
DOCUMENTO INFORMATIVO ANNUALE DI MONITORAGGIO

PERIODO REGOLATORIO 2025-2029

*Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del
PMdA*

Giugno 2026

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
2	RIDETERMINAZIONE DEI VALORI (<i>COSTING</i>)	4
2.1	LIVELLO INCREMENTALE DEI COSTI OPERATIVI ($C_i(t)$) PER SOPRAVVENIENZE NORMATIVE E REGOLAMENTARI.	4
2.2	STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INVESTIMENTI AUTOFINANZIATI	9
2.3	AGGIORNAMENTO DEI PARAMETRI PER LA DETERMINAZIONE DEL LIVELLO DEI COSTI OPERATIVI E DEI COSTI DI CAPITALE	10
2.4	STIMA DEGLI EFFICIENT TOTAL COST (C_{NT})	12
2.5	VOLUMI DI TRAFFICO.....	13
2.6	AGGIORNAMENTO DEI VOLUMI REGOLATORI.....	13
3	LIVELLO EFFETTIVO DEI CANONI	15
4	INDICE DELLE TABELLE	19
5	INDICE DELLE FIGURE	20

1 Introduzione

Il presente documento è elaborato in attuazione di quanto disposto dalla Misura 10.5, punto 1, dell'atto di regolazione adottato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (da qui in seguito ART o Autorità) con Delibera n. 95 del 31 maggio 2023.

In particolare, nel presente documento, sono contenute le informazioni relative a:

- a) l'aggiornamento del livello incrementale dei costi operativi ($Ci(t)$), in relazione all'effettiva entrata in vigore, all'anno precedente a quello in corso, delle sopravvenienze normative e regolamentari previste ex ante, oppure di ulteriori sopravvenienze normative e regolamentari, non previste ex ante;
- b) lo stato di avanzamento degli investimenti autofinanziati previsti ex ante e concorrenti alla dinamica del valore netto contabile delle immobilizzazioni afferenti al PMdA e del relativo cronoprogramma, con dettaglio di quanto consuntivato in ciascuna annualità a partire dall'Anno ponte e fino all'anno precedente a quello in corso, nonché dell'eventuale aggiornamento di quanto previsto ex ante per le residue annualità del periodo tariffario a partire dall'anno in corso;
- c) lo scostamento dei volumi di traffico rilevati a consuntivo rispetto a quelli previsti ex ante, in forma aggregata per ciascun segmento di mercato della struttura di base di cui alla Misura 24 (della Delibera n. 95/2023) e per ciascuna delle classi di rete ferroviaria di cui alla Misura 25 (della Delibera n. 95/2023);
- d) l'aggiornamento dei parametri per la determinazione del livello dei costi operativi e dei costi di capitale rispetto ai valori definiti in via previsionale per il periodo tariffario;
- e) il livello effettivo dei canoni, calcolato sulla base delle evidenze sopra indicate alle lettere a) e b) e dei volumi di traffico previsti ex ante, per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso, distintamente per ciascuna delle componenti individuate nel relativo listino.

Il documento recepisce le prescrizioni approvate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con Delibera n. 201/2025 del 26 novembre 2025 e n. 165/2024 del 20 novembre 2024.

Se non diversamente indicato, tutti i valori successivamente rappresentati sono espressi in euro.

2 Rideterminazione dei valori (*costing*)

Con la misura 10.5 della Delibera n. 95/2023 vengono definiti gli elementi di *costing* (*Opex* e *Capex*) che possono essere oggetto di aggiornamento nell'ambito della procedura di revisione annuale dei canoni del PMdA.

2.1 Livello incrementale dei costi operativi ($C_i(t)$) per sopravvenienze normative e regolamentari

In ottemperanza a quanto previsto dalla lettera *a*) del punto 1) della misura 10.5 della Delibera n. 95/2023 (e del successivo punto 3 della stessa misura) il GI provvede ad aggiornare il livello dei costi operativi ($C_i(t)$) in relazione “*all’effettiva entrata in vigore, all’anno precedente a quello in corso, delle sopravvenienze normative e regolamentari previste ex ante, oppure di ulteriori sopravvenienze normative e regolamentari, non previste ex ante; il tutto, corredato di esaustiva documentazione, anche quantitativa, finalizzata all’accertamento delle variazioni*”.

Nei paragrafi successivi vengono approfondite le singole fattispecie di variazione dei costi operativi.

2.1.1 Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali

Ai sensi della Delibera ART n. 201/2025 si dà attuazione alle prescrizioni formulate dall’Autorità in relazione alla polizza assicurativa obbligatoria a copertura dei rischi derivanti da catastrofi naturali. In particolare, la Delibera ha previsto, al punto 2.1 e ss., quanto segue:

- “*effettuare, ai fini dell’aggiornamento dei livelli tariffari 2025, una preliminare ripartizione dei costi fra PMdA, servizi regolati (c.d. “II pillar”) e servizi a mercato (c.d. “III pillar”), sulla base del driver degli asset per servizio risultante dalla contabilità regolatoria 2024;*
- *provvedere, in occasione dell’aggiornamento dei livelli tariffari del 2026, ad effettuare una più puntuale ripartizione di tali costi.*”

In ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera n. 201/2025 punto 2.1 il valore del premio assicurativo, temporaneamente imputato sulla base della ripartizione per servizio degli asset risultante dalla Contabilità Regolatoria 2024, è stato rettificato sulla base di quanto rendicontato in Contabilità Regolatoria 2025.

Di seguito si riporta la rimodulazione del driver allocativo:

Tabella 1 - Driver allocativo polizza CAT NAT

	1° classe PMdA	2° classe extra-PMdA	4° classe COMM	5° classe NP	TOT
Driver agg. Giu.26	94,98%	1,14%	3,33%	0,55%	100,00%
Driver agg. Giu.25	92,87%	3,27%	3,36%	0,50%	100,00%
Delta	2,11%	-2,13%	-0,03%	0,05%	0,00%

La differenza evidenziata è sostanzialmente riconducibile alla corretta imputazione degli asset relativi ai sottoservizi di stazione (Stazioni Passeggeri - Sistemi IaP; Stazioni Passeggeri - Assistenza PMR; Stazioni Passeggeri – Aree di Accoglienza e Stazioni Passeggeri – Servizi Igienici) a valle della ripresa dati fisica puntuale effettuata dal GI nel corso dell’anno 2025. I valori del 2024, infatti, risentivano di un effetto di sovrastima dovuto all’imputazione parametrica degli asset basata sui costi operativi complessivi allocati agli stessi (*cf.* Delibera n. 165/2024 punto 3.3).

Di seguito si riportano gli impatti sui Costi netti totali efficientati (C_{nt}) e sulla relativa posta figurativa:

Tabella 2 – Impatto *Opex* CNT: Variazione driver CATNAT

Variazione Driver CatNat	2025	2026	2027	2028	2029	
Proposta Agg.to 06/25	71	94	94	94	94	
Proposta Agg.to 06/26	72	96	96	96	96	
Variazione CNT Base Annua	1,6	2,1	2,1	2,1	2,1	
				Variazione Tariffa		
	2025	2026	2027	2028	2029	Tot. 2028-2029
Variazione CNT Base Annua	1,6	2,1	2,1	2,1	2,1	4,3
Recupero 2025	-1,6	-1,7	-1,8	0,9	1,0	1,9
Recupero 2026		-2,1	-2,2	1,2	1,3	2,4
Recupero 2027			-2,1	1,1	1,2	2,3
				Valori 2028-2029		4,3
				Posta Fig. 2025-2027		6,7
				Totale Impatto CNT		10,9

Valori espressi in Mln di €

2.1.2 **Delibera n. 89 del 29 maggio 2025: adozione del provvedimento conclusivo avviato con Delibera n. 184 del 23 novembre 2023**

Lo scorso 30 giugno 2025, RFI - nell'ambito del processo di aggiornamento dei livelli tariffari - ha pubblicato il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del Pacchetto Minimo d'Accesso (PMdA), informando i soggetti interessati, *inter alia*, delle possibili ripercussioni sui livelli tariffari del PMdA derivanti dalle prescrizioni impartite dall'Autorità con Delibera n. 89/2025, conclusiva del procedimento avviato nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A. (di seguito: GS Rail) con Delibera n. 184/2023.

In tale sede, RFI aveva evidenziato come che gli effetti di dette prescrizioni avrebbero potuto determinare un impatto - al tempo non ancora quantificabile - sul livello del monte pedaggi, derivante dalla riallocazione sul PMdA di specifiche categorie di costo precedentemente imputate da GS Rail all'interno del proprio perimetro tariffario. In particolare:

- la riduzione delle eccedenze da portare in deduzione del monte pedaggi, connesse alla quota di canone di retrocessione riferibile agli spazi regolati di stazione, ai sensi della misura 1.7 della Delibera n. 187/2023.
- costi di manutenzione straordinaria sostenuti da GS Rail sul perimetro degli spazi gestiti, originariamente imputati ai servizi regolati relativi agli spazi di stazione e successivamente – in virtù della Delibera 89/2025 – parzialmente ricondotti al PMdA;
- la remunerazione del Capitale Investito Netto e dei relativi ammortamenti afferenti agli spazi di proprietà di RFI e FSSU, anch'essi inizialmente attribuiti da GS Rail ai propri servizi regolati e successivamente, a seguito della revisione del criterio di determinazione del canone di retrocessione ammissibile, ricondotti pro quota al PMdA;

Stante quanto sopra si rappresenta - in continuità con la posizione già assunta in occasione del precedente aggiornamento tariffario - che le partite economiche scaturenti dalla Delibera n. 89/2025 saranno trattate come di seguito illustrato.

2.1.2.1 **Minori eccedenze da portare a deduzione del monte pedaggi in esito al ricalcolo del canone di retrocessione**

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.

Conseguentemente, appare del tutto superata l'applicazione al caso di specie della misura 1.7 della Delibera n. 187/2023, dal momento che risulta oramai inconferente assimilare il richiamato concetto di "profitto ragionevole" ad un'eccedenza "da altre attività commerciali" (di tipo ancillare), come invece è stato trattato il canone di retrocessione nell'ambito della proposta tariffaria per il periodo 2025-2029 presentata da RFI in data 28 giugno 2024 ed approvata con Delibera n. 165/2024.

In altri termini, stante la conformità regolatoria del canone di retrocessione, ne conseguirebbe che il relativo costo - in assenza del superamento della citata misura 1.7 - non verrebbe sostenuto dal mercato in quanto decurtato, nella sua interezza, dal montante pedaggi.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, RFI ha modificato il valore delle eccedenze da altre attività commerciali di tipo ancillare inizialmente inserito in proposta come di seguito rappresentato:

Tabella 3 - Impatto C_m variazione eccedenze ancillari

Variazione Ecc. ancillari	2021	2022	2023	Criterio Evolutivo <i>Media Triennio</i>	2024-2029	Impatto Totale (2023-2029)
Ecc. ancillari	119	135	137	131	783	921
<i>di cui GS Rail</i>	0	5	5	3	19	25
Ecc. ancillari - Ricalcolo	119	131	132	127	764	896
Delta	0	-5	-5	-3	-19	-25

2.1.2.2 *Costi di manutenzione straordinaria*

Nel corso del procedimento concluso con Delibera n. 89/2025 l’Autorità, adottando di concerto con GS Rail un criterio “millesimale” degli spazi dalla stessa gestiti - in analogia a quello utilizzato per la ripartizione degli oneri condominiali della manutenzione ordinaria -, ha accertato che una quota parte dei costi di manutenzione straordinaria caricati da GS Rail nelle tariffe regolate degli anni 2022-- 2023 (e per estensione anche sulle annualità successive 2024 – 2025 benché le stesse tariffe non siano state oggetto di specifico procedimento di approvazione), piuttosto che attenere ad asset dei servizi extra-PMdA, attenesse invece al perimetro del PMdA, determinandone, quindi, la non ammissibilità a fini tariffari e prescrivendone il conguaglio nei confronti delle imprese ferroviarie. Tale quota, non trovando più copertura nelle tariffe di GS Rail, ed in ragione della pertinenza di tale costo rispetto al fruitore effettivo del servizio (PMdA, *cf.* punto 6 del considerato - pag. 13 - Delibera n. 89/2025), dev’essere inclusa nella determinazione del pedaggio applicato da RFI.

La valorizzazione sottostante rappresenta, dunque, la quota di remunerazione di Capitale Investito Netto e di Ammortamenti maturati da GS Rail in virtù della manutenzione straordinaria effettuata a valere di tali spazi, di competenza di questo periodo regolatorio.

Tabella 4 - Costi Manutenzione Straordinaria GS RAIL

Impatto GS RAIL: Manutenzione Straordinaria	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale
Aggiornamento Proposta Tariffaria giugno 2026	4	4	7	8	9	10	10	11	65

Valori espressi in Mln di €

2.1.2.3 *Costi scaturenti dalla ripermetrazione delle componenti patrimoniali su cui GS Rail può calcolare la quota del canone di retrocessione ritenuta ammissibile*

Riguardo alla ripermetrazione delle componenti patrimoniali in parola, occorre preliminarmente specificare che il Gestore ha sempre considerato tali asset come non pertinenti ai fini tariffari (c.d. III° Pillar o 4ª classe) e remunerati per il tramite di un canone di retrocessione garantito da GS Rail nella misura del 40% dei propri ricavi e, tra l’altro, parzialmente ricondotto dalla stessa RFI ad eccedenza nella misura in cui potesse essere considerato afferibile al perimetro del PMdA (driver Mq, *cf.* misura 1.7 della Delibera n. 187/2023).

Tale attribuzione non ha però mai sotteso una totale destinazione ad uso commerciale, ma è stata bensì adottata al fine di evitare ogni ipotesi di *double counting* tra le tariffe applicate da GS Rail a valere dei Servizi extra-PMdA e quelle applicate dal GI sul PMdA. In quest’ambito è utile ricordare che, in coerenza con quanto previsto dalla Delibera n. 95/2023, la componente del canone di retrocessione riconosciuta da GS Rail ad RFI veniva a tutti gli effetti riconosciuta come una componente di costo ammissibile ai fini tariffari e quindi inserita nelle tariffe applicate per quelle annualità dalla stessa GS Rail.

Con la Delibera n. 89/2025 l’Autorità, ritenendo tale approccio non in linea con il principio di pertinenza del costo, ha prescritto a GS Rail la rideterminazione delle tariffe 2022-2023 (e per estensione anche sulle annualità successive 2024–2025 benché le stesse tariffe non siano state oggetto di specifico procedimento di approvazione) nella misura in cui dovessero tenere in conto solo della quota di remunerazione del Capitale Investito Netto (di proprietà di RFI) extra-PMdA di detti asset, e di

una quota di spazi comuni ad essi strumentali, sempre per il tramite di un apposito driver basato sui metri quadri (*cf.* punto 67 del considerato - pag. 33 - Delibera n. 89/2025).

L'adozione del nuovo approccio stabilito dall'Autorità rende dunque necessaria una ripermutazione delle componenti economiche (Ammortamento) e patrimoniali (Capitale Investito Netto) relative ai complessi immobiliari oggetto di concessione, coerente con la quota di spazi comuni non già remunerati all'interno delle tariffe di GS Rail. Diversamente risulterebbero privi di una corretta remunerazione e, di fatto, sfruttati a titolo gratuito dal mercato di riferimento.

Tutto ciò considerato il perimetro del *costing* viene aggiornato come di seguito specificato sia per gli esercizi conclusi, sia in termini prospettici per le annualità residue del periodo tariffario vigente:

Tabella 5 – Valorizzazione *Capex* RFI – FSSU (GS RAIL)

Impatto RFI+FSSU: Calcolo Capex	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale
CIN 1/1 (netto VR)	15	14	14	14	13	13	12	
Aliquote Ammortamento	2,5%	2,7%	2,8%	2,8%	2,9%	3,0%	3,1%	
AMM.TI	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	3
Wacc	5,3%	5,8%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	
REM CIN	1	1	1	1	1	1	1	5
TOT. CAPEX - RFI	1	1	1	1	1	1	1	8
CIN 1/1 (netto VR)	17	18	12	12	12	12	12	
AMM.TI	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2
Wacc	5,3%	5,8%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	
REM CIN	1	1	1	1	1	1	1	5
TOT. CAPEX - FSSU	1	1	1	1	1	1	1	7
TOT. CAPEX - RFI+FSSU	2	2	2	2	2	2	2	15

Valori espressi in Mln di €

2.1.3 Riallocazione dei costi tra PMdA e Servizi extra-PMdA – nuovi servizi di stazione

In ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera n. 165/2024, il Gestore ha provveduto all'adeguamento dei sistemi informativi e del modello di controllo, finalizzato alla puntuale individuazione dei valori degli asset relativi ai servizi "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".

In virtù di quanto prescritto dall'Autorità nell'ambito della citata delibera il Gestore, nell'ambito dell'aggiornamento tariffario 2025, ha provveduto a stimare tali valori patrimoniali applicando un driver sulla scorta di quanto prescritto dalla Misura 58.11 della Delibera n. 95/2023 ed a definire un'apposita posta figurativa utile al recupero degli effetti economici differenziali già dal 2027.

Sempre in linea con la Delibera n. 165/2024 il Gestore ha provveduto nell'annualità 2025 al puntuale adeguamento dei sistemi informativi e del modello di controllo e tale attività ha generato una differenza tra il driver calcolato nel giugno 2025 (e inserito in sede di aggiornamento tariffario) e quanto effettivamente registrato a valle della stessa attività puntuale.

Gli effetti sulle componenti tariffarie del PMdA, sottoforma di minori *Capex* trasferiti all'extra-PMdA rispetto alla stima di giugno 2025, sono di seguito riportati:

Tabella 6 - Impatto *Capex C_{nt}*: Riperimetrazione *Capex* Nuovi Servizi di Stazione

ASSET + LIC all'1/1	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Proposta Agg.to 06/25	0	130	130	130	130	130	130
Proposta Agg.to 06/26	0	26	26	26	26	26	26
Variazione Base Annuale	0	104	104	104	104	104	104
WACC	5,27%	5,80%	5,67%	5,67%	5,67%	5,67%	5,67%
REMUNERAZIONE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Proposta Agg.to 06/25	-	8	7	7	7	7	7
Proposta Agg.to 06/26	-	2	1	1	1	1	1
Variazione CNT Base Annuale	-	6	6	6	6	6	6
AMM.TI	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Proposta Agg.to 06/25	2	2	2	2	2	2	2
Proposta Agg.to 06/26	1	1	1	1	1	1	1
Variazione CNT Base Annuale	1	1	1	1	1	1	1

REM+CNT	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Tot.
Proposta Agg.to 06/25	2	10	10	10	10	10	10	60
Proposta Agg.to 06/26	1	3	3	3	3	3	3	18
Variazione CNT Base Annuale	0,9	7,0	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	41,9

	Variazione Tariffa							Tot. 2028-2029
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Variazione CNT Base Annuale	0,9	7,0	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	13,6
Recupero 2023	-0,9	-1,0	-1,0	-1,1	-1,1	0,6	0,6	1,2
Recupero 2024		-7,0	-7,3	-7,8	-8,2	4,3	4,6	8,9
Recupero 2025			-6,8	-7,2	-7,6	4,0	4,3	8,3
Recupero 2026				-6,8	-7,2	3,8	4,0	7,8
Recupero 2027					-6,8	3,6	3,8	7,4
Valori 2028-2029						6,8	6,8	13,6
Posta Figurativa						16,2	17,4	33,7
Totale Impatto CNT						23,1	24,2	47,3

Valori espressi in Mln di €

Si rammenta che l'impatto relativo alle annualità 2023-2025 è considerato nel calcolo del pedaggio esclusivamente per le Imprese Ferroviarie che svolgono servizio passeggeri, in continuità con quanto già applicato per lo spostamento della quota *Opex* in sede di Proposta Tariffaria di giugno 2024 (cfr. punto xxiii. delle "Risultanze istruttorie" ex Delibera n. 187/2023 del 15 gennaio 2024). La parte residua dei costi, riferita alle annualità 2026-2029, è invece destinata a ridurre il montante del pedaggio a carico del PMdA, incrementando corrispondentemente i costi alla base delle tariffe dei nuovi servizi di stazione (extra-PMdA) inclusi nel Prospetto Informativo della Rete a partire dal 2026.

Anche in questo caso riportiamo evidenza del calcolo differenziale rispetto alla precedente stima di giugno 2025:

Tabella 7 - Impatto *C_{nt}*: Posta figurativa recupero costi 2023-2025

Valori da Recuperare su Pmda	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Proposta Agg.to 06/25	2	10	10				
Proposta Agg.to 06/26	1	3	3				
Variazione Base Annuale	-1	-7	-7	0	0	0	0

	Variazione Tariffa							Tot. 2028-2029
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Variazione CNT Base Annuale	-0,9	-7,0	-6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Recupero 2023	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	-0,6	-0,6	-1,2
Recupero 2024		7,0	7,3	7,8	8,2	-4,3	-4,6	-8,9
Recupero 2025			6,8	7,2	7,6	-4,0	-4,3	-8,3
Valori 2028-2029						0,0	0,0	0,0
Posta Figurativa						-8,9	-9,5	-18,4
Totale Impatto CNT						-8,9	-9,5	-18,4

Valori espressi in Mln di €

2.1.4 Certificati ETS business Navigazione

In coerenza con la Misura 10.5 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 95/2023, si rappresenta che, a seguito delle sopravvenienze normative di seguito illustrate, RFI è tenuta a sostenere costi incrementali legati agli oneri ETS per il servizio di collegamento marittimo nello Stretto di Messina. Tali oneri discendono dall'estensione del sistema EU ETS al trasporto marittimo, introdotta dalla Direttiva (UE) 2023/959, attuata a livello nazionale mediante il D.Lgs. 10 settembre 2024, n. 147, e si sostanziano nell'obbligo di acquisto e restituzione annuale delle quote EUA sulla base delle emissioni verificate secondo il sistema MRV di cui al Regolamento (UE) 2015/757.

La ratio dell'applicazione della Misura 10.5 risiede pertanto nell'esigenza di neutralizzare, ai fini dell'equilibrio economico-finanziario del Gestore, costi non comprimibili, derivanti da obblighi ambientali imposti da normativa di rango UE, sopravvenuta rispetto alla predisposizione della proposta tariffaria per il presente periodo regolatorio e caratterizzati da un meccanismo di progressiva applicazione dell'obbligo di restituzione delle quote pari al 40% per le emissioni 2024, al 70% per le emissioni 2025 e al 100% dal 2026.

Sotto il profilo quantitativo, l'impatto è pari a circa **0,6 milioni di euro** per il 2025, sulle emissioni 2024, relativo all'acquisto di **7.261 EUA**, e a circa **1,0 milioni di euro** per il 2026, sulle emissioni 2025, relativo all'acquisto di **13.780 EUA**. Per il periodo 2027-2029, l'onere annuo stimato ammonta a circa **1,5 milioni di euro**, sulla base dell'ipotesi di emissioni costanti rispetto al 2026 e di un prezzo unitario dei certificati corrispondente a quello dell'ultima transazione effettuata a giugno 2026. Tali evidenze confermano che gli oneri oggetto di istanza hanno natura incrementale e strutturale e sono interamente riconducibili alla sopravvenuta disciplina ETS.

Tabella 8 – Impatto C_{int} : certificati EUA

Totale Impatto Certificati EUA	2026	2027	2028	2029	Totale
Aggiornamento Proposta Tariffaria giugno 2025	-	-	-	-	-
Aggiornamento Proposta Tariffaria giugno 2026	1	1	1	1	6
Variazione	1	1	1	1	6

Valori espressi in Mln di €

2.1.5 Costi relativi alla cybersecurity

Parimenti, in attuazione della Misura 10.5 della Delibera ART n. 95/2023, è doveroso segnalare che, pur in pendenza della compiuta definizione dei costi incrementali, il Gestore ritiene opportuno rappresentare come, a seguito delle sopravvenienze normative rispetto alle previsioni ex ante, sia prevedibile un incremento dei costi operativi. In tale ambito rilevano le recenti evoluzioni del quadro europeo in materia di cybersicurezza, in particolare la Direttiva (UE) 2022/2555 (NIS2) e il Regolamento (UE) 2024/1689 (*c.d.* AI Act), che introducono obblighi rafforzati in termini di gestione del rischio, governance, monitoraggio e utilizzo di sistemi di intelligenza artificiale. Ne deriva la necessità di un rafforzamento strutturale dei presidi di *cybersecurity*, con impatti su modelli organizzativi, attività di compliance e sviluppo tecnologico. A livello nazionale, sono in corso interlocuzioni con l'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN) per la definizione del perimetro regolato e delle misure attuative, con esiti attesi entro ottobre 2026. Alla luce di ciò, gli impatti economici – in termini di costi operativi e investimenti – saranno quantificabili compiutamente solo a valle di tali interlocuzioni e, in ogni caso, a partire dal 2027.

2.2 Stato di avanzamento degli investimenti autofinanziati

In ottemperanza a quanto previsto dalla lettera b) del punto 1) della misura 10.5 della Delibera n. 95/2023 (e del successivo punto 5) della stessa misura) il GI provvede ad aggiornare il volume dei costi di capitale in relazione “allo stato di avanzamento degli investimenti autofinanziati previsti ex ante e concorrenti alla dinamica del valore netto contabile delle immobilizzazioni afferenti al PMdA (con separata evidenza degli investimenti entrati in esercizio e delle lavorazioni in corso) e del relativo cronoprogramma, con dettaglio di quanto consuntivato in ciascuna annualità a partire dall'Anno ponte e fino all'anno precedente a quello in corso, nonché dell'eventuale aggiornamento di quanto previsto ex ante per le residue annualità del periodo tariffario a partire dall'anno in corso”

2.2.1 Consuntivo

Le evidenze di consuntivo del 2025 hanno registrato uno scostamento di -63 milioni di euro rispetto alla pianificazione di riferimento imputabile al reale andamento dei lavori.

2.2.2 Pianificato

Alla luce dell'andamento del progetto del passante alta velocità di Firenze (c.d. "Nodo AV") il Gestore ha ritenuto di aggiornare la previsione circa l'andamento degli investimenti autofinanziati, con conseguenti effetti sulle tariffe applicate dallo stesso.

Annualità 2026-2027: la complessiva riduzione del volume degli investimenti (-155 milioni di euro) è dovuta alle evidenze di consuntivo circa il reale andamento dei lavori oltre che alla riprogrammazione in avanti di alcune attività a corollario dell'attività *core* (Sistemazione aree esterne della Stazione AV, Tecnologie del nodo, Direzione Artistica ecc.), inizialmente previste nel triennio 2025-2027 e, successivamente, ripianificate negli anni 2028 e, per la maggior parte, 2029;

Annualità 2028 e 2029: l'incremento del volume degli investimenti (+190 milioni di euro) è dovuto alla sopracitata ripianificazione delle attività a corollario dell'attività *core* per le quali, in mancanza della stipula degli accordi con i preposti enti locali (Comune di Firenze - assessorati all'Urbanistica e alle Infrastrutture, Regione Toscana), è stato previsto uno slittamento in avanti.

Di seguito sono sintetizzati gli scostamenti rispetto al precedente scenario di pianificazione e gli effetti sui Costi Netti Totali Efficientati specificando che la variazione dell'anno 2029 non rientra all'interno del perimetro essendo i valori di LIC posti a remunerazione all'1/1 di ciascun anno.

Tabella 9 - Investimenti autofinanziati

Investimenti Autofinanziati	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale
Aggiornamento Proposta Tariffaria giugno 2025	152	273	312	360	277	87	1.462
Aggiornamento Proposta Tariffaria giugno 2026	152	211	220	298	294	260	1.435
Variazione	-	- 63	- 92	- 62	17	173	- 27

Valori espressi in Mln di €

2.3 Aggiornamento dei parametri per la determinazione del livello dei costi operativi e dei costi di capitale

In ottemperanza a quanto previsto dalla lettera *d*) del punto 1) della misura 10.5 della Delibera n. 95/2023 il GI provvede ad aggiornare i "parametri per la determinazione del livello dei costi operativi e dei costi di capitale, secondo quanto di seguito indicato, rispetto ai valori definiti in via previsionale per il periodo tariffario"

2.3.1 Tasso di inflazione programmato $I(t)$

In ottemperanza a quanto previsto dalla lettera *d*) del punto 1) della misura 10.5 della Delibera n. 95/2023 (e del successivo punto 4) della stessa misura) il GI provvede ad aggiornare "il tasso di inflazione programmato $I(t)$, determinato ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 10.2, sulla base dell'ultimo documento disponibile di programmazione economico-finanziaria approvato e pubblicato dal Governo nazionale."

A tal fine, è stato assunto quale riferimento l'ultimo Documento di Finanza Pubblica (DFP) disponibile (Documento di Economia e Finanza - DEF, richiamato dalla Delibera ART n. 95/2023). L'analisi condotta ha preso in considerazione le proiezioni macroeconomiche riguardanti l'andamento dell'inflazione espresse nel documento attraverso il parametro IPCA (Tavola 1.3.2.2: Quadro Macroeconomico Tendenziale - pag.52-).

Tabella 10 - Sviluppi macroeconomici (fonte: DFP 2026)

TAVOLA 1.3.2.2: QUADRO MACROECONOMICO TENDENZIALE								
	2023		2024	2025	2026	2027	2028	2029
	Livello	Var. %						
PIL								
PIL reale	1924463	0,9	0,8	0,5	0,6	0,6	0,8	0,8
Deflatore del PIL	111,3	6,3	2,0	2,0	1,8	2,0	1,7	1,9
PIL nominale	2142744	7,2	2,8	2,5	2,4	2,6	2,5	2,7
Componenti del PIL reale								
Consumi privati	1082305	0,5	1,2	1,1	0,8	0,5	0,9	0,8
Spesa per consumi pubblici	360727	1,0	1,5	0,6	0,5	0,2	0,2	0,1
Investimenti fissi lordi	436745	10,1	-3,1	3,5	1,9	0,9	1,1	1,0
Variazione delle scorte (% PIL)		-2,4	0,3	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,0
Esportazioni di beni e servizi	600218	-0,2	-0,4	1,2	0,9	2,3	2,4	2,2
Importazioni di beni e servizi	540794	-1,9	-1,0	3,6	2,3	2,4	2,7	2,3
Contributi alla crescita del PIL reale								
Domanda interna finale		2,7	0,3	1,5	1,0	0,5	0,8	0,7
Variazione delle scorte		-2,4	0,3	-0,2	0,1	0,0	0,0	0,0
Esportazioni nette		0,6	0,2	-0,7	-0,4	0,0	0,0	0,0
Deflatori e IPCA								
Deflatore dei consumi privati	113,8	5,0	1,7	1,4	2,8	2,0	1,5	1,9
IPCA	97,3	5,9	1,1	1,6	2,9	2,0	1,5	1,9
Inflazione programmata	118,7	5,4	0,8	1,4	2,4			
Deflatore dei consumi pubblici	106,3	0,9	2,2	2,9	2,5	1,7	2,0	1,9
Deflatore degli investimenti	111,1	1,3	0,7	0,6	1,1	1,6	1,8	1,9
Deflatore delle esportazioni	119,0	2,0	0,2	1,0	1,6	2,0	1,7	1,9
Deflatore delle importazioni	125,9	-5,9	-1,1	-0,9	2,9	1,0	1,1	1,8
Mercato del lavoro								
Occupazione nazionale (1000 persone, contabilità nazionale)	26078	2,1	1,8	1,1	0,5	0,5	0,7	0,6
Ore medie annue lavorate per persona occupata	1709	1,0	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
PIL reale per persona occupata	73796	-1,1	-1,0	-0,5	0,1	0,1	0,1	0,2
PIL reale per ora lavorata	43,2	-2,1	-1,4	-0,6	0,0	0,1	0,1	0,2
Redditi da lavoro dipendente	823137,5	5,0	5,3	3,8	3,2	3,1	3,2	2,7
Reddito per dipendente (1)	46.814	1,6	2,8	2,8	2,6	2,6	2,4	2,2
Tasso di disoccupazione 15-74 (%)		7,7	6,5	6,1	5,5	5,4	5,2	5,1
PIL potenziale e componenti								
PIL potenziale	1.897,2	1,0	1,2	0,8	0,9	0,7	0,7	0,5
Contributo alla crescita potenziale:								
Lavoro		0,7	0,9	0,5	0,6	0,3	0,3	0,2
Capitale		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4
Produttività totale dei fattori		-0,2	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	0,0
Output gap		1,4	1,0	0,7	0,4	0,2	0,4	0,6

Nota: eventuali imprecisioni derivano dagli arrotondamenti.
(1) Calcolato sulle unità di lavoro dipendenti.

L'aggiornamento del tasso di inflazione programmato, a partire dal primo anno del periodo regolatorio, ha reso necessaria la sostituzione dei valori originariamente adottati nella Proposta Tariffaria 2025-2029 e successivi aggiornamenti con quelli più recenti.

Il confronto tra i valori di inflazione programmata precedentemente adottati e quelli aggiornati è riportato nella tabella sottostante:

Tabella 11 - Variazione parametro inflazione aggiornamento annuale/Proposta Tariffaria 2025-2029

Inflazione	2025	2026	2027	2028	2029
Aggiornamento Proposta Tariffaria giugno 2025	2,10%	1,90%	1,80%	1,80%	1,80%
Aggiornamento Proposta Tariffaria giugno 2026	1,60%	2,90%	2,00%	1,50%	1,90%
Variazione	-0,50%	1,00%	0,20%	-0,30%	0,10%

2.3.2 Il WACC per la remunerazione del CIN

Ai sensi delle misure 20.4 punto 4 dell'Allegato A alla Delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, i competenti Uffici dell'Autorità hanno proceduto alla determinazione dei parametri del tasso di rendimento del capitale investito netto (WACC) per gli anni 2025-2029.

Tabella 12 - WACC PMdA 2025-2029

Stima WACC	RFI PMdA aprile 2024
Risk Free Rate Nominale	4,18%
Premio al Debito	0%
Costo del Debito Nominale	4,18%
IRES	
IRAP	
Aliquota Fiscale scudo fiscale	24%
Costo del Debito Nominale pre-tax	3,18%
Equity Risk Premium	6,01%
Leva Finanziaria (D/E)	0,7431
Gearing (D/(D+E))	0,4263
Asset Beta	0,355
Equity Beta	0,555
Costo Nominale dell' Equity post-tax	7,52%
Costo Nominale dell' Equity pre-tax	7,52%
Wacc Nominale pre-tax	5,67%

2.4 Stima degli Efficient total cost (C_{nt})

Il presente paragrafo riporta, una tabella di confronto tra i valori degli *Efficient Total Cost* (C_{nt}) della Proposta Tariffaria 2025-2029 come aggiornata a giugno 2025, ed i valori di C_{nt} aggiornati a giugno 2026 in esito all'applicazione della Misura 10.5, opportunamente capitalizzati secondo i valori di WACC indicati dall'Autorità.

Tabella 13 - Variazioni C_{nt}: Aggiornamento Annuale Proposta Tariffaria vigente

	AB	t0	t1	t2	t3	t4	t5	
Variazioni CNT	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale 26/29
Costi Netti Totali Efficientati - Aggiornamento Proposta Giugno 2025	1.275	1.466	1.358	1.447	1.475	1.498	1.500	5.919
Costi Netti Totali Efficientati - Aggiornamento Proposta Giugno 2026	1.292	1.488	1.376	1.474	1.498	1.519	1.526	6.017
Variazione CNT	17	21	19	27	23	21	26	98
<i>Effetto Variazione Driver (CAT-NAT)</i>	-	-	-	3	3	3	3	10
<i>Effetto Inflazione</i>	-	-	-	3	5	2	3	14
<i>Effetto Investimenti Autofinanziati</i>	-	-	-	4	9	12	11	36
<i>Effetto CNT GS RAIL</i>	-	-	-	26	28	30	31	116
<i>Certificati EUA</i>	-	-	-	1	1	1	1	6
<i>Effetto Volumi</i>	-	-	-	9	13	10	9	41
<i>Effetto netto ripermetroazione Capex Nuovi servizi Stazioni</i>	-	-	-	7	7	7	7	30
Totale Effetti	-	-	-	27	23	21	26	98
<i>Effetto Revisione Posta Figurativa ex Mis.10.4</i>	-	-	-	27	23	26	86	9
Variazione CNT + Pf ex Mis 10.4	-	-	-	-	-	-	5	111

Valori espressi in Mln di €

	AB	t0	t1	t2	t3	t4	t5	
Variazioni CNT	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale 26/29
<i>Di cui Componente A</i>	-	-	-	8	10	9	8	35
<i>Di cui Componente B</i>	-	-	-	8	10	4	119	142
Totale Effetti	-	-	-	0	0	5	111	107

Valori espressi in Mln di €

2.5 Volumi di traffico

Si riportano i volumi di traffico rilevati a consuntivo per l'anno 2025, Anno ponte della proposta tariffaria per il periodo regolatorio 2025-2029, e il relativo scostamento rispetto a quelli previsti ex ante, disaggregati per segmenti di mercato della struttura di base di cui alla Misura 24 e per ciascuna delle classi di rete ferroviaria di cui alla Misura 25 della Delibera n. 95/2023.

Tabella 14 - Volumi di traffico anno 2025 per segmento di mercato di base

Segmenti di mercato	Ex ante	Consuntivo	Var.
1 Open Access - Nazionali - Premium	90.987.281	86.784.518	-5%
3 Open Access - Nazionali - Basic	8.386.760	9.417.967	+12%
4 OSP - LP	27.965.864	26.086.915	-7%
5 OSP - REG	203.623.109	192.593.532	-5%
6 Mercè	48.147.244	45.970.721	-5%
7 Tecnici	14.271.425	13.944.014	-2%
Totale	393.381.683	374.797.667	-5%

Relativamente alla tipologia di rete, si rappresenta di seguito lo scostamento tra volumi di traffico rilevati a consuntivo e quelli stimati ex ante.

Tabella 15 - Volumi di traffico anno 2025 per tipologia di rete

Tipologia di rete	Ex ante	Consuntivo	Var.
LSE Top	67.871.445	65.247.004	-4%
LSE Standard	1.982.321	2.001.740	1%
FOND Top	65.078.628	63.437.114	-3%
FOND Standard	116.758.393	112.668.528	-4%
FOND Base	8.190.545	7.275.059	-11%
COMPL Top	27.585.351	26.364.124	-4%
COMPL Standard	39.062.990	34.916.023	-11%
COMPL Base	22.767.676	20.232.564	-11%
NODI Standard	36.038.397	34.543.247	-4%
NODI Base	4.447.173	4.159.107	-6%
NODI CORE	3.598.765	3.514.366	-2%
Totale	393.381.683	374.358.876	-5%

2.6 Aggiornamento dei volumi regolatori

Nella rendicontazione dei volumi dell'anno 2025, il segmento di mercato Basic (3 Open Access – Nazionali – Basic) ha registrato una variazione del +12%, superiore al limite del +/- 10%, da ritenersi imputabile esclusivamente a strategie di business dell'impresa operante. Si è reso quindi necessario provvedere ad una nuova previsione dei volumi, secondo quanto disposto dal punto 6 della Misura 10.5 della Delibera ART n. 95/2023.

RFI ha quindi avviato una nuova consultazione con le imprese, sottoponendo a ciascuna un prospetto contenente per gli anni 2024 e 2025 il dato di rendicontato e per il 2026 il valore della propria riprevisione di budget. Per gli anni dal 2027 al 2029 è stato richiesto alle imprese di fornire i propri dati previsionali, dando evidenza degli eventuali incrementi previsti in termini di *delta* volumi/anno sulle specifiche relazioni Origine-Destinazione. Al termine delle consultazioni, RFI ha ricevuto 20 risposte su 47 imprese operanti, corrispondenti a circa l'80% dei volumi circolanti sull'infrastruttura.

Per la definizione dei nuovi volumi regolatori, RFI ha rivisto le stime fornite dalle imprese secondo quanto segue:

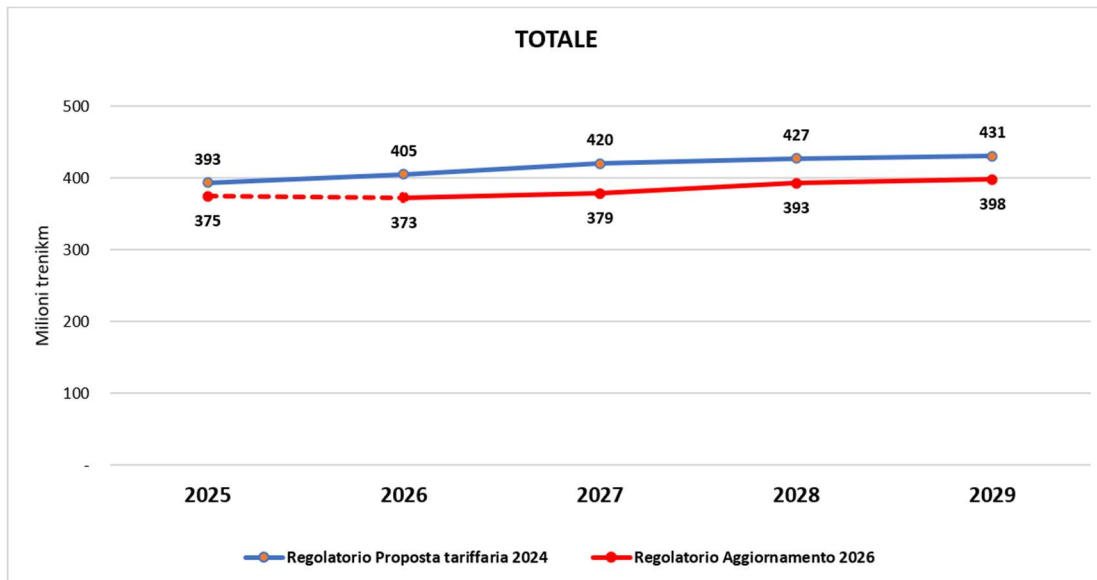
- per le imprese che non hanno risposto alla consultazione, effettuando proprie stime sulla base dei dati storici;
- per le imprese che hanno risposto alla consultazione, ma non hanno fornito chiarimenti puntuali sugli incrementi previsti, verificando i dati forniti tenendo conto anche dei dati storici;
- per le imprese che hanno risposto alla consultazione e fornito chiarimenti sugli incrementi, effettuando verifiche di corrispondenza tra tali incrementi e:

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

Nella tabella successiva sono allora forniti i nuovi volumi regolatori per il restante periodo del sistema tariffario:

Tabella 16 - Volumi regolatori per segmento di mercato

Segmenti di mercato	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	86.860.002	88.245.514	96.248.563	96.695.404
3 Open Access - Nazionali - Basic	8.828.294	8.869.996	9.416.186	9.505.835
4 OSP - LP	25.848.846	25.853.296	25.839.094	25.927.806
5 OSP - REG	195.851.584	196.930.251	201.024.900	205.014.720
6 Merci	41.955.335	44.753.040	45.543.302	46.097.271
7 Tecnici	13.685.377	14.200.440	14.614.502	14.845.938
Totale	373.029.438	378.852.538	392.686.548	398.086.974

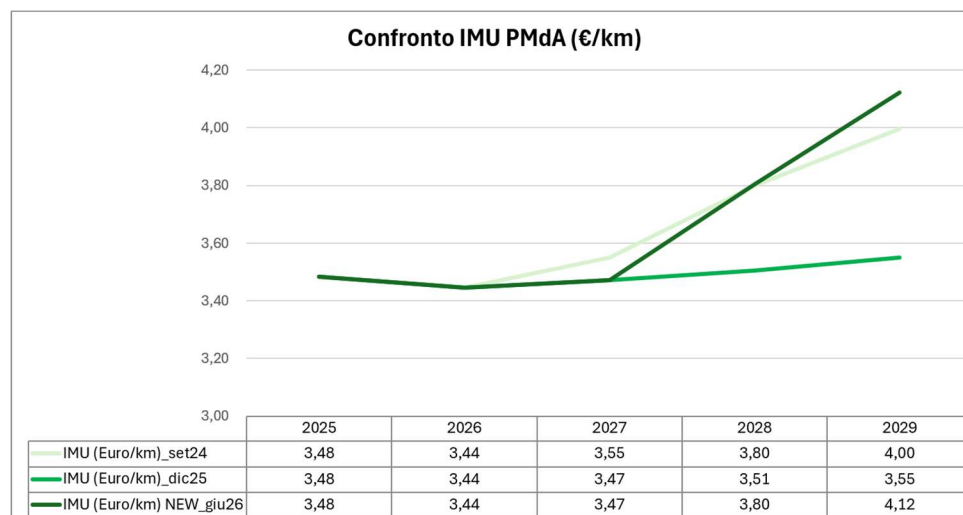


3 Livello effettivo dei canoni

Il presente aggiornamento tariffario sarà sottoposto alle parti interessate nell'ambito della consultazione di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, secondo la procedura di aggiornamento ordinario del PIR.

Gli IMU risultanti dalla revisione delle curve di costo e volumi, sopra descritte, sono riportati nel seguente grafico¹.

Figura 1 - Confronto IMU (cfr. Tabella 21)



Per effetto della revisione del *costing* illustrata al paragrafo 2, le componenti A e B² registrano le seguenti variazioni rispetto all'aggiornamento tariffario annuale elaborato nel 2025:

Tabella 17 - Impatti revisione *Costing* (mln euro)

IMPATTI REVISIONE <i>COSTING</i> (MILIONI EURO)	2026	2027	2028	2029
COMPONENTE A	0	0	-8,84	-7,88
COMPONENTE B	0	0	4,26	119,16
Totale Impatto C _{nt}	0	0	-4,58	111,29

Tabella 18 - Ricavi regolatori aggiornamento 2025 (mln euro)

RICAVI REGOLATORI AG. 2025 (milioni euro)	2026	2027	2028	2029
COMPONENTE A	387,73	395,14	399,13	402,50
COMPONENTE B	1.009,03	1.064,01	1.099,07	1.127,16
Totale pedaggio	1.396,76	1.459,15	1.498,2	1.529,66

Tabella 19 - Impatti revisione *Costing* (%)

VARIAZIONE IMPATTO REVISIONE COSTI	2026	2027	2028	2029
COMPONENTE A	0	0	-2,2%	-2,0%
COMPONENTE B	0	0	+0,4%	+11%
Medio A+B	0	0	-0,3%	+7%

¹ I dati riportati nel grafico non tengono conto delle poste figurative a carico del segmento merci a recupero dell'anticipazione a luglio 2025 delle tariffe 2026

² La Componente A fa riferimento ai soli Costi Diretti, mentre la Componente B fa riferimento ai *mark-up* specifici per ogni segmento di mercato

Per quanto riguarda la componente B questo Gestore mantiene i rapporti tariffari determinati in sede di presentazione tariffaria, applicando uniformemente le variazioni riportate nella Tabella 19 a tutti i segmenti di mercato. Stante la variazione dei volumi regolatori descritta al paragrafo 2.6, al fine di mantenere invariati i rapporti tra gli importi medi unitari dei segmenti di mercato, sia della componente A che B, rispetto a quelli già fissati in fase di proposta tariffaria e poi rivisti con l'aggiornamento annuale elaborato nel 2025, le tariffe della componente A sono state aumentate uniformemente del +7% sia per il 2028 che per il 2029. Le tariffe B sono state aumentate uniformemente del +9% nel 2028 e del +20% nel 2029. Si noti che tale aumento percentuale supera quello relativo ai costi riportato in Tabella 19 - Impatti revisione Costing (%) per effetto della riduzione dei volumi e la diversa distribuzione degli stessi tra i segmenti di mercato.

L'eventuale riduzione dei volumi per effetto dell'elasticità del mercato all'aumento tariffario, che determinerebbe un ulteriore aumento dell'IMU, non sarà tenuto conto in ottica pro-mercato.

Tabella 20 - Var % componenti A e B rispetto all'aggiornamento tariffario 2025

Var% IMU componente A	2026	2027	2028	2029
Medio	0%	0%	+7%	+7%

Var% IMU componente B	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	0%	0%	8%	19%
3 Open Access - Nazionali - Basic	0%	0%	8%	19%
4 OSP - LP	0%	0%	8%	19%
5 OSP - REG	0%	0%	8%	19%
6 Merci	0%	0%	11%	19%
7 Tecnici	0%	0%	8%	19%
Medio	0%	0%	9%	20%

Si noti che l'aumento dell'IMU relativo alla componente B è differente per il solo Segmento Merci, per effetto dell'applicazione delle poste figurative applicate a recupero dell'anticipazione a luglio 2025 delle tariffe 2026.

La variazione complessiva (A+B) risulta pari a:

Tabella 21 - Variazione % IMU A+B anni 2028-2029

Var% A+B con PF Merci	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	0%	0%	8%	16%
3 Open Access - Nazionali - Basic	0%	0%	8%	16%
4 OSP - LP	0%	0%	8%	15%
5 OSP - REG	0%	0%	8%	16%
6 Merci	0%	0%	8%	12%
7 Tecnici	0%	0%	8%	14%
Medio	0%	0%	9%	16%

L'IMU A risulta pari a:

Tabella 22 - IMU A aggiornamento giugno 2026

IMU A (euro/km)	2025	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	0,89	1,67	1,61	1,70	1,70
3 Open Access - Nazionali - Basic	0,42	0,99	0,98	1,02	1,02
4 OSP - LP	0,45	0,94	0,93	0,98	0,99
5 OSP - REG	0,30	0,61	0,60	0,64	0,64
6 Merci	0,70	1,12	1,10	1,16	1,16
7 Tecnici	0,34	0,64	0,63	0,67	0,67
Medio	0,50	0,96	0,94	0,99	0,99

L'IMU B, al netto delle poste figurative applicate al Segmento Mercè, risulta pari a:

Tabella 23 - IMU B aggiornamento giugno 2026 (Escluse PF Mercè)

IMU B (euro/km)	2025	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	5,04	4,53	4,63	5,24	5,78
3 Open Access - Nazionali - Basic	3,63	3,15	3,14	3,38	3,73
4 OSP - LP	2,54	2,17	2,21	2,36	2,65
5 OSP - REG	2,51	2,16	2,17	2,29	2,59
6 Mercè	1,73	0,52	0,54	0,65	0,74
7 Tecnici	1,42	0,99	0,99	1,10	1,22
Medio	2,98	2,49	2,53	2,81	3,13

L'IMU A+B, al netto delle poste figurative applicate al Segmento Mercè, risulta pari a:

Tabella 241 - IMU A+B aggiornamento giugno 2026 (Escluse PF Mercè)

IMU A+B (euro/km)	2025	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	5,94	6,19	6,24	6,94	7,47
3 Open Access - Nazionali - Basic	4,04	4,15	4,12	4,40	4,76
4 OSP - LP	2,99	3,11	3,14	3,35	3,63
5 OSP - REG	2,80	2,78	2,77	2,93	3,23
6 Mercè	2,43	1,64	1,64	1,81	1,91
7 Tecnici	1,76	1,64	1,62	1,77	1,89
Medio	3,48	3,44	3,47	3,80	4,12

Per effetto dell'applicazione delle poste figurative sul segmento mercè, pari a:

	2028	2029
Posta figurativa (euro)	7.457.042	8.108.334
IMU Posta figurativa (euro/km)	0,16	0,18

gli IMU B finali risultano:

Tabella 252 - IMU B aggiornamento giugno 2026 (Incluse PF Mercè)

IMU B (euro/km)	2025	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	5,04	4,53	4,63	5,24	5,78
3 Open Access - Nazionali - Basic	3,63	3,15	3,14	3,38	3,73
4 OSP - LP	2,54	2,17	2,21	2,36	2,65
5 OSP - REG	2,51	2,16	2,17	2,29	2,59
6 Mercè	1,73	0,52	0,54	0,81	0,92
7 Tecnici	1,42	0,99	0,99	1,10	1,22
Medio	2,98	2,49	2,53	2,83	3,15

L'IMU complessivo (A+B), comprensivo delle suddette poste figurative, risulta pari a:

Tabella 23 - IMU A+B aggiornamento giugno 2026

IMU A+B (euro/km)	2025	2026	2027	2028	2029
1 Open Access - Nazionali - Premium	5,94	6,19	6,24	6,94	7,47
3 Open Access - Nazionali - Basic	4,04	4,15	4,12	4,40	4,76
4 OSP - LP	2,99	3,11	3,14	3,35	3,63
5 OSP - REG	2,80	2,78	2,77	2,93	3,23
6 Merce	2,43	1,64	1,77	1,98	2,08
7 Tecnici	1,76	1,64	1,62	1,77	1,89
Medio	3,48	3,44	3,49	3,82	4,14

Per i listini aggiornati delle componenti A, B e C, si rimanda ai documenti allegati alla presente relazione di monitoraggio annuale dei canoni.

4 Indice delle tabelle

TABELLA 1 - DRIVER ALLOCATIVO POLIZZA CAT NAT	4
TABELLA 2 – IMPATTO OPEX C _{NT} : VARIAZIONE DRIVER CATNAT	5
TABELLA 3 - IMPATTO C _{NT} VARIAZIONE ECCEDEXENZE ANCILLARI	6
TABELLA 4 - COSTI MANUTENZIONE STRAORDINARIA GS RAIL.....	6
TABELLA 5 – VALORIZZAZIONE CAPEX RFI – FSSU (GS RAIL).....	7
TABELLA 6 - IMPATTO CAPEX C _{NT} : RIPERIMETRAZIONE CAPEX NUOVI SERVIZI DI STAZIONE	8
TABELLA 7 - IMPATTO C _{NT} : POSTA FIGURATIVA RECUPERO COSTI 2023-2025	8
TABELLA 8 – IMPATTO C _{NT} : CERTIFICATI EUA.....	9
TABELLA 9 - INVESTIMENTI AUTOFINANZIATI.....	10
TABELLA 10 - SVILUPPI MACROECONOMICI (FONTE: DFP 2026).....	11
TABELLA 11 - VARIAZIONE PARAMETRO INFLAZIONE AGGIORNAMENTO ANNUALE/PROPOSTA TARIFFARIA 2025-2029....	11
TABELLA 12 - WACC PMdA 2025-2029	12
TABELLA 13 - VARIAZIONI C _{NT} : AGGIORNAMENTO ANNUALE PROPOSTA TARIFFARIA VIGENTE.....	12
TABELLA 14 - VOLUMI DI TRAFFICO ANNO 2025 PER SEGMENTO DI MERCATO DI BASE	13
TABELLA 15 - VOLUMI DI TRAFFICO ANNO 2025 PER TIPOLOGIA DI RETE.....	13
TABELLA 16 - VOLUMI REGOLATORI PER SEGMENTO DI MERCATO.....	14
TABELLA 17 - IMPATTI REVISIONE COSTING (MLN EURO)	15
TABELLA 18 - RICAVI REGOLATORI AGGIORNAMENTO 2025 (MLN EURO)	15
TABELLA 19 - IMPATTI REVISIONE COSTING (%).....	15
TABELLA 20 - VAR % COMPONENTI A E B RISPETTO ALL'AGGIORNAMENTO TARIFFARIO 2025	16
TABELLA 21 - VARIAZIONE % IMU A+B ANNI 2028-2029.....	16
TABELLA 22 - IMU A AGGIORNAMENTO GIUGNO 2026.....	16
TABELLA 23 - IMU B AGGIORNAMENTO GIUGNO 2026 (ESCLUSE PF MERCI).....	17
TABELLA 241 - IMU A+B AGGIORNAMENTO GIUGNO 2026 (ESCLUSE PF MERCI)	17
TABELLA 252 - IMU B AGGIORNAMENTO GIUGNO 2026 (INCLUSE PF MERCI)	17

5 Indice delle figure

FIGURA 1 - CONFRONTO IMU (CFR. TABELLA 21).....	15
---	----