



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>