

Direzione Pianificazione Industriale

Il Direttore

Ferrovie dello Stato Italiane

UA 19/1/2026

TRNIT-DPIP\2026\0002134



Spett.le

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Affari regolatori e Antitrust Polo Infrastrutture

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 - Roma

PEC: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

Oggetto: *Delibera ART n. 116/2025 del 24 luglio 2025 – Consultazione meccanismi premi/penalità sui livelli tariffari (Relazione illustrativa sulle modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo degli indicatori e sulle soglie di qualità correlate al parametro et, per il periodo compreso tra il 2027 e il 2030)*

Con riferimento alla consultazione in oggetto, Trenitalia intende con la presente fornire le proprie osservazioni in merito alle proposte formulate da codesto Gestore per l'implementazione di quanto prescritto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la delibera 116/2025.

Si premette, al riguardo, che le metriche proposte, essendo riferite al sistema di trasporto nel suo complesso, esulano dal perimetro informativo a disposizione della Scrivente. I contributi di Trenitalia si atterranno, pertanto, unicamente ai principi generali ed alle logiche di computo dei singoli indicatori presenti all'interno del documento metodologico in esame senza scendere in valutazioni circa la corretta determinazione delle serie storiche di riferimento.

In generale, dall'analisi del documento, sono emersi due temi di portata generale che giova preliminarmente evidenziare:

- Le soglie di *best practice* rappresentano degli standard di performance che, se superate, determinano una premialità per il Gestore a carico degli operatori del trasporto. Il loro superamento deve pertanto corrispondere a prestazioni altamente sfidanti e concretamente spendibili da parte degli Operatori in termini di accresciuta efficienza operativa/maggiore appeal verso la propria base di clientela, configurandosi, a tutti gli effetti, come prestazioni inedite e di massima eccellenza. Il Gestore appare, invece, aver fissato le soglie di “*Best Practice*” eccessivamente in linea con dati storici, su valori spesso già conseguiti in passato.



Ad avviso della Scrivente, occorre, invece, posizionare le soglie di “*Best Practice*” su livelli di effettiva *over performance* non solo rispetto al passato, ma anche rispetto alle migliori pratiche registrate all'estero. In quest'ottica, oltre a valutare il *trend* prestazionale di RFI, occorrerebbe prendere a riferimento le *benchmark* sui risultati conseguiti dai Gestori esteri più virtuosi.

- il metodo geometrico usato in molti indicatori per ricavare una delle tre soglie (principalmente quella minima), una volta determinate le altre due, non appare metodologicamente adeguato e risulta spesso inconsistente rispetto ai valori in tal modo determinati.

Passando allo specifico dei singoli indicatori si evidenzia quanto segue:

Indicatore 1 *Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica*

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 l'eventualità di fluttuazioni significative, tale valore va incrementato in modo sostanziale.

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%.

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.

Indicatore 2 *Scostamento medio accumulato dai treni in transito su ciascuna tratta della rete, attribuiti al GI nell'ambito del Performance Regime*

Il documento metodologico deve essere integrato esplicitando i razionali utilizzati per determinare i valori soglia a partire dai dati storici di performance.

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%.

Indicatore 3 *Numero di treni che hanno accumulato ritardo su ciascuna tratta della rete, attribuiti al GI nell'ambito del Performance Regime*

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%.

Indicatore 4 *Tempo medio necessario al rientro di tutti i ritardi su ciascuna tratta della rete*

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%.

Indicatore 5 *Rapporto tra numero di tracce soppresse dal GI, anche solo parzialmente, in gestione operativa, su tratte della rete interessate da ritardi, e numero di tracce programmate*

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%.

Indicatori 6 e 7 *Ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea - Scostamento tra ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea e ore effettive di indisponibilità, per km di rete*

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.

Indicatore 9 *Percezione della qualità complessiva dei servizi rientranti nel PMdA, forniti in stazione dal GI alle IF e ai passeggeri*

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.

Indicatore 10 *Percentuale di ore sature per tratta oggetto di applicazione della componente C1*

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* efficientando di una percentuale dell'ordine del 2% - 3% la migliore performance del triennio.

Indicatore 11 *Numero di tracce perse all'anno, sulle tratte alle quali viene applicata la stessa componente C1*

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 ≥ 200 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.

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.

Tempistiche

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.

Confidando nel recepimento di quanto rappresentato si coglie l'occasione per presentare i migliori saluti.

Maria Luisa Grilletta



Spett.le RFI

Direzione Affari regolatori ed Antitrust

Piazza della Croce Rossa 1

00161 Roma

Avv. Raffaella Marciani

pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

Roma, 19 gennaio 2026

Prot.n: 1 / 2026

Oggetto: Delibera n. 116/2025 – Avvio consultazione Misura 4.5 – Osservazioni Fercargo

Egregi Signori,

relativamente alla consultazione in oggetto, con la presente trasmettiamo in allegato le nostre osservazioni sulle modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo degli indicatori e sulle soglie di qualità correlate al parametro et, per il periodo compreso tra il 2027 e il 2030.

RingraziandoVi per l'attenzione porgiamo distinti saluti

Associazione FerCargo

Il Presidente, Mauro Pessano

Paragrafo	Commenti/Osservazioni
3.1. Indicatore 1 - Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica	<p>Nel modello proposto dal Gestore per la definizione delle soglie non risulta di immediata comprensione la modalità con cui viene “<i>ricavata geometricamente</i>” 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"> - Soglia minima: 48% - Soglia obiettivo: 81% - Soglia best practice: 87% <p>Al netto delle considerazioni analitiche, questa risultanza appare evidentemente sbilanciata.</p> <p>La soglia minima, infatti, che ricordiamo essere definita come il “<i>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</i>”, 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 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>
3.2 Indicatore 4 - Tempo medio necessario al rientro di tutti i ritardi su ciascuna tratta della rete	<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>

3.2 Indicatore 5: Rapporto tra numero di tracce soppresse dal GI, anche solo parzialmente, in gestione operativa, su tratte della rete interessate da ritardi, e numero di tracce programmate	<p>Si ritiene che l'indicatore vada dettagliato con l'informazione per ciascuna tipologia di servizio.</p>
3.3 Indicatore 6 - Ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea, per km di rete E 3.4 Indicatore 7 - Scostamento tra ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea e ore effettive di indisponibilità, per km di rete	<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>

Paragrafo	Commenti/Osservazioni
3.1. Indicatore 1 - Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica	<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"> - Soglia minima: 48% - Soglia obiettivo: 81% - Soglia best practice: 87% <p>Al netto delle considerazioni analitiche, questa risultanza appare evidentemente sbilanciata.</p> <p>La soglia minima, infatti, che ricordiamo essere definita come il “<i>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</i>”, 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 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>

<p>3.3 Indicatore 6 - Ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea, per km di rete</p> <p>E</p> <p>3.4 Indicatore 7 - Scostamento tra ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea e ore effettive di indisponibilità, per km di rete</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>

Associazione Fermerci

Il Presidente

Clemente Carta

