Autorità di Regolazione dei Trasporti

# MECCANISMI DI PREMI/PENALITÀ SUI LIVELLI TARIFFARI CORRELATI ALLA QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO DAL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE – ESITI DELLA VERIFICA SULLA NUOVA VERSIONE DELLA PROPOSTA PREVISTA DAL PRIMO PARAGRAFO DELLE MISURE 4.7 E 5.15 DELL'ALLEGATO "A" ALLA DELIBERA N. 116/2025, TRASMESSA DA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. AI SENSI DEL PUNTO 2 DEL DISPOSITIVO DELLA DELIBERA N. 44/2026

Relazione istruttoria

16 novembre 2026

Riservatezza: *PUBBLICO*



# SOMMARIO

1. NUOVA PROPOSTA DI RFI E ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI ..... 5
2. CRITICITÀ RILEVATE E VALUTAZIONI DEGLI UFFICI ..... 6
2.1 Trattamento delle annualità 2027 e 2028 ..... 6
2.1.1 Istruttoria ..... 6
2.1.2 Valutazioni e proposte degli uffici ..... 6
2.2 Modelli di esercizio ..... 7
2.2.1 Istruttoria ..... 7
2.2.2 Valutazioni e proposte degli uffici ..... 8
2.3 Definizione delle soglie di qualità ..... 8
2.3.1 Istruttoria ..... 8
2.3.2 Valutazioni e proposte degli uffici ..... 10
2.4 Modalità di aggregazione dei dati di base, calcolo degli indicatori e relative metriche ..... 11
2.4.1 Istruttoria ..... 11
2.4.2 Valutazioni e proposte degli uffici ..... 13
3. CONCLUSIONI ..... 14

# PREMESSA

Con delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, l'Autorità ha approvato l'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse, concludendo il procedimento avviato in materia con delibera n. 11/2023.

Con delibera n. 165/2024 del 20 novembre 2024, l'Autorità ha dichiarato il sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) e il sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (servizi extra-PMdA) erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI o Gestore) conformi ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la citata delibera n. 95/2023, fatto salvo quanto specificato nel dispositivo della stessa delibera n. 165/2024.

Con delibera n. 116/2025 del 24 luglio 2025, l'Autorità ha approvato le misure per la definizione dei 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 n. 95/2023, concludendo il procedimento avviato in materia con delibera n. 55/2025 (di seguito, anche: Misure).

Con delibera n. 201/2025 del 26 novembre 2025, l'Autorità ha approvato prescrizioni relative all'aggiornamento annuale 2025 del sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e del sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A e avviato un procedimento in relazione ai costi correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione.

Con delibera n. 225/2025 dell'11 dicembre 2025, l'Autorità ha approvato indicazioni e prescrizioni in relazione al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5, nell'ambito del sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA.

Con delibera n. 44/2026 del 15 aprile 2026, l'Autorità, in esito alla verifica effettuata sulle proposte di modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo degli indicatori e sulle proposte di soglie di qualità correlate (i) al parametro $\varepsilon_t$, (ii) alle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché (iii) alle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari per il periodo compreso tra il 2027 e il 2029 e per la prima annualità del periodo regolatorio successivo, presentate da RFI in data 15 dicembre 2025 (prot. ART 99740/2025) secondo quanto previsto dai primi paragrafi delle citate Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, e tenuto conto di quanto ulteriormente dettagliato nella nota del 16 febbraio 2026 (prot. ART 10446/2026), nonché nei verbali delle audizioni del 10 marzo 2026 (prot. 19596/2026) e del 30 marzo 2026 (prot. 23957/2026) e nella documentazione conseguentemente trasmessa da RFI con nota del 31 marzo 2026 (prot. ART 19708/2026):

- ha prescritto a RFI di avviare, entro il 30 giugno 2026, una consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, su una nuova versione della proposta prevista dal primo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, nonché dei modelli di esercizio adottati, modificandoli e integrandoli tenendo conto di quanto segnalato con le note prot. ART 10446/2026 e prot. ART 19708/2026 ed evidenziato nei verbali delle audizioni del 10 marzo 2026 (prot. 19596/2026) e del 30 marzo 2026 (prot. 23957/2026), tenendo conto di quanto prescritto dalle lettere a), b) e c) del punto 2 del dispositivo alla stessa delibera (punto 2 del dispositivo);
- ha prescritto, inoltre, a RFI di pubblicare e inviare all'Autorità, entro il 30 settembre 2026, una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione di cui al punto 2, allegando i singoli contributi ricevuti, e sulle conclusioni cui è pervenuta in merito alla determinazione delle modalità di aggregazione dei dati di base, nonché sul calcolo di ogni singolo indicatore e delle soglie di cui trattasi (punto 3 del dispositivo);
- ha ridefinito i termini previsti dal secondo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, come segue: (i) il termine entro cui l'Autorità si esprime sui modelli di esercizio adottati, sulle modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo di ogni singolo indicatore e sulle soglie proposte da RFI, tenendo

anche conto degli esiti della consultazione svolta, ricade in data 30 novembre 2026 e (ii) il termine entro cui RFI provvede a pubblicare il conseguente aggiornamento straordinario del Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2027 (PIR 2027), ricade in data 15 dicembre 2026 (punto 4 del dispositivo).

Con delibera n. 60/2026 del 29 aprile 2026, l'Autorità ha approvato ulteriori indicazioni e prescrizioni in relazione al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5, nell'ambito del sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA.

Con nota del 9 giugno 2026 (prot. ART 39668/2026), RFI, "[c]*on riferimento a quanto prescritto dalla misura 2 della Delibera 44/2026, in merito alle integrazioni da fornire sui modelli di esercizio per la loro ripubblicazione e consultazione con il mercato,* [ha richiesto] *all'Autorità una deroga sul perimetro di rete oggetto di tali integrazioni (…) e valevole per il periodo di prima attuazione della Delibera 116/2025"*.

Con delibera n. 115/2026 del 26 giugno 2026, l'Autorità ha deliberato:

1. di accogliere l'istanza di deroga formulata da RFI con la nota del 9 giugno 2026 (prot. ART 39668/2026), limitatamente alle seguenti fattispecie:
    a. semplificazione delle analisi da svolgere limitandole ad una sola direzione per tratta, a condizione che non emergano differenze significative con riferimento alle eventuali diverse direzioni di percorrenza di una stessa tratta;
    b. riduzione del perimetro di prima applicazione delle prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, definito dalla misura 2.8 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, elevando il grado di utilizzo ivi definito dal 40% al 60%;
2. di posticipare:
    a. al 31 luglio 2026, il termine, di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, entro cui RFI avvia una consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, su una nuova versione della proposta prevista dal primo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, nonché dei modelli di esercizio adottati, modificandoli e integrandoli secondo quanto prescritto dallo stesso punto 2;
    b. al 15 ottobre 2026, il termine, di cui al punto 3 della delibera n. 44/2026, entro cui RFI pubblica e invia all'Autorità una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione di cui al punto 2 della stessa delibera, allegando i singoli contributi ricevuti, nonché sulle conclusioni cui è pervenuta in merito alla determinazione delle modalità di aggregazione dei dati di base, nonché sul calcolo di ogni singolo indicatore e delle soglie di cui trattasi;
3. di prescrivere a RFI di pubblicare e inviare all'Autorità, entro il 15 settembre 2026, un cronoprogramma relativo al completamento della copertura dell'intero perimetro di rete (IFN) originariamente previsto per l'applicazione delle prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, così come individuato dalla misura 2.8 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025;
4. di individuare il 30 ottobre 2026 quale data entro la quale l'Autorità si sarebbe espressa sul cronoprogramma di cui al punto 3 del dispositivo.

Con nota del 15 settembre 2026 (prot. ART 68554/2026), RFI ha trasmesso all'Autorità il citato cronoprogramma di cui al punto 3 del dispositivo della delibera n. 115/2026, pubblicandolo altresì sul proprio sito internet.

Con delibera n. 201/2026 del 29 ottobre 2026, l'Autorità ha prescritto a RFI:

- di considerare – quale data di effettivo avvio delle attività rappresentate dal cronoprogramma trasmesso con la nota prot. ART 68554/2026 – il termine entro cui il gestore sarà tenuto a ottemperare alle determinazioni che l'Autorità adotterà in relazione ai modelli di esercizio, secondo la tempistica di cui al punto 4, sub i), della delibera n. 44/2026 (punto 1, lettera a) del dispositivo);
- di rideterminare, secondo un criterio di proporzionalità, la tempistica prevista per il completamento dell'attività denominata "*Completamento analisi linee a doppio binario con capacità ≥60% (estensione all'altra direzione, limitatamente agli elementi per i quali la direzione potenzialmente rileva anche nel caso di offerta simmetrica)*", tenendo conto almeno: (i) del numero effettivo di direzioni alle quali dovrà essere estesa l'applicazione dei

modelli di esercizio; (ii) delle durate trimestrali previste dal gestore per lo svolgimento delle restanti attività o fasi (punto 1, lettera b) del dispositivo);

- di ridurre le tempistiche complessive del citato cronoprogramma, prevedendo lo svolgimento in parallelo delle attività per cui non sussistano vincoli di propedeuticità (punto 1, lettera c) del dispositivo);
- di pubblicare, entro il 10 dicembre 2026, il cronoprogramma e l'allegato perimetro aggiornati sulla base delle prescrizioni di cui alle lettere precedenti (punto 1, lettera d) del dispositivo).

# 1. NUOVA PROPOSTA DI RFI E ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI

Con note del 31 luglio 2026 (prott. ART 53720/2025 e 53727/2025), RFI ha rispettivamente trasmesso all'Autorità e informato la stessa Autorità di avere posto contestualmente in consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, una nuova versione della proposta prevista dal primo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, nonché dei modelli di esercizio adottati, secondo quanto previsto dal punto 2 del dispositivo della delibera n. 44/2026 (di seguito: proposta).

Con nota prot. 65951/2026 del 9 settembre 2026, gli uffici dell'Autorità, in esito ad una prima analisi della documentazione fornita da RFI con le citate note del 31 luglio 2026 (prott. ART 53720/2025 e 53727/2025), hanno comunicato a RFI, tra l'altro, la necessità di effettuare alcune integrazioni e modifiche alla stessa documentazione, affinché fosse possibile l'applicazione dei meccanismi proposti a partire dal 2027, senza effetti tariffari, e dal 2028, con effetti tariffari.

Con nota del 23 settembre 2026 (prot. ART 72308/2026), RFI ha riscontrato la citata nota prot. 65961/2026 del 9 settembre 2026, rilevando – tra l'altro – criticità circa i possibili effetti economici sull'annualità 2028 determinati dalla misurazione dei valori assunti dagli indicatori nel 2025.

Con nota prot. 84123/2026 del 15 ottobre 2026, gli uffici dell'Autorità, sulla base della dettagliata analisi della documentazione fornita da RFI con le citate note del 31 luglio 2026 (prott. ART 53720/2025 e 53727/2025), nonché dei contenuti della nota del 15 settembre 2026 (prot. ART 68554/2026), hanno richiesto a RFI chiarimenti e informazioni integrative.

Con nota del 15 ottobre 2026 (prot. ART 84234/2026), RFI ha informato l'Autorità dell'avvenuta pubblicazione della "*relazione descrittiva degli esiti della consultazione sulle proposte di modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo di ogni singolo indicatore e sulle proposte di soglie di qualità correlate al parametro* $\varepsilon_t$" (acquisita al prot. ART 85663/2026, insieme alle osservazioni pubblicate dalla stessa RFI).

Sulla base di quanto rappresentato da RFI in tale relazione, hanno partecipato alla consultazione del mercato sulle proposte del 31 luglio 2026:

- **Fermerci**, associazione delle imprese ferroviarie operanti nel segmento di mercato merci;
- **Trenitalia S.p.A.**, impresa ferroviaria operante nei segmenti di mercato passeggeri *Open Access* e con obblighi di servizio pubblico (sia regionali che di lunga percorrenza).
- **Italo-NTV S.p.A.,** impresa ferroviaria operante nel segmento di mercato passeggeri *Open Access*.

Con nota del 30 ottobre 2026 (prot. ART 92458/2026), RFI ha riscontrato la richiesta di chiarimenti e informazioni integrative, formulata dagli uffici dell'Autorità con la citata nota prot. 84123/2026 del 15 ottobre 2026.

Con nota prot. 96128/2026 del 6 novembre 2026, gli uffici dell'Autorità hanno ritenuto necessario, in esito agli sviluppi istruttori maturati alla data, richiedere a RFI, predisporre, secondo un formato-esempio elaborato dagli stessi uffici e allegato alla citata nota, il modello di esercizio per almeno una linea a propria scelta tra quelle gestite, preferibilmente di adeguata importanza (p.es. scelta tra quelle sature e di principale rilevanza strategica per il sistema ferroviario nazionale), indicando - altresì - la tempistica stimabile per l'applicazione del medesimo formato-esempio a tutte le linee del perimetro di rete oggetto del cronoprogramma di cui alle delibere n. 115/2026 e n. 201/2026.

# 2. CRITICITÀ RILEVATE E VALUTAZIONI DEGLI UFFICI

## 2.1 Trattamento delle annualità 2027 e 2028

### 2.1.1 Istruttoria

Con la citata nota prot. 65951/2026 del 9 settembre 2026, gli uffici dell'Autorità, da una prima analisi della documentazione fornita da RFI con le citate note del 31 luglio 2026 (prott. ART 53720/2025 e 53727/2025), hanno comunicato alla stessa RFI che, affinché fosse possibile l'applicazione dei meccanismi proposti a partire dal 2027, senza effetti tariffari, e dal 2028, con effetti tariffari, si rendeva necessario che la stessa RFI, tra l'altro:

- comunicasse all'Autorità e agli utenti, i valori conseguiti per gli indicatori individuati da utilizzarsi per tali annualità;
- eliminasse dalla documentazione pubblicata alcune affermazioni che non apparivano corrette;
- apportasse tali modifiche con ogni consentita sollecitudine, affinché i soggetti interessati ne potessero tenerne conto nel formulare le proprie osservazioni nell'ambito della consultazione allora in corso, i cui termini di conclusione si chiedeva di estendere adeguatamente.

Con nota del 23 settembre 2026 (prot. ART 72308 /2026), RFI ha riscontrato la citata nota prot. 65961/2026 del 9 settembre 2026, evidenziando, tra l'altro, alcuni dubbi interpretativi circa l'effettiva applicazione dei meccanismi proposti, misurando i valori assunti dagli indicatori nelle annualità 2024 e 2025, a valere rispettivamente sulle annualità 2027, senza effetti tariffari, e 2028, con effetti tariffari, che RFI ritiene non essere chiara dal tenore letterale della misura 4.8 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2026.

Inoltre, RFI evidenzia, tra l'altro, che, con la misurazione dei valori assunti dagli indicatori nel 2025 per la determinazione dei premi/penalità relativi all'annualità 2028, in quest'ultima *"verrebbero a prodursi effetti economici concreti legati a performance di un'annualità* [il 2025] *in cui il sistema di premi e penalità non era ancora neppure delineato, con evidente pregiudizio, oltre che della funzione incentivante sottesa al meccanismo in parola, anche dei principi di ragionevolezza, proporzionalità, certezza del quadro regolatorio e tutela dell'affidamento, dal momento che il GI potrebbe essere economicamente penalizzato per risultati di un anno nel quale la propria condotta non poteva essere orientata dalla conoscenza delle soglie*".

La stessa RFI propone quindi, tra l'altro, di procedere "*entro il 30 giugno 2027, all'aggiornamento delle tariffe per il 2028 sulla base del valore di $\varepsilon_t$ riferito ai risultati dell'anno 2026, posticipandone gli effetti in termini di concreta variazione delle tariffe all'anno successivo (2029) mediante il ricorso a poste figurative, analogamente a quanto avviene in sede di aggiornamento annuale delle tariffe per altri parametri, quali ad esempio il tasso di inflazione programmato ed il valore dei costi di capitale*".

### 2.1.2 Valutazioni e proposte degli uffici

Gli uffici dell'Autorità osservano che le Misure 4.6 e 5.14 prevedono che il "*monitoraggio dei valori conseguiti per gli indicatori individuati, le relative metodologie di rilevazione ed il conseguente valore del parametro $\varepsilon_t$*" (Misura 4.6) e "*delle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché delle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari*" (Misura 5.14) avvenga "*nell'ambito dell'aggiornamento annuale dei livelli tariffari*" (entrambe le misure). In conseguenza di ciò, nell'ambito dell'aggiornamento annuale dei livelli tariffari che si svolge nell'anno X, il Gestore monitora i valori conseguiti per gli indicatori individuati nel corso dell'anno X-1, al fine di rideterminare il valore dei parametri da utilizzarsi per aggiornare le tariffe dall'anno X+2.

Inoltre, nella Relazione illustrativa che accompagnava il documento di consultazione allegato alla delibera n. 55/2025, nell'ambito del procedimento che ha poi condotto all'approvazione dell'atto di regolazione con delibera n. 116/2025, si rappresentava che:

> "*Viene inoltre disciplinata la prima applicazione del meccanismo al periodo regolatorio 2025-2029 (come disciplinato dalla delibera n. 38/2024), che prevede che il GI svolga la citata consultazione dei soggetti interessati e ne sottoponga gli esiti all'Autorità entro febbraio 2026, affinché l'Autorità possa esprimersi ad aprile 2026 e che le tariffe aggiornate possano essere applicate al 2027, tramite un aggiornamento straordinario del relativo PIR.*

*Nel solo 2027, per consentire al mercato di comprendere a pieno l'effettivo funzionamento del meccanismo, si prevede che l'entità del parametro εt venga calcolata dal GI, comunicata all'Autorità ed agli utenti, ma non anche applicata nell'ambito dell'aggiornamento per il 2027 dei livelli tariffari*" (pag. 14).

Tuttavia, al fine di evitare che tali criticità si possano manifestare, anche in considerazione della complessità dei meccanismi e in considerazione della fase di prima attuazione, **si ritiene necessario prevedere:**

- **di ridefinire le annualità di prima applicazione**, previste dalla Misura 4.8 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, **prevedendo l'applicazione degli effetti dei meccanismi premi/penalità proposti a partire dal 2028, senza effetti tariffari, e dal 2029, con effetti tariffari**;
- **di introdurre una specifica annualità di prima applicazione dei correttivi infra-periodo sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari,** distinguendola da quella prevista a regime dalla Misura 5.1 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 (che prevede il ricalcolo delle cornici con applicazione al quarto anno del periodo tariffario quinquennale), **prevedendo che** l'applicazione di tali correttivi **avvenga con effetti tariffari nel 2029**;
- **di introdurre una specifica annualità di prima applicazione per l'applicazione dei correttivi sulle componenti tariffarie C1 e C5**, previsti dalle Misure 5.3 e 5.7 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025:
  - **distinguendola da quella prevista a regime**, dalla Misura 5.1 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 (che prevede il ricalcolo delle cornici con applicazione al quarto anno del periodo tariffario quinquennale) e **prevedendo l'applicazione degli effetti dei correttivi infra-periodo proposti dal 2029**,
  - **distinguendola dal ricalcolo previsto in relazione alla rideterminazione** da effettuarsi in attuazione delle modifiche introdotte dalle Misure 5.2 e 5.6 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, **che si ritiene opportuno mantenere con effetti tariffari dal 2028**.

Conseguentemente, si evidenzia che, nell'ambito dell'aggiornamento annuale dei livelli tariffari da svolgersi nel corso del 2027, il GI illustra all'Autorità gli esiti del monitoraggio dei valori conseguiti per gli indicatori individuati nel corso dell'anno 2026, ai fini dell'aggiornamento delle tariffe a relative all'annualità 2029.

Per consentire al mercato di comprendere a pieno l'effettivo funzionamento del meccanismo, **si ritiene necessario prevedere che l'entità del parametro $\varepsilon_t$ viene calcolata dal GI, comunicata all'Autorità ed agli utenti, in esito al monitoraggio dei valori conseguiti per gli indicatori individuati nel corso dell'anno 2025, ma non anche applicata ai fini dell'aggiornamento delle tariffe a relative all'annualità 2028**.

## 2.2 Modelli di esercizio

### 2.2.1 Istruttoria

Con la citata note del 31 luglio 2026 (prott. ART 53720/2025), RFI ha trasmesso all'Autorità una nuova versione dei modelli di esercizio adottati, secondo quanto previsto dal punto 2 del dispositivo della delibera n. 44/2026.

Con nota del 30 ottobre 2026 (prot. ART 92458/2026), RFI riscontrato la richiesta di chiarimenti e informazioni integrative, formulata dagli uffici dell'Autorità con la citata nota prot. 84123/2026 del 15 ottobre 2026, anche in relazione ai modelli di esercizio.

Con nota prot. 96128/2026 del 6 novembre 2026, gli uffici dell'Autorità hanno scritto a RFI, chiedendo di compilare il formato-esempio di modello di esercizio allegato alla stessa nota per almeno una linea a propria scelta tra quelle gestite, preferibilmente di adeguata importanza (p.es. scelta tra quelle sature e di principale rilevanza strategica per il sistema ferroviario nazionale), indicando - altresì - la tempistica stimabile per l'applicazione del medesimo formato-esempio a tutte le linee del perimetro di rete oggetto del cronoprogramma di cui alle delibere n. 115/2026 e n. 201/2026.

### 2.2.2 Valutazioni e proposte degli uffici

In considerazione della richiesta formulata dall'Autorità a RFI con la citata nota prot. 96128/2026 del 6 novembre 2026 e della conseguente necessità di completare l'istruttoria in materia, **si rende necessario rideterminare il termine entro cui l'Autorità si esprime sui modelli di esercizio adottati**, posticipandolo al 30 gennaio 2027.

Inoltre, **si rende conseguentemente necessario ridefinire anche il termine** di cui al punto 1, lettera a) e lettera d) del dispositivo della delibera n. 201/2026, **relativo al cronoprogramma di completamento della copertura dell'intero perimetro di rete (IFN) originariamente previsto per la definizione dei modelli di esercizio**, di cui al punto 3 del dispositivo della delibera n. 115/2026;

## 2.3 Definizione delle soglie di qualità

### 2.3.1 Istruttoria

Di seguito si dà conto di alcune delle richieste di chiarimenti e informazioni integrative avanzate dagli uffici con nota prot. 84123/2026 del 15 ottobre 2026 e delle risposte fornite da RFI con nota del 30 ottobre 2026 (prot. ART 92458/2026).

Con riguardo all'individuazione dei valori obiettivo, gli uffici hanno rilevato che, nei casi in cui a valori più elevati dell'indicatore corrispondano livelli di qualità inferiori, il riferimento all'80-esimo percentile – mantenendo l'ordinamento dei valori dal più alto al più basso – conduce evidentemente all'individuazione di valori poco sfidanti per il Gestore per gli indicatori 2, 3, 4 e 5 (relativi alla puntualità). Rileva, al riguardo, quanto precisato nella Relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025, ove, a pagina 12, si chiarisce che "*i valori del livello obiettivo sono da definirsi sulla base dei valori storici annuali assunti dell'indicatore (negli ultimi dieci anni, ove disponibili) e ricadenti almeno oltre l'80-esimo percentile di tale distribuzione, affinché costituiscano in ogni caso un significativo miglioramento rispetto agli andamenti passati*".

Gli uffici hanno richiesto a RFI di motivare tale scelta.

RFI ha risposto quanto segue:

> "*I valori dei KPI forniti a dicembre 2025 erano stati determinati sulla base di una banca dati riferita all'ultimo triennio, a decorrere dal 2022, ritenuto un contesto omogeneo in termini normativo regolamentari, in relazione alla definizione delle cause di attribuzione dei ritardi e dei volumi di traffico. Nella revisione di tutti i KPI è stato invece definito il valore Obiettivo tramite l'applicazione della metodologia del 80° percentile sulle ultime 10 annualità disponibili.*
>
> *È doveroso sottolineare come i valori precedenti al 2022 siano relativi a contesti disomogenei, soprattutto in termini normativo regolamentari, di definizione delle cause di attribuzione dei ritardi e dei volumi di traffico, oltre a contenere le annualità eccezionali connesse all'emergenza sanitaria COVID-19 (in particolare le annualità 2020 e 2021).*
>
> *I valori obiettivo individuati risultano pertanto efficaci per individuare un miglioramento rispetto agli andamenti passati con contesti omogenei*."

Si evidenzia che il riscontro fornito da RFI non sembra rispondere adeguatamente alla richiesta formulata, con riferimento al corretto ordinamento dei valori per il calcolo dell'80-esimo percentile, e che resta confermato che le soglie obiettivo proposte per gli indicatori 2, 3, 4 e 5 (relativi alla puntualità) non costituiscono un significativo miglioramento rispetto agli andamenti passati, risultando persino inferiori ai valori medi.

Gli uffici hanno anche chiesto di motivare il mancato utilizzo dell'80-esimo percentile quale criterio utile alla definizione dei valori obiettivo, tra l'altro, per gli indicatori 10 e 11 (relativi alle tratte a cui è applicata la componente C1).

RFI ha risposto che, in considerazione del breve periodo di osservazione (4 anni, in entrambi i casi), "*l'utilizzo dell'80° percentile è stato ritenuto poco rappresentativo*".

Si evidenzia che l'asserita scarsa rappresentatività dell'utilizzo dell'80° percentile non appare adeguatamente motivata.

Si ritiene, quindi, necessario che RFI ridefinisca i livelli obiettivo, affinché ciascuno di essi sia ricadente almeno oltre l'80-esimo percentile dei valori storici annuali disponibili assunti dell'indicatore, secondo quanto previsto dal secondo punto elenco della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2026, ordinando i valori correttamente – dal più basso al più alto, per gli indicatori da massimizzare, e dal più alto al più basso, per gli indicatori da minimizzare – affinché costituiscano in ogni caso un significativo miglioramento rispetto agli andamenti passati.

Con riguardo all'individuazione delle soglie minime, in risposta ad un'osservazione di Trenitalia, RFI "*in parziale accoglimento della* [stessa] *osservazione, al fine di individuare una soglia maggiormente a favore delle Imprese*", ha proposto di alzare la soglia minima relativa all'indicatore 1 (relativo alla velocità commerciale) dal valore di 77,6% indicato nella proposta al valore di 78,7%.

Si ritiene opportuno che RFI dia seguito a tale proposta.

Nell'individuazione delle *best practice* qualitative gli uffici hanno chiesto a RFI, tra l'altro, per l'indicatore 8 (relativo all'estensione della rete di interesse merci), motivare la scelta di adottare "*percentuali delle soglie minima e di best practice* (…) *asimmetrica intorno alla soglia obiettivo, coerentemente al meccanismo del parametro ε (+1%, -2%)*", che non appare coerente con quanto richiamato dai sub i e iii del punto 2, lettera b, della delibera n. 44/2026.

RFI ha rappresentando che "[s]*i rimando a quanto già illustrato nel documento informativo e si rimane a disposizione per ulteriori approfondimenti*".

Si rileva che non sono state trovate, nel documento informativo a cui rimanda RFI, adeguate argomentazioni a supporto di tale scelta, che resta, quindi, non adeguatamente motivata.

In relazione all'indicatore 10 (relativo alla percentuale di ore sature sulle tratte a cui è applicata la componente C1), RFI "*coglie l'occasione per evidenziare che a causa di un errore di trascrizione, due valori della tabella 4 pubblicata sono errati*", comunicando i valori corretti.

In relazione all'indicatore 11 (relativo alle tracce perse sulle tratte a cui è applicata la componente C1), gli uffici hanno chiesto a RFI di «*esplicitare i valori della soglia minima* ("*Max numero treni regionali annui* (…) *2022-25*") *e dell'indicatore obiettivo* ("*Geometricamente*")».

RFI ha risposto soltanto che esse "*verranno comunicate quanto prima*": è quindi necessario che RFI espliciti i valori nella proposta.

Infine, nella relazione sugli esiti della consultazione svolta, in relazione al già citato indicatore 10 (relativo alla percentuale di ore sature sulle tratte a cui è applicata la componente C1), RFI ha evidenziato la presenza di alcuni refusi, che propone di correggere come segue:

> "*Le varie soglie sono fissate tenendo conto dei valori relativi alle quattro annualità dal 2022 al 2025.*
>
> *Si riportano di seguito le frasi corrette nel paragrafo 7.*
>
> - *Il valore di soglia minima è fissato pari alla media dei due valori massimi tra le ~~tre~~ quattro annualità rilevate;*
> - *Il valore di best practice è fissato pari alla media dei due valori minimi tra le ~~tre~~ quattro annualità rilevate;*
> - *Il valore di soglia obiettivo è fissato pari alla soglia ~~obiettivo~~ best practice aumentata di 2 punti percentuali*" (formattazione presente nel testo originale).

Inoltre, RFI fornisce i valori delle soglie rappresentati nella seguente tabella:

| | DD | MI-BO AV |
|---|---|---|
| SOGLIA MINIMA | 34% | 41% |
| SOGLIA OBIETTIVO | 18% | 25% |
| BEST PRACTICE | 16% | 23% |

Si ritiene necessario che RFI integri e corregga la proposta.

### 2.3.2 Valutazioni e proposte degli uffici

In esito agli approfondimenti svolti dagli uffici e all'analisi delle informazioni integrative acquisite da RFI, di cui si è dato conto nella precedente sottosezione, permane la necessità che RFI corregga alcune criticità sulla definizione delle soglie di qualità, secondo quanto disposto dalla Misura 3.

Inoltre, con riferimento a quanto già rappresentato nella sezione sul trattamento delle annualità 2027 e 2028, dall'analisi della documentazione trasmessa, non sembra che tutte le soglie di qualità siano state determinate in modo da permettere il monitoraggio dei valori conseguiti per gli indicatori individuati nelle annualità 2025 e 2026, al fine di applicare i meccanismi proposti alle annualità 2028, senza effetti tariffari, e 2029, con effetti tariffari (come proposto nella precedente sezione della relazione).

Conseguentemente, **si ritiene necessario prescrivere a RFI di:**

- **ridefinire le soglie minime**, affinché:
  - i valori delle stesse soglie siano tutti indicati in modo esplicito;
  - siano effettuate le correzioni che la stessa RFI ha indicato necessario apportare ai valori assunti dall'indicatore 10, relativo alla percentuale di ore sature sulle tratte a cui è applicata la componente C1;
  - diano seguito alla proposta – formulata dalla stessa RFI a seguito della consultazione con il mercato tramite documento acquisito al prot. 84234/2026 – di aumento della soglia minima dell'indicatore 1 (relativo alla velocità commerciale) dal 77,6% al 78,7%;
  - i valori delle stesse soglie tengano conto delle prescrizioni proposte nella successiva sezione di questa relazione;
- **ridefinire i livelli obiettivo**, affinché:
  - ciascuno di essi sia ricadente almeno oltre l'80-esimo percentile dei valori storici annuali disponibili assunti dell'indicatore, secondo quanto previsto dal secondo punto elenco della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2026, ordinando i valori correttamente – dal più basso al più alto, per gli indicatori da massimizzare, e dal più alto al più basso, per gli indicatori da minimizzare – affinché costituiscano in ogni caso un significativo miglioramento rispetto agli andamenti passati;
  - i valori delle stesse soglie siano tutti indicati in modo esplicito;
  - siano effettuate le correzioni che la stessa RFI ha indicato necessario apportare ai valori assunti dal citato indicatore 10;
  - i valori delle stesse soglie tengano conto delle prescrizioni proposte nella successiva sezione di questa relazione;
- **ridefinire le *best practice* qualitative**, affinché:
  - i valori delle stesse soglie siano tutti indicati in modo esplicito;
  - siano effettuate le correzioni che la stessa RFI ha indicato necessario apportare ai valori assunti dal citato indicatore 10;
  - i valori delle stesse soglie tengano conto delle prescrizioni proposte nella successiva sezione di questa relazione;
- **completare la definizione delle soglie di qualità** fissate *ex ante*, ove necessario, affinché permettano il monitoraggio– previsto dalle misure 4.6 e 5.14 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 – dei valori conseguiti, per gli indicatori individuati, nelle annualità 2025 e 2026, per la susseguente pubblicazione degli esiti dello stesso monitoraggio e dei relativi effetti sulle annualità 2028, senza effetti tariffari, e 2029, con effetti tariffari;

- per l'indicatore 8 (relativo all'estensione della rete di interesse merci), **motivare e/o modificare la scelta di adottare** "*percentuali delle soglie minima e di best practice* (…) *asimmetrica intorno alla soglia obiettivo, coerentemente al meccanismo del parametro ε (+1%, -2%)"*, che non appare coerente con quanto richiamato dal punto 2, lettera b, sub i e iii, della delibera n. 44/2026.

## 2.4 Modalità di aggregazione dei dati di base, calcolo degli indicatori e relative metriche

### 2.4.1 Istruttoria

Di seguito si dà conto di alcune delle richieste di chiarimenti e informazioni integrative avanzate dagli uffici con nota prot. 84123/2026 del 15 ottobre 2026 e delle risposte fornite da RFI con nota del 30 ottobre 2026 (prot. ART 92458/2026).

Con riferimento agli indicatori 2 e 3 (relativi alla puntualità), gli uffici hanno chiesto a RFI di motivare le discontinuità presenti a partire dal 2022 nei valori degli stessi indicatori.

RFI ha risposto quanto segue:

> "*I dati anteriori al 2022 si riferiscono a contesti disomogenei per quadro normativo e regolamentare, criteri di attribuzione delle cause di ritardo e volumi di traffico; includono inoltre gli anni eccezionali dell'emergenza COVID-19, in particolare il 2020 e il 2021. Dal 2022, con l'attuazione della COP 400, sono state ridefinite le modalità di attribuzione dei codici di ritardo e sono stati introdotti i codici automatici a carico del GI (cod. 44), che hanno di fatto aumentato il totale dei minuti di ritardo attribuiti al GI. Gli indicatori 2 e 3, essendo strettamente legati alle cause di ritardo attribuite al GI, risultano pertanto più alti a partire dal 2022*".

Al riguardo, si ritiene necessario che RFI mantenga la rappresentazione fornita dei valori assunti dagli indicatori dal 2016 ma consideri – ai fini della definizione delle soglie – solo i dati dal 2022, che la stessa RFI ha valutato rappresentino un "*quadro normativo e regolamentare*" omogeneo.

Rispetto all'indicatore 4 (relativo alla puntualità), gli uffici hanno chiesto a RFI di chiarire se il riferimento ai soli treni viaggiatori riportato nell'affermazione "[p]*er quanto concerne il punto 4 si* [fornisce] *il ritardo medio a destino (unità di misura minuti) dei treni viaggiatori circolati sull'intera rete" (enfasi aggiunta)* fosse da considerarsi un refuso.

RFI ha precisato che «*la dicitura "viaggiatori" nel documento metodologico risulta essere un refuso, essendo l'indicatore 4, così come gli altri indicatori, unico e calcolato considerando tutti i segmenti di traffico circolanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di giurisdizione, viaggiatori e merci*».

Al riguardo, si ritiene necessario che RFI corregga tale refuso.

Con riferimento agli indicatori 6 e 7 (relativi all'indisponibilità dei binari), RFI ha affermato nel Documento metodologico, tra l'altro, quanto segue:

> "*rispetto alla definizione di opportune soglie, RFI evidenzia la mancanza di dati storici al riguardo, dovuta al fatto che i sistemi attualmente utilizzati non consentono di certificare tale dato ed esprimere una correlazione tra quanto programmato e quanto effettivamente utilizzato.*
>
> *Relativamente alla programmazione delle indisponibilità è in corso un processo di digitalizzazione attraverso nuovi sistemi che RFI sta implementando sulla piattaforma aziendale e che ha iniziato ad utilizzare dall'aggiornamento dello Scenario tecnico edizione giugno 2026. I primi dati sull'indicatore I6 potranno pertanto essere formalizzati per l'anno 2027.*

> *Attualmente, invece, per l'indicatore I7, la gestione del reale utilizzo dell'interruzione viene effettuata attraverso la Piattaforma Integrata della Circolazione che, per motivi tecnici legati allo strumento, riporta i dati delle interruzioni in formati differenti rispetto allo strumento di gestione dello Scenario Tecnico. Questa differenza nella logica dei dati dei due sistemi non permette ad oggi di effettuare un confronto tra le interruzioni programmate in Scenario tecnico e quelle effettivamente utilizzate, e di ottenere pertanto una storicizzazione dei dati.*
>
> *Ciò sarà possibile solo al termine del processo di digitalizzazione dell'intero sistema di gestione delle interruzioni, dalla programmazione dello scenario tecnico alla concessione e utilizzo delle interruzioni*".

Si ritiene necessario che RFI, pur non avendo individuato soglie, nei monitoraggi previsti dalla Misura 4.7 includa comunque i valori conseguiti per gli indicatori individuati, insieme alle relative metodologie di rilevazione.

Rispetto agli stessi indicatori 6 e 7 (relativi all'indisponibilità dei binari), con il punto 2, lett. c), sub i), n. 1 del dispositivo della delibera n. 44/2026, l'Autorità ha previsto che qualora RFI intendesse confermare l'esclusione dal perimetro di applicazione degli stessi delle indisponibilità programmate in orario, in considerazione dell'importanza di tali indisponibilità, fosse necessario monitorarne l'andamento, attraverso una reportistica trimestrale, onde evidenziarne la correlazione con le dinamiche sia dei livelli di traffico, che di determinate variabili ritenute rivelatrici dei livelli di rischio e di sicurezza registrabili.

In risposta ad un'osservazione di Fermerci in materia, RFI ha affermato (prot. ART 85663/2026) che:

> "*la relativa reportistica sarà impostata secondo criteri di rappresentazione e analisi idonei a fornire una lettura significativa dell'ambito considerato. Stante che i livelli di sicurezza costituiscono un requisito intrinseco e invariabile dell'esercizio ferroviario, l'analisi sarà orientata verso correlazioni maggiormente significative. Le relative modalità saranno progressivamente definite e consolidate con riferimento ai livelli di traffico, in coerenza con il quadro informativo di riferimento*".

Si ritiene necessario che tale impegno sia riportato da RFI nella documentazione relativa alla proposta.

Con riferimento all'indicatore 8 (relativo all'estensione della rete di interesse merci), gli uffici hanno evidenziato che RFI ha precisato nella proposta che "*Le tratte prese in considerazione per il calcolo di questo indicatore sono quelle sulle quali sono previsti interventi che ad oggi risultano finanziati sia sulla parte Core Network (rete centrale) che su quella Extended Core Network (rete centrale estesa)*" sostenendo altresì che "*saranno conteggiati eventuali ulteriori km completati anche sulla rete Extended, ponderati con una percentuale pari al 70%*", salvo poi specificare che l'individuazione delle soglie terrà conto degli sviluppi previsti sulla sola rete *Core*. Al riguardo, gli uffici hanno richiesto, quindi, di chiarire tale aspetto, al fine di verificare che il perimetro di applicazione sia chiaro e stabile (come richiesto dal punto 2, lettera b, punto ii, della delibera n. 44/2026).

RFI ha risposto quanto segue:

> "*A luglio 2024 è entrato in vigore il Regolamento UE 2024/1679 che ha riconfigurato la Rete transeuropea dei trasporti e ha modificato il Regolamento UE 913/2010 istitutivo dei Corridoi Merci. La nuova rete TEN-T contribuirà al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di mobilità sostenibile, al corretto funzionamento del mercato interno e alla coesione economica, sociale e territoriale dell'UE. La rete sarà sviluppata o ammodernata per fasi, su tre orizzonti temporali:*
>
> - *il completamento della rete centrale entro il 2030 (Core);*
> - *la rete centrale estesa, livello introdotto dal nuovo Regolamento, entro il 2040 (Extended Core);*
> - *la rete globale entro il 2050.*
>
> *Pertanto, RFI ha individuato i propri obiettivi nell'ambito della rete Core, prendendo a riferimento, nel più ampio quadro degli interventi complessivamente programmati su tale infrastruttura, gli interventi ad oggi finanziati e il cui completamento è previsto entro il 2030, in coerenza con il periodo regolatorio di riferimento.*
>
> *Gli obiettivi (Soglia minima, Soglia target e Soglia best practice), pertanto, si riferiscono esclusivamente agli interventi sulla rete Core.*

> *Al riguardo si rappresenta che la situazione finanziaria di tali interventi può subire evoluzioni sia per effetto dell'apporto di risorse finanziarie addizionali, che consentiranno di avviare ulteriori interventi, sia a causa di riduzione dei finanziamenti che determinerebbe la riprogrammazione delle attività.*
>
> *La pianificazione delle attività dovrà essere necessariamente adeguata per tener conto della disponibilità finanziaria, con conseguente aggiornamento degli obiettivi di RFI.*
>
> *In considerazione del fatto che RFI ha avviato di propria iniziativa anche interventi sulla rete Extended, si chiede di tenere conto di tale apporto mediante il conteggio esclusivamente in sede di consuntivo di eventuali ulteriori km completati anche sulla rete Extended. Come rappresentato nell'audizione del 10.03.2026 ed in recepimento della proposta formulata da ART, eventuali km di linea completati sulla rete Extended saranno presi in considerazione per il calcolo degli interventi realizzati annualmente, ponderati con una percentuale pari al 70% della relativa estensione allo scopo di effettuare una compensazione tra le due tipologie di rete*".

Al riguardo, si ribadisce, come già prescritto dal punto 2, lettera b, punto ii, della delibera n. 44/2026, che il perimetro di applicazione dell'indicatore debba essere chiaro e stabile e si ritiene che eventuali evoluzioni nella "disponibilità finanziaria" potranno essere adeguatamente considerate attraverso quanto previsto dalla Misura 4.6[1].

Per l'indicatore 9 (relativo alla qualità percepita delle stazioni), gli uffici hanno chiesto a RFI di completare la descrizione dell'indicatore, definendo in modo stabile e chiaro i coefficienti di ponderazione che saranno utilizzati di anno in anno.

RFI ha risposto, tra l'altro, che:

> "*Per ciascun macrofattore viene individuato un coefficiente di ponderazione riferito a ciascun anno di osservazione. Assumendo l'anno t quale periodo di riferimento per il calcolo, i coefficienti sono determinati sulla base dell'ultimo dato annuale disponibile per ciascuna delle due serie. Qualora il valore annuale non sia ancora disponibile, ai fini del calcolo sarà utilizzato il corrispondente coefficiente determinato sulla base dell'ultimo semestre disponibile*".

Al riguardo, si evidenzia che è necessario che le attività prospettate da RFI siano già incluse nella proposta attuativa e che i coefficienti di ponderazione che saranno utilizzati di anno in anno siano definiti in modo stabile e chiaro.

Con riferimento all'indicatore 11 (relativo alle tracce perse sulle tratte a cui è applicata la componente C1), gli uffici hanno chiesto a RFI di argomentare quanto affermato in relazione al calcolo delle tracce perse che dovrebbe coincidere con "*il numero di tracce cui è applicata la componente C1",* tenuto conto della diversa entità della componente C1, dipendente dal tempo di percorrenza della stessa traccia.

RFI ha risposto che «*Il riferimento al "numero di tracce cui è applicata la componente C1" è tale perché con la funzione "a scalini" del metodo di calcolo vigente, il numero di treni a cui è applicata la componente C1 corrisponde, di fatto, al numero di tracce perse*».

Al riguardo, si evidenzia che, già nella versione attualmente vigente della componente C1, ad ogni treno a cui è applicata la componente C1, paiono essere associate anche due tracce perse (laddove il tempo di percorrenza "soglia" venga superato di ulteriori 5 minuti). Conseguentemente, si ritiene necessario che RFI faccia riferimento al numero di tracce perso e non al "*numero di tracce cui è applicata la componente C1"*.

### 2.4.2 Valutazioni e proposte degli uffici

In esito agli approfondimenti svolti dagli uffici e all'analisi delle informazioni integrative acquisite da RFI, di cui si è dato conto nella precedente sottosezione, permane la necessità che RFI corregga alcune criticità sulle modalità di

[1] "*Nell'ambito* [dell'] *aggiornamento annuale, in relazione all'effettiva entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari o a modifiche al Contratto di Programma che il GI ritiene possano comportare modifiche ai valori individuati per le soglie di qualità all'inizio del periodo regolatorio, lo stesso GI mette in consultazione tali modifiche con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, e le propone all'Autorità per le valutazioni di competenza*".

aggregazione dei dati di base, sul calcolo degli indicatori e sulle relative metriche, secondo quanto disposto dalle Misure 4 e 5.

Conseguentemente, **si ritiene necessario prescrivere a RFI:**

- con riferimento agli **indicatori 2 e 3** (relativi alla puntualità), di mantenere la rappresentazione già fornita dei valori assunti dagli indicatori dal 2016 ma **considerare – ai fini della definizione delle soglie – solo i valori dal 2022**, che la stessa RFI ha valutato rappresentino un "*quadro normativo e regolamentare*" omogeneo;
- con riferimento all'**indicatore 4** (relativo alla puntualità), di **correggere il refuso** evidenziato dalla stessa RFI nella propria nota del 30 ottobre 2026 (prot. ART 92458/2026);
- con riferimento agli **indicatori 6 e 7** (relativi alla indisponibilità dei binari):
  - di riportare nella proposta l'impegno circa la **predisposizione della reportistica relativa alle indisponibilità programmate in orario**, prevista dal punto 2, lett. c), sub i), n. 1 del dispositivo della delibera n. 44/2026, assunto in esito alla consultazione svolta (prot. ART 85663/2026);
  - di **includere**, **nei monitoraggi** previsti dalla Misura 4.7 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, pur non essendo possibile – per quanto rappresentato dalla stessa RFI – individuare le soglie di qualità, comunque **i valori conseguiti per gli indicatori individuati** e le relative **metodologie di rilevazione**;
  - di sottoporre all'Autorità – nell'ambito dell'aggiornamento dei livelli tariffari che si svolgerà nel corso del 2027 – un **cronoprogramma relativo all'individuazione delle relative soglie di qualità**;
- con riferimento all'**indicatore 8** (relativo all'estensione della rete di interesse merci), di **ridefinire il perimetro di applicazione dell'indicatore affinché sia chiaro e stabile**, come già prescritto dal punto 2, lettera b, punto ii, della delibera n. 44/2026;
- con riferimento all'**indicatore 9** (relativo alla qualità percepita delle stazioni), di **definire in modo chiaro e stabile i coefficienti di ponderazione** che saranno utilizzati di anno in anno;
- con riferimento all'**indicatore 11** (relativo alle tracce perse sulle tratte a cui è applicata la componente C1), di **fare riferimento al numero di tracce perse**, invece che al "*numero di tracce cui è applicata la componente C1"* attualmente proposto.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si propone di:

- ridefinire, con riferimento ai solo modelli di esercizio adottati, i termini previsti dal secondo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, come modificati dal punto 4 del dispositivo della delibera n. 44/2026, nonché dal punto 2 della delibera n. 115/2026, entro cui l'Autorità si esprime sugli stessi modelli di esercizio;
- definire il termine per la pubblicazione, da parte di RFI, della versione finale, integrata e modificata, della proposta.

# 3. CONCLUSIONI

Alla luce degli approfondimenti svolti sulle proposte di RFI riguardanti quanto in oggetto, si propone al Consiglio, a conclusione dell'istruttoria effettuata, l'adozione del testo di delibera allegato agli atti trasmessi, tra cui la presente relazione sulle risultanze istruttorie è ricompresa.

Torino, 16 novembre 2026

Il Responsabile del procedimento
*f.to Roberto Piazza*

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)