <u>al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall'utenza</u>, determinando un impatto economico in termini di riduzione dei livelli tariffari applicabili;</p>	N.A.	<p>Si chiedono chiarimenti circa le modalità con cui verrà individuato <i>“lo standard minimo richiesto e tollerabile dall'utenza”</i>.</p>
<p>Misura 3. Disciplina dei meccanismi di premi/penalità</p> <p><u>Punto 3.3</u></p>	<p>livello obiettivo (Iqobiettivo, j):</p> <p>(..)Tale soglia deve essere definita in funzione degli standard qualitativi richiesti per l'indicatore j-esimo, sulla base dei valori storici annuali assunti dell'indicatore (<u>negli ultimi dieci anni, ove disponibili</u>) e ricadenti almeno oltre</p>	<p>livello obiettivo (Iqobiettivo, j):</p> <p>(..)Tale soglia è definita in funzione dei <u>massimi standard qualitativi per l'indicatore j-esimo identificabili tra le direzioni territoriali del GI (valori storici più elevati in assoluto) e, in particolare, ove possibile, sul mercato ferroviario a livello internazionale, ed è compresa nella fascia 80-99% per indicatori</u></p>	<p>In considerazione della rilevanza di tale soglia di qualità per l'utenza, preme attenzionare come la serie storica di riferimento potrebbe essere viziata dagli effetti del post covid e della messa a terra degli investimenti del PNRR, che, soprattutto nell'ultimo quinquennio, ha significativamente compromesso l'andamento di alcuni degli indicatori proposti.</p> <p>Basare la soglia obiettivo sull'andamento degli ultimi anni potrebbe comportare il mantenimento di una performance</p>

	l'80-esimo percentile di tale distribuzione.	<u>definiti su base percentuale da massimizzare, o compresa nella fascia 1-20% per quelli da minimizzare.</u>	del GI formalmente valutabile come sufficiente anche se non realmente allineata alle aspettative dell'utenza. Infatti, lo storico utilizzato a benchmark non è stato a sua volta oggetto di una valutazione di merito sulla performance del GI. Si propone quindi di usare come benchmark per tale soglia i medesimi parametri proposti per la definizione della soglia “ <i>best practice</i> qualitativa (IqBest practice, j)”, nella fascia ricompresa tra l'80% ed il 99% per gli indicatori da massimizzare e tra l'1% ed il 20% per quelli da minimizzare.
Misura 3. Disciplina dei meccanismi di premi/penalità <u>Punto 3.4</u>	Le soglie di qualità sono <u>fissate ex ante</u> , con riferimento ad ogni periodo regolatorio, tenendo conto dei principi di cui sopra, fatta salva la sussistenza di eventuali stati di emergenza, quali risultanti da specifici provvedimenti in tal senso adottati dagli organismi competenti, che interessino le tratte gestite dal GI nella definizione delle soglie di qualità.		Con riferimento al concetto di “definizione ex ante” si richiedono chiarimenti circa la definizione temporale delle soglie di qualità rispetto al nuovo periodo regolatorio (2025-2029) recentemente avviato.
Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio	<p>Indicatore 1</p> <p>1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni</p> <p>* La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta.</p>	<p>Indicatore 1</p> <p>1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni</p> <p>* La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta, <u>considerando però il valore di 80km/h come parametro di accettabilità minima di tale rapporto.</u></p>	L'indicatore proposto riveste una rilevanza strategica per le imprese ferroviarie essendo un parametro chiave per l'efficienza del trasporto ferroviario, soprattutto merci. Per tale ragione si ritiene che la definizione di velocità commerciale teorica a rete libera debba prevedere un valore minimo di accettabilità, proposto 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.

<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p>	<p>Indicatori 2, 3, 4 (Performance Regime)</p> <p>2. Ritardo medio accumulato dai treni in transito su ciascuna sezione della rete, attribuiti al GI nell'ambito del <i>Performance Regime</i></p> <p>3. Numero di treni in ritardo su ciascuna sezione della rete, attribuiti al GI nell'ambito del <i>Performance Regime</i></p> <p>4. Tempo medio necessario al rientro di tutti i ritardi su ciascuna sezione della rete</p>		<p>Con riferimento agli indicatori correlati al sistema di performance regime, pur apprezzandone l'inserimento, si tiene a ricordare che l'attribuzione dei ritardi è gestita dal GI con la possibilità per le IF di contestare le attribuzioni non ritenute corrette. La definizione degli indicatori 2 e 3 potrebbe ancor più incentivare il GI ad un approccio meno virtuoso nell'attività di attribuzione, esponendo le imprese al rischio di forzate attribuzioni a loro carico. Per tale ragione, si ritiene più apprezzabile l'indicatore previsto al punto 4, che sprona il gestore alla minimizzazione dei ritardi sulla rete a prescindere dall'attribuzione.</p>
<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p>	<p>Paragrafi al 4.5 in poi (estendibili anche alla misura 5)</p>		<p>Si richiedono chiarimenti circa la temporalità dell'entrata in vigore del sistema premiale: è corretto considerarlo vigente dal 2027 ma dal 2028 effettivamente applicato? In generale, si richiede un chiarimento circa la correlazione tra l'anno di valutazione delle performance e quello di applicazione degli adeguamenti nei livelli tariffari: è corretto dire che gli esiti delle valutazioni dell'anno X avranno effetti sulle tariffe dell'anno X+1?</p>

<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio</p>	<p>Come possibili altri indicatori si chiede di valutare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapporto tra quantità tracce rilasciate alle condizioni richieste dalle imprese (in termini di orari, prestazioni, servizi, istradamenti) rispetto al totale delle tracce richieste dalle imprese. - Rapporto tra il totale delle tracce soppresse da RFI rispetto al totale delle tracce rilasciate in orario non rispettando il preavviso minimo previsto da PIR - Maggiore percorrenza chilometrica imposta alle singole IF dalle deviazioni richieste per evitare interruzioni sia da PIR sia oltre i termini in esso previsti. 		<p>In caso di interruzioni programmate e non programmate, che non siano dettate da forza maggiore, sarebbe auspicabile l'introduzione di un indennizzo a vantaggio delle IF proporzionale alternativamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla riduzione della capacità assegnata alle IF stesse rispetto alle richieste inoltrate al GI, • all'eventuale maggiore onerosità imposta alle IF in seguito ad istradamenti alternativi obbligati dei treni su percorsi più lunghi e/o che limitino modulo/peso assiale/peso lordo/profilo. <p>Tutto ciò evidentemente per mantenere l'equilibrio economico delle IF che risultino pesantemente impattate da tali provvedimenti.</p>
--	---	--	---

<p>Misura 4. Premi/penalità annuali sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio <u>Punto 4.6</u></p>	<p>4. “Nell’ambito dell’aggiornamento annuale dei livelli tariffari, con particolare riferimento ai parametri per la determinazione del livello dei costi operativi, di cui al punto 1, lettera d), della Misura 10.5 dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023, il GI illustra all’Autorità gli esiti del monitoraggio dei valori conseguiti per gli indicatori individuati, le relative metodologie (...)”:</p>	<p>Si chiede l’inserimento di un ulteriore indicatore concernente la soppressione delle tracce che includa anche quelle dei treni contingenti.</p>	<p>Si evidenzia una significativa criticità legata all’attuale carenza di strumenti trasparenti ed efficaci per il monitoraggio continuo degli indicatori di performance da parte delle IF. Ad oggi, infatti, le IF 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. Questa situazione genera rilevanti asimmetrie informative a sfavore delle IF, le quali sono costrette a ricostruire a posteriori, con notevole dispendio di risorse, la congruità delle penalità applicate. L’assenza di un sistema automatico di notifica o tracciamento delle modifiche (ad esempio, su variazioni degli indicatori o dei dati imputati ai singoli eventi) determina un contesto operativo in cui il controllo dell’informazione da parte delle IF è fortemente limitato e spesso realizzato solo attraverso attività manuali, con impiego di personale dedicato e senza la possibilità di intervenire tempestivamente in caso di anomalie o errori. Alla luce di tali criticità, si propone l’introduzione dell’onere, in capo al GI, di realizzare un sistema digitale di monitoraggio trasparente e interattivo, che consenta alle IF: L’accesso continuo, aggiornato e in tempo reale ai dati di performance rilevanti ai fini dell’applicazione delle penalità (ritardi, indisponibilità, deviazioni, etc.), disaggregati per treno, tratta, ora e causa; L’inserimento di funzionalità automatiche (alert, pop-up, dashboard personalizzabili) che notifichino immediatamente qualsiasi variazione dei dati di performance. In alternativa, si suggerisce – per il traffico merci – l’adozione di un sistema analogo a quello già operativo per il trasporto passeggeri, che consenta un maggiore livello di trasparenza e tempestività nel monitoraggio delle performance e nella verifica degli impatti economici derivanti dai meccanismi premianti o penalizzanti. L’adozione di tale sistema è da ritenersi condizione</p>
---	--	--	--

			<p>necessaria per la corretta di una regolazione fondata sul principio di responsabilità informata e sulla simmetria dell'informazione, riducendo i rischi di errore o conflittualità tra GI e IF.</p>
<p>Misura 5. Correttivi infra-periodo sulle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari <u>Punto 5.4</u></p>	<p>“(…) se tutte le dimensioni Iqj sono al di sopra della soglia minima e contestualmente non sono tutte al di sopra del “Livello obiettivo”, per ciascun indicatore j-esimo si rispetta la seguente disequazione: $0 \leq QC_{1,t,j} \leq +0,2$ ove il valore di $QC_{1,t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di Iqj tra i valori Iq Soglia minima, j e Iqobiettivo, j, mediante interpolazione lineare [..]”</p>		<p>Con riferimento alla Misura 5 del documento in consultazione, si ritiene necessario 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. Nella formulazione attuale, è previsto che anche modeste deviazioni dagli indicatori di performance possano dar luogo a variazioni tariffarie sensibili, che si riflettono su componenti centrali della struttura del pedaggio (in particolare la C1, connessa all'utilizzo della capacità in condizioni di saturazione, e la C5, legata alle performance commerciali dei treni). L'adozione di una clausola di franchigia rappresenta 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.</p>

<p>Misura 5. Correttivi infra-periodo sulle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari</p>	<p>Punto 5.9 – indicatore 1 (medesima osservazione proposta in precedenza)</p> <p>1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni</p> <p>* La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta</p>	<p>Indicatore 1</p> <p>1. Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica a rete libera* dei treni</p> <p>* La “velocità commerciale teorica a rete libera” si ottiene dal rapporto tra distanza percorsa e tempo di percorrenza puro più i tempi di sosta, considerando però il valore di 80km/h come parametro di accettabilità minima di tale rapporto.</p>	<p>L’indicatore proposto riveste una rilevanza strategica per le imprese ferroviarie essendo un parametro chiave per l’efficienza del trasporto ferroviario, soprattutto merci. Per tale ragione si ritiene che la definizione di velocità commerciale teorica a rete libera debba prevedere un valore minimo di accettabilità, proposto 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.</p>
<p>Misura 6. Equilibrio economico del gestore</p>	<p>6.1 Laddove la corretta applicazione delle misure di cui al presente documento dovesse generare penalità di importo tale che, cumulato con gli effetti economici delle pertinenti Misure 10.5, punto 6, e 33 di cui all’Allegato A alla delibera n. 95/2023, comporti un disequilibrio economico del GI nel periodo regolatorio, per cause non afferenti alla responsabilità dello stesso GI, esso sarà oggetto di valutazione da parte dell’Autorità ai fini dell’eventuale recupero nel periodo regolatorio successivo, tramite una specifica posta figurativa.</p>		<p>Si chiede un chiarimento in merito alle possibili “cause non afferenti alla responsabilità del GI” considerando che le possibili penali che si dovessero generare sarebbero l’effetto del meccanismo valutativo delle performances fornite dallo stesso GI. Inoltre, nel caso opposto, ovvero la situazione in cui l’applicazione del meccanismo desse origine a delle premialità per il GI, si riterrebbe utile prevedere comunque una valutazione da parte dell’Autorità circa gli effetti dei mancati benefici tariffari di cui avrebbe potuto godere il mercato, soprattutto in situazioni di conclamata criticità.</p>
<p>Misura 6. Equilibrio economico del gestore <u>Punto 6.1</u></p>	<p>“Laddove la corretta applicazione delle misure di cui al presente documento dovesse generare penalità di importo tale che, cumulato con gli effetti economici delle pertinenti Misure 10.5, punto 6, e 33 di cui all’Allegato A alla delibera n. 95/2023, comporti un disequilibrio economico del GI nel periodo regolatorio, per cause non afferenti alla responsabilità</p>		<p>Si sottolinea l’esigenza di introdurre meccanismi di protezione economica per le IF, in particolare nei casi in cui si verificano interruzioni della circolazione non imputabili all’impresa, come nel caso di lavori urgenti, guasti infrastrutturali o eventi esogeni (es. calamità naturali, incidenti di terzi). Queste interruzioni, soprattutto in presenza di treni contingenti – ossia treni tra loro collegati operativamente, ad esempio per la continuità della catena logistica o per il riutilizzo di mezzi</p>

	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”.		e slot – possono generare effetti a cascata (es. mancato carico, soppressione di treni successivi, perdite contrattuali), aggravando in modo sproporzionato la posizione economica dell’IF (v. quando evidenziato con riguardo alla Misura 3). Inoltre, nel caso di 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. Infine, si 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. Per il raggiungimento di tali finalità, si propone, inoltre, 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. Tale sistema dovrebbe essere attivabile anche per i treni contingenti e integrarsi con la pianificazione operativa del GI. L’adozione di tali misure rappresenta un passo necessario per garantire un sistema ferroviario regolato in modo bilanciato e sostenibile, che tuteli gli investimenti e la competitività delle imprese ferroviarie, promuovendo un’effettiva equità nella distribuzione dei rischi e delle responsabilità operative.
Misura 7. Obblighi informativi del GI nei confronti dell’Autorità			
ANNESSO 2.10 IFN.PMdA - Premi/penalità annuali			

sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio			
IFN.PMda - Correttivi infra-periodo sulla componente C1 j Indicatore Peso Unità			
IFN.PMda - Correttivi infra-periodo sulla componente C5 j Indicatore Peso Unità			
IFN.PMda - Correttivi infra-periodo sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari			

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti

Distinti saluti

Il Presidente
Clemente Carta