

# **Delibera ART n. 116/25 - Relazione illustrativa delle motivazioni sull'accoglimento o sul rigetto delle osservazioni pervenute dalle IF a valle della consultazione sulle proposte di modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo di ogni singolo indicatore e sulle proposte di soglie di qualità correlate al parametro $\varepsilon_t$**

## INDICE DELLE OSSERVAZIONI

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Pag.
Fercargo	1	<u>Indicatore 1 – Allungamenti</u>	2
Fercargo	2	<u>Indicatore 4 – Tempo medio necessario al rientro dei ritardi</u>	3
Fercargo	3	<u>Indicatore 5 – Percentuale di tracce sopprese in GO</u>	3
Fercargo	4	<u>Indicatori 6 e 7 – Indisponibilità</u>	3
Fermerci	1	<u>Indicatore 1 - Allungamenti</u>	4
Fermerci	2	<u>Indicatori 6 e 7 - Indisponibilità</u>	5
Trenitalia	1	<u>Indicatore 1 - Allungamenti</u>	5
Trenitalia	2	<u>Indicatore 2 – Scostamento medio</u>	6
Trenitalia	3	<u>Indicatore 3 – Numero treni in ritardo</u>	7
Trenitalia	4	<u>Indicatore 4 - Tempo medio necessario al rientro dei ritardi</u>	7
Trenitalia	5	<u>Indicatore 5 – Percentuale di tracce sopprese in GO</u>	8
Trenitalia	6	<u>Indicatori 6 e 7 - Indisponibilità</u>	8
Trenitalia	7	<u>Indicatore 9 – Percezione della qualità dei servizi di stazione</u>	9
Trenitalia	8	<u>Indicatore 10 – Percentuale di ore sature su tratte C1</u>	9
Trenitalia	9	<u>Indicatore 11 – Numero di tracce perse su tratte C1</u>	10
Trenitalia	10	<u>Tempistiche</u>	10

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
1	Fercargo	<p><b>Indicatore 1 – Allungamenti</b></p> <p>Nel modello proposto dal Gestore per la definizione delle soglie non risulta di immediata comprensione la modalità con cui viene “ricavata geometricamente” la soglia minima dell’indicatore 1.</p> <p>Facendo riferimento all’esempio riportato a pagina 9, basato sulle simulazioni per l’anno 2026, la metodologia utilizzata dal Gestore restituirebbe questi tre valori di soglia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Soglia minima: 48%</li> <li>- Soglia obiettivo: 81%</li> <li>- Soglia best practice: 87%</li> </ul> <p>Al netto delle considerazioni analitiche, questa risultanza appare evidentemente sbilanciata.</p> <p>La soglia minima, infatti, che ricordiamo essere definita come il “minimo standard qualitativo definito per l’indicatore j-esimo ed ha l’obiettivo di disincentivare il GI ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall’utenza, determinando un impatto economico in termini di riduzione dei livelli tariffari applicabili”, dista ben 33 punti percentuali dalla soglia obiettivo e 39 dalla soglia di best practice.</p> <p>Ciò vuol dire che la penalità a carico del Gestore, associata alla risultanza dell’indicatore 1, sarà massima solo nei casi in cui quest’ultimo si attesterà a valori inferiori alla soglia minima (48% nell’esempio sopra), che risulta evidentemente troppo bassa, anche ragionando in una mera scala di sufficienza centesimale.</p> <p>Si chiedono pertanto maggiori informazioni circa la modalità di calcolo della soglia minima ed una rimodulazione della stessa che sia coerente con i minimi qualitativi accettabili dal mercato.</p> <p>Inoltre, pur comprendendo l’assunzione per cui il valore di soglia best practice sia coincidente con il rapporto B/C (cfr. tab 3 pag. 8 - ovvero velocità con allungamenti prescritti/ velocità senza allungamenti), si ritiene che vi debba essere un</p>	<p>La soglia minima inserita nel documento metodologico è un evidente refuso. La metodologia applicata da questo Gestore per il calcolo della soglia minima determina un valore per la soglia minima del 68%.</p> <p>L’applicazione del criterio geometrico, infatti, rispecchia, ad avviso del Gestore, l’asimmetria prevista dal meccanismo disciplinato dalla Delibera 116/25 che prevede un premio massimo (+1%) pari alla metà, in valore assoluto, della penalità massima (-2%).</p> <p>Per tale motivo si ritiene ragionevole che la distanza tra soglia minima e obiettivo (12 punti percentuali) sia doppia rispetto alla distanza tra soglia obiettivo e soglia best practice (6 punti percentuali).</p> <p>Si fa inoltre presente che questo Gestore provvederà a correggere il refuso nelle formule a pagina 10 del documento metodologico.</p> <p>Per quanto riguarda il monitoraggio degli allungamenti medi di cui è segnalata la necessità, si fa presente che questi sono monitorati anche in ambito componente C5.</p>

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
		monitoraggio degli allungamenti medi prescritti sull'intera rete dal Gestore, per evitare inefficienze in sede di costruzione dell'orario e un abbassamento non giustificato della massima soglia di best practice possibile.	
2	Fercargo	<p><b>Indicatore 4 – Tempo medio necessario al rientro dei ritardi</b></p> <p>L'indicatore n. 4, così come descritto dall'Autorità, è mirato a incentivare il miglioramento della gestione dei ritardi sulla rete da parte del Gestore Infrastruttura. Si ritiene che il ritardo medio a destino non sia sufficiente a misurare questo parametro. Come nel caso degli indicatori precedenti, si potrebbe pensare a concepire l'indicatore come rapporto tra due valori (ad esempio, rapporto tra scostamento medio vs ritardo medio a destino).</p> <p>Si chiede di misurare l'indicatore anche per i treni merci.</p> <p>Si ritiene infine che questo indicatore vada letto in correlazione all'indicatore n. 5.</p>	L'indicatore 4 è stato rielaborato considerando sia i treni viaggiatori che merci. Il valore riportato è il ritardo medio a destino che rappresenta il ritardo residuale rispetto all'efficacia delle azioni gestionali adottate ai fini del recupero della puntualità
3	Fercargo	<p><b>Indicatore 5 – Percentuale di tracce soppresse in GO</b></p> <p>Si ritiene che l'indicatore vada dettagliato con l'informazione per ciascuna tipologia di servizio.</p>	L'indicatore è stato rielaborato considerando unitariamente tutti i segmenti. Ai fini della definizione dell'obiettivo di performance, si assume come indicatore la media di tutte le tracce soppresse in gestione operativa, indipendentemente dal segmento di traffico.
4	Fercargo	<p><b>Indicatori 6 e 7 – Indisponibilità</b></p> <p>Come già evidenziato nelle precedenti fasi dell'iter di consultazione, non si condivide l'esclusione delle Interruzioni Programmate in Orario (IPO) dall'indicatore 6.</p> <p>Il monitoraggio di tali indisponibilità, infatti, non mira necessariamente a contenere le ore definite dal Gestore (cosa comunque auspicabile), ma si pone l'obiettivo di garantire un uso efficiente delle stesse.</p>	La costruzione delle IPO, in ottica di pianificazione industriale non soltanto di RFI, ma soprattutto delle imprese ferroviarie, deve necessariamente avvenire contestualmente alla progettazione dell'orario di servizio. L'obiettivo della perimetrazione delle stesse è garantire un orario quanto più possibile stabile e robusto. Tali esigenze devono permettere alle fasce individuate di assorbire le contingenze insite nel processo, quali ad esempio la gestione della circolazione perturbata, nonché la programmazione di tutte le tipologie di interventi, comprese, oltre alle attività cicliche note, tutte le attività non programmabili,

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
		<p>Per tale motivo si propone, quanto meno, di considerare tale tipologia di indisponibilità all'interno dell'indicatore 7.</p>	<p>quali, ad esempio, quelle innescate da processi diagnostici altamente evoluti, necessarie a garantire alle IF stesse non soltanto la sicurezza, ma anche la qualità del servizio. Stante questo, non è escluso, come noto, che la capacità restituibile al mercato venga reimessa nella disponibilità delle IF compatibilmente con la programmazione di cui sopra, ma con tempistiche non coerenti con i rilasci del progetto orario.</p>
1	Fermerci	<p><b>Indicatore 1 - Allungamenti</b></p> <p>Nel modello proposto dal Gestore per la definizione delle soglie non risulta di immediata comprensione la modalità con cui viene “ricavata geometricamente” la soglia minima dell’indicatore 1.</p> <p>Facendo riferimento all’esempio riportato a pagina 9, basato sulle simulazioni per l’anno 2026, la metodologia utilizzata dal Gestore restituirebbe questi tre valori di soglia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Soglia minima: 48%</li> <li>- Soglia obiettivo: 81%</li> <li>- Soglia best practice: 87%</li> </ul> <p>Al netto delle considerazioni analitiche, questa risultanza appare evidentemente sbilanciata.</p> <p>La soglia minima, infatti, che ricordiamo essere definita come il “minimo standard qualitativo definito per l’indicatore j-esimo ed ha l’obiettivo di disincentivare il GI ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall’utenza, determinando un impatto economico in termini di riduzione dei livelli tariffari applicabili”, dista ben 33 punti percentuali dalla soglia obiettivo e 39 dalla soglia di best practice.</p> <p>Ciò vuol dire che la penalità a carico del Gestore, associata alla risultanza dell’indicatore 1, sarà massima solo nei casi in cui quest’ultimo si attesterà a valori</p>	<p>Si rimanda all’osservazione <a href="#">Fercargo 1</a></p>

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
		<p>inferiori alla soglia minima (48% nell'esempio sopra), che risulta evidentemente troppo bassa, anche ragionando in una mera scala di sufficienza centesimale.</p> <p>Si chiedono pertanto maggiori informazioni circa la modalità di calcolo della soglia minima ed una rimodulazione della stessa che sia coerente con i minimi qualitativi accettabili dal mercato.</p> <p>Inoltre, pur comprendendo l'assunzione per cui il valore di soglia best practice sia coincidente con il rapporto B/C (cfr. tab 3 pag. 8 - ovvero velocità con allungamenti prescritti/ velocità senza allungamenti), si ritiene che vi debba essere un monitoraggio degli allungamenti medi prescritti sull'intera rete dal Gestore, per evitare inefficienze in sede di costruzione dell'orario e un abbassamento non giustificato della massima soglia di best practice possibile.</p>	
2	Fermerci	<p><b>Indicatori 6 e 7 - Indisponibilità</b></p> <p>Come già evidenziato nelle precedenti fasi dell'iter di consultazione, non si condivide l'esclusione delle Interruzioni Programmate in Orario (IPO) dall'indicatore 6.</p> <p>Il monitoraggio di tali indisponibilità, infatti, non mira necessariamente a contenere le ore definite dal Gestore (cosa comunque auspicabile), ma si pone l'obiettivo di garantire un uso efficiente delle stesse.</p> <p>Per tale motivo si propone, quanto meno, di considerare tale tipologia di indisponibilità all'interno dell'indicatore 7.</p>	Si rimanda all'osservazione <a href="#">Fercargo 4</a>
1	Trenitalia	<p><b>Indicatore 1 - Allungamenti</b></p> <p>Condividendo l'approccio metodologico che ricalibra gli allungamenti reali in base ai volumi di traffico programmati, si evidenzia come la determinazione della soglia minima, ottenuta con il c. d. metodo geometrico appaia totalmente inconsistente con un valore del 48%, ben inferiore del valore minimo registrato nel periodo, pari al 80%. Tenuto anche conto della ridottissima variabilità del fenomeno che esclude</p>	Si rimanda all'osservazione <a href="#">Fercargo 1</a>

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
		<p>l'eventualità di fluttuazioni significative, tale valore va incrementato in modo sostanziale.</p> <p>Fatta salva l'auspicata possibilità di rendere più robuste le misurazioni collegandole ad opportune benchmark internazionali, si ritiene che per determinare la soglia minima, in una fase di prima introduzione, si debba prendere a riferimento la worst performance di periodo, eventualmente abbattuta di un “coefficiente di sicurezza” che, considerata la variabilità estremamente bassa del fenomeno, potrebbe attestarsi su valori del 2% - 3%.</p> <p>Inoltre, nella tab. di pag. 10, si segnala la presenza di un refuso nelle formule inerenti alla velocità commerciale che presentano l'inversione delle due dimensioni di riferimento: spazio e tempo. Si raccomanda di correggere le formule in tutti i riferimenti documentali, al fine di una corretta interpretazione ed applicazione dell'indicatore</p>	
2	Trenitalia	<p><b>Indicatore 2 – Scostamento medio</b></p> <p>Il documento metodologico deve essere integrato esplicitando i razionali utilizzati per determinare i valori soglia a partire dai dati storici di performance.</p> <p>I valori soglia proposti appaiono, inoltre, del tutto inadeguati. In particolare, un valore di best practice di 5,99 a fronte di una performance 2025 di 5,73 non costituisce un incentivo al miglioramento in quanto risulta nettamente peggiorativa dell'ultimo risultato conseguito, peraltro, in una fase in cui l'intero sistema è oggetto di profondi interventi di revisione volti ad accrescerne la stabilità con impatti significativi per le IIFF. Si propone, pertanto, di fissare il valore di best practice abbattendo la performance registrata nell' ultimo anno del 2% - 3%, il valore obiettivo confermando lo standard 2025 e il valore di soglia minima incrementando il dato 2025 di una percentuale dell'ordine del 5%.</p>	<p>Il valore di riferimento viene determinato tramite il rapporto tra i minuti di ritardo attribuiti al GI ed il numero di treni circolati. Si ritiene di quantificare gli obiettivi calcolando la media degli ultimi tre anni</p>

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
3	Trenitalia	<p><b>Indicatore 3 – Numero treni in ritardo</b></p> <p>Premesso che si presuppone che le fasce di ritardo prese a riferimento siano quelle dichiarate in PIR, si ribadiscono anche per questo indicatore i rilievi già formulati per l'indicatore 2 sia circa la necessità di esplicitare la logica utilizzata per determinare i valori soglia, sia circa l'eccessiva cautela adottata nella determinazione delle soglie. In particolare, un valore di best practice di 5,89 quando sia il 2023 che il 2025 hanno registrato consuntivi nettamente migliori risulta privo di ogni connotazione incentivante volta all'over performance. In linea come per l'indicatore precedente, si propone di determinare il valore di best practice abbattendo la performance 2025 del 2% - 3%, di posizionare il valore obiettivo sul consuntivo 2025 e di individuare la soglia minima incrementando quest'ultimo di una percentuale dell'ordine del 5%.</p>	Si conferma che le fasce di riferimento sono quelle dichiarate in PIR. Il dato viene calcolato come rapporto tra i treni fuori fascia conto gestore infrastruttura e i treni circolati.
4	Trenitalia	<p><b>Indicatore 4 - Tempo medio necessario al rientro dei ritardi</b></p> <p>Premesso che l'indicatore proposto non appare correlato in modo robusto al grado di “resilienza” del sistema, anche in questo caso si rilevano le medesime criticità dei due precedenti indicatori sia perché non viene esplicitata la logica di calcolo delle soglie sia perché i loro valori non hanno alcun carattere incentivante e, come tali, non supportano reali processi di miglioramento nella qualità erogata dal GI. In particolare, un valore di best practice di 2,95 quando il 2025 ha registrato un consuntivo di 2,89 risulta del tutto inconsistente. In linea con gli indicatori precedenti, si propone di fissare il valore di best practice migliorando la performance 2025 del 2% - 3%, di posizionare il valore obiettivo sulla performance 2025 e il valore di soglia minima incrementando il dato 2025 di una percentuale dell'ordine del 5%.</p>	L'indicatore 4 è stato rielaborato considerando sia i treni viaggiatori che merci. Il valore riportato è il ritardo medio a destino che rappresenta il ritardo residuale rispetto alle azioni gestionali di recupero puntualità.

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
5	Trenitalia	<p><b>Indicatore 5 – Percentuale di tracce soppresse in GO</b></p> <p>Anche per questo indicatore si rileva la mancata specificazione dei criteri adottati per stabilire i valori soglia nonché il loro posizionamento su standard eccessivamente blandi e di facile conseguimento. Considerato che l'incidenza delle soppressioni presenta un significativo incremento tra l'anno 2023 ed il biennio 2024/2025, caratterizzato dall'impennata senza precedenti dei cantieri presenti sulla rete, si ritiene che, in una fase di prima introduzione, la presenza ancora significativa di lavori sulla rete non renda opportuno il posizionamento della soglia obiettivo sulla best performance (2023). Per tale motivo si propone di utilizzare come soglia obiettivo la media di periodo 2023 – 2025. Considerato, quindi, che la variabilità della serie storica di riferimento risulta sensibilmente superiore a quella rilevata per gli indicatori precedentemente trattati, si propone di fissare il valore di best practice abbattendo la soglia obiettivo di una percentuale dell'ordine del 5% e di collocare la soglia minima incrementando la soglia obiettivo di una percentuale dell'ordine del 10%.</p>	Il criterio è il rapporto tra i treni soppressi in gestione operativa e i treni programmati. Gli obiettivi sono stati con riferimento alla media degli ultimi tre anni, considerando tutti i segmenti di traffico.
6	Trenitalia	<p><b>Indicatori 6 e 7 - Indisponibilità</b></p> <p>In merito a tali indicatori si rileva come la scelta del Gestore di attendere il consolidamento di una serie storica su base triennale non collimi con la stringente necessità di monitorare i fenomeni sottesi, caratterizzati da un crescente interesse da parte di tutti gli operatori del sistema. Inoltre, alla luce della durata del corrente periodo regolatorio, di cui il 2029 rappresenta l'ultimo anno di vigenza, di fatto i suddetti indicatori rimarrebbero inapplicati. Si propone, pertanto, di utilizzare il primo anno di rilevazione come riferimento sufficiente a determinare secondo appropriate logiche di calibrazione in aumento/riduzione le soglie di interesse.</p>	Si precisa, che l'applicativo informatico, già citato nel documento posto in consultazione, e il cui rilascio è previsto verosimilmente a giugno 2026, non contempla le funzionalità necessarie per il calcolo dell'indicatore. Per questo motivo sarà necessario procedere con la progettazione e lo sviluppo delle nuove funzionalità idonee al monitoraggio del KPI. Solo al termine di tali attività questo Gestore potrà valutare le annualità su cui costruire le prime soglie.

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI												
7	Trenitalia	<p><b>Indicatore 9 – Percezione della qualità dei servizi di stazione</b></p> <p>In merito a tale indicatore si richiede di meglio chiarire se i questionari di rilevazione sulla soddisfazione siano rivolti solo ai passeggeri o anche alle IIFF, come fissato nella definizione stessa dell'indicatore di cui alla delibera ART 116/25.</p>	<p>I questionari su cui si fondano le metriche dell'indicatore 9 sono sottoposti ai soli passeggeri. Come illustrato nel documento metodologico, l'indicatore è limitato ai servizi PMdA offerti in stazione dal Gestore ovvero ai soli spazi di atrii e aree di banchina, a seguito dell'espunzione dei servizi igienici, sale d'attesa, IaP e PMR. Non esiste ad oggi un questionario alle Imprese Ferroviarie per la rilevazione di un perimetro così limitato di spazi, né si ritiene significativo sottoporre un nuovo questionario ai passeggeri e alle IF su un sottoinsieme di aree di stazioni così specifiche e di difficile valutazione.</p> <p>Si ritiene, al contrario, che i questionari già utilizzati e proposti nell'ambito dell'indicatore 9 possano costituire una proxy significativa sulla percezione della qualità dei servizi PMdA di stazione.</p>												
8	Trenitalia	<p><b>Indicatore 10 – Percentuale di ore satute su tratte C1</b></p> <p>In merito a tale indicatore, si valuta condivisibile la trattazione differenziata tra DD e MI – BO AV. Nella quantificazione delle soglie si ritiene che RFI abbia adottato, tuttavia, criteri eccessivamente cautelativi producendo valori non in grado di misurare la qualità erogata dal Gestore in una logica di reale miglioramento. Nello specifico, considerata la forte variabilità che caratterizza la serie storica disponibile, al fine di smorzarne l'effetto, si propone, sia per la DD che per la MI-BO AV, di determinare la soglia minima come media delle due annualità worst performance, la soglia obiettivo come media delle due annualità best performance e la best practice effettuando di una percentuale dell'ordine del 2% - 3% la migliore performance del triennio.</p>	<p>Si accoglie l'osservazione, anche alla luce dell'effetto contenuto delle modifiche.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il valore di <b>soglia minima</b> è fissato pari alla media dei due valori massimi tra le tre annualità rilevate</li> <li>• Il valore di <b>soglia obiettivo</b> è fissato pari alla media dei due valori minimi tra le tre annualità rilevate.</li> <li>• Il valore di <b>best practice</b> è fissato pari alla soglia obiettivo abbattuta di 2 punti percentuali</li> </ul> <table border="1" data-bbox="1381 1167 2122 1270"> <thead> <tr> <th></th><th>Roma-Firenze DD</th><th>Rogoredo-Melegnano</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SOGLIA MINIMA</td><td>34%</td><td>41%</td></tr> <tr> <td>SOGLIA OBIETTIVO</td><td>24%</td><td>34%</td></tr> <tr> <td>BEST PRACTICE</td><td>19%</td><td>28%</td></tr> </tbody> </table>		Roma-Firenze DD	Rogoredo-Melegnano	SOGLIA MINIMA	34%	41%	SOGLIA OBIETTIVO	24%	34%	BEST PRACTICE	19%	28%
	Roma-Firenze DD	Rogoredo-Melegnano													
SOGLIA MINIMA	34%	41%													
SOGLIA OBIETTIVO	24%	34%													
BEST PRACTICE	19%	28%													

N°	SOGGETTO	OSSERVAZIONE	VALUTAZIONE RFI
9	Trenitalia	<p><b>Indicatore 11 – Numero di tracce perse su tratte C1</b></p> <p>In merito a questo indicatore si evidenzia che, con particolare riferimento alla tratta Roma-Firenze, è stata formalizzata nel PIR 2027 l'entrata in vigore della regola di utilizzo che ne limita l'accesso ai soli treni con velocità <math>\geq 200</math> km/h. Appare, pertanto, evidente come, da tale anno, il raggiungimento della best practice derivi da un mero adempimento normativo già stabilito, sostenuto dagli operatori del trasporto e non da un comportamento virtuoso del Gestore.</p> <p>Si ritiene, pertanto che tale indicatore necessiti di una diversa configurazione basata sulla misurazione dell'eterotachia delle tratte oggetto di applicazione della componente C1, posto che la massima allocazione delle tracce si ottiene nel caso limite di eterotachia nulla. Ciò, per altro, scongiurerebbe la circostanza (almeno per la DD) di un automatico conseguimento della best performance a seguito della mera applicazione della normativa di utilizzo delle linee.</p>	<p>L'indicatore 11 è definito dalla Delibera ART n.116/25 come numero di tracce perse all'anno sulle tratte di applicazione della C1. Non è quindi nelle possibilità di questo Gestore modificare la definizione assegnata. Ciò premesso, si sottolinea che la perdita di tracce si verifichi solo nei casi in cui il livello di eterotachia superi specifici valori limite, come illustrato nel documento metodologico <a href="#">RFI Relazione Pricing - Sistema Tariffario PMdA 2025-2029 (dicembre 2024)</a>. Infatti, l'indicatore 11 non ha un andamento linearmente correlato al livello di eterotachia, ma si valorizza a salti in corrispondenza di valori che determinano l'incremento del numero di tracce perse.</p> <p>Si fa in ogni caso presente che il raggiungimento della Best Practice si tradurrebbe in una riduzione della componente C1 e quindi in un effetto positivo per le tracce residue oggetto della suddetta componente.</p>
10	Trenitalia	<p><b>Tempistiche</b></p> <p>Con riferimento al paragrafo 4 “Tempistiche” si rileva come la timeline proposta per il processo di consultazione dei modelli di esercizio risulti fortemente critica per le IIFF. Infatti, seppur non esplicitato, il tempo a disposizione delle IIFF appare corrispondere ad un periodo nettamente inferiore a due mesi, posto che questi rappresentano il periodo fissato tra la pubblicazione dei modelli da parte del GI (31 gennaio '29) e l'inoltro ad ART della loro versione aggiornata a seguito delle osservazioni degli stakeholder (31 marzo '29). Si chiede, pertanto, di prevedere una specifica milestone caratterizzata da un termine congruo per le valutazioni dei richiedenti capacità, in linea con la complessità dei temi oggetto di valutazione. Si propone al riguardo, di anticipare di almeno 3 mesi la deadline del 31 gennaio 2029, riservata al GI.</p>	<p>Secondo l'interpretazione che questo GI ha dato dei modelli di esercizio e del processo per la loro elaborazione, la loro pubblicazione non è contestuale, bensì sequenziale: quella del modello tecnico-Industriale deve necessariamente avvenire con un anticipo tale da consentire le attività di interlocuzione col mercato nonché l'applicazione degli indicatori, anche per parti di rete, per la definizione del successivo modello commerciale, che sia di riferimento per le attività di allocazione della capacità e di sviluppo dell'infrastruttura.</p> <p>L'osservazione quindi è corretta, ma questo GI ha inteso le tempistiche indicate in delibera come delle scadenze limite, entro cui può essere definito il processo una volta che siano condivisi con l'Autorità tutti i presupposti sottostanti, esplicitati nella relazione illustrativa del gestore.</p>