

# **Relazione illustrativa delle motivazioni sull'accoglimento o sul rigetto delle osservazioni pervenute dalle IF a valle della consultazione volta a raccogliere ulteriori osservazioni su:**

- i) «report “Treni Rendicontati NP26” nella piattaforma PIC», che risulta disponibile nella “piattaforma PIC” di RFI;
- ii) esclusione dei Nuovi Treni GO dal calcolo delle componenti C1-C5

## INDICE DELLE OSSERVAZIONI

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Soggetto partecipante	n.	Osservazione
Fercargo	1	<b>Treni Rendicontati NP26 – Chiarimento numero commerciale</b>	Trenitalia	5	<b>Treni Rendicontati NP26 – Report aggiuntivi</b>
Fercargo	2	<b>Treni Rendicontati NP26 – Definizione Cliente Estero</b>	Trenitalia	6	<b>Treni Rendicontati NP26 – Area download</b>
Fercargo	3	<b>C1 – Applicazione al Segmento Merci</b>	Trenitalia	7	<b>Treni Rendicontati NP26 – Estrazioni massive per treno</b>
Fercargo	4	<b>C5 – Applicazione a treni in GO</b>	Trenitalia	8	<b>C1 – Scarsità di capacità</b>
Fercargo	5	<b>C5 - Valori positivi</b>	Trenitalia	9	<b>C2 – Fonte dati</b>
Fermerci	1	<b>Treni Rendicontati NP26 – Chiarimento numero commerciale</b>	Trenitalia	10	<b>C5 – Ottimizzazione tempi di percorrenza</b>
Fermerci	2	<b>C1 – Applicazione al Segmento Merci</b>	TI-TPER	1	<b>C1 – Scarsità di capacità</b>
Fermerci	3	<b>C5 – Applicazione a treni in GO</b>	TI-TPER	2	<b>C5 – Applicazione a treni in GO</b>
Fermerci	4	<b>C5 - Valori positivi</b>	TI-TPER	3	<b>C2 – Fonte dati</b>
Trenitalia	1	<b>Treni Rendicontati NP26 – Manuale utente</b>	TI-TPER	4	<b>Treni Rendicontati NP26 – Estrazioni altri formati</b>
Trenitalia	2	<b>Treni Rendicontati NP26 – Funzionalità non attive</b>	Trenord	1	<b>C1 – Instradamento LSE - LSI</b>
Trenitalia	3	<b>Treni Rendicontati NP26 – Modello di Rete</b>	Trenord	2	<b>C5 – Chiarimento Scenario Tecnico e Densità Allungamenti</b>
Trenitalia	4	<b>Treni Rendicontati NP26 – Informazioni servizi</b>	Trenord	3	<b>Treni Rendicontati NP26 – Report PIC</b>
Trenitalia	5	<b>Treni Rendicontati NP26 – Report aggiuntivi</b>			

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
1	Fercargo	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Chiariamento numero commerciale</b>  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.</p>	<p>Il numero commerciale è un identificativo implementato nei sistemi di RFI oramai da quasi dieci anni, su richiesta delle imprese ferroviarie soprattutto viaggiatori ma apprezzato anche dalla imprese merci; rappresenta un aggregatore di tracce che mette in relazione le tracce ordinarie con quelle deviate identificate con altro numero, facilitando alle imprese il monitoraggio delle tracce collegate allo stesso trasporto commerciale inoltrato nel corso d’orario con diverso numero su itinerari diversi a causa di lavori. Di norma il valore è pari a quello del numero originario, l’assenza è possibile su tracce effettuate in gestione operativa.  Il numero commerciale è già disponibile sui principali report analitici di circolazione ormai da anni.</p>
2	Fercargo	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Definizione Cliente Estero</b>  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.</p>	<p>Il dato è ricavato dai dossier internazionali armonizzati nel sistema PCS ed è inserito dall’impresa ferroviaria nazionale; è di norma presente per tutte le tracce progettate al cambio orario di dicembre; può risultare mancante nel corso d’orario, ove non sia fornita da parte dell’impresa italiana l’informazione dell’impresa partner che gestisce il treno sul percorso estero.</p>
3	Fercargo	<p><b>C1 – Applicazione al Segmento Merci</b>  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).</p>	<p>Tale casistica sarebbe presente per il Segmento Merci sulla sola tratta oggetto di applicazione della C1 Rogoredo-Melegnano. Si ritiene che la misura di escludere i Nuovi Treni GO dall’applicazione della C1 comporti l’annullamento pressoché totale della fattispecie descritta. Tuttavia, se dovessero permanere dei casi di treni programmati in Orario o in VCO su linee LSE per scelta esclusiva del Gestore, RFI sarebbe disponibile a valutare l’esclusione dell’applicazione della C1 per ciascun caso, nell’ambito della procedura di esame delle rettifiche.</p>
4	Fercargo	<p><b>C5 – Applicazione a treni in GO</b>  Per quanto concerne la componente C5 non si condivide la proposta del Gestore di escluderne l’applicabilità ai treni in regime di Gestione</p>	<p>Si ritiene che la modalità di applicazione della componente C5 proposta da codesta Associazione non consegua la finalità di incentivazione del Gestore nell’ottimizzazione delle percorrenze</p>

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	essendo questo vincolato dalla capacità disponibile al momento della predisposizione della traccia GO.
5	Fercargo	<p><b>C5 - Valori positivi</b></p> <p>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</p>	<p>Relativamente alla modifica del PIR si rimanda a quanto riportato nella nota del 15 gennaio u.s.</p> <p>“Inoltre, relativamente a quanto prescritto dalla Delibera in oggetto al punto 2.1.3.1, si fa presente che, il capoverso presente nel paragrafo 5.3.2.7.3 “[n]el conteggio del montante della componente C5, per ogni impresa ferroviaria, è conteggiata anche la quota corrispondente ai treni il cui differenziale 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” sarà eliminato nell'aggiornamento straordinario del PIR che avverrà successivamente al 30 gennaio, unitamente ad eventuali indicazioni e prescrizioni che l'ART potrà impartire a valle della fase di consultazione sopra richiamata.”</p> <p>Questo GI, in ottemperanza a quanto disposto dalla del. 225/25, provvederà a rettificare i valori positivi a carico delle IF -attraverso una ripresa dati a far data 1° gennaio 2026- al termine dei lavori</p>

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
			(progettazione/esecuzione/collaudo) di modifica dei sistemi di rendicontazione, attività quest'ultima che è stata avviata solo a seguito dell'emanazione della richiamata delibera 225/25 avvenuta in data 11 dicembre u.s.
1	Fermerci	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Chiarimento numero commerciale</b></p> <p>In riferimento al nuovo report “Treni rendicontati NP26”, si richiede un chiarimento riguardo alla nuova colonna “Numero treno commerciale”.</p> <p>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.</p>	Si rimanda alla risposta all’Osservazione <b>Fercargo 1</b>
2	Fermerci	<p><b>C1 – Applicazione al Segmento Merci</b></p> <p>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.</p> <p>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).</p>	Si rimanda alla risposta all’Osservazione <b>Fercargo 3</b>
3	Fermerci	<p><b>C5 – Applicazione a treni in GO</b></p> <p>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).</p> <p>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</p>	Si rimanda alla risposta all’Osservazione <b>Fercargo 4</b>

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
		<p>traffico riferibile al trasporto di cereali, noto per la repentina variazione di frequenze/origini/destinazioni.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
4	Fermerci	<p><b>C5 - Valori positivi</b></p> <p>Infine, si condivide e si attende l'eliminazione dello stralcio del paragrafo 5.3.2.7.3 del PIR richiamato in nota.</p>	Si rimanda alla risposta all'Osservazione <b>Fercargo 5</b>
1	Trenitalia	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Manuale utente</b></p> <p>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</p>	Si rappresenta che guida pratica già messa a disposizione ha un taglio più orientato per la comprensione dell'applicazione del calcolo di pedaggio. Il Manuale utente PIC sarà messo a disposizione non appena possibile. Comunque, le funzionalità sono analoghe a quelle del report Treni Rendicontati NPA, le novità sono contenute anche nella guida pratica.
2	Trenitalia	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Funzionalità non attive</b></p> <p>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</p>	La sezione download, come già avviene nel Report Treni Rendicontati NPA, si popola solo a fronte del consolidamento dei dati del mese di gennaio 2026. I dati di gennaio si vedranno entro il mese di febbraio. Si rammenta che la disponibilità dei dati del mese corrente pur non consolidati, nelle schede “Sintesi” ed “Elenco Treni” è un'assoluta novità del report NP26.
3	Trenitalia	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Modello di Rete</b></p> <p>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 correddato di tutte le informazioni necessarie per effettuare simulazioni e verifiche di dettaglio sui costi di accesso all'infrastruttura. Nello specifico si</p>	<p>RFI pubblicherà con l'aggiornamento di giugno 2026 una rappresentazione del modello rete aggiornato con la categoria tariffaria ai fini del pedaggio, e la codifica alfanumerica condivisa GI/IF, sia delle località che delle tratte.</p> <p>Per quanto riguarda gli allungamenti prescritti si rimanda all'Allegato “Scenario Tecnico – Margini di regolarità”</p>

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
		<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ della categoria tariffaria di appartenenza ai fini del pedaggio (LSE Top, LSE Base, Fondamentale Top, ....);</li> <li>○ 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;</li> <li>○ 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.</li> </ul>	
4	Trenitalia	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Informazioni servizi</b>  come noto, il nuovo modello tariffario ha scorporato 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.</p>	Le osservazioni formulate non sono strettamente pertinenti alla Consultazione in oggetto.
5	Trenitalia	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Report aggiuntivi</b>  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.</p>	Le osservazioni formulate non sono strettamente pertinenti alla Consultazione in oggetto.
6	Trenitalia	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Area download</b>  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</p>	Le osservazioni formulate non sono strettamente pertinenti alla Consultazione in oggetto.

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
		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.	
7	Trenitalia	<b>Treni Rendicontati NP26 – Estrazioni massive per treno</b> 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.	Le osservazioni formulate non sono strettamente pertinenti alla Consultazione in oggetto.
8	Trenitalia	<b>C1 – Scarsità di capacità</b> 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.	Per la richiesta dei codici identificativi di stazione si rimanda alla risposta all’Osservazione <b>Trenitalia 3</b>
9	Trenitalia	<b>C2 – Fonte dati</b> La Scrivente chiede di specificare quale sia il flusso di alimentazione, nonché la modalità di aggiornamento dello stesso.	Circa la possibilità del trasporto bici a bordo questa informazione è già trasmessa dalle IF al momento della pubblicazione dei dati commerciali, su iniziativa delle imprese, attraverso il sistema ASTER-QM di pubblicazione dei manifesti di stazione. Circa la gratuità per IF e Regione Committente, tale informazione, come descritto nel PIR 2026 (Tabella 5.20 - Componente C <sub>2</sub> ) deve essere dichiarata dall’IF con pec all’indirizzo <b>rfi-dce-dco@pec.rfi.it</b> Al momento RFI ha impostato la rendicontazione sulla base delle informazioni sulla gratuità del trasporto bici reperite dai Contratti di Programma IF-Enti committenti e dai siti internet. La rendicontazione basata su tali informazioni è soggetta ad eventuali rettifiche in seguito alle comunicazioni delle IF e successive verifiche da parte del GI.

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
10	Trenitalia	<b>C5 – Ottimizzazione tempi di percorrenza</b> 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.	Si rimanda alla risposta all'Osservazione <b>Fercargo 5</b>
1	TI-TPER	<b>C1 – Scarsità di capacità</b> 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).	Si prende atto di questa osservazione
2	TI-TPER	<b>C5 – Applicazione a treni in GO</b> 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 prende atto di questa osservazione
3	TI-TPER	<b>C2 – Fonte dati</b> 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.	Si rimanda alla risposta all'Osservazione <b>Trenitalia 9</b>
4	TI-TPER	<b>Treni Rendicontati NP26 – Estrazioni altri formati</b> 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 rimanda alla risposta all'Osservazione <b>Trenitalia 6</b>
1	Trenord	<b>C1 – Instradamento LSE - LSI</b> 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	Si rimanda alla risposta all'Osservazione <b>Fercargo 3</b>

N°	CLIENTE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
		<p>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.</p>	
2	Trenord	<p><b>C5 – Chiarimento Scenario Tecnico e Densità Allungamenti</b>            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).</p>	<p>Nella sezione “Dettaglio Pedaggio” del report “Treni Rendicontati NP26” la scheda “dettaglio C5” di “Parte C” elenca gli allungamenti reali per lavori e puntualità (dai quali si deriva la densità reale come rapporto tra somma di allungamenti reali e km traccia moltiplicato 100) nonché le densità di allungamenti prescritti in riferimento alle tratte commerciali interessate dalla traccia del treno, per la parte effettivamente percorsa. La densità prescritta del treno viene ricostruita sulla base delle densità prescritte nelle tratte commerciali attraversate del treno mediante il calcolo di allungamenti prescritti per tratta commerciale.</p>
3	Trenord	<p><b>Treni Rendicontati NP26 – Report PIC</b>            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.</p>	<p>Si rimanda alla risposta all'Osservazione <b>Trenord 2</b></p>