

Paragrafo	Commenti/Osservazioni
<b>3.1.</b> <b>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 “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 “<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><b>3.3 Indicatore 6 - Ore annue di indisponibilità programmata dei binari di linea, per km di rete</b></p> <p><b>E</b></p> <p><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>	<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

