

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 31/7/2026
TRNIT-DPIMP\2026\0030858



Direzione Pianificazione Industriale

Il Direttore

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: Aggiornamento annuale dei livelli tariffari PMdA e Servizi Extra PMdA per gli anni 2028-2029

Con riferimento ai documenti annuali di monitoraggio posti in consultazione dal Gestore con la presente si intendono formulare le osservazioni di Trenitalia in merito agli aumenti tariffari previsti per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e i servizi extra PMdA.

Considerazioni generali

Le recenti consultazioni annuali sui livelli tariffari hanno evidenziato criticità connesse alla frequenza e all'entità delle oscillazioni dei canoni che in un settore capital intensive come quello ferroviario, caratterizzato da elevati costi fissi e irreversibilità degli investimenti, introiettano elementi di instabilità nella struttura dei costi degli operatori altamente critici rispetto alla corretta pianificazione dei servizi e tale da rischiare di comprometterne la stessa tenuta economico-finanziaria.



Member of CISQ Federation





Pertanto, la logica alla base del periodo regolatorio quinquennale è proprio quella di garantire uno scenario stabile e noto in un orizzonte di medio periodo per favorire le scelte di pianificazione degli attori del sistema, IIFP e Stakeholder.

Le fluttuazioni dei livelli tariffari osservate a partire dal 2025, all'interno del medesimo periodo regolatorio, risultano, invece, soggette ad una fortissima variabilità caratterizzata, in taluni casi, da dinamiche contrapposte e contraddittorie, con diminuzioni dei canoni poi seguite da aumenti di maggior portata o viceversa.

Pur condividendo il principio dell'adeguamento delle dinamiche tariffarie a fronte dei risultati delle procedure di monitoraggio annuale, al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del GI, si rappresenta che tale meccanismo necessita di alcuni correttivi a garanzia della tenuta dell'intero sistema.

Per quanto concerne le voci di *costing* dichiarate dal Gestore dell'infrastruttura, e ferma restando l'impossibilità per gli operatori di effettuare una verifica analitica in assenza di adeguati elementi informativi di dettaglio, si ritiene opportuno formulare ugualmente alcune considerazioni.

Nella determinazione dei costi operativi incrementali, appare necessario considerare anche i benefici economici direttamente o indirettamente generati dagli stessi. Gli eventuali risparmi di spesa, gli incrementi di produttività, le riduzioni degli oneri di manutenzione, nonché i miglioramenti di efficienza operativa conseguenti alle nuove iniziative dovrebbero essere quantificati in modo specifico e portati in detrazione rispetto ai costi ammessi al recupero tariffario.

Si ravvede, infine, l'opportunità di introdurre meccanismi regolatori analoghi a quelli ampiamente adottati nei settori energetico, aeroportuale e delle telecomunicazioni, nei quali l'ammissibilità o il pieno riconoscimento di determinate componenti di costo è subordinato all'evidenza del raggiungimento di risultati concreti e verificabili in termini di miglioramento delle prestazioni, efficienza e qualità del servizio. In tal modo verrebbe garantito che gli oneri trasferiti agli operatori ferroviari corrispondano a benefici effettivi e non si traducano in un incremento del livello tariffario privo di contropartite riconosciute dal sistema.

Quanto alle specifiche voci di *costing* si rileva che quella principale, ascrivibile al procedimento GS Rail (Delibera ART 89/2025), non sia da considerare come interamente acquisita bensì sia da annoverare tra i costi ammissibili solo a seguito del parere che verrà espresso in merito da parte dell'Autorità circa l'ammissibilità delle singole componenti.

Per quanto riguarda lo scostamento dei volumi di traffico rilevati a consuntivo rispetto a quelli ex ante, alla luce dei ritorni di esperienza emersi dalla valutazione dei fenomeni alla base del presente aggiornamento, urge riconsiderare alcuni aspetti del meccanismo di cui



alla Misura 10.5 della Delibera ART 95/2023 già osservati da Trenitalia in occasione del relativo ciclo di consultazione.

Si riportano di seguito gli input a cui ci si riferisce ritenendo che possano costituire un utile contributo per l'avvio, da parte di ART, di un apposito market test in analogia a quanto da questa stabilito con Delibera 117/26 in tema di costi operativi incrementali e aggiornamento annuale dei livelli tariffari, al fine di revisionare ulteriori punti della misura 10.5 della delibera n. 95/2023.

Nello specifico si ribadisce la richiesta di:

- prevedere che la soglia di variabilità del $\pm 10\%$ si applichi a segmenti di mercato di dimensioni tra loro paragonabili, quali, ad esempio, i segmenti Open Access, OSP LP e OSP REG senza ulteriori frammentazioni. Infatti, il segmento *Basic* per il quale si è registrato lo scostamento oltre la soglia, è di entità talmente residuale rispetto agli altri (circa 9 mln di tkm) che lo sfioramento del limite massimo di variabilità avviene anche per modifiche di produzione insignificanti per il sistema nel suo complesso. Ciò, nel caso di specie, ha portato al paradosso che uno scostamento di un solo mln di tkm su un totale di oltre 390 mln generati dal sistema ha determinato l'effetto abnorme di attivare la procedura di rideterminazione complessiva dei volumi regolatori di produzione, quando, invece, tale scostamento poteva essere pienamente ricondotto a profili di variabilità fisiologica dei modelli di offerta;
- prevedere una trattazione separata dei "travasi" dei volumi di traffico da un segmento tariffario all'altro. Si ritiene, infatti, che tale casistica abbia effetti sulla sostenibilità del sistema totalmente diversi e più contenuti rispetto al caso di potenziamenti/annullamenti non compensati di offerta.
- integrare le informazioni che il GI è tenuto a pubblicare in base alla misura 10.5 punto 1 lettera c) circa lo scostamento dei volumi di traffico tra quelli a consuntivo e quelli ex ante, dando evidenza del valore del consuntivo pre e post reintroduzione dei volumi di traffico per variazioni imputabili al Gestore. Tra queste vanno inclusi non solo i tkm connessi a interruzioni ma anche quelli relativi al mancato soddisfacimento di richieste delle IF. Ci si riferisce ad esempio ai casi di respingimento delle richieste di potenziamento avanzate delle IF, almeno per la quota parte di queste regolarmente coperta da Accordo Quadro e su cui il GI si è formalmente impegnato.

In altre parole, va scongiurato il rischio che a fronte di montanti di produzione erogati in misura inferiore alle legittime aspettative delle IF, queste possano risultare doppiamente penalizzate: una prima volta, per il mancato soddisfacimento delle proprie attese



commerciali, una seconda, per l'aumento dei canoni unitari di pedaggio conseguenti proprio a quelle riduzioni dei volumi di produzione a loro estranee.

Con riferimento allo scostamento dei volumi di traffico si ritiene che il meccanismo del *revenue sharing* sia lo strumento più idoneo per assicurare la necessaria gradualità all'evoluzione dei livelli tariffari per il tramite delle poste figurative e che il riconteggio dei volumi regolatori all'interno di uno stesso periodo tariffario debba essere circoscritto a casistiche eccezionali o comunque di evidente discontinuità per l'intero sistema che nulla hanno a che vedere con lo scostamento di produzione registrato nel segmento *Basic*.

A conferma della totale irrilevanza di tale variazione si sottolinea che il *Basic* è stato l'unico segmento ad aver registrato nel 2025 un incremento di volumi rispetto alle attese regolatorie. Pertanto, non solo l'entità della variazione è minima in valore assoluto, ma è addirittura di “*verso*” opposto alla tendenza al ribasso che il Gestore intende applicare con l'aggiornamento in consultazione. In altre parole, adottare l'eccesso di produzione di un segmento di mercato per rivedere al ribasso quella dell'intero sistema, appare un'iniziativa distonica e meritevole di un *addendum* di valutazione.

Il drastico incremento dei canoni tariffari proposto sia nel 2028 che nel 2029 determina profili di grave criticità per gli operatori.

Nello specifico, per il Segmento Open Access, da un lato, come già ampiamente argomentato, non ricorrono i presupposti per incidere in un orizzonte temporale così ravvicinato (2/3 anni) sulla struttura dei costi e dall'altro, l'attuale contesto di mercato, caratterizzato da una crescente competitività, rende sostanzialmente impossibile il trasferimento anche parziale degli aumenti di pedaggio sui prezzi praticati alla clientela. L'effetto combinato di tali dinamiche è il drastico e repentino calo di redditività per un segmento già esposto a forti perturbazioni in tema di allocazione della capacità e retrocessioni.

Anche per i servizi OSP, sia regionali che di lunga percorrenza, discontinuità così forti sui canoni di accesso all'infrastruttura espongono i Piani Economico – Finanziari negoziati con gli Enti committenti a squilibri improvvisi e tali da mettere a dura prova la loro stessa tenuta.

PMdA

Entrando nel merito del PMdA, con riferimento al documento annuale di monitoraggio, la Scrivente rappresenta la necessità di disporre di maggiori evidenze rispetto alle determinazioni assunte dal GI per la definizione della curva di evoluzione dei nuovi volumi regolatori.



Nel fissare i volumi di produzione aggiornati, validi ai fini del computo dei nuovi canoni di accesso all'infrastruttura, il GI non ha infatti fornito alcuna spiegazione di merito su come le dichiarazioni comunicate dagli operatori del trasporto siano state convertite in montanti regolatori, se non elencando in modo generico alcuni driver di "correzione" che tenessero conto:

- degli Accordi Quadro già siglati per il 28 e 29, non escludendo ulteriori richieste laddove compatibili con la capacità al 100%;
- delle richieste di capacità ricevute per l'orario di servizio 2026-2027;
- dello scenario tecnico fino al 2028 per le indisponibilità programmate.

Al riguardo si chiedono elementi di merito su come siano stati applicati i singoli driver di cui sopra, anche alla luce del fatto che:

- *quanto alla capacità presente negli AQ*, la stessa non rappresenta più un riferimento attendibile ed esaustivo della produzione attesa, in quanto è ben noto che quote significative di offerta allocabile in capacità annuale non sono state assegnate, in ottemperanza al limite massimo di capacità pluriennale allocabile del 85% rispetto a quella complessivamente disponibile per tratta e fascia oraria;
- *quanto alle richieste di capacità ricevute per l'orario di servizio 2026-2027*, il riferimento non appare convincente visto che la sola Trenitalia ha formalmente richiesto (ad aprile 2026) incrementi di produzione superiori a quelli che RFI quantifica per l'intero segmento viaggiatori;
- *quanto allo scenario tecnico fino al 2028 per le indisponibilità programmate*, questo non può costituire un limite aprioristico utile alla costruzione dei montanti regolatori di produzione in quanto non tiene conto del fatto che le IF possono ed in molti casi, devono, specie nei segmenti OSP, ridistribuire la propria offerta al fine di preservare i livelli quantitativi di servizio e la produttività degli asset. Si riporta a titolo di esempio il caso del segmento OSP – LP che nel corso del 2025 ha registrato un saldo netto di produzione riconducibile alle indisponibilità di infrastruttura in cui i km incrementali generati per deviazioni e cambiamenti di itinerario hanno superato i km soppressi. Parimenti gli incrementi di produzione legati alle evoluzioni infrastrutturali dichiarati da IF e stakeholder istituzionali devono essere comunque considerati anche in presenza di eventuali slittamenti attesi dal Gestore nei rilasci delle opere. Infatti, su di essi gli operatori hanno dimensionato i propri fabbisogni in termini di fattori della produzione. Pertanto, per garantirne l'efficiente utilizzo, in caso di mancate/posticipate attivazioni infrastrutturali, gli operatori devono poter riallocare le risorse su altre relazioni/servizi, senza intaccare i volumi di produzione pianificati.

Stanti le considerazioni sopra esposte la nuova evoluzione dei volumi regolatori proposta da codesto Gestore appare improntata a valutazioni eccessivamente prudentiali e, allo



stato delle informazioni disponibili, non supportate da adeguate evidenze utili a comprendere i contributi relativi dei diversi fattori di correzione applicati che dovrebbero essere, invece, esplicitati al mercato in termini di singolo apporto.

Alla luce di quanto rappresentato si richiede che il Gestore riconsideri i montanti utilizzati ai fini regolatori attribuendo alle relative curve, che appaiono oltre misura cautelative, un andamento più attendibile e rispondente alle dinamiche di sistema che, almeno nel segmento viaggiatori, continua a registrare un *trend* di crescita sempre più accelerato. Tale rivalutazione risulta essenziale anche alla luce del drastico incremento delle voci ammissibili di costo che, da sole, appesantiscono gli oneri di pedaggio di ben 107 mln di € nel periodo.

Extra PMdA

Nel documento informativo annuale di monitoraggio dei corrispettivi dei servizi diversi dal PMdA, al paragrafo 2.4, RFI illustra le motivazioni che hanno condotto ad un extra costo sull'investimento per la rilevazione automatica dei consumi di acqua mediante *smart meter*. Rispetto alle stime formulate dal Gestore in occasione dell'aggiornamento annuale 2025 sarebbero emerse ulteriori esigenze progettuali in relazione alla complessità del sistema e all'integrazione con gli impianti esistenti.

Nella tabella riportata a pag. 9 viene mostrato il differenziale di costo dell'investimento per ciascuna annualità. **Prendendo a riferimento il dato cumulato per l'intero periodo si nota che rispetto alla stima iniziale l'aumento di costo è elevatissimo.** Di fatto l'investimento risulta più che raddoppiato passando da una stima complessiva iniziale (nel 2025) di 12 milioni a quella attuale di 25,5 milioni (+13,5 milioni di euro sul periodo con un delta % del + 113%).

In aggiunta a questo, occorre considerare i seguenti ulteriori elementi:

- la stima prospettata attiene ai costi d'investimento sopportati dal Gestore e non si fa menzione di eventuali adeguamenti tecnologici che debbano affrontare le IF. Nonostante lo stato di avanzamento comunicato da RFI in tema di implementazione tecnologica della soluzione individuata permangono elementi di indeterminatezza circa eventuali oneri che possano essere imposti alle IF per consentire la rendicontazione tramite il nuovo sistema;
- il presunto fenomeno dell'evasione tariffaria lamentato dal Gestore e contrastato per mezzo di questo nuovo e costoso sistema non è in alcun modo ascrivibile agli operatori ferroviari che per poter fruire del servizio devono presentare richieste di accesso tracciate a sistema;



- la modalità di rendicontazione, in particolare per il rifornimento idrico, calcolata da RFI a partire dal 2026 esclusivamente a forfait (basata sulla produzione in termini di tkm commerciali) e non più a singolo rifornimento, ha generato un aumento esponenziale del costo del servizio specialmente per le IF di grandi dimensioni. Per Trenitalia a titolo di esempio, si è registrato nel primo trimestre un aumento di circa il 90% rispetto all'analogo periodo del 2025.

Alla luce degli elementi rappresentati si chiede di neutralizzare l'aumento del livello tariffario proposto per il servizio di rifornimento idrico mantenendolo costante fino a tutto il 2029.

Si ritiene, infatti, che il mantenimento della rendicontazione a tkm fino al completamento dell'attrezzaggio degli impianti con *smart meter* costituisca già di per sé un incremento del costo estremamente oneroso per gli operatori. Eventuali modifiche alle tariffe su questo servizio dovranno opportunamente rideterminate in esito all'adozione del nuovo sistema basato sui misuratori effettivi dell'acqua erogata.

Cordialmente,

Maria Luisa Grilletta

Roma, 06 agosto 2026

Ns. prot.: ITALO/P/26/218/4

Vs. Rif.: RFI-AD.ARA\PEC\P\2026\0000283

Spett.le
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
Direzione Affari Regolatori e Antitrust
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 - Roma
Alla c.a. avv. Raffaella Marciani
Trasmessa a mezzo pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

E.P.C.

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Ufficio Accesso alle infrastrutture ferroviarie e portuali
Via Nizza, 230
10126 - Torino
Alla c.a. Ing. Roberto Piazza

Trasmessa a mezzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Osservazioni Italo S.p.A. sulla proposta di aggiornamento annuale dei livelli tariffari del PMdA per gli anni 2028-2029

Spett.le Gestore dell'Infrastruttura,

con riferimento alla proposta di aggiornamento annuale dei livelli tariffari del Pacchetto Minimo di Accesso ("PMdA") per gli anni 2028-2029 e al relativo documento informativo (di seguito, "Documento Informativo") pubblicato da Codesto Gestore (anche "GI" o "RFI") lo scorso 30 giugno e successivamente integrato in data 21 luglio u.s., la Scrivente IF ne contesta integralmente il contenuto, per le ragioni di seguito esposte.

In via preliminare, la proposta presenta numerose criticità sotto il profilo della conformità al quadro regolatorio vigente, con specifico riferimento all'approccio adottato in generale dal Gestore nell'applicazione del meccanismo di aggiornamento straordinario. In particolare, la Scrivente rileva il mancato rispetto del principio di gradualità dell'evoluzione tariffaria e di sostenibilità del pedaggio, l'erronea rideterminazione dei livelli tariffari, l'assenza di una puntuale istruttoria a fondamento della revisione dei volumi regolatori.

Le osservazioni che seguono sono pertanto volte a evidenziare i profili che, ad avviso della Scrivente, richiedono un approfondimento istruttorio e una conseguente revisione della proposta formulata dal Gestore dell'Infrastruttura.

A. Violazione del principio di gradualità dell'evoluzione tariffaria e sostenibilità del pedaggio

La proposta di aggiornamento dei livelli tariffari del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) formulata da RFI determinerebbe per Italo- secondo le stime effettuate dalla stessa IF - un incremento del pedaggio pari a:

- circa Omissis per l'anno 2028;
- circa Omissis per l'anno 2029.

Un incremento di tale entità è in palese violazione del principio di gradualità dell'evoluzione tariffaria nel periodo 2025-2029 sancito dalla Misura 10.4 della Delibera ART n. 95/2023 e rischia di incidere gravemente sulla sostenibilità del pedaggio.

Infatti, ogni intervento sulla dinamica dei canoni, sui criteri di imputazione dei costi o sulla revisione dei volumi regolatori dovrebbe essere valutato in relazione agli effetti che esso produce sul mercato ferroviario nel suo complesso, evitando che, per garantire l'equilibrio economico del Gestore, quest'ultimo trasferisca automaticamente sui richiedenti capacità ogni variazione dei costi, inefficienza e rischio gestionale dello stesso.

La finalità della disciplina regolatoria è infatti quella di garantire stabilità, progressività e prevedibilità dei corrispettivi di accesso all'infrastruttura, evitando che variazioni eccezionali dei parametri sottostanti si traducano in incrementi tariffari improvvisi e di particolare rilevanza economica, tali da produrre effetti distorsivi sulla capacità degli operatori di svolgere efficacemente la propria attività, incidendo sulla programmazione industriale di questi ultimi e sul corretto funzionamento del mercato.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che, qualora l'applicazione della metodologia tariffaria conduca ad aumenti di tale portata, per mitigarne gli effetti, il relativo differenziale dovrebbe essere trattato quale posta figurativa da recuperare nei successivi periodi regolatori, anziché essere integralmente trasferito sulle imprese ferroviarie nel solo biennio 2028-2029.

B. Cause effettive dell'incremento tariffario ed erronea rideterminazione dei livelli tariffari

L'analisi dei dati contenuti nel Documento Informativo evidenzia come l'incremento tariffario derivi principalmente dal combinato disposto di due fattori:

- la riduzione dei volumi previsionali relativi al periodo 2026-2029 rispetto ai volumi regolatori approvati con Delibera ART n. 165/2024;
- l'incremento dei costi ammissibili.

In particolare, la riduzione dei volumi rappresenta il principale fattore di incremento dei livelli tariffari, incidendo per circa il Omissis dell'aumento complessivo, mentre il restante Omissis deriva dall'incremento dei costi ammissibili.

B.1. Riduzione dei volumi previsionali

1) Effetti delle variazioni del segmento Open Access Nazionale sull'intero sistema tariffario.

La revisione dei volumi regolatori nel corso del periodo tariffario vigente non costituisce una procedura ordinaria. Infatti, ai sensi della misura 10.5 punto 6 della Delibera 95/2023, essa può

essere attivata esclusivamente in presenza di scostamenti significativi tra traffico programmato e traffico consuntivato ($\pm 10\%$) per almeno un segmento di mercato.

Dal Documento Informativo emerge che il segmento Open Access Nazionale - Basic ha registrato nel 2025 una variazione del $+12\%$ (con conseguente superamento della soglia previsionale del $\pm 10\%$) e che, a fronte di tale scostamento, il GI ha avviato una specifica consultazione per provvedere - come richiesto dalla predetta Misura - ad una nuova previsione dei volumi. A fronte di tale consultazione è emersa una riduzione complessiva dei volumi previsionali relativi al periodo 2026-2029 che ha determinato parte dell'attuale incremento tariffario.

Tuttavia, a tal riguardo si evidenzia che il segmento Open Access Nazionale - Basic rappresenta soltanto circa il 2% dell'intero mercato (ossia circa 45 milioni di treni-km su oltre 2 miliardi di treni-km considerati nel periodo 2025-2029) e che la variazione tra i volumi regolatori previsionali e quelli consuntivati registrata dallo stesso segmento è estremamente limitata in termini relativi (1 milione di treni-km annui su un mercato complessivo di circa 375 milioni annui).

Ebbene, nonostante la marginalità del segmento Open Access Nazionale - Basic e l'irrelevanza dello scostamento verificatosi, si è innescato sull'intero sistema tariffario un "effetto domino" che - rispetto alla reale dimensione del fenomeno - ha determinato conseguenze sproporzionate e irragionevoli per l'intero mercato ferroviario. Circostanza questa che il GI avrebbe dovuto valutare ed evitare atteso che la stessa Misura 10.5 punto 6 prevede che il Gestore negli eventuali adeguamenti tariffari deve "contemperare, secondo principi di ragionevolezza, gli obiettivi di equilibrio economico della gestione e di contenimento dei costi per le IF".

La revisione della dinamica tariffaria dovrebbe essere, infatti, riservata a eventi realmente significativi, ossia a variazioni idonee a incidere in modo rilevante sull'equilibrio complessivo del sistema e non a scostamenti percentuali maturati in ambiti marginali.

I criteri richiamati dalla suddetta Misura impongono, infatti, una valutazione sostanziale, e non meramente aritmetica, dello scostamento registrato. In altri termini, il superamento della soglia percentuale dovrebbe essere apprezzato anche in relazione al peso effettivo del segmento interessato, alla sua incidenza sul traffico complessivo e alle cause che hanno determinato la variazione.

II) Carenza degli elementi probatori

Alla predetta criticità, si aggiunge la carenza di elementi istruttori a supporto delle conclusioni raggiunte dal GI. Nel Documento Informativo, infatti, RFI afferma che il superamento della soglia del $\pm 10\%$ sarebbe "esclusivamente imputabile a strategie di business dell'impresa operante". Tale affermazione costituisce tuttavia una mera ipotesi, non supportata da alcun elemento istruttorio.

Al contrario, la Misura 10.5 punto 6 della Delibera ART n. 95/2023 pone espressamente a carico del Gestore dell'Infrastruttura l'onere di verificare le cause che hanno determinato le variazioni in questione e di dimostrare che le stesse non siano imputabili alla gestione dell'infrastruttura stessa.

L'aumento del segmento Basic potrebbe essere stato, ad esempio, influenzato da dinamiche contingenti di riclassificazione o "downgrade" dei servizi dal segmento Premium al segmento Basic in conseguenza di lavori programmati, limitazioni infrastrutturali o altri eventi incidenti sulla circolazione. In tali ipotesi, lo scostamento non rifletterebbe solo una strategia commerciale strutturale delle imprese ferroviarie, ma anche una variazione operativa indotta da circostanze esterne o temporanee ed è fondamentale che il GI fornisca riscontri puntuali in tal senso.

A tal riguardo, dalle verifiche effettuate da Italo sulle proprie circolazioni per l'anno 2025 emerge che parte di queste ultime è stata classificata come Open Access Nazionale - Basic in conseguenza di lavori programmati o eventi contingenti incidenti sulla circolazione; circostanze evidentemente non riconducibili a strategie commerciali della Scrivente IF. Per dette ragioni, è presumibile ritenere

che anche le altre imprese operanti nel segmento Open Access Nazionale Premium abbiano registrato fenomeni analoghi di "downgrade" dei servizi dal segmento Premium al segmento Basic.

Ne consegue che il presupposto sul quale RFI fonda l'incremento tariffario non risulta adeguatamente dimostrato e richiede, pertanto, un approfondimento istruttorio. In particolare, si ritiene opportuno che il Gestore fornisca maggiori elementi informativi circa le ragioni sottostanti agli scostamenti rilevati e le modalità con cui essi sono stati considerati ai fini dell'aggiornamento tariffario.

III) Affidabilità e verificabilità dei nuovi volumi previsionali

Fermo restando quanto dedotto ai precedenti punti I e II, si ritiene altresì necessario formulare alcune considerazioni in merito all'affidabilità e alla verificabilità delle nuove previsioni di traffico assunte dal Gestore ai fini della determinazione dei volumi regolatori.

Dalla documentazione posta in consultazione emerge infatti che, a seguito del superamento della soglia prevista dalla Misura 10.5 della Delibera ART n. 95/2023 nel segmento Open Access - Nazionali - Basic, RFI ha proceduto a una revisione delle previsioni di traffico mediante una propria attività di valutazione e validazione delle informazioni fornite dalle imprese ferroviarie. In altri termini, RFI non si è limitata a recepire le stime fornite dalle II.FF.

Omissis
Omissis, ma le ha riviste secondo parametri discrezionali.

Tuttavia, gli elementi messi a disposizione degli stakeholder non consentono di comprendere in modo puntuale i criteri adottati dal Gestore per rideterminare i volumi previsionali, né le motivazioni che hanno condotto all'accoglimento o al ridimensionamento delle stime formulate dalle singole imprese.

Tale circostanza rende impossibile verificare la ragionevolezza e la correttezza delle analisi sottostanti ai nuovi volumi regolatori e, conseguentemente, dei corrispettivi tariffari da essi derivanti.

Ciò è di particolare rilevanza in quanto i volumi regolatori costituiscono una variabile determinante ai fini della quantificazione del pedaggio. Eventuali sottostime dei livelli di traffico possono infatti tradursi, a parità di gettito da recuperare, in un incremento ingiustificato dei corrispettivi unitari applicati alle imprese ferroviarie.

In tale contesto, suscita particolare perplessità il caso del segmento Open Access - Nazionali - Basic che, pur avendo registrato nel 2025 volumi consuntivati significativamente superiori alle previsioni regolatorie originarie, continua a essere associato, per l'annualità successiva, a livelli di traffico decisamente inferiori. Pur senza entrare nel merito del valore puntuale assunto dal Gestore, tale circostanza evidenzia come il processo di revisione adottato possa condurre a risultati non coerenti con il mercato, alimentando dubbi circa la robustezza delle metodologie utilizzate e la loro capacità di rappresentare correttamente l'effettiva dinamica della domanda ferroviaria.

A ciò si aggiunga peraltro la necessità di comprendere in modo puntuale se - ed eventualmente in quale misura - la riduzione dei volumi previsionali sia imputabile a ulteriori lavori infrastrutturali e a sopravvenute esigenze manutentive della rete che rientrano nella sfera di controllo esclusiva del Gestore.

Si ritiene pertanto necessario che il Gestore renda pienamente conoscibili i criteri, le verifiche e la metodologia applicativa che hanno condotto alla definizione dei nuovi volumi regolatori, al fine di consentire agli operatori e all'Autorità una compiuta valutazione della correttezza e della ragionevolezza delle assunzioni adottate.

B.2. Incremento dei costi ammissibili. Riallocazione costi GS Rail - Delibera ART n. 89/2025

Come sopra anticipato l'incremento del pedaggio è altresì dovuto per circa ilOmissis all'aumento dei costi ammissibili.

All'interno di quest'ultima componente, circa l'Omissis dell'incremento
Omissis è riconducibile alla riallocazione, effettuata in

attuazione della Delibera ART n. 89/2025, di costi precedentemente imputati ai servizi extra PMdA di Grandi Stazioni Rail S.p.A. ("GS Rail") e oggi ricompresi tra i costi del Pacchetto Minimo di Accesso.

In merito agli effetti di tale riallocazione sull'incremento del pedaggio - ferme restando le considerazioni di seguito esposte in relazione a incomprensibile e illegittimo aumento dei costi ammissibili - in via preliminare, si rappresenta che le due principali voci della riallocazione dei costi di GS Rail - manutenzione straordinaria degli spazi di stazione e canone di retrocessione - non dovrebbero in realtà dare origine ad alcun costo per le imprese ferroviarie.

È di tutta evidenza, come risulta dalla Delibera ART 89/2025, che gli importi di manutenzione straordinaria (che per RFI fornirebbero una giustificazione del canone di retrocessione) sono in realtà da ricondursi a contributi statali con effetto nullo sul Capitale Investito Netto della società e pertanto non si comprende per quale ragione essi dovrebbero generare un costo ulteriore da ribaltare sulle imprese ferroviarie. In tal modo, infatti, si rischierebbe di trasformare una partita già neutralizzata sul piano regolatorio in una nuova componente di costo del pedaggio.

La pretesa di RFI, secondo la quale "All'esito del procedimento concluso con Delibera n. 89/2025, il canone di retrocessione è stato ricondotto de facto ai criteri regolatori di cui all'art. 17, comma 10, del D.Lgs. 112/2015, potendosi dunque configurare, a tutti gli effetti, come un "profitto ragionevole" per i concedenti" (Documento Informativo, pag. 6) è quindi priva di fondamento.

Il punto centrale è che il canone di retrocessione non può essere trasformato in un costo in sé. Una simile impostazione rischierebbe di incrementare artificialmente il costo della fornitura del servizio, determinando un aggravio non giustificato del pedaggio. In coerenza con l'impostazione regolatoria derivante dal processo di separazione, liberalizzazione e regolazione della filiera ferroviaria, il Gestore dell'Infrastruttura ha diritto a una remunerazione normale del capitale effettivamente investito, al netto dei contributi pubblici, calcolata utilizzando il WACC determinato dall'Autorità. Entro tale perimetro deve arrestarsi la remunerazione riconoscibile ai fini tariffari.

Qualunque ulteriore controvalore, anche se qualificato come canone, retrocessione o corrispettivo per la disponibilità di cespiti, non rappresenta un costo pertinente che può essere trasferito sugli operatori ferroviari. Esso, al più, può attenersi a rapporti interni tra RFI e GS Rail e alla distribuzione economica dei risultati derivanti dalla gestione degli asset del concedente, ma non può divenire una componente aggiuntiva del pedaggio dovuto dalle imprese ferroviarie. Diversamente, si determinerebbe una duplicazione della remunerazione: da un lato attraverso il rendimento regolatorio del capitale investito; dall'altro attraverso un'ulteriore voce assimilabile a una rendita da disponibilità del bene.

Non appare sostenibile che tra i costi ammessi possa essere incluso un compenso per la mera disponibilità dell'infrastruttura, destinato a essere retrocesso ai concedenti e, in ultima analisi, posto a carico delle imprese ferroviarie e dei viaggiatori.

Tale impostazione determinerebbe un aggravio tariffario privo di adeguata giustificazione economica e regolatoria, traducendosi in una indebita rendita di posizione.

Per tale ragione, appare necessario che l'Autorità verifichi puntualmente la natura delle partite ricondotte da RFI alla riallocazione dei costi GS Rail, distinguendo i costi effettivamente pertinenti e non già remunerati da quelli che, invece, risultano già coperti da contributi pubblici, già neutralizzati nel Capitale Investito Netto o comunque riconducibili a rapporti interni tra RFI e Rail.

Fermo restando tutto quanto sopra rappresentato e l'inammissibilità dell'incremento dei relativi costi ammissibili, si evidenzia altresì che, alla luce degli incrementi 2028-2029, la quota che il Gestore dell'Infrastruttura riconduce alla riallocazione sul PMdA di partite precedentemente imputate ai servizi extra-PMdA risulta, per la Scrivente, pari a circa Omissis. Considerato l'arco temporale di applicazione della tariffa, riferito al periodo 2022-2029, tale importo - come anticipato - determinerebbe, per Italo, un impatto stimabile in circa Omissis euro annui.

Tale effetto economico non appare, tuttavia, giustificabile. Le medesime voci di costo, infatti, risultavano già in precedenza gravare su Italo, per il tramite di GS Rail, per un importo pari a circa Omissis euro annui. Non è dunque chiaro come una mera riclassificazione contabile e regolatoria di costi già sostenuti dal mercato possa tradursi in un incremento così significativo dell'onere complessivamente imputato all'impresa ferroviaria.

La mera inclusione di tali servizi nel PMdA non appare infatti, di per sé, sufficiente a spiegare un aumento dei costi così significativo, rendendosi pertanto necessario che RFI esponga in modo analitico i criteri di valorizzazione adottati e le singole componenti che hanno determinato tale risultato.

In tale contesto, si sottolinea che i meccanismi di capitalizzazione, remunerazione del capitale investito, attualizzazione e adeguamento inflattivo hanno determinato un effetto complessivo stimato in circa Omissis di euro (partendo da una base di Omissis di euro di costi precedentemente esclusi dal perimetro PMdA).

Ne consegue che la riallocazione di costi nell'ambito dei rapporti economici tra società appartenenti al Gruppo FS determina un illegittimo e significativo aggravio economico a carico delle imprese ferroviarie.

Sulla base delle ragioni sopra esposte, la questione merita pertanto di essere riconsiderata al fine di evitare un illegittimo incremento dei costi a carico delle Imprese, considerata la reale natura e consistenza delle partite riclassificate.

* * * * *

Sotto un ulteriore profilo, emerge che i benefici derivanti dalle precedenti determinazioni dell'Autorità risultano sostanzialmente neutralizzati. Con la Delibera ART 201/2025, l'Autorità aveva infatti disposto l'esclusione dall'aggiornamento tariffario dei costi incrementali connessi al rinnovo del CCNL e alle attività di security, per un valore complessivo superiore a Omissis di euro (Omissis CCNL + Omissis security). Tuttavia, nell'attuale proposta, tali benefici risultano di fatto riassorbiti da un nuovo incremento dei costi ammissibili pari a circa Omissis euro lordi (circa Omissis di euro, al netto degli effetti derivanti dai ritardi negli investimenti autofinanziati e dalla riduzione dei volumi regolatori).

In altri termini, l'effetto complessivo dell'aggiornamento proposto appare quindi sostanzialmente idoneo a neutralizzare gli effetti delle precedenti determinazioni dell'Autorità, attraverso una diversa composizione della base di costo.

Inoltre, si evidenzia come le imprese ferroviarie rischiano di essere penalizzate sotto un duplice profilo:

- (i) da un lato, per il venir meno della gradualità degli incrementi tariffari, della prevedibilità dei costi di accesso e della sostenibilità economica dell'esercizio, in evidente contrasto con i principi richiamati dalla Delibera ART n. 95/2023;
- (ii) dall'altro, perché, ove fosse confermato che la riduzione dei volumi regolatori è determinata, anche solo in parte, dalle limitazioni di capacità e dalle interferenze alla circolazione generate dai numerosi cantieri infrastrutturali, le stesse subirebbero sia gli effetti operativi della minore disponibilità della rete sia le conseguenze tariffarie derivanti dalla contrazione dei volumi considerati ai fini regolatori. Per tutte le ragioni esposte, la proposta di aggiornamento tariffario deve essere rigettata, in quanto fondata su presupposti istruttori non adeguatamente dimostrati e su una metodologia che non appare conforme ai principi di gradualità dell'evoluzione tariffaria, orientamento ai costi, trasparenza, proporzionalità e non discriminazione sanciti dalla disciplina regolatoria vigente.

* * * * *

Si rappresenta che, per ragioni di segretezza - contenendo il presente documento dati e informazioni di carattere industrialmente e commercialmente sensibile e riservato, nonché frutto di valutazioni e know how aziendale non ostensibili a terzi - si fornisce per pronto riscontro una copia non confidenziale dello stesso (Allegato sub 1).

Cordiali saluti.

 Dora Bonadies

FERCARGO

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
2.1.1 Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali	Non appare coerente trasferire sulle IF il costo della mitigazione del rischio senza prevedere, al contempo, meccanismi di indennizzo o compensazione qualora eventi calamitosi che interessano l'infrastruttura provochino danni significativi all'operatività delle imprese stesse. Sul punto si osserva che, in occasione di eventi meteorologici eccezionali verificatisi negli ultimi anni, inclusi episodi di gelicidio e alluvioni che hanno comportato la soppressione di treni e rilevanti danni economici per le IF, non risultano essere stati previsti specifici meccanismi di ristoro dei pregiudizi subiti dagli operatori. Si chiede pertanto l'introduzione di un criterio di "simmetria regolatoria", prevedendo che all'inclusione nei pedaggi degli oneri sostenuti da RFI per la copertura dei rischi catastrofali corrispondano adeguati strumenti di compensazione in favore delle IF nei casi in cui tali eventi incidano sulla disponibilità e fruibilità dell'infrastruttura.

2.1.2.2 Costi di manutenzione straordinaria	Si richiama quanto espressamente previsto in merito alla necessità di attribuire i costi di manutenzione straordinaria al fruitore effettivo del servizio e si chiede pertanto di confermare che gli oneri relativi ai servizi e agli asset destinati alle IF passeggeri siano integralmente imputati ai soggetti che ne beneficiano. In coerenza con tale principio, tali costi non dovrebbero produrre effetti economici, né diretti né indiretti, sulle IF merci, che non risultano fruitrici dei servizi in questione.
2.1.3 Riallocazione dei costi tra PMdA e Servizi extra-PMdA – nuovi servizi di stazione	Si chiede di confermare che la riallocazione dei costi ai nuovi servizi di stazione extra-PMdA, riferiti a servizi destinati alle IF passeggeri (“Stazioni passeggeri – Sistemi IaP” (Informazioni al Pubblico), “Stazioni passeggeri – Assistenza PMR” (Persone a mobilità ridotta), “Stazioni Passeggeri – Servizi igienici” e “Stazioni passeggeri – Aree di accoglienza”), non determini alcun onere diretto o indiretto a carico delle IF merci e che i relativi costi siano integralmente recuperati presso le IF beneficiarie dei medesimi servizi.
Tabella 6 e Tabella 13	Non risultano pienamente chiari gli effetti della ripermimetrazione dei Capex relativi ai Nuovi Servizi di Stazione. Nel documento è infatti indicato che l'impatto relativo alle annualità 2023-2025 è considerato nel calcolo del pedaggio esclusivamente per le Imprese Ferroviarie che svolgono servizi passeggeri. Viene inoltre specificato che il conguaglio derivante dall'aggiornamento del driver determina una riduzione della quota di competenza del segmento passeggeri e un corrispondente incremento della quota attribuita ai restanti segmenti del PMdA. Si chiede pertanto di: • esplicitare quali siano i segmenti del PMdA destinatari della riallocazione; • fornire il dettaglio degli importi redistribuiti a ciascun segmento e dei relativi criteri di allocazione; • chiarire gli effetti della riallocazione sui CNT e, conseguentemente, sui livelli tariffari applicati ai diversi segmenti di mercato. Inoltre, dalla Tabella 6 emerge un impatto complessivo sui CNT pari a 47,3 Mln di € per le annualità 2028-2029, mentre nella Tabella 13 sono riportati gli importi relativi alle voci "Effetto netto ripermimetrazione Capex Nuovi Servizi Stazioni" e "Effetto Revisione Posta Figurativa ex Mis. 10.4", ma la riconciliazione non è di

	immediata comprensione. Si richiede di illustrare puntualmente la riconciliazione tra i valori riportati nelle due tabelle, specificando: • quali componenti della Tabella 6 confluiscono nell'“Effetto netto ripermimetrazione Capex Nuovi Servizi Stazioni”; • quali componenti confluiscono nell'“Effetto Revisione Posta Figurativa ex Mis. 10.4”; • le modalità con cui gli importi sono stati capitalizzati, redistribuiti e recuperati nelle annualità 2028-2029.
2.1.4 Certificati ETS business Navigazione	Si ritiene che il riconoscimento in capo a RFI degli oneri derivanti dall'estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo richieda una più puntuale motivazione. Non è chiaro, infatti, se gli obblighi ETS in oggetto originino dall'attività di trasporto marittimo svolta da Blue Ferries, società del Gruppo FS appartenente al polo logistico e distinta da RFI, e/o dai trasporti via nave dei treni da e per la Sicilia attraverso lo stretto di Messina gestito con navi RFI. Questo chiarimento è importante in considerazione del fatto che, ad oggi, l'intera attività ferroviaria/marittima merci/passeggeri via stretto di Messina è gestita unicamente da Società riconducibili al Gruppo FS. Inoltre, il traghettamento nello Stretto svolge una funzione di continuità territoriale nazionale e non può essere assimilato a un costo incrementale derivante da una sopravvenienza normativa per l'intera rete, con l'effetto illogico di penalizzare il pedaggio della modalità ferroviaria, notoriamente sostenibile, a causa di extra-costi derivanti da altre modalità di trasporto più inquinanti. Pertanto, i maggiori oneri derivanti dalla normativa europea, a nostro parere, dovrebbero essere coperti attraverso il Contratto di Programma MIT-RFI o altra misura compensativa pubblica, evitando di trasferire integralmente il relativo costo sui canoni di accesso.
2.1.5 Costi relativi alla cybersecurity	Anche in questo caso non appare coerente riconoscere integralmente a RFI i costi sostenuti per mitigare il rischio cyber senza prevedere, al contempo, meccanismi efficaci di ristoro in favore delle imprese ferroviarie qualora eventi di natura informatica riconducibili all'infrastruttura o ai sistemi del gestore determinino interruzioni del traffico e conseguenti danni operativi ed economici.

	Sul punto si richiama l'attacco informatico del marzo 2022, che ha prodotto significative ripercussioni sulla circolazione ferroviaria e rilevanti impatti per le imprese ferroviarie, senza che risultino essere stati previsti specifici meccanismi di compensazione dei danni subiti. Anche in questo caso, si chiede pertanto l'introduzione di un criterio di "simmetria regolatoria", subordinando il riconoscimento di tali costi alla previsione di adeguati strumenti di accountability e ristoro nei confronti delle imprese ferroviarie in caso di eventi cyber che incidano sull'utilizzo dell'infrastruttura.
2.5 Volumi di traffico	Si richiedono maggiori informazioni rispetto alla variazione del +12% del segmento Open Access Basic, attribuito nella relazione alla strategia di business dell'impresa operante, senza ulteriori spiegazioni. Nel caso del trasporto ferroviario merci la contrazione dei volumi per il 2025, oltre a motivi macroeconomici, è sicuramente dovuta al proseguimento dei lavori del PNRR che impattano in maniera maggiore sul segmento. Peraltro, come spesso evidenziato, il calo dei volumi non è del tutto rappresentativo della crisi del segmento merci, in quanto il dato a consuntivo non è epurato dai treni*km percorsi in più a causa di deviazioni e allungamenti. Come già avvenuto in altri Stati europei, si suggerisce al Gestore, di concerto con il Ministero, di allocare parte delle risorse del PNRR a parziale compensazione della contrazione dei volumi dovuta all'effettuazione degli ingenti lavori di ammodernamento della rete che impattano in misura maggiore il segmento merci, che gode notoriamente di minore priorità rispetto ai servizi passeggeri.
2.6 Aggiornamento dei volumi regolatori	Non si comprende il criterio di stima applicato al segmento Open Access - Nazionali – Basic. Lo stesso, cresciuto del 12% nell'anno 2025 rispetto a quanto in precedenza stimato, nei volumi revisionati – ad esempio per l'anno 2026- viene diminuito nuovamente del -6%. Considerando che proprio la crescita di tale segmento consuntivata nel 2025 ha determinato la revisione dei volumi regolatori, si ritiene che tale tendenza di crescita debba essere considerata anche nei volumi revisionati. Alternativamente, se tale crescita del 2025 è da considerarsi come evento "spot" si ritiene evitabile il processo di revisione avviato. Relativamente ai volumi revisionati del segmento merci, si ritiene che gli stessi debbano prevedere una significativa crescita per gli anni 2028-2029, in cui è auspicata e attesa la riduzione dei cantieri presenti

	sull'infrastruttura con un incremento della capacità anche dovuto alla realizzazione delle opere di potenziamento svolte nel periodo 2021-2026.
3 Livello effettivo dei canoni (AUMENTO PEDAGGIO - COMPONENTE B)	Si contesta la scelta di applicare incrementi tariffari uniformi a tutti i segmenti di mercato, in quanto non coerente con il principio dell'ability to pay richiamato dalla regolazione. Tale impostazione comporta effetti differenti sui diversi segmenti e risulta particolarmente penalizzante per il traffico merci, caratterizzato da una minore capacità contributiva e già maggiormente impattato, negli ultimi anni, dalle limitazioni di capacità derivanti dai lavori sulla rete. Non appare pertanto giustificato che il segmento merci sostenga aumenti della stessa entità di segmenti con maggiore capacità contributiva e minori penalizzazioni operative. Il meccanismo proposto, infatti, determina un effetto paradossale per il settore merci: la contrazione dei volumi di traffico, che rappresenta un indicatore del peggioramento delle condizioni economiche del comparto e della sua capacità di sostenere incrementi tariffari, finisce per generare un aumento della componente B, ossia della quota tariffaria correlata all'ability to pay. Ciò appare incoerente con quanto i presupposti stessi del nuovo periodo tariffario, che riconoscevano in maniera inequivocabile l'impossibilità di "assorbire" l'ability to pay per il segmento merci. Un ulteriore elemento da considerare per il segmento merci riguarda l'anticipo del pedaggio 2026, richiesto per allineare le tariffe all'ability to pay del mercato in una fase di forte criticità. Tale misura ha previsto l'applicazione anticipata del modello tariffario 2025-2029 e il successivo recupero dello sconto (maggiorato dagli interessi) tramite poste figurative a carico del segmento. La revisione al ribasso dei volumi comporta ora un aumento di tali poste negli anni 2028-2029. Il combinato disposto tra questo incremento e gli ulteriori aumenti tariffari previsti nel documento in consultazione rischia di penalizzare ulteriormente il comparto merci, già interessato da una riduzione dei volumi di circa il 12% nel primo trimestre 2026. Inoltre, appare discutibile un meccanismo che, a fronte di una riduzione dei volumi effettivi, adegua le tariffe al fine di preservare integralmente i ricavi attesi dal Gestore. In questo modo, il rischio derivante dalla

	contrazione del mercato viene trasferito unicamente sulle IF, che si trovano a sostenere maggiori costi proprio in una fase di difficoltà del settore. Tale dinamica rischia di penalizzare ulteriormente un comparto già gravato da crescenti costi ed inefficienze operative non imputabili alle imprese stesse e, inoltre, non responsabilizza sufficientemente il GI nel raggiungimento di obiettivi strategici di shift modale già definiti dal legislatore europeo.
2 3 Corrispettivi SERVIZI EXTRA PMDA	Con l'aggiornamento del modello tariffario si osserva che, rispetto all'attuale regime, le tariffe proposte per la maggior parte dei servizi extra PMdA subiscono incrementi significativi. In particolare, il servizio di sosta che ha già registrato nel 2026 un aumento del 129% rispetto al 2024, con l'aggiornamento di giugno 2026 subirebbe per gli anni 2028 e 2029 ulteriori incrementi, che nel 2029 attesterebbero la tariffa del servizio a 0,22 €/min (+220% rispetto al 2024). Una tariffa di 0,22 €/min equivale a: 13,2 €/ora e oltre 315 €/giorno per un singolo binario occupato. Anche il servizio relativo alle aree di composizione/scomposizione ha registrato aumenti tariffari, passando da 95,26 €/accesso a 103,13 €/accesso nel 2028 e da 96,01 €/accesso a 104,03 €/accesso nel 2029. Tali importi possono incidere pesantemente sulla competitività del trasporto ferroviario merci, soprattutto nei traffici intermodali e diffusi dove la sosta e/o il cambio di composizione non è sempre evitabile. Con riferimento al servizio scalo merci, pur prendendo atto delle riduzioni tariffarie derivanti dall'aggiornamento dei volumi, permane una forte criticità in relazione al livello complessivo dei corrispettivi applicati a tale servizio, tipico delle IF merci. Nel 2026, infatti, la tariffa ha subito un incremento del 538% rispetto al 2024, passando da 40,11 €/accesso a 255,89 €/accesso. La revisione tariffaria di giugno 2026 ha ridotto i valori per il triennio 2027-2029 rispetto alla versione precedente, mantenendoli tuttavia su livelli sostanzialmente analoghi a quelli del 2026. Considerato che l'incremento introdotto nel 2026 risulta difficilmente sostenibile e che le tariffe previste per gli anni successivi rimangono comunque eccessivamente elevate, si richiede una revisione di tali corrispettivi, con l'obiettivo di riallinearli almeno ai livelli del 2025, anno in cui si era già registrato un incremento significativo rispetto al 2024, ma ancora compatibile con criteri di sostenibilità economica.

	Inoltre, non appare chiara la ratio alla base di tali aumenti: se la normativa impone che la tariffazione sia correlata ai relativi costi pertinenti ed efficienti, non si comprende come possa esserci stato un incremento così rilevante nella rendicontazione di tali costi associati ad alcuni specifici servizi. Si ritiene, infatti, che le IF dovrebbero pagare il costo efficiente del servizio che utilizzano e non anche il recupero di partite regolatorie pregresse tramite poste figurative che rischiano di trasformarsi in un aggravio tariffario che penalizza la competitività del trasporto ferroviario rispetto alla modalità stradale. A questo proposito si chiedono chiarimenti rispetto all'aumento percentuale di circa +62,1% dei Costi Netti Totali efficientati al netto delle Poste Figurative che si registra tra il 2025 e il 2029. In particolare, è utile condividere con il mercato di quali attivazioni si tiene conto nel 2027 e quali vantaggi porteranno al mercato di riferimento (si fa riferimento ai dati riportati nella Proposta Tariffaria).
--	--

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto **si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.**

FERMERCICI

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
2.1.1 Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali	Non appare coerente trasferire sulle IF il costo della mitigazione del rischio senza prevedere, al contempo, meccanismi di indennizzo o compensazione qualora eventi calamitosi che interessano l'infrastruttura provochino danni significativi all'operatività delle imprese stesse. Sul punto si osserva che, in occasione di eventi meteorologici eccezionali verificatisi negli ultimi anni, inclusi episodi di gelicidio e alluvioni che hanno comportato la soppressione di treni e rilevanti danni economici per le IF, non risultano essere stati previsti specifici meccanismi di ristoro dei pregiudizi subiti dagli operatori. Si chiede pertanto l'introduzione di un criterio di "simmetria regolatoria", prevedendo che all'inclusione nei pedaggi degli oneri sostenuti da RFI per la copertura dei rischi catastrofici corrispondano adeguati strumenti di compensazione in favore delle IF nei casi in cui tali eventi incidano sulla disponibilità e fruibilità dell'infrastruttura. Si chiede altresì di chiarire come vengano trattati, ai fini tariffari, gli eventuali indennizzi corrisposti dalla compagnia assicurativa a RFI, e si richiede che gli stessi vengano portati integralmente in deduzione dei costi riconosciuti al Gestore. Ai fini della verifica della corretta imputazione tariffaria, sarebbe

	inoltre opportuno rendere disponibili i criteri, i driver e le basi dati utilizzati per attribuire il costo della polizza al PMdA e ai servizi extra-PMdA.
2.1.2.2 Costi di manutenzione straordinaria	Si richiama quanto espressamente previsto in merito alla necessità di attribuire i costi di manutenzione straordinaria al fruitore effettivo del servizio e si chiede pertanto di confermare che gli oneri relativi ai servizi e agli asset destinati alle IF passeggeri siano integralmente imputati ai soggetti che ne beneficiano. In coerenza con tale principio, tali costi non dovrebbero produrre effetti economici, né diretti né indiretti, sulle IF merci, che non risultano fruitrici dei servizi in questione.
2.1.3 Riallocazione dei costi tra PMdA e Servizi extra-PMdA – nuovi servizi di stazione	Si chiede di confermare che la riallocazione dei costi ai nuovi servizi di stazione extra-PMdA, riferiti a servizi destinati alle IF passeggeri (“Stazioni passeggeri – Sistemi IaP” (Informazioni al Pubblico), “Stazioni passeggeri – Assistenza PMR” (Persone a mobilità ridotta), “Stazioni Passeggeri – Servizi igienici” e “Stazioni passeggeri – Aree di accoglienza”), non determini alcun onere diretto o indiretto a carico delle IF merci e che i relativi costi siano integralmente recuperati presso le IF beneficiarie dei medesimi servizi.
2.1.4 Certificati ETS business Navigazione	Si osserva che il sistema EU ETS non si limita a imporre l’acquisto e la restituzione delle quote di emissione, ma destina una parte rilevante dei relativi proventi al finanziamento di investimenti e tecnologie finalizzati alla riduzione delle emissioni nei settori interessati (in tal caso per la decarbonizzazione del trasporto marittimo). Il riconoscimento tariffario degli oneri ETS non dovrebbe pertanto avvenire in maniera automatica e indipendente dalle iniziative adottate dal Gestore per ridurre strutturalmente l’incidenza. Al contrario, prima di trasferire tali costi sulle imprese ferroviarie, RFI dovrebbe dimostrare di avere valutato e, ove possibile, attivato tutti gli strumenti di finanziamento europei e nazionali disponibili per l’efficientamento energetico e la decarbonizzazione della flotta impiegata nel traghettamento ferroviario.

2.1.5 Costi relativi alla cybersecurity	Anche in questo caso non appare coerente riconoscere integralmente a RFI i costi sostenuti per mitigare il rischio cyber senza prevedere, al contempo, meccanismi efficaci di ristoro in favore delle imprese ferroviarie qualora eventi di natura informatica riconducibili all'infrastruttura o ai sistemi del gestore determinino interruzioni del traffico e conseguenti danni operativi ed economici. Sul punto si richiama l'attacco informatico del marzo 2022, che ha prodotto significative ripercussioni sulla circolazione ferroviaria e rilevanti impatti per le imprese ferroviarie, senza che risultino essere stati previsti specifici meccanismi di compensazione dei danni subiti. Anche in questo caso, si chiede pertanto l'introduzione di un criterio di "simmetria regolatoria", subordinando il riconoscimento di tali costi alla previsione di adeguati strumenti di accountability e ristoro nei confronti delle imprese ferroviarie in caso di eventi cyber che incidano sull'utilizzo dell'infrastruttura.
2.6 Aggiornamento dei volumi regolatori	Sarebbe opportuno comprendere il criterio utilizzato per la stima dei volumi regolatori, in quanto questi trend sono direttamente correlati alla determinazione dei livelli tariffari. In particolare, non è chiaro se sia stato preso in considerazione il solo aumento dei volumi registrato dal segmento Open Access – Nazionale – Basic (che, nel 2025, ha registrato un aumento del 12%), che tuttavia sembrerebbe potersi considerare un evento "spot", alla luce del fatto che già l'anno successivo il trend sembra ridimensionato (-6%). Relativamente ai volumi revisionati del segmento merci, i volumi consuntivati nel 2025 sono pari a 45.970.721 treni-km, mentre la nuova previsione scende a 41.955.335 nel 2026 e torna sui livelli del 2025 soltanto nel 2029, quando raggiunge 46.097.271 treni-km. Per il 2028 e il 2029 sono previsti incrementi annui contenuti, rispettivamente pari a circa l'1,8% e all'1,2%. Al riguardo, si ritiene opportuno prevedere una significativa crescita dei volumi di business per gli anni 2028-2029, in cui è auspicata e attesa la riduzione dei cantieri presenti sull'infrastruttura con un incremento della capacità anche dovuto alla realizzazione delle opere di potenziamento svolte nel periodo 2021-2026. Sarebbe inoltre opportuno fornire, con specifico riferimento al segmento merci, evidenza delle eventuali rettifiche

	apportate alle previsioni trasmesse dalle IF e delle relative motivazioni, considerato che una sottostima dei volumi determina, a parità di costi riconosciuti, un incremento del pedaggio unitario.
3 Livello effettivo dei canoni (AUMENTO PEDAGGIO - COMPONENTE B)	Si contesta la scelta di applicare incrementi tariffari uniformi a tutti i segmenti di mercato, in quanto non coerente con il principio dell'ability to pay richiamato dalla regolazione. Tale impostazione comporta effetti differenti sui diversi segmenti e risulta particolarmente penalizzante per il traffico merci, caratterizzato da una minore capacità contributiva e già maggiormente impattato, negli ultimi anni, dalle limitazioni di capacità derivanti dai lavori sulla rete. Non appare pertanto giustificato che il segmento merci sostenga aumenti della stessa entità di segmenti con maggiore capacità contributiva e minori penalizzazioni operative. La componente B, infatti, non rappresenta un costo diretto da ripartire automaticamente sui treni-km, ma una maggiorazione – mark-up – applicabile ai diversi segmenti soltanto nei limiti della relativa capacità contributiva ai sensi della disciplina vigente. La stessa disciplina richiede una valutazione specifica almeno per il mercato merci, per i servizi passeggeri soggetti a obblighi di servizio pubblico e per gli altri servizi passeggeri. Ne consegue che una riduzione dei volumi non può determinare automaticamente un aumento della componente B allo scopo di mantenere invariato il gettito o i rapporti tariffari precedentemente fissati. La riduzione dei volumi costituisce, al contrario, un elemento che può segnalare un peggioramento delle condizioni economiche del segmento e una diminuzione della sua ability to pay. Prima di aumentare il mark-up, RFI dovrebbe quindi dimostrare, mediante una nuova analisi di mercato, che un'impresa ferroviaria efficiente e rappresentativa del segmento merci sia effettivamente in grado di sostenere il maggiore onere senza ridurre l'offerta, uscire dal mercato o trasferire i traffici verso la strada. Il meccanismo proposto, al contrario, determina un effetto paradossale per il settore merci: la contrazione dei volumi di traffico, che rappresenta un indicatore del peggioramento delle condizioni economiche del comparto e della sua capacità di sostenere incrementi tariffari, finisce per generare un aumento della componente B, ossia della quota tariffaria correlata all'ability to pay. Ciò appare incoerente con quanto i presupposti stessi del nuovo periodo tariffario, che riconoscevano in maniera inequivocabile l'impossibilità di "assorbire" l'ability to pay per il segmento merci.

	Inoltre, appare discutibile un meccanismo che, a fronte di una riduzione dei volumi effettivi, adegua le tariffe al fine di preservare integralmente i ricavi attesi dal Gestore. In questo modo, il rischio derivante dalla contrazione del mercato viene trasferito unicamente sulle IF, che si trovano a sostenere maggiori costi proprio in una fase di difficoltà del settore. Tale dinamica rischia di penalizzare ulteriormente un comparto già gravato da crescenti costi ed inefficienze operative non imputabili alle imprese stesse e, inoltre, non responsabilizza sufficientemente il GI nel raggiungimento di obiettivi strategici di shift modale già definiti dal legislatore europeo.
Capitolo 3 livello effettivo dei canoni	Si segnala un'incongruenza nella tabella 23 a pag. 21 del Documento. Per il 2027, la tabella relativa agli IMU A+B al netto delle poste figurative (tabella 241 a pag. 20) indica per il segmento merci un valore pari a 1,64 €/km. Tale risultato deriva dalla somma della componente A, pari a 1,10 €/km (come da Tabella 22 a pag. 19), e della componente B, pari a 0,54 €/km (tabella 23 a pag. 20). Le poste figurative merci sono quantificate esclusivamente per il 2028 e il 2029 (come da tabella 252 a pag. 20). Nonostante ciò, la tabella finale (Tabella n.23 a pag. 21) riporta per il 2027 un IMU A+B merci pari a 1,77 €/km, senza fornire alcuna spiegazione in merito alla differenza di 0,13 €/km. Si chiede pertanto di rettificare il valore o di indicare analiticamente la componente che determina tale maggiorazione.
3 Corrispettivi SERVIZI EXTRA PMDA	Con l'aggiornamento del modello tariffario si osserva che, rispetto all'attuale regime, le tariffe proposte per la maggior parte dei servizi extra PMdA subiscono incrementi significativi. In particolare, il servizio di sosta che ha già registrato nel 2026 un aumento del 129% rispetto al 2024, con l'aggiornamento di giugno 2026 subirebbe per gli anni 2028 e 2029 ulteriori incrementi, che nel 2029 attesterebbero la tariffa del servizio a 0,22 €/min (+220% rispetto al 2024). Una tariffa di 0,22 €/min equivale a: 13,2 €/ora e oltre 315 €/giorno per un singolo binario occupato. Anche il servizio relativo alle aree di composizione/scomposizione ha registrato aumenti tariffari, passando da 95,26 €/accesso a 103,13 €/accesso nel 2028 e da 96,01 €/accesso a 104,03 €/accesso nel 2029. Tali importi possono incidere pesantemente sulla competitività del trasporto ferroviario merci, soprattutto nei traffici intermodali e diffusi dove la sosta e/o il cambio di composizione non è sempre evitabile.

	Con riferimento al servizio scalo merci, pur prendendo atto delle riduzioni tariffarie derivanti dall'aggiornamento dei volumi, permane una forte criticità in relazione al livello complessivo dei corrispettivi applicati a tale servizio, tipico delle IF merci. Nel 2026, infatti, la tariffa ha subito un incremento del 538% rispetto al 2024, passando da 40,11 €/accesso a 255,89 €/accesso. L'incremento va valutato considerando che la tariffa del nuovo periodo regolatorio è stata costruita sui dati della contabilità regolatoria 2022, quando gli accessi all'intera rete degli scali merci erano stimabili in circa 7.300¹, rapportando ricavi per circa 285.000 euro alla tariffa di 38,704 €/accesso. Le nuove procedure di rilevazione e contabilizzazione hanno però fatto emergere un utilizzo molto superiore: nel 2025 sono stati registrati 17.072 accessi, oltre il doppio del dato 2022 e circa il 49% in più rispetto agli 11.437 originariamente previsti. La stessa RFI riconduce tale incremento anche alle iniziative organizzative e procedurali adottate per contrastare l'evasione tariffaria. La forte sottostima del denominatore originario dovrebbe quindi tradursi in una riduzione strutturale del corrispettivo unitario. La revisione di giugno 2026, pur riducendo le tariffe di circa il 20% nel 2027 e del 18% nel 2029 rispetto alla precedente proposta, le mantiene invece su livelli sostanzialmente analoghi al 2026 e crescenti negli anni successivi. Anche la nuova previsione degli accessi appare eccessivamente prudentiale: dai 17.072 consuntivati nel 2025 si scende a 13.683 nel 2026, con una contrazione del 19,9%, sproporzionata rispetto al calo del traffico ferroviario merci, pari a circa l'8% nel primo semestre. Sono poi previsti 14.325 accessi nel 2027, 14.666 nel 2028 e 15.083 nel 2029, valore ancora inferiore dell'11,7% rispetto al 2025, nonostante la prevista conclusione dei principali cantieri PNRR e il recupero della capacità infrastrutturale. L'elevata tariffa non dipende, tuttavia, soltanto dai volumi. Nel 2027 il costo netto totale efficiente al lordo delle poste figurative è pari a circa 3,213 milioni di euro, composto da 960.775 euro di costi operativi, 759.213 euro di ammortamenti e 1.493.249 euro di remunerazione del capitale investito netto; ammortamenti e remunerazione del capitale rappresentano quindi circa il 70% del costo complessivo. A tali importi si
--	---

¹ Come da riscontro fornito dall'ART con PEC del 29/04/2024, avente ad oggetto "delibera ART n. 38/2024 – incremento tariffario dei servizi extra PMdA di interesse per il traffico merci dall'anno 2025".

	aggiungono 481.868 euro di poste figurative, che portano il costo da recuperare a 3.694.682 euro. Le poste figurative incidono per circa il 15% nel 2027 e per oltre il 16% nel 2029, nonostante il documento preveda che i maggiori ricavi derivanti dagli accessi superiori alle stime siano restituiti al mercato attraverso specifiche poste figurative a diminuzione. Non risulta pertanto chiaro perché le poste figurative, pur comprendendo la restituzione dei maggiori ricavi derivanti dagli accessi superiori alle previsioni, determinino nel complesso un aumento del costo da recuperare. Considerato che l'incremento introdotto nel 2026 risulta difficilmente sostenibile e che le tariffe previste per gli anni successivi rimangono comunque eccessivamente elevate, si richiede una revisione strutturale di tali corrispettivi, con l'obiettivo di riallinearli almeno ai livelli del 2025, anno in cui si era già registrato un incremento significativo rispetto al 2024, ma ancora compatibile con criteri di sostenibilità economica. Inoltre, non appare chiara la ratio alla base di tali aumenti: se la normativa impone che la tariffazione sia correlata ai relativi costi pertinenti ed efficienti, non si comprende come possa esserci stato un incremento così rilevante nella rendicontazione di tali costi associati ad alcuni specifici servizi. Si ritiene, infatti, che le IF dovrebbero pagare il costo efficiente del servizio che utilizzano e non anche il recupero di partite regolatorie pregresse tramite poste figurative che rischiano di trasformarsi in un aggravio tariffario che penalizza la competitività del trasporto ferroviario rispetto alla modalità stradale.
n.	
n.	

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

--

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto **si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.**



*Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo,
Protezione civile, Trasporti e Logistica
Settore Pianificazione trasporti e infrastrutture e Programmazione del trasporto pubblico*

Osservazioni in merito al Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA e alla tabella relativa alle tracce soggette a Tariffa PROMO per il segmento regionale.

A seguito della ripubblicazione, in data 21 luglio 2026, del “Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PmdA” conseguentemente alle richieste di integrazione e modifiche formulate da parte dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, e alla pubblicazione, in data 27 luglio 2026, del documento relativo alle tracce soggette a Tariffa PROMO per il segmento regionale, il termine entro cui far pervenire le osservazioni è stato prorogato al 7 agosto 2026.

La Regione Piemonte formula le seguenti osservazioni in merito ai due documenti sopra richiamati.

Osservazioni in merito al Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PmdA

Tabella 14

Con riferimento alla Tabella 14, si prende atto che, per quanto riguarda la componente relativa agli OSP-Reg, il volume di traffico consuntivato nel 2025 risulta inferiore del 5 % rispetto a quello programmato, il che contribuisce alla corrispondente riduzione degli introiti da pedaggio per il GI.

Si ritiene necessario un maggiore approfondimento rispetto alle cause che hanno provocato la riduzione del consuntivato rispetto al programmato, in modo da rendere più trasparente il processo di adeguamento del “pricing” e di dare effettiva giustificazione dell’aumento dei pedaggi, con particolare riferimento alla componente B, che subisce un aumento considerevole (pari al 20% nel 2029) della tariffa applicata per gli OSP-REG.

Si ritiene infatti che l’aumento della componente B per quanto riguarda il segmento OSP-REG, che impatta in maniera pesante sui Contratti di servizio gestiti dalle Regioni, debba essere correttamente commisurato al mancato introito derivante da cause imputabili a riprogrammazione in riduzione dei servizi da parte delle Regioni medesime, e non a cause relative ad indisponibilità delle linee (imputabili allo stesso GI) o a cause direttamente o indirettamente imputabili alle IF che esercitano il servizio (indisponibilità o guasti materiali rotabili, scioperi, ecc.).

Ciò anche in considerazione delle limitazioni attualmente in essere rispetto alle penali applicabili sia al GI che alle IF, che potrebbero non coprire integralmente l’aumento dei costi a carico delle Regioni.

Tabella 20

La variazione percentuale rispetto all’aggiornamento tariffario 2025 sia della componente A (nell’ordine del 7% sia per il 2028 che per il 2029) che della componente B (nell’ordine dell’8% per il 2028 e del 19-20% per il 2029), porta ad un incremento tariffario del 15% per il 2028 e del 26-27% per il 2029 che risulta difficilmente sostenibile per l’equilibrio dei Contratti di servizio OSP regionali.

Per tale motivo risulta indispensabile ottenere dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti la deroga individuata al Cap. 5.3.2, tab 5.14, della proposta di PIR 2028, che azzerava la componente TB per i servizi OSP regionali.

In caso di diniego di tale proposta promozionale, si propone di rimodulare l’aumento tariffario in modo da renderlo più compatibile con l’equilibrio complessivo dei Contratti di servizio in essere per quanto riguarda i servizi OSP regionali, eventualmente tenendo conto di quanto osservato sopra in merito alla tabella 14.

Osservazioni in merito al documento relativo alle tracce soggette a Tariffa PROMO per il segmento regionale

Le linee interessate in Piemonte comprendono collegamenti recentemente riattivati o oggetto di rilancio del servizio ferroviario. In tali contesti la crescita dell'utenza richiede tempi generalmente superiori a due anni affinché gli incrementi di traffico compensino integralmente i costi di esercizio aggiuntivi.

Inoltre le linee affidate ad Arenaways (tra cui la Savigliano-Saluzzo-Cuneo) sono state riattivate nel 2025 e risultano ancora in una fase di consolidamento della domanda.

Infine occorrerebbe un'analisi puntuale in merito alla programmazione e consuntivazione del traffico nel 2025 in quanto, a parere di questa Regione, potrebbero risultare altre linee con traffico inferiore al 25% della capacità commerciale disponibile, ampliando quindi l'ambito di applicazione della Tariffa PROMO-R proposta.

In considerazione di quanto sopra si propone quindi **l'estensione della durata dell'incentivo PROMO-R oltre il limite di due anni** proposto nel documento, valutando la possibilità di prolungare tale periodo, per quanto riguarda i servizi regionali affidati mediante Contratto di Servizio, almeno fino alla stabilizzazione della domanda associata al potenziamento dell'offerta.

Si propone inoltre di **introdurre nel PIR un principio generale secondo cui gli incentivi tariffari e le eventuali altre misure di riduzione dei canoni di accesso applicabili ai servizi OSP**, ivi compresa la proposta di deroga con TB=0 di cui al Cap. 5.3.2, tab 5.14, della proposta di PIR 2028, **siano riconosciuti per l'intera durata del Contratto di Servizio o almeno del periodo regolatorio**.

Si richiamano a tal proposito le osservazioni di Regione Piemonte alla proposta di PIR 2028 n. 14 (paragrafo 5.2) e n. 15 (paragrafo 5.3.2) trasmesse con nota Prot. n. 35519 del 31 luglio 2026.

Torino, 7 agosto 2026

Referenti:
Ing. Pasquale D'Uva
Ing. Roberto Delponte
Ing. Silvia Franchello



Regione Molise

Area Terza

Servizio Mobilità

Rif. nota n.
del

A **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (R.F.I.)**
Affari Regolatori e Antitrust.
PEC: rft-ad.ara@pec.rfi.it

E, p.c. All' **Autorità di Regolazione dei Trasporti**
Ufficio Accesso alle Infrastrutture
Via Nizza, 230
10126 Torino
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

// . All' **Assessore alle Infrastrutture e LL.PP**
Dott. Michele Marone
SEDE

// Al **Consigliere delegato ai Trasporti**
Dott. Vincenzo Niro
SEDE

Oggetto: Aggiornamento annuale dei livelli tariffari PMdA e Servizi Extra-PMdA per gli anni 2028-2029 – *Osservazioni della Regione Molise.*

Con riferimento alla consultazione relativa all'aggiornamento annuale dei livelli tariffari PMdA e Servizi Extra-PMdA per gli anni 2028-2029, avviata da RFI ai sensi delle Misure 10.5 e 42.10 della Delibera ART n. 95/2023 ed acquisita al protocollo regionale n. 87390 del 02/07/2026, la Regione Molise formula le seguenti osservazioni.

Dall'esame della documentazione pubblicata da RFI emerge che, per il segmento **OSP-REG**, l'IMU A+B registra un incremento negli anni 2028 e 2029. In particolare, il valore passa da **2,77 €/treno-km nel 2027** a **2,93 €/treno-km nel 2028** e a **3,23 €/treno-km nel 2029**, con incremento rispettivamente pari a circa **+0,16 €/treno-km** e **+0,46 €/treno-km** rispetto al 2027.

La Regione Molise rileva che tali incrementi possono incidere sul **Contratto di Servizio ferroviario Regione Molise – Trenitalia 2024-2033**, il cui Piano Economico Finanziario prevede, per l'intero periodo contrattuale, **ricavi da Contratto di Servizio costanti pari a 18,3 milioni di euro annui** senza dinamica incrementale del corrispettivo.



Regione Molise

Area Terza

Servizio Mobilità

Si evidenzia, inoltre, che l'aggiornamento dei livelli tariffari è stato determinato sulla base di dati relativi ai volumi di traffico e ai parametri regolatori riferiti all'intera rete ferroviaria nazionale. Al riguardo, si chiede di chiarire in quale misura la riduzione dei volumi complessivi di traffico registrata a livello nazionale incida sulla determinazione dei canoni applicabili ai servizi ferroviari regionali e se tale metodologia possa comportare effetti economici sui singoli Contratti di Servizio regionali anche qualora le relative variazioni di traffico non siano riconducibili ai servizi svolti nell'ambito della singola Regione.

La Regione Molise ritiene necessario evitare che dinamiche riferite all'intera rete nazionale possano produrre effetti economici sproporzionati su reti regionali caratterizzate da minori volumi di traffico, nelle quali il servizio ferroviario regionale assolve prevalentemente una funzione di interesse pubblico e sociale e presenta limitata possibilità di assorbimento degli incrementi tariffari mediante maggiori ricavi da mercato.

Alla luce del PEF contrattuale, nel quale il corrispettivo regionale resta costante per tutto il periodo 2024-2033, ogni eventuale incremento non previsto della voce "Accesso Infrastruttura" rischierebbe di alterare l'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio, incidendo indirettamente sul fabbisogno regionale o sulla sostenibilità del piano.

Infine, si invita RFI a valutare l'opportunità di prevedere, per il segmento OSP-REG, criteri di applicazione maggiormente gradualisti degli incrementi tariffari ovvero specifici meccanismi di mitigazione, tenuto conto della peculiare natura dei servizi ferroviari soggetti ad obblighi di servizio pubblico, finanziati mediante risorse regionali, e della limitata possibilità per le Amministrazioni committenti di assorbire incrementi dei costi infrastrutturali nell'ambito di Contratti di Servizio pluriennali già definiti sotto il profilo economico-finanziario.

IL DIRETTORE

Dott.ssa Dina VERRECCHIA

Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. 07-03-2005, n. 82 e ss. mm. e ii.