

Relazione illustrativa delle motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni pervenute dalle imprese ferroviarie a valle del periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti economici delle componenti tariffarie C1 e C5.

INDICE DELLE OSSERVAZIONI

Soggetto partecipante	n.	Osservazione
ITALO	1	C5: difficoltà di calcolo
TRENITALIA	1	C1: differenti OD per stesso treno
TRENITALIA	2	C1: dettagliare le tratte di applicazione
TRENITALIA	3	C1: indicare fascia oraria
TRENITALIA	4	C1: indicare punto rete di applicazione
TRENITALIA	5	C1: uso del programmato o circolato
TRENITALIA	6	C1: applicazione per VCO
TRENITALIA	7	C1: calcolo TI
TRENITALIA	8	C5: importi verso il GI
TRENITALIA	9	C5: valutare VCO
ALTMANN	1	C1: impossibilità rispetto velocità
INRAIL	1	C1: instradamento incorretto su rete LSE
INRAIL	2	Classificazione LSE
FERCARGO	1	Componente C1

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
ITALO	1	C5: difficoltà di calcolo In merito alla componente C5, si evidenzia che non risultano disponibili elementi sufficienti per verificare il meccanismo di calcolo, ma unicamente l'ammontare attribuito a ciascun treno dell'offerta. Sarebbe pertanto auspicabile che il Gestore, al fine di favorire una più chiara comprensione del suddetto meccanismo, fornisse alle Imprese Ferroviarie uno o più esempi esplicativi di applicazione di tale componente.	Come già comunicato con nota prot. RFI-AD.ARA\PEC\P\2025\0000370 inviata alle IF in data 31/10/2025, RFI, al fine di favorire una più chiara comprensione del meccanismo di calcolo di tutte le componenti, entro il mese di novembre 2025 metterà a disposizione delle Imprese Ferroviarie il report “Treni Rendicontati NP26” nella piattaforma PIC, con cui sarà possibile ottenere, esportare ed analizzare la misura di tutte le dimensioni contenute nel Sistema Tariffario 2025-2029 (ivi compresi allungamenti, tempi di percorrenza e soglie per singolo treno).
TRENITALIA	1	C1: differenti OD per stesso treno Nel foglio di calcolo occorre duplicare i record relativi ad uno stesso treno qualora questo nel periodo considerato presenti versioni che percorrono in modo diversificato le tratte oggetto di calcolo (es: treni interessati da VCO intermedie che ne hanno modificato l'istradamento dalla DD alla LL).	Si veda risposta a ITALO 1
TRENITALIA	2	C1: dettagliare le tratte di applicazione	Si veda risposta a ITALO 1

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		nel foglio di calcolo occorre maggiormente dettagliare la tratta di applicazione dei valori di costo coerentemente con le tratte percorse dai singoli treni e nel rispetto della nomenclatura utilizzata nel PIR 2026 al par. 5.3.2.7.1, tab. 5.17;	
TRENTALIA	3	C1: indicare fascia oraria nel foglio di calcolo è necessario indicare le fasce orarie di applicazione che il PIR 2026 si limita a qualificare genericamente come “fasce orarie a maggiore densità di utilizzo”. Al riguardo si chiede conferma che la ripartizione temporale adottata sia quella dalle 8:00 alle 20:59;	Si conferma che la dizione “fasce orarie a maggiore densità di utilizzo” riportata nel PIR 2026 è riferita all’intervallo temporale dalle 8:00 alle 20:59 rispetto al quale avviene l’ingresso nella tratta. Tale specifica verrà riportata nel PIR.
TRENTALIA	4	C1: indicare punto rete di applicazione occorre specificare quale sia il punto di rete interno a ciascuna tratta satura/ a capacità limitata da prendere a riferimento per determinare l’appartenenza o meno alle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo;	L’appartenenza o meno a una fascia oraria (maggiore/minore densità di utilizzo) dipende dall’orario di ingresso nella tratta oggetto di applicazione della C1. Tale specifica verrà riportata nel PIR.
TRENTALIA	5	C1: uso del programmato o circolato occorre meglio chiarire se la componente C1 sia stata calcolata prendendo a riferimento i dati programmati ovvero quelli di circolato. Al riguardo si ritiene che, viste la finalità della componente C1, volta ad incentivare comportamenti virtuosi	La simulazione inviata alle IF ha preso a riferimento il dato rendicontato. Si ritiene sia corretto prendere a riferimento il dato di rendicontato per coerenza con le altre componenti; tuttavia, saranno esclusi dal calcolo automaticamente nuovi treni in GO. Tale specifica verrà riportata nel PIR.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		delle IIFF nella fase di predisposizione dei propri servizi, debba essere preso a riferimento il dato programmato.	
TRENITALIA	6	C1: applicazione per VCO Si rilevano alcune casistiche di treni (a titolo esemplificativo e non esaustivo: ***) che ricadono nell'ambito di applicazione della componente C1 a causa di VCO non richieste dalle IIFF. Tali casistiche vanno depurate a monte e non devono ricadere sull'IF.	Il GI valuterà successivamente l'impatto dell'esclusione di tali casistiche. Si rappresenta che il sistema è impostato per garantire coerenza di questa casistica con la componente C5, per la quale è analogamente prevista l'inclusione delle VCO.
TRENITALIA	7	C1: calcolo TI Non disponendo di elementi di dettaglio sul calcolo di tale componente, la Scrivente ha quantificato in autonomia il valore di costo a proprio carico determinando il tempo di percorrenza "puro" come differenza tra tempo di percorrenza della tratta e gli allungamenti programmati (fonte PIC-IF). [...]	Si veda risposta a ITALO 1
TRENITALIA	8	C5: importi verso il GI Nel foglio di calcolo si rilevano importi positivi che vanno a beneficio del Gestore. Tale casistica deve essere annullata a monte inserendo nell'algoritmo di calcolo opportuni controlli che evitino il suo verificarsi sia a livello aggregato che di singola circolazione. La natura della componente C5 non può,	Come già specificato nel PIR: <i>"nel conteggio del montante della componente C5 sarà decurtata la quota corrispondente ai treni il cui delta allungamenti reali-prescritti è negativo. Nel caso in cui il montante della Componente C5 per la singola impresa dovesse risultare positivo, non è previsto alcun onere economico a carico dell'IF stessa"</i> ; si specifica quindi che tale casistica è possibile a livello di singola traccia, ma qualora il bilancio complessivo

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		infatti, prevedere casi (anche a livello di treno/data) che assegnino al GI valori positivi.	per una singola impresa dovesse risultare positivo per il GI non verrà imputato alcun onere all'impresa.
TRENTALIA	9	C5: valutare VCO Nell'ottica di incentivare i comportamenti virtuosi del GI, tale componente deve tenere conto dei dati di programmazione e di riprogrammazione (VCO) così da rilevare eventuali degradi di traccia in corso di orario che, altrimenti, rimarrebbero esclusi.	La simulazione fornita tiene conto dei treni quelli in VCO. Tuttavia, sono esclusi dal calcolo i nuovi treni GO.
ALTMANN	1	C1: impossibilità rispetto velocità Considerando una lunghezza di 13,888 km, il rispetto del TdP soglia implica una velocità media di 110 km/h, non compatibile con le prestazioni dei treni merci (limite massimo 100 km/h). Ne deriva che anche un treno merci perfettamente regolare e conforme alla traccia oraria rilasciata da RFI, la quale è calcolata dal sistema ROMAN sulla base dei parametri dichiarati dall'impresa (massa rimorchiata, lunghezza, velocità massima ammessa, ecc.), non può fisicamente rispettare il TdP soglia previsto per l'esclusione della C1. In questo contesto, la ratio della componente C1 (che nelle intenzioni regolatorie dell'Autorità (Delibera ART n. 95/2023, Misure 30.2 e 30.6) dovrebbe incentivare l'uso efficiente della	Si specifica che le tracce il cui istradamento nelle tratte oggetto di applicazione della componente C1 sia effettuato come nuovo treno GO, nel caso di presenza di linee affiancate sono già escluse dall'imputazione della componente C1. Nel caso di treno effettuato come VCO se ne valuterà successivamente l'impatto.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		capacità infrastrutturale) non appare coerente quando applicata ai treni merci che operano nel pieno rispetto della traccia assegnata. In sostanza, l'introduzione della C1 per questa categoria di traffico risulta una penalizzazione ex post basata su un parametro di velocità media teorica, anziché su una valutazione effettiva dell'uso della capacità o di comportamenti operativi dell'impresa. Si propone pertanto di valutare: • l'introduzione di soglie TdP differenziate per categoria di treno (passeggeri/merci), o • l'applicazione della componente C1 solo in caso di effettivi scostamenti dal tempo di percorrenza previsto in traccia e imputabili all'impresa ferroviaria In alternativa, si suggerisce che per le tracce merci rilasciate dal sistema ROMAN e rispettate nei tempi assegnati, non venga applicata la componente C1, trattandosi di prestazioni già ottimizzate e validate dal GI stesso.	
INRAIL	1	C1: instradamento incorretto su rete LSE InRail, infatti, non ha formalizzato richiesta al Gestore di instradamento su rete LSE, in particolare nella tratta rilevata MILANO ROGOREDO - LAVINO AV e viceversa, ma in generale in nessuna delle tratte LSE	Si veda risposta a ALTMANN 1

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		individuare ai fini dell'applicazione sperimentale della componente C1. Le casistiche individuate costituiscono itinerari alternativi/deviati imposti da RFI per esigenze proprie di circolazione, totalmente esterne dalla volontà della Scrivente. Come impresa ferroviaria merci, infatti, non vi è alcun beneficio nel transitare su una tratta LSE, anche laddove sia possibile (ovvero solo dove è prevista tensione di 3KV) e pertanto non si ritiene corretta l'applicazione di una componente tariffaria aggiuntiva (ed elevata) prevista per compensare RFI del pedaggio delle tracce vocazionali inibite per effetto dell'eterotachia generata, proprio perché tali deviazioni avvengono per decisione di RFI. In alternativa verrebbe meno il presupposto alla base dell'inserimento della componente C1, ovvero "un incentivo per il Gestore a adottare comportamenti che mirino ad un utilizzo ottimale della capacità e non una penalità da comminare al mercato" (rif. "Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti il PMdA, per il periodo tariffario 2025-2029", pag. 69). Pertanto, ritenendo che la discrezione di RFI nella scelta di instradare un treno merci su di una tratta LSE non possa e non	

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		debba generare effetti economici negativi per l'impresa interessata, segnaliamo come “errate” le attribuzioni della componente C1 indicate nel Prospetto e ne chiediamo la rimodulazione sia per prossime simulazioni che per la futura messa in esercizio.	
INRAIL	2	Classificazione LSE Infine, proponiamo di riconsiderare la classificazione delle linee LSE escludendo da questa categorizzazione le tratte che permettono la circolazione con tensione tradizionale (3kv).	L'osservazione non risulta pertinente con l'oggetto della consultazione, in quanto la classificazione delle linee è stata definita con Delibera 95/2023 e la coerente classificazione di rete del Gestore approvata con Delibera 165/2024.
FERCARGO	1	Componente C1 La tratta Milano Rogoredo – Bivio/PC Melegnano è attualmente classificata come linea di servizio elevato (“LSE”) nei sistemi informativi del Gestore Infrastruttura e rientra nel perimetro delle tratte a capacità limitata sulle quali si applicherà la componente C1. Si ritiene fondamentale sottolineare che la tratta in oggetto è una linea affiancata ad una linea convenzionale e pertanto, sia il rilascio di capacità programmata che l'instradamento sull'una o sull'altra linea, non sono frutto di una scelta dell'IF. Si raccomanda di escludere l'applicazione della componente C1 nel caso summenzionato, che si aggiunge all'esclusione già	Si veda risposta a ALTMANN 1

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		prevista dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti al punto 3, lettera d) della Misura 30.2 Allegato A alla delibera n.95/2023, per cui la componente C1 “non è applicata nel caso in cui il maggiore tempo di occupazione della tratta non sia correlato a scelte dell’IF ma ad esigenze del GI con esclusivo riguardo a instradamenti correlati a momentanee indisponibilità dell’infrastruttura”. In base all’attuale perimetro di applicazione della componente C1 e agli attuali gradi di saturazione, la tratta Milano Rogoredo – Bivio/PC Melegnano risulta essere l’unico caso in cui si sia ravvisata un’applicazione, a nostro parere scorretta, della componente in ragione delle caratteristiche specifiche dell’infrastruttura; ciononostante vi chiediamo di applicare le considerazioni di cui sopra in tutti i casi in cui una tratta LSE si trovi su una linea affiancata ad una tratta non LSE.	