

Spettabile

**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.**

*Affari Regolatori e Antitrust*

**Alla c.a. Ing. Raffaella Marciani**

A mezzo pec a: [rfi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rfi-ad.ara@pec.rfi.it)

p.c. Spettabile

**AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI  
TRASPORTI**

*Ufficio Accesso alle Infrastrutture  
Ferroviarie e Portuali*

**Alla c.a. Ing. Roberto Piazza**

A mezzo pec a: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**OGGETTO: VS RIF. PROT.RFI-AD.ARA\PEC\PI\2026\0000015 IN DATA 14.01 U.S. -  
CONSULTAZIONI DELIBERA ART 225/2025**

Spettabile Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.,

con la presente, facendo riferimento alla Vostra in oggetto, riportiamo di seguito le nostre osservazioni.

Anzitutto, condividiamo le motivazioni presentate da Codesto Gestore dell'Infrastruttura (di seguito, "GI") in merito all'esclusione dei treni in Gestione Operativa (GO) dal calcolo della componente C1, ritenendo appropriata l'applicazione del principio secondo cui lo sviluppo di un modello operativo finalizzato a favorire la riduzione dell'eterotachia debba essere affrontato prioritariamente nella fase di allocazione delle tracce.

Tuttavia, riteniamo che - qualora in sede di allocazione delle tracce il GI accerti che la densità di utilizzo della rete fondamentale (LSI), anche nelle fasce orarie di massimo traffico e per ciascuna direzione, sia superiore a quella della rete specializzata (LSE), e che l'impiego di quest'ultima sia volto a ottimizzare la fluidità della circolazione delle tracce sulla rete fondamentale – anche in caso di superamento del Tempo di Percorrenza (TdP) soglia, tale situazione non dovrebbe determinare alcun costo (C1) a carico dell'Impresa Ferroviaria (IF) che usufruisce della traccia allocata sulla tratta LSE.

Analogamente, accogliamo le motivazioni presentate dal GI riguardo all'esclusione dei treni in GO dal computo della componente C5.

Tuttavia, è opportuno chiarire la modalità di applicazione dello Scenario Tecnico durante l'intera validità dell'orario, nonché l'algoritmo utilizzato per determinare i valori di densità degli Allungamenti Reali (DR) e quelli di densità degli Allungamenti Prescritti (DP).

Precisiamo infatti che, sebbene siano disponibili per la consultazione i dati di pedaggio relativi a ciascun treno nella pagina PIC "Treni Rendicontati NP26", le informazioni riportate nello Scenario Tecnico e nella nuova pagina di consultazione PIC non consentono tuttavia il calcolo della densità degli allungamenti sui tratti di linea indicati. Di conseguenza, l'Impresa Ferroviaria non può accertare se il pedaggio applicato ed il relativo bonus sia effettivamente conforme allo Scenario Tecnico applicato.

Distinti saluti.

TRENORD S.R.L.  
Il Direttore Produzione ed Esercizio  
Dott. Giacomo Lucchini

DocuSigned by:

*Giacomo Lucchini*

CBE3E281652E485...

Direzione Pianificazione Industriale  
Il Direttore

Ferrovie dello Stato Italiane

UA 23/1/2026

TRNIT-DPI\P\2026\0002938



Spett.le

**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

Affari regolatori e Antitrust Polo Infrastrutture  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 - Roma

**PEC:** [rfi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rfi-ad.ara@pec.rfi.it)

**Oggetto:** *Avvio consultazione Delibera ART n. 225/2025 del 11 dicembre 2025 – Indicazioni e prescrizioni relative al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 definito dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*

Con riferimento alla consultazione in oggetto, Trenitalia intende, con la presente, fornire le proprie osservazioni in merito alle proposte formulate da codesto Gestore per l'implementazione di quanto prescritto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la *delibera 225/2025*. Nel dettaglio:

### **Report “Treni Rendicontati NP26” nella piattaforma PIC**

Al riguardo si fa preliminarmente presente che i riscontri che ci si appresta a fornire non potranno presentare le auspiccate caratteristiche di completezza ed esaustività in quanto:

- non è stato ancora reso disponibile il manuale utente la cui pubblicazione era stata preannunciata da RFI con nota RFI.DCIO.PRP\PEC\P\2025\0000226 del 1° dicembre 2025; al momento il solo strumento disponibile quale supporto all'utilizzo del sistema consiste, quindi, nella “guida pratica” fornita con la citata nota;
- alcune funzioni fondamentali non risultano attualmente attive e pertanto non si è in grado di valutarne la correttezza/utilità. Ci si riferisce in modo particolare alla sezione di “download” che, essendo preposta al trasferimento massivo delle informazioni, riveste un ruolo fondamentale, specialmente per le IIFF di grandi dimensioni.

Passando ai contenuti informativi si evidenziano le seguenti esigenze:



- informazioni sul modello di rete: in considerazione dell'accresciuta complessità del nuovo modello tariffario, si chiede di implementare un'apposita sezione dedicata alle caratteristiche dell'infrastruttura che permetta di acquisire in locale il modello di rete corredato di tutte le informazioni necessarie per effettuare simulazioni e verifiche di dettaglio sui costi di accesso all'infrastruttura. Nello specifico si richiede di poter esportare nella loro versione aggiornata le tratte del modello rete PIC (sia dell'infrastruttura nazionale che delle reti regionali gestite da RFI) opportunamente corredate:
  - o della categoria tariffaria di appartenenza ai fini del pedaggio (LSE Top, LSE Base, Fondamentale Top, ....);
  - o degli allungamenti prescritti da scenario tecnico funzionali al calcolo della componente C5, ivi compresa un'opportuna chiave di associazione tra singole tratte PIC e macro-tratte commerciali di appartenenza;
  - o di una codifica alfanumerica condivisa GI/IF, sia delle località che delle tratte, che permetta agli utilizzatori di organizzare interrogazioni efficienti ed affidabili dal punto di vista computazionale.
- Informazioni sui servizi di stazione: come noto, il nuovo modello tariffario ha incorporato dal pedaggio i così detti *servizi di stazione* (aree di accoglienza, attesa e assistenza alla clientela, servizi igienici e sistemi di informazione al pubblico). Tale nuova componente di costo non appare monitorabile nella sezione NP26, quando invece totalizza importi di assoluto rilievo; si chiede pertanto di implementare apposite interrogazioni che ne permettano il monitoraggio di dettaglio. Si chiede inoltre un'apposita sezione contenente l'anagrafica di tutte le località del modello rete PIC opportunamente corredate da codici alfanumerici che fornisca l'elenco dei **servizi di stazione offerti** così da permettere simulazioni e verifiche prospettiche.
- Report aggiuntivi: si richiede di avere evidenza circa le tempistiche di messa a disposizione all'interno della sezione NP26 dei report *Treni Programmati* e *Treni Contrattualizzati*, in analogia a quanto già avviene con la previgente metodologia di calcolo NP18.
- Area di download: si richiede che tale ambiente venga reso disponibile per tutti i report: *Treni Rendicontati*, *Treni Programmati* e *Treni Contrattualizzati* e che sia organizzato con filtri dinamici in grado di supportare *run* di estrazione in formato ".txt" customizzati e capaci di scendere al massimo livello di dettaglio. Tale sezione dovrà contenere le informazioni relative a tutte le componenti del pedaggio: A, B, C1, C2 e C5 e dovrà poter includere tutte le informazioni



contenute nella vista “Dettaglio Pedaggio Treno” accessibile a sistema solo per singolo treno opportunamente arricchite dei codici identificativi dei codici identificativi di tratta/località.

- Estrazioni per treno: si richiede che le funzioni di estrazione dati in formato .xlsx presente nella sezione “dettaglio pedaggio” possano prevedere anche un’opzione di export in un unico file contenente i dati relativi a ciascuna componente in appositi fogli distinti, evitando così il proliferare dei *run* di estrazione.

### **Componente C1 – Scarsità di capacità**

Ad avviso della Scrivente l’applicazione di tale componente ai nuovi treni in GO è da escludersi, così come argomentato da RFI, in quanto i treni effettuati in gestione operativa possono contare sulla capacità residua, non inficiando quindi la programmazione degli altri servizi.

Dall’analisi del report di dettaglio emerge che le stazioni iniziale e finale della tratta C1 sono indicate solo con la descrizione testuale, si richiede di inserire anche il codice identificativo della stazione stessa per individuarla agevolmente.

### **Componente C2 – Servizi per il trasporto di biciclette**

La Scrivente chiede di specificare quale sia il flusso di alimentazione, nonché la modalità di aggiornamento dello stesso.

### **Componente C5 – Ottimizzazione dei tempi di percorrenza**

Si segnala che nella piattaforma di rendicontazione, permangono al momento importi a beneficio del Gestore. Si chiede pertanto di ricalibrare al più presto l’algoritmo di calcolo in ottemperanza alle prescrizioni dell’Autorità contenute nella delibera 225/2025.

Dall’analisi del report di dettaglio emerge che le stazioni iniziale e finale della tratta commerciale sono indicate solo con la descrizione testuale, si richiede di inserire anche il codice identificativo della stazione stessa per individuarla agevolmente.

Confidando nel recepimento di quanto proposto, l’occasione è gradita per porgere i migliori saluti

Maria Luisa Grilletta



**Spett.le RFI**

Piazza della Croce Rossa 1  
00161 Roma  
c.a. Dott.ssa Marciani  
pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

e p.c.

**Spett.le AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI**

Via Nizza, 230 10126 - Torino  
Ufficio Accesso alle Infrastrutture Ferroviarie e Portuali  
c.a. Ing. Roberto Piazza  
pec: AFP@autorita-trasporti.it  
pec@pec.autorita-trasporti.it

Roma, 23 gennaio 2026

**Prot 03 / 2026**

**Oggetto: Osservazioni Fercargo consultazione RFI su Delibera ART 225/2025**

Egregi Signori,

Si riportano di seguito le osservazioni proposte dagli Associati in merito alla consultazione avviata da RFI (Prot. n. RFI-AD.ARA\PEC\P\2026\0000015), in conformità con quanto previsto al punto 2 e nell'Allegato A punti 1.1.3.1 e 2.2.3.1 della Delibera ART 225/2025: In riferimento al nuovo report "Treni rendicontati NP26", si richiede un chiarimento riguardo alla nuova colonna "*Numero treno commerciale*".

Analizzando il report si osserva che tale colonna risulta compilata soltanto per alcune tracce e che, in alcuni casi, riporta un valore identico a quello presente nella colonna "*Numero Trasporto*" mentre, in altri, è riportato un valore differente. Si richiede, inoltre, un chiarimento riguardo all'inserimento della nuova colonna "*Cliente estero*"; in particolare, rispetto all'origine del dato ivi inserito e al fatto che il dato risulta compilato solo per alcune tracce internazionali.

Per quanto concerne la componente C1, come già evidenziato in altre fasi dell'iter di consultazione, si ritiene che la stessa non debba essere applicata alle IF del segmento merci. Infatti, l'instradamento di convogli merci sulle linee LSE individuate per l'applicazione sperimentale della componente derivano esclusivamente da itinerari alternativi/deviati imposti da RFI per proprie esigenze di circolazione, indipendentemente dalla volontà delle IF merci - che, per altro, non godono di alcun beneficio nel transitare su tali tratte. Alla luce di quanto sopra, non si ritiene corretta l'applicazione al segmento merci di una componente tariffaria aggiuntiva (ed elevata) prevista per compensare RFI del pedaggio delle tracce vocazionali inibite per effetto dell'eterotachicità generata, proprio perché tali deviazioni avvengono per decisione del Gestore e non delle IF merci (sia per tracce ordinarie che per tracce in GO).



Per quanto concerne la componente C5 non si condivide la proposta del Gestore di escluderne l'applicabilità ai treni in regime di Gestione Operativa (GO). Per il segmento merci, infatti, l'esecuzione di treni in GO è una condizione che può verificarsi sia in occasione dell'avvio di nuovi traffici acquisiti in corso d'orario (che spesso scontano la lentezza dei processi di lavorazione delle VCO), sia in occasione di riprogrammazioni di servizi ad alta variabilità, come ad esempio il traffico riferibile al trasporto di cereali, noto per la repentina variazione di frequenze/origini/destinazioni.

Pur comprendendo l'esigenza di compatibilizzazione delle tracce in GO con la capacità residua, si ritiene che l'obiettivo di ottimizzazione della percorrenza posto a carico del Gestore debba comunque essere perseguito, considerando, per altro, che la tariffazione del pedaggio applicata alle tracce straordinarie è – a parità di condizioni – la medesima di quella prevista per tracce ordinarie.

Per questi motivi, si propone di valutare l'estensione della componente C5 anche alle tracce in GO, per altro spesso rilasciate sulla base di canali pre-lavorati in linea con la costruzione del Progetto Orario.

Infine, si riscontra la presenza in rendicontazione di valori positivi nella colonna *"Pedaggio parte C5"* a favore del Gestore anche per il mese di gennaio 2026; si condivide e si attende l'eliminazione dello stralcio del paragrafo 5.3.2.7.3 del PIR richiamato in nota e l'adeguamento alla misura 30.6, punto 1, dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023

RingraziandoVi per l'attenzione porgiamo distinti saluti

**Associazione FerCargo**  
*Il Presidente, Mauro Pessano*

Roma, 23.1.26

**Rete Ferroviaria Italiana s.p.a**

C.A. Responsabile Affari Regolatori e Antitrust

**Raffaella Marciani**

**Oggetto: Osservazioni consultazione RFI su Delibera ART 225/2025**

Si riportano di seguito le osservazioni proposte dagli Associati in merito alla consultazione avviata da RFI (Prot. n. RFI-AD.ARA\PEC\2026\0000015), in conformità con quanto previsto al punto 2 e nell'Allegato A punti 1.1.3.1 e 2.2.3.1 della Delibera ART 225/2025:

1. In riferimento al nuovo report "Treni rendicontati NP26", si richiede un chiarimento riguardo alla nuova colonna "Numero treno commerciale".

Analizzando il report si osserva che tale colonna risulta compilata soltanto per alcune tracce e che, in alcuni casi, riporta un valore identico a quello presente nella colonna "Numero Trasporto" mentre, in altri, è riportato un valore differente.

2. Per quanto concerne la componente C1, come già evidenziato in altre fasi dell'iter di consultazione, si ritiene che la stessa non debba essere applicata alle IF del segmento merci. Infatti, l'instradamento di convogli merci sulle linee LSE individuate per l'applicazione sperimentale della componente derivano esclusivamente da itinerari alternativi/deviati imposti da RFI per proprie esigenze di circolazione, indipendentemente dalla volontà delle IF merci - che, peraltro, non godono di alcun beneficio nel transitare su tali tratte.

Alla luce di quanto sopra, non si ritiene corretta l'applicazione al segmento merci di una componente tariffaria aggiuntiva (ed elevata) prevista per compensare RFI del pedaggio delle tracce vocazionali inibite per effetto dell'eterotachicità generata, proprio perché tali deviazioni avvengono per decisione del Gestore e non delle IF merci (sia per tracce ordinarie che per tracce in GO).

3. Per quanto concerne la componente C5 non si condivide la proposta del Gestore di escluderne l'applicabilità ai treni in regime di Gestione Operativa (GO).

Per il segmento merci, infatti, l'esecuzione di treni in GO è una condizione che può verificarsi sia in occasione dell'avvio di nuovi traffici acquisiti in corso d'orario (che spesso scontano la lentezza dei processi di lavorazione delle VCO), sia in occasione di riprogrammazioni di servizi ad alta variabilità, come ad esempio il traffico riferibile al trasporto di cereali, noto per la repentina variazione di frequenze/origini/destinazioni.

Pur comprendendo l'esigenza di compatibilizzazione delle tracce in GO con la capacità residua, si ritiene che l'obiettivo di ottimizzazione della percorrenza posto a carico del Gestore debba comunque essere perseguito, considerando, peraltro, che la tariffazione del pedaggio applicata alle tracce straordinarie è - a parità di condizioni - la medesima di quella prevista per tracce ordinarie.

Per questi motivi, si propone di valutare l'estensione della componente C5 anche alle tracce in GO, peraltro spesso rilasciate sulla base di canali pre-lavorati in linea con la costruzione del Progetto Orario.

Infine, si condivide e si attende l'eliminazione dello stralcio del paragrafo 5.3.2.7.3 del PIR richiamato in nota.

Associazione Fermerci

Il Presidente

Clemente Carta







**TRENITALIA TPER**

*Direzione Commerciale*

*Il Responsabile*

TRNIT-TPER.AD.DC\P\2026\0000047

Del 23.01.2026

Spett. Le

Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

Piazza della Croce Rossa 1

00161 Roma

Alla c.a.

*Affari Regolatori e Antitrust*

A mezzo pec [rfi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rfi-ad.ara@pec.rfi.it)

p.c.

Autorità di Regolazione Trasporti

Via Nizza n. 230

40126 Torino

A mezzo pec

[pec@pec.autorità-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorità-trasporti.it)

Bologna, 23 gennaio 2026

**Oggetto: consultazione Delibera ART n. 225/2025– Indicazioni e prescrizioni relative al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 definito dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

In riferimento alla consultazione relativa alla Delibera ART n. 225/2025 recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti C1 e C5*”, si trasmettono di seguito le osservazioni formulate dalla scrivente Impresa.

#### **1) Sulla componente C1 – Scarsità di capacità**

Considerata la natura dei servizi che possono essere tracciati e rilasciati all’interno della capacità residua, la scrivente società ritiene corretta l’esclusione dell’applicazione della componente C1 per i treni effettuati in gestione operativa (GO).

Trenitalia Tper Scarl

Sede legale: Via del Lazzaretto, 16 – 40131 Bologna

Cap. Soc. euro 11.000.000,00 – interamente versato

Iscritta al Registro delle Imprese di Bologna

Cod. Fisc. e P. Iva 03553671201 – R.E.A. BO – 528224



## 2) Sulla componente C5 – Ottimizzazione dei tempi di percorrenza

Considerato che la gestione operativa prevede necessariamente l'adattamento dei tempi di percorrenza alla capacità residua di rete, con conseguenti allungamenti programmati, si ritiene opportuno escludere l'applicazione della componente C5 ai treni effettuati in GO.

Si coglie l'occasione per formulare osservazioni in ordine alla **“Componente C2 – Servizi per il trasporto di biciclette”**.

In particolare, si chiede di specificare la fonte di reperimento e aggiornamento dei dati di input posto che, da una prima analisi effettuata per il mese di dicembre 2025, il valore appare – rispetto a quelli riscontrati nei mesi precedenti – difforme.

Con riferimento, infine, ai report *Treni Programmati NP26* e *Treni Contrattualizzati NP26* si chiede di valutare un'estensione della sezione “download” in formato “.txt” anche per i report corredati delle informazioni di dettaglio relative alle componenti *dell'ability to pay* -B-, delle componenti legate all'eterotachicità, agli effetti ambientali e all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza - C1, C2 e C5.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.

*Alessandro Botteghi*