



**Spett.le RFI**

Direzione Affari regolatori ed Antitrust

Piazza della Croce Rossa 1

00161 Roma

**Avv. Raffaella Marciani**

pec: [rifi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rifi-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  $\epsilon_t$ , per il periodo compreso tra il 2027 e il 2030.

RingraziandoVi per l'attenzione porgiamo distinti saluti

**Associazione FerCargo**  
*Il Presidente, Mauro Pessano*

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Mauro Pessano".

**Associazione FerCargo**  
Via Guido d'Arezzo 2 – 00198 – Roma  
[www.confercargo.it](http://www.confercargo.it)

Paragrafo	Commenti/Osservazioni
<b>3.1. Indicatore 1 - Rapporto tra velocità commerciale reale e velocità commerciale teorica</b>	<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"> <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 <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 attererà 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>
<b>3.2 Indicatore 4 - Tempo medio necessario al rientro di tutti i ritardi su ciascuna tratta della rete</b>	<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>

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