

Osservazioni pervenute dalle imprese ferroviarie e dagli altri soggetti interessati a valle della consultazione sulla Proposta relativa ai Meccanismi premi/penalità Delibera 116/2025 nonché dei modelli di esercizio adottati integrati secondo le prescrizioni delle Delibere n. 44/2026 e n. 115/2026

Roma, 22.09.26
Prot. 110/P/2026

Rete Ferroviaria Italiana s.p.a

C.A. responsabile Affari Regolatori e Antitrust
Polo Infrastrutture – **Raffaella Marciani**
Pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it
Email: r.marciani@rfi.it

OGGETTO: Delibere n. 44/2026 e 115/2026. Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Gentilissimi,

di seguito le osservazioni di Fermerci al documento in oggetto:

Numero della misura / riferimento	Osservazioni
Misura 4.7, Delibera ART n. 116/2025 Allegato 0, § 3.2 – Indicatori 2, 3 e 5: criteri di attribuzione dei ritardi e delle soppressioni	Poiché la metodologia aggiornata utilizza una serie storica di dieci annualità, si ritiene opportuno chiarire se tali criteri siano rimasti invariati nell'intero periodo considerato e, in caso contrario, come sia assicurata la comparabilità dei dati delle diverse annualità. Ciò consentirebbe di verificare che gli Indicatori 2, 3 e 5 siano calcolati su una base storica coerente.
Allegato 0, § 3.2 – Indicatore 4: tempo medio necessario al rientro dei ritardi	Il § 3.2 definisce l'Indicatore 4 come il tempo medio necessario al riassorbimento di tutti i ritardi su ciascuna tratta della rete, mentre la metodologia proposta ne prevede il calcolo sulla base del ritardo medio a destino dei soli treni viaggiatori. In considerazione delle caratteristiche operative proprie del trasporto ferroviario merci, con particolare riferimento alle modalità di esercizio e di utilizzo della capacità infrastrutturale, si ritiene che anche tale segmento debba trovare adeguata considerazione nei meccanismi di valutazione della qualità del servizio. Si invita pertanto il GI a esplicitare le ragioni metodologiche poste a fondamento dell'esclusione del traffico merci dal perimetro di calcolo dell'Indicatore.

Numero della misura / riferimento	Osservazioni
Misura 4.7, Delibera ART n. 116/2025 Delibera ART n. 44/2026, punto 2, lett. c), i), n. 1 Allegato 0, §§ 3.3-3.4 - Indicatori 6 e 7: indisponibilità dei binari	La Delibera ART n. 44/2026, al punto 2, lett. c), punto i), n. 1, prescrive che, qualora RFI confermi l'esclusione delle indisponibilità programmate in orario dal perimetro degli Indicatori 6 e 7, ne monitori l'andamento attraverso una reportistica trimestrale, evidenziandone la correlazione con le dinamiche dei livelli di traffico e con determinate variabili ritenute rivelatrici dei livelli di rischio e di sicurezza. Nell'Allegato 0 RFI conferma espressamente l'esclusione delle IPO/IO dal calcolo dell'Indicatore 6; nei documenti esaminati non risultano tuttavia esplicitate le modalità di tale monitoraggio. Si propone pertanto di recepire espressamente la prescrizione, assicurando evidenza anche delle indisponibilità che, pur escluse dal KPI, incidono sulla disponibilità effettiva della rete per le imprese ferroviarie, incluse quelle merci.
Misura 4.7, Delibera ART n. 116/2025 Allegato 0, § 3.5 - Indicatore 8: estensione della rete con sagoma PC80, modulo 740 m e categoria D4/D4L	Considerato che l'Indicatore 8 misura l'estensione chilometrica della rete adeguata agli standard PC80, modulo 740 m e D4, si ritiene opportuno che sia data evidenza anche di eventuali discontinuità infrastrutturali o colli di bottiglia che ne limitino la piena fruibilità lungo gli itinerari merci. Le soglie dell'Indicatore 8 per il periodo 2027-2030 sono definite con riferimento agli sviluppi previsti sulla sola rete Core, mentre, in fase di misurazione annuale, RFI prevede di conteggiare anche eventuali km completati sulla rete Extended, ponderati al 70%. Si ritiene pertanto opportuno evidenziare separatamente il risultato conseguito sulla rete Core e il contributo derivante dagli interventi realizzati sulla rete Extended.

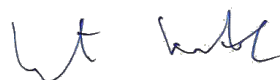
Distinti saluti.

Roma, 22/09/2026

Associazione Fermerci

Il Presidente

Clemente Carta



Roma, 23 settembre 2026
Ns prot.: ITALO/P/26/266/3

Spett.le
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
Affari Regolatori e Antitrust
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 - Roma

Alla cortese attenzione dell'Avv. Raffaella Marciani
Trasmessa a mezzo PEC: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

Oggetto: Osservazioni al documento di consultazione: "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 ART n. 95/2023"

Premessa

Il documento sottoposto a consultazione presenta un impianto di particolare complessità tecnica, articolato in una pluralità di indicatori, metodologie di calcolo e soglie che incidono sulla dinamica dei costi operativi riconosciuti al Gestore e sulle componenti tariffarie C1 e C5.

Al fine di consentire una compiuta valutazione dell'adeguatezza del sistema proposto e dei relativi impatti economici, si ritiene necessario pertanto che RFI pubblici, prima dell'applicazione economica, simulazioni riferite alle annualità disponibili, evidenziando il contributo dei singoli indicatori alla determinazione di ϵ_t e i conseguenti effetti sulle componenti C1 e C5 e sui livelli tariffari.

In assenza di tali simulazioni, allo stato è possibile formulare osservazioni esclusivamente sui principali profili di carattere generale, con particolare riferimento alla qualità della capacità offerta e agli effetti del meccanismo sulle imprese ferroviarie e sui passeggeri.

Osservazioni

1. Coordinamento tra velocità commerciale e puntualità nella determinazione del parametro ϵ_t

Nel documento di consultazione, RFI individua negli allungamenti, misurati dall'indicatore 1, e nella puntualità, rappresentata dagli indicatori da 2 a 5, le dimensioni di performance potenzialmente collegate ai modelli di esercizio.

Tali indicatori dovrebbero tuttavia essere valutati congiuntamente, considerata la stretta relazione tra i tempi programmati e la puntualità misurata. L'introduzione di maggiori allungamenti o margini di regolarità determina infatti una riduzione della velocità commerciale, ma può contestualmente agevolare il rispetto dell'orario programmato e il riassorbimento dei ritardi. Ne consegue che un miglioramento degli indicatori di puntualità potrebbe non riflettere una maggiore efficacia nella gestione della circolazione, ma derivare, almeno in parte, da una preventiva dilatazione dei tempi di percorrenza.

Per le imprese ferroviarie, ed in particolare per i servizi ad alta velocità, una maggiore puntualità ottenuta mediante tempi di percorrenza più lunghi non rappresenta un miglioramento complessivo della qualità della capacità offerta, poiché trasferisce sulle imprese e sui passeggeri gli effetti del peggioramento della velocità commerciale.

Si propone pertanto che il miglioramento degli indicatori di puntualità possa concorrere alla determinazione di una premialità per il Gestore soltanto qualora non sia accompagnato da un peggioramento dell'indicatore relativo alla velocità commerciale riconducibile a un incremento degli allungamenti programmati.

Al contrario, qualora il miglioramento della puntualità risulti prevalentemente riconducibile a una preventiva dilatazione dei tempi di percorrenza, il relativo risultato non dovrebbe produrre effetti premiali ai fini della determinazione del parametro ε_t .

2. Rappresentazione dell'impatto effettivo sulla capacità di indisponibilità e rallentamenti

Nel documento di consultazione, il GI propone di misurare le indisponibilità programmate sulla base delle ore di interruzione dei binari di linea, rapportate ai chilometri di rete e ponderate in funzione della tipologia di linea. Tale metodologia non sembra tuttavia rappresentare compiutamente l'impatto dei lavori sulla capacità disponibile e sulle prestazioni dei servizi.

Gli effetti dei lavori non derivano infatti soltanto dalla chiusura totale o parziale dell'infrastruttura, ma anche dai rallentamenti temporanei che, pur non determinando una formale indisponibilità della linea, possono ridurre la capacità utilizzabile, incrementare i tempi di percorrenza e rendere necessari ulteriori allungamenti delle tracce.

Inoltre, l'impatto di un'indisponibilità non dipende esclusivamente dalla sua durata o dalla quota fisica di infrastruttura interessata, ma anche dalla tratta e dalla fascia oraria coinvolte, dal modello di esercizio e dalla capacità residua. In particolare, l'indisponibilità di un binario su una linea a doppio binario non determina necessariamente una riduzione della capacità pari al 50%.

Si propone pertanto che:

- la misurazione delle indisponibilità programmate tenga conto anche dei rallentamenti temporanei connessi ai lavori e dei relativi effetti sui tempi di percorrenza e sugli allungamenti delle tracce;
- le limitazioni di esercizio siano ponderate in funzione dell'effettiva riduzione della capacità disponibile e non della sola quota fisica di infrastruttura interessata.

3. Tempestività nel rilascio delle VCO

La concreta utilizzabilità della capacità da parte delle imprese ferroviarie dipende non soltanto dalle caratteristiche delle tracce assegnate, ma anche dalla tempestiva disponibilità delle informazioni relative alle modifiche derivanti dalle indisponibilità infrastrutturali. Come più volte rappresentato e contestato, il rilascio tardivo dei provvedimenti d'orario limita significativamente la possibilità per le imprese ferroviarie di riprogrammare tempestivamente l'offerta, organizzare in modo efficiente le risorse e fornire ai passeggeri informazioni tempestive e attendibili sui servizi interessati, determinando rilevanti pregiudizi sia sotto il profilo operativo ed economico e incidendo negativamente sulla qualità e affidabilità del servizio offerto.

Si è consapevoli che, nell'ambito del procedimento concluso con la Delibera ART n. 116/2025, una proposta analoga relativa al time to market delle VCO era stata ritenuta non coerente con le finalità del meccanismo di premi e penalità, in quanto riferita al rispetto di obblighi già previsti dal PIR.

Si ritiene tuttavia opportuno riproporre la questione sotto un diverso profilo. La tempestività nel rilascio delle VCO, infatti, non rileva esclusivamente ai fini del rispetto formale degli obblighi previsti dal PIR, ma rappresenta un elemento sostanziale della qualità del servizio reso dal Gestore alle imprese ferroviarie e, in ultima istanza, ai passeggeri, incidendo direttamente sulla capacità delle prime di programmare e gestire efficacemente la propria offerta.

Si propone pertanto di introdurre uno specifico indicatore volto a misurare il rispetto del termine previsto dal § 4.3.2, punto 11, del PIR, ai sensi del quale le VCO relative ai treni viaggiatori devono essere consegnate con

almeno 60 giorni di anticipo rispetto alla prima data di circolazione. Tale indicatore potrebbe essere determinato sulla base del rapporto tra:

- le VCO rilasciate nel rispetto del termine previsto;
- il totale delle VCO dovute nel periodo di riferimento.

Il mancato rispetto del termine dovrebbe concorrere alla determinazione della penalità applicabile al Gestore, tenendo conto in particolare dell'entità del ritardo, del numero di treni interessati, della durata del provvedimento e della rilevanza delle modifiche apportate all'offerta.

La previsione di strumenti sanzionatori connessi al mancato rispetto delle disposizioni del PIR non può infatti precludere la valutazione della medesima fattispecie sotto il distinto profilo della qualità del servizio reso, in considerazione degli effetti concreti che il ritardato rilascio delle VCO produce sulla programmazione industriale delle imprese ferroviarie, sulla qualità e affidabilità dell'offerta e sulla tempestività delle informazioni rese ai passeggeri.

4. Soppressioni di fermata conseguenti alle indisponibilità infrastrutturali

Con riferimento all'indicatore 5 relativo alle soppressioni, si propone di considerare - oltre alle soppressioni totali o parziali dei treni - anche le soppressioni delle fermate programmate, riconducibili al Gestore.

La soppressione di una fermata, soprattutto quando interessa una stazione centrale e di primaria rilevanza commerciale, non dovrebbe essere considerata neutrale ai fini della valutazione della qualità del servizio per il solo fatto che il treno continui a circolare, tenuto conto della sostanziale modifica dell'offerta originariamente programmata e delle conseguenti esigenze di tutela della clientela, anche in termini di informazione, assistenza e riprotezione dei passeggeri interessati.

Dora Bonadies



Direzione Pianificazione Industriale

Il Direttore

Ferrovie dello Stato Italiane

UA 21/9/2026

TRNIT-DP\IP\2026\0036667



Spett.le

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Affari Regolatori e Antitrust

c.a. Avv. Raffaella Marciani

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 - Roma

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

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Ufficio Accesso alle Infrastrutture ferroviarie e portuali

p.c. Ing. Roberto Piazza

Via Nizza, 230

10126 - Torino

PEC: *pec@pec.autorita-trasporti.it*

Oggetto: Delibere n. 44/2026 e 115/2026. Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Con riferimento alla consultazione in oggetto, Trenitalia intende con la presente fornire i propri contributi in merito alle proposte formulate da codesto Gestore per l'implementazione di quanto prescritto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con Delibere n. 44/2026 e n. 115/2026.

Allegato 0_Documento di consultazione meccanismi di premi penalità

In generale, si evidenzia che alcuni aspetti della metodologia descritta non risultano di immediata comprensione e necessiterebbero di chiarimenti. A tal fine, si ravvede l'opportunità di un incontro illustrativo a cura del Gestore per condividere con gli

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione
e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 1.685.925.000,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 0883047



Member of CISQ Federation



CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001 - ISO 14001
ISO 45001





stakeholders le logiche sottostanti alle modalità di implementazione del meccanismo di premio/penalità e per rispondere ad eventuali quesiti dei partecipanti.

Inoltre, alla luce di tale confronto, grazie ad un pieno coinvolgimento di tutti gli attori del sistema, si potrà avviare un esame critico non solo delle soglie target ma anche degli indicatori da monitorare in vista del prossimo periodo tariffario.

In particolare, circa le dimensioni su cui il Gestore dovrebbe misurare le proprie performance si ravvedono margini per meglio capitalizzare i benchmark internazionali, ad esempio sull'affidabilità dell'infrastruttura in termini di guasti.

Nelle more della definizione di un quadro complessivo relativo all'adozione della nuova metodologia, la Scrivente osserva che non appare chiara la distinzione tra i modelli di esercizio previsti dalla delibera n. 188/2023 e quelli oggetto della presente consultazione.

Alla luce di quanto riportato al paragrafo 2.7.1 del PIR 2027 - *“I modelli d'esercizio vengono pubblicati entro il 30 aprile di ogni anno X con riferimento all'Orario di Servizio X+2. Con l'adozione dei modelli di esercizio previsti dalla Delibera ART n. 116/2025, il GI procederà secondo le modalità e le tempistiche stabilite dalla medesima delibera.”*

- si desume che i modelli disciplinati dalla delibera n. 116/2025 siano destinati a sostituire quelli attualmente pubblicati dal Gestore ai sensi della delibera n. 188/2023. Tale impostazione determinerebbe, tuttavia, un disallineamento nell'orizzonte temporale di validità, poiché la periodicità di aggiornamento passerebbe da annuale, come previsto dal suddetto paragrafo del PIR, a quinquennale come stabilito dalla misura 2 della del. 116/2025.

Inoltre, la medesima indeterminatezza si riflette anche sulla funzione che i citati modelli ricoprono. Infatti, da un lato, i modelli attualmente operativi sono considerati, a titolo esemplificativo, per l'allocazione della capacità, dall'altra parte, quelli di cui alla presente consultazione sono funzionali all'implementazione dei meccanismi di bonus/malus e non hanno effetti diretti sull'allocazione della capacità.

In aggiunta a ciò, come evidenziato da RFI, il quadro europeo si sta evolvendo verso l'adozione di altri modelli di cui al Reg. UE 2026/1184 ancora in fase di definizione nell'ambito del *European Framework for Capacity Management*.

Dato il contesto appena delineato, basato sulla presenza di plurimi modelli di esercizio con funzioni e orizzonti temporali diversi, sarebbe opportuno chiarire quale modello sarà preso a riferimento a regime da RFI.

Calcolo eterotachia e indicatori di puntualità

Il Gestore ha provveduto a svolgere una simulazione per il calcolo degli indici di puntualità per il confronto tra i modelli sulla direttrice Firenze-Napoli. Per le restanti linee, invece, prende a riferimento l'andamento dei treni nel solo mese di marzo 2026.



Si suggerisce di ampliare il periodo di riferimento dell'analisi ad un periodo di almeno un anno al fine di avere dei risultati più rappresentativi e tenere conto dei fattori di stagionalità che caratterizzano i singoli mesi.

Passando allo specifico dei singoli indicatori si evidenzia quanto segue:

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

Si rileva che a differenza degli indicatori da 2 a 5 la serie storica presa a riferimento si limita a valutare il solo periodo 2019 – 2025 non considerando gli anni 2016 – 2018 che avrebbero potuto rendere più robusta la metodologia, proposta da RFI, basata sulla determinazione del 80-esimo percentile quale valore target.

Ciò premesso, non si condivide l'applicazione di un coefficiente di sicurezza alla *worst performance* storica ai fini della determinazione della soglia minima.

Tale approccio conduce infatti all'individuazione di una soglia inferiore a qualsiasi prestazione effettivamente registrata nel periodo di osservazione, ammettendo quindi livelli di performance peggiorativi rispetto all'esperienza storica. Qualora si ritenga opportuno introdurre una componente incentivante nel sistema, questa dovrebbe operare in senso opposto, richiedendo un miglioramento, ancorché contenuto, rispetto alla *worst performance* osservata e non un ulteriore allentamento del livello minimo accettabile.

Alla luce di quanto sopra le metriche di controllo proposte da Trenitalia per tale indicatore sono:

	Proposta TI		Proposta RFI
A) Soglia: worst storico	80,0%	Vs.	77,6%
B) Target: 80° percentile	81,8%		81,7%
C) Best: val. max serie B/C * 0,97	85,0%		85,0%

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

Sebbene si condivida il riferimento all'80-esimo percentile per individuare la soglia obiettivo di alcuni indicatori come *ratio* generale, la Scrivente segnala che, al contrario di quanto dichiarato dal GI nel documento metodologico, non risulta integralmente recepito il principio sostanziale alla base dell'osservazione formulata nel precedente ciclo di consultazione, ossia l'ancoraggio delle soglie alla *performance* più recentemente conseguita, risultante da una fase in cui l'intero sistema è stato oggetto di profondi interventi di



revisione volti ad accrescerne la stabilità con impatti significativi per le IIFF. I valori proposti hanno l'effetto di definire un sistema di soglie poco sfidante e fin troppo cautelativo.

Per mitigare tale distorsione, in linea con le più diffuse pratiche in tema di *performance management*, si propone di introdurre nella determinazione del valore target un correttivo che tenga conto della variabilità della serie storica trattata, ovvero:

Target = $P80 - 0,2 * \sigma$, dove σ rappresenta la deviazione standard della serie storica di riferimento.

Per rendere, inoltre, il livello di *best practice* più incentivante si ritiene che il parametro α (% di abbattimento dell'intervallo tra target e soglia per determinare la best practice) vada posizionato strutturalmente sul valore di 80%.

Alla luce di quanto sopra le metriche di controllo proposte per tale indicatore divengono:

	Proposta TI		Proposta RFI
A) Soglia: target *1,05	5,94	Vs.	6,35
B) Target: 80-esimo percentile - $0,2 \sigma$	5,65		6,05
C) Best: $B+(B-A) * 0,8$	5,43		5,87

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

Ricorrendo le medesime condizioni di elevata variabilità della serie storica, si ribadisce l'esigenza di utilizzare anche per questo indicatore la medesima metodologia proposta per l'Indicatore 2.

Nello specifico i valori di controllo proposti assumono la seguente articolazione:

	Proposta TI		Proposta RFI
A) Soglia: target *1,05	5,92	Vs.	6,18
B) Target: 80-esimo percentile - $0,2 \sigma$	5,64		5,89
C) Best: $B+(B-A) * 0,8$	5,42		5,71

Si chiede, infine, di chiarire i motivi per cui la tabella contenente la serie storica dal 2016 al 2025 riporta per le annualità 2023, 2024 e 2025 dati diversi rispetto alla precedente pubblicazione.



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

Nella descrizione dell'indicatore occorre esplicitare che i dati si riferiscono sia ai treni viaggiatori che merci, come riportato nella precedente versione del documento pubblicata da RFI a febbraio 2026.

Applicando inoltre la metodologia già descritta si propone di rettificare i valori di riferimento per questo indicatori come segue:

	Proposta TI		Proposta RFI
A) Soglia: target *1,05	5,55	Vs.	5,64
B) Target: 80-esimo percentile - 0,2 σ	5,29		5,38
C) Best: B+(B-A) * 0,8	5,08		5,21

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*

In omogeneità con gli altri indicatori da 2 a 4, anche in questo caso si propone la medesima metodologia di calcolo che nel caso specifico conduce alla seguente controproposta:

	Proposta TI		Proposta RFI
A) Soglia: target *1,05	0,50	Vs.	0,53
B) Target: 80-esimo percentile - 0,2 σ	0,47		0,50
C) Best: B+(B-A) * 0,8	0,45		0,49

Indicatore 6 *Ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea*

Appurato che le analisi svolte, pur basate su una serie storica di limitata ampiezza e pertanto non pienamente robusta sotto il profilo statistico, evidenziano una relazione significativa tra volume degli investimenti e ore di indisponibilità programmata della rete, si ritiene opportuno valorizzare comunque tali evidenze nella definizione dell'indicatore.

In particolare, la correlazione osservata conferma un nesso causale coerente con le caratteristiche del fenomeno analizzato, in quanto l'incremento degli investimenti sulla rete determina fisiologicamente un maggiore fabbisogno di interruzioni programmate per la realizzazione degli interventi.



Si propone pertanto, in sede di prima applicazione, di utilizzare il modello estimativo sviluppato quale riferimento iniziale per la determinazione delle soglie prestazionali, prevedendo l'introduzione di opportuni coefficienti prudenziali per tenere conto del deficit di robustezza statistica.

Tale approccio consentirebbe di preservare l'indicatore e di tener conto della variabilità dei programmi di investimento, evitando al contempo che l'attuale limitatezza della serie storica determini l'accantonamento di una dimensione prestazionale molto rilevante e strettamente connessa all'evoluzione infrastrutturale della rete.

Indicatore 7 *Scostamento tra ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea e ore effettive di indisponibilità, per km di rete*

Tale indicatore è volto a misurare una dinamica particolarmente rilevante per le IF. In assenza di una serie storica sufficientemente ampia e statisticamente significativa, le soglie di questa particolare tipologia di KPI caratterizzati da un *cap* intrinseco (nel caso di specie il pieno rispetto dei programmi iniziali), possono essere determinate in modo anche più solido mediante analisi tecnico-operativa della programmabilità degli interventi e l'applicazione di criteri di *schedule adherence* comunemente utilizzati per la valutazione dell'affidabilità della pianificazione nei contesti infrastrutturali complessi. Al riguardo si ritiene ragionevole ipotizzare che l'indicatore proposto, possa, in ottica cautelativa, assumere in una prima fase, i seguenti valori:

	Proposta TI	Razionale
A) Soglia	85%	Limite oltre il quale la pianificazione è da considerarsi non affidabile e richiede un recupero di presidio
B) Target	90%	Limite entro il quale la pianificazione si mantiene entro margini di affidabilità
C) Best	95%	Soglia entro cui il piano è sostanzialmente rispettato

Tali valori identificano rispettivamente condizioni di elevata accuratezza previsionale, adeguata affidabilità della programmazione e perdita della capacità predittiva del piano annuale.

Per quanto riguarda l'orizzonte di applicazione si chiede di avere una stima della deadline di rilascio della piattaforma informatica che consente di calcolare l'indicatore in parola.



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

Nella consapevolezza che con l'introduzione dei c.d. Servizi di Stazione gran parte delle attività di RFI con impatto sui viaggiatori che si trovano in stazione sono usciti dal perimetro del PMdA, si ritiene che vadano considerati, se presenti/desumibili nell'ambito delle indagini periodiche di Customer Satisfaction del Gestore, elementi molto rilevanti quali il giudizio dei passeggeri sul funzionamento degli apparati di supporto al viaggiatore: ascensori, scale mobili, tornelli di accesso (se presenti) ed il livello di sicurezza percepito.

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

In merito a tale indicatore, si ritiene necessario che il Gestore chiarisca il calcolo effettuato per giungere ai risultati presenti nella tabella 4 considerato che tali valori appaiono in contraddizione con le informazioni presenti nell'allegato ePIR "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura". In quest'ultimo prospetto il numero di ore sature sulla DD è ben superiore rispetto alle percentuali richiamate nella tabella. A titolo di esempio la percentuale di ore sature nel 2025 è indicata come al 21% quando dal prospetto ePIR si desumono circa 10 ore sature sull'arco della giornata (oltre il 40%).

Per quante riguarda le soglie target, esse non sono univocamente definite nel documento infatti:

- Per i valori best practice e minimo RFI fa riferimento a tre annualità mentre il periodo definito all'inizio del paragrafo è di 4 annualità (dal 2022 al 2025)
- Il valore obiettivo non è desumibile

Si chiede di integrare il documento con i valori numerici delle tre soglie e l'esplicitazione del calcolo sotteso all'individuazione delle stesse che tenga adeguatamente conto, più che della serie storica, delle più recenti evoluzioni infrastrutturali e tecnologiche sulla tratta d'interesse.

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

Si chiede di prevedere come soglia minima per l'indicatore in oggetto il numero massimo di treni regionali annui nell'Orario 2025 sulla tratta in esame.

La base di partenza, infatti, va ricercata non nel periodo 2022-2025 ma nell'ultimo Orario in cui il GI ha già provveduto ad una razionalizzazione dei treni non vocazionali sulle tratte AV.



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.

Allegato 2_Caratteristiche vocazionali della infrastruttura

Con riferimento al “cluster vocazionale” delle singole tratte si chiede di prevedere per le tratte comprese nell'elenco delle linee specializzate per AV (*cf. Regole di utilizzo della rete per impianti e per linee in ePIR*) il cluster vocazionale “AV” anche nel caso in cui le stesse siano utilizzabili da altri segmenti.

La classificazione riportata dal Gestore sembra attenere alla tipologia di servizi che possono utilizzare la tratta e non alla vocazionalità della tratta stessa.

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

Maria Luisa Grilletta

MARIA LUISA GRILLETTA

Firmato da MARIA
LUISA GRILLETTA
Data: il 21/09/2026
alle 12:53:50 CEST