

Direzione Pianificazione Industriale

Il Direttore

Spett.le  
**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
Affari Regolatori e Antitrust  
*Avv. Raffaella Marciani*  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 – Roma  
**PEC: rfi-ad.ara@pec.rfi.it**

**Oggetto: Delibere ART nn.116/2025, 60/2026 e 160/2026 – Sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA all'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Osservazioni su proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5.**

Con riferimento alla consultazione avviata da codesto Gestore con nota del 30 settembre 2026, prot. RFI-AD.ARA\PEC\P\2026\0000440, Trenitalia formula le seguenti osservazioni e proposte sulla rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5, al fine di contribuire alla definizione di un sistema coerente con le finalità regolatorie, proporzionato negli effetti economici e verificabile nei criteri applicativi.

## CONSIDERAZIONI GENERALI

La proposta di rideterminazione delle componenti C1 e C5 solleva questioni rilevanti sotto il profilo della coerenza con le rispettive finalità regolatorie. In particolare, Trenitalia ritiene necessario:

- 1) garantire la sostenibilità complessiva del sistema tariffario, assicurando che gli effetti economici delle componenti C1 e C5 siano proporzionati ai fenomeni tecnici ed economici che intendono rappresentare;
- 2) salvaguardare, attraverso un'applicazione graduale, la stabilità e la prevedibilità delle condizioni economiche, indispensabili alle imprese ferroviarie per programmare l'utilizzo dell'infrastruttura, l'offerta commerciale e le conseguenti scelte industriali. A tal fine, si richiede una specifica analisi di sensitività, corredata da simulazioni trasparenti e replicabili, che consenta di confrontare gli effetti della proposta con quelli del sistema vigente.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta alla direzione  
e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.  
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 1.685.925.000,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 – R.E.A. 0883047





## CONSIDERAZIONI DI DETTAGLIO

### Componente C1 – Scarsità di capacità

La rideterminazione della componente C1 introduce elementi di significativa discontinuità rispetto alla metodologia previgente, con riguardo alle grandezze considerate, ai criteri di calcolo e alla valorizzazione economica delle tracce perse.

Le osservazioni che seguono propongono correttivi metodologici volti a preservare la funzione incentivante della C1 e, al contempo, a rafforzarne la coerenza con i principi di causalità, proporzionalità, trasparenza, equità e non discriminazione.

#### **1) APPLICAZIONE RIFERITA ALLA CONGESTIONE EFFETTIVA**

La scarsità di capacità, e il relativo costo-opportunità, non possono essere assunti come uniformi nell'intera fascia 08:00–20:59.

Una medesima tratta può risultare satura soltanto in determinate ore o in una sola direzione; in altri periodi, la capacità teoricamente liberata potrebbe non corrispondere a una domanda effettiva né risultare concretamente riutilizzabile. La distinzione per fascia oraria è, del resto, coerente con l'esigenza regolatoria di rendere disponibili i dati di capacità utilizzata e residua.

##### Proposta Trenitalia:

Si chiede di commisurare l'applicazione della C1 al grado effettivo di utilizzo della capacità, distintamente per tratta, fascia oraria e direzione, limitandone la valorizzazione alle condizioni di effettiva saturazione. Tale impostazione consentirebbe inoltre di riconoscere gli effetti delle scelte di decongestionamento già adottate dalle imprese ferroviarie.

#### **2) DETERMINAZIONE DELLE TRACCE PERSE**

Il precedente sistema di calcolo determinava il tempo di percorrenza vocazionale sulla base dei tempi di percorrenza calcolati, per ciascuna tratta, con riferimento ai materiali rotabili aventi codice di impostazione coerente con la velocità vocazionale individuata nello Scenario Tecnico. Tale metodologia, diversamente dall'astratto rapporto tra lunghezza della tratta e velocità nominale ( $Tv = L/250$ ), teneva correttamente conto dell'interazione tra caratteristiche prestazionali del materiale e caratteristiche effettive dell'infrastruttura.

##### Proposta Trenitalia:



Si chiede la reintroduzione di riferimenti prestazionali reali/realistici in sostituzione di quelli proposti, di natura puramente teorica. Tale metodologia costituisce, infatti, una semplificazione non richiesta dall'ART e con effetti discorsivi. A titolo di esempio sulla tratta Bivio Orte Sud – Settebagni, le percorrenze commerciali dei treni a prestazione 250 km/h, sia attuali che relative al modello tecnico – commerciale di cui alla delibera ART 116/25, non si collocano mai al di sotto dei 13/14 minuti rispetto agli 11,52 minuti considerati nel calcolo del tempo teorico di attraversamento.

### **3) GESTIONE DELLA CONGESTIONE SULLE TRATTE DI DIVERSIONE**

Le linee convenzionali affiancate alle tratte soggette alla C1 presentano già elevati livelli di utilizzo e significative indisponibilità diurne dovute alle interruzioni programmate d'orario (IPO). Può quindi verificarsi che, a fronte di una richiesta dell'impresa ferroviaria di utilizzare la linea convenzionale, il Gestore programmi la circolazione sulla linea LSE assoggettata alla C1. In tali circostanze, l'instradamento non dipende da una scelta commerciale dell'impresa ferroviaria.

#### *Proposta Trenitalia:*

Si chiede di escludere dalla C1 le circolazioni per le quali l'impresa ferroviaria abbia richiesto l'instradamento sulla linea convenzionale e il Gestore abbia invece disposto l'utilizzo della linea LSE per ragioni non imputabili all'impresa stessa.

### **4) INSERIMENTO DI UN TETTO MASSIMO AMMISSIBILE**

L'attuale metodo di determinazione della componente C1 prevede la perfetta additività dei costi di attraversamento legati alle singole tratte. Questo accresce in modo esponenziale l'aggravio di costo connesso all'applicazione di tale componente che, invece, deve mantenere livelli ammissibili rispetto alla sostenibilità dei servizi.

#### *Proposta Trenitalia:*

Si chiede di introdurre a livello di singola traccia un apposito “cap” che funga da tetto massimo ammissibile di variazione del pedaggio unitario al fine di riportare ad un perimetro di sostenibilità gli incrementi di pedaggio.

### **5) DIFFERENZIAZIONE TRA TRATTE SATURE E A CAPACITÀ LIMITATA**

La disciplina previgente prevedeva, per le tratte a capacità limitata, un coefficiente correttivo pari a 0,8, volto a distinguerne la criticità da quella delle tratte saturate. Tale correttivo non compare nella nuova formulazione, senza che nella proposta emergano specifiche indicazioni dell'ART che ne impongano l'eliminazione. La funzione continua



descrive il rapporto tra differenziale temporale e capacità teoricamente consumata, ma non esprime, da sola, il diverso valore della capacità nelle differenti condizioni di congestione.

Proposta Trenitalia:

Si propone di conservare, per le tratte a capacità limitata, un coefficiente correttivo non superiore a 0,8, calibrato sul grado effettivo di utilizzo della linea, mantenendo una chiara distinzione rispetto alle tratte sature.

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

La revisione della componente C5 richiede un riesame attento dell'adeguatezza e della proporzionalità del meccanismo incentivante. Il significativo ridimensionamento prospettato rischia di ridurre il valore economico associato alle tracce progettate in modo inefficiente e, conseguentemente, di attenuare l'incentivo al miglioramento della qualità dell'offerta infrastrutturale.

**1) PERIMETRO DI APPLICAZIONE**

Sebbene la proposta dichiari di confermare il perimetro delle esclusioni, per i servizi notturni emerge una modifica sostanziale: il sistema vigente esclude dal beneficio i soli treni IC notte, mentre la nuova formulazione estende l'esclusione ai treni notturni di lunga percorrenza, inclusi i segmenti basic e premium.

Proposta Trenitalia:

Si chiede di confermare il perimetro vigente, circoscrivendo l'esclusione ai treni notturni del segmento OSP-LP. Anche per questi servizi si propone di distinguere la traccia ordinaria dalle modifiche imposte dai lavori: ferma restando l'esclusione della prima nei limiti della disciplina applicabile, gli allungamenti aggiuntivi documentati e ammissibili dovrebbero concorrere al riconoscimento della C5.

**2) CRITERI PER IL CALCOLO DEGLI ALLUNGAMENTI OLTRE SOGLIA**

La proposta del Gestore sostituisce il confronto tra allungamenti effettivi e margini prescritti dallo Scenario Tecnico con il confronto tra gli allungamenti complessivi per 100 km e una soglia statistica differenziata per segmento di mercato.

L'utilizzo della sola soglia statistica rischia tuttavia di assumere come fisiologici allungamenti che dovrebbero costituire oggetto di progressivo efficientamento, indebolendo la funzione incentivante della componente.

In particolare, eventuali inefficienze già incorporate nella progettazione dell'orario contribuirebbero ad innalzare la soglia di attivazione del beneficio. Ne deriverebbe un



meccanismo autoreferenziale, nel quale le inefficienze pregresse riducono strutturalmente l'efficacia della C5.

Proposta Trenitalia:

Si chiede di mantenere lo Scenario Tecnico quale parametro di riferimento per individuare gli allungamenti eccedenti i margini prescritti, prevedendo, ove necessario, procedure trasparenti di aggiornamento e rendicontazione per le variazioni temporanee connesse ai lavori e alle altre condizioni di esercizio.

**3) VALORE ECONOMICO UNITARIO A MINUTO E A KM**

RFI propone un algoritmo semplificato che, in assenza di stime ritenute attendibili dell'elasticità della domanda rispetto alla velocità o al tempo di percorrenza e di dati economici sui servizi, collega direttamente la C5 alla componente B del pedaggio (ability to pay).

Tale criterio appare meritevole di revisione alla luce della Misura 5.6 dell'Allegato A alla delibera ART n. 116/2025, che richiama la necessità di quantificare la riduzione del canone in funzione del costo-opportunità, considerando tanto i maggiori costi sostenuti dalle imprese ferroviarie quanto i minori ricavi conseguenti alla perdita di utenza finale. Il mero collegamento alla componente B non dimostra, di per sé, la rappresentatività di tali effetti.

Proposta Trenitalia:

Si chiede di determinare i valori unitari della C5 sulla base di stime motivate dei maggiori costi e dei mancati ricavi delle imprese ferroviarie, superando l'automatica dipendenza dalla componente B. Qualora si intenda adottare un criterio semplificato, la sua rappresentatività dovrà essere verificata mediante un'apposita analisi di sensitività, che ne dimostri la coerenza con la finalità incentivante della C5.

**4) VALORE ECONOMICO MASSIMO DELLA COMPONENTE C5**

La proposta introduce, per ciascuna traccia, un limite massimo alla C5 pari al 20% della componente B. Il Gestore motiva tale scelta con l'esigenza di contenerne l'impatto economico, preservando una quota significativa della componente B del pedaggio.

Pur potendosi valutare l'introduzione di un limite nell'ambito dell'equilibrio complessivo del sistema tariffario, la relativa misura deve essere giustificata da una valutazione quantitativa degli effetti che attesti la capacità della nuova formulazione di mantenere un incentivo effettivo.



Un tetto sensibilmente inferiore a quello previgente rischia infatti di neutralizzare il segnale economico proprio nei casi di maggiore scostamento, compromettendo la proporzionalità tra gli effetti per il Gestore e le prestazioni che il meccanismo intende incentivare.

Proposta Trenitalia:

Si chiede di mantenere, quale riferimento, l'attuale limite corrispondente all'intero valore della componente B del pedaggio, valutando soltanto eventuali riduzioni contenute e adeguatamente motivate sulla base di simulazioni.

Una modifica di tale portata richiede un'analisi comparativa articolata su più scenari, comprensiva almeno del regime vigente, della proposta al 20% e di ipotesi intermedie.

Per ogni scenario dovranno essere evidenziati gli importi complessivi e unitari, gli effetti per segmento di mercato, il numero e la quota delle tracce che raggiungono il tetto, nonché lo scostamento tra beneficio teorico e beneficio effettivamente riconosciuto.

Ai fini di una partecipazione effettiva e informata alla consultazione, Trenitalia chiede, infine, che il Gestore metta a disposizione dei richiedenti prospetti di impatto, ipotesi di calcolo e risultati delle simulazioni, con un livello di dettaglio idoneo a consentirne la verifica. La complessità tecnica della proposta e i tempi della consultazione rendono infatti difficilmente praticabile una ricostruzione autonoma e sufficientemente accurata degli effetti economici.

Alla luce delle considerazioni esposte, si chiede a RFI di riesaminare la proposta di rideterminazione delle componenti C1 e C5, recependo i correttivi metodologici illustrati e corredando le scelte finali di adeguate analisi comparative e valutazioni d'impatto.

Restando a disposizione per ogni utile approfondimento tecnico, si porgono cordiali saluti.

Maria Luisa Grilletta

MARIA LUISA GRILLETTA

Firmato da MARIA  
LUISA GRILLETTA  
Data: il 20/10/2026  
alle 21:31:01 CEST

Roma, 20 ottobre 2026

Ns. prot.: ITALO/P/26/293/3

Vs. Rif.:

Spett.le

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

*Direzione Affari Regolatori e Antitrust*

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 - Roma

*Alla c.a. avv. Raffaella Marciani*

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

**Oggetto: Italo S.p.A. - consultazione sulla proposta di rideterminazione delle componenti C1-C5 per gli anni 2028-2029**

Spett.le Gestore,

con riferimento alla proposta di rideterminazione delle Componenti Tariffarie C1-C5 per gli anni 2028/2029 relativa alle attività di cui al punto 4 della Delibera ART n.60/2026, si trasmettono le osservazioni della Scrivente.

\* \* \* \* \*

## **Componente C1**

Si osserva che la metodologia proposta non tiene in considerazione eventuali interventi di progettazione della traccia volti a contenere la perdita di capacità, quali, ad esempio, la soppressione di una fermata intermedia.

Si ritiene pertanto opportuno introdurre nel calcolo della componente C1 specifici meccanismi che consentano di tenere conto dei suddetti interventi volti a compensare, anche parzialmente, il maggiore tempo di percorrenza teorico derivante da una velocità massima del materiale inferiore a quella vocazionale della linea, evitando che venga valorizzata come "traccia persa" una capacità che, per effetto di tali interventi, risulti in concreto preservata.

## **Componente C5**

### *1. Applicabilità e verificabilità della metodologia*

In primo luogo, si evidenzia che la documentazione disponibile non è accompagnata da esempi applicativi che consentano alle Imprese Ferroviarie di ricostruire e verificare concretamente il calcolo della componente C5 con riferimento ad una traccia reale.

La proposta chiarisce che il tempo di percorrenza puro è determinato tenendo conto delle caratteristiche del materiale rotabile e dell'infrastruttura e precisa che esso comprende anche gli eventuali allungamenti tecnici connessi agli itinerari in deviateda e i tempi di sosta. Tuttavia, ai fini della valutazione della metodologia proposta e per poter effettuare le relative simulazioni, non risultano indicate le modalità attraverso le quali le Imprese Ferroviarie possano determinare tale valore.

Si chiede pertanto di precisare:

- se, per determinare il tempo di percorrenza, sia possibile prendere a riferimento le tabelle di marcia dei treni estratte dal sistema PIC in modalità “programmato”;
- se il tempo di percorrenza puro possa essere ricavato sottraendo, dal tempo di percorrenza programmato complessivo della traccia, inteso come differenza tra l'orario di arrivo nella località di destinazione finale e l'orario di partenza dalla località di origine iniziale, i valori riportati nelle colonne “Allungamento Puntualità” e “Allungamento Lavori”;
- se nel calcolo degli allungamenti complessivi siano considerate ulteriori componenti non direttamente rilevabili dai dati disponibili alle Imprese Ferroviarie.

Si ritiene, quindi, necessario integrare la proposta con esempi applicativi riferiti a tracce reali, indicando almeno il tempo di percorrenza puro assunto come riferimento, gli allungamenti complessivi considerati, la lunghezza della traccia utilizzata, la densità degli allungamenti risultante, l'eventuale eccedenza rispetto alla soglia e il conseguente valore della componente C5.

Tali informazioni sono indispensabili affinché le II.FF. possano ricostruire autonomamente il calcolo della componente C5 e verificarne la corretta applicazione alle singole tracce, così da garantire la trasparenza e la verificabilità della proposta da parte delle Imprese Ferroviarie.

## *2. Efficacia della soglia prevista per il segmento Premium*

Ferma restando la necessità dei chiarimenti sopra indicati, la soglia di rilevanza proposta per il segmento Premium, pari a 9 minuti di allungamento ogni 100 km (al di sotto della quale gli allungamenti non sono considerati ai fini dell'applicazione della componente C5), appare particolarmente elevata e tale da rischiare di limitare significativamente l'efficacia incentivante della componente C5 rispetto all'obiettivo di contenimento degli allungamenti dei tempi di percorrenza.

Fermo restando quanto sopra, occorre altresì evidenziare che l'applicazione di una soglia unica a tutti i servizi Premium potrebbe, inoltre, non riflettere adeguatamente l'eterogeneità dei prodotti compresi nel segmento. Alcuni collegamenti, in particolare quelli caratterizzati da una forte vocazione business e da una clientela particolarmente sensibile al tempo di viaggio, possono subire un significativo deterioramento della propria attrattività commerciale anche in presenza di incrementi della percorrenza sensibilmente inferiori alla soglia proposta.

A titolo meramente esemplificativo, è stata effettuata una simulazione sulla traccia del treno 9983 Milano Centrale-Roma Termini, caratterizzato dalla sola fermata intermedia di Milano Rogoredo, assumendo quale riferimento la marcia programmata per il 24 giugno 2026 ed estratta da PICWEB.

Dalla relativa tabella di marcia risultano:

- partenza da Milano Centrale: 13:20;
- arrivo a Roma Termini: 16:30;
- percorrenza programmata: 3 ore e 10 minuti;
- allungamenti per puntualità: 28 minuti;
- allungamenti per lavori: 5 minuti;
- allungamenti complessivi: 33 minuti.

Assumendo una lunghezza della traccia pari a 565,3 km, la densità degli allungamenti risulterebbe pari a circa 5,8 minuti ogni 100 km; dunque inferiore alla soglia prevista per il segmento Premium.

La soglia Premium di 9 minuti ogni 100 km corrisponderebbe, sulla medesima traccia, a circa 51 minuti di allungamenti complessivi. A parità di tempo di percorrenza puro, pari a 2 ore e 37 minuti, e ferme restando le altre condizioni considerate, la componente C5 inizierebbe pertanto a maturare soltanto al superamento di un tempo di percorrenza complessivo di circa 3 ore e 28 minuti.

In termini di orario, rispetto alla partenza da Milano Centrale alle 13:20, la componente inizierebbe a maturare soltanto con un arrivo a Roma Termini dalle 16:48 in poi.

L'esito della simulazione appare particolarmente significativo nel caso di un collegamento veloce Milano-Roma: la componente C5 inizierebbe a produrre un segnale economico nei confronti del Gestore soltanto a fronte di un incremento del tempo di percorrenza programmato da 3 ore e 10 minuti a circa 3 ore e 28 minuti, vale a dire quando il deterioramento della prestazione potrebbe aver già inciso sensibilmente sull'attrattività commerciale del servizio.

L'esempio evidenzia, quindi, l'opportunità di rivalutare l'adeguatezza di una soglia fissa pari a 9 minuti ogni 100 km per tutti i servizi Premium e di verificare se, all'interno del segmento, sia necessario tenere conto anche delle caratteristiche commerciali dei diversi prodotti, ed in particolare della rilevanza del tempo di viaggio ai fini della loro competitività e attrattività commerciale.

### *3. Valorizzazione economica degli allungamenti eccedenti*

La proposta prevede, per ciascun segmento, un'unica tariffa determinata utilizzando valori medi del segmento stesso. Tale impostazione rischia, tuttavia, di non riflettere adeguatamente il diverso pregio commerciale delle singole tracce ricomprese nel medesimo segmento di mercato.

Invero, un minuto aggiuntivo di percorrenza sarebbe valorizzato nella stessa misura per tutte le tracce appartenenti al segmento Premium, indipendentemente dalla componente B effettivamente applicata allo specifico servizio. Tale circostanza assume particolare rilievo, ad esempio, nel caso della relazione Milano-Roma, ricompresa nel sotto-segmento "2 HUB", al quale sono associati livelli di pedaggio più elevati in ragione del maggiore pregio commerciale dei servizi che vi rientrano.

Atteso che la componente B è finalizzata a riflettere il pregio commerciale dello specifico servizio, in funzione delle caratteristiche della domanda, si ritiene maggiormente coerente con l'impostazione tariffaria complessiva che anche la valorizzazione economica degli allungamenti eccedenti la soglia sia parametrata alla componente B applicata alla singola traccia, anziché essere determinata sulla base di un valore medio riferito all'intero segmento Premium.

In tal modo, l'effetto incentivante associato alla componente C5 risulterebbe maggiormente proporzionato al valore economico della singola traccia e alle caratteristiche del servizio interessato.

\* \* \* \* \*

Cordiali saluti.

Dora Bonadies  




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

rfi-ad.ara@pec.rfi.it

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 ROMA

Roma, 19/10/2026

Prot. n. 30/2026

**Oggetto: Osservazioni consultazione RFI su proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5**

Si riportano di seguito le osservazioni proposte dagli Associati in merito alla consultazione avviata da RFI (Prot. n. RFI-AD.ARA\PEC\P\2026\00000440), in conformità con quanto previsto al punto 4 della Delibera 60/2026.

**Componente C1**

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.

**Componente C5**

**- 3.2.b - Criteri per il calcolo degli allungamenti oltre soglia**

L'eliminazione del riferimento allo Scenario Tecnico e il passaggio a soglie assolute basate sugli allungamenti complessivi costituisce una significativa modifica metodologica. Tale approccio si discosta dalla definizione regolatoria iniziale basata sul costo opportunità subito dal singolo treno, individuando una soglia statistica di segmento.

Pur comprendendo l'obiettivo di semplificazione, si ritiene che tale modifica rischi di non dare sufficiente peso agli allungamenti derivanti da scelte di progettazione inefficiente.

Per il segmento merci il rischio è particolarmente rilevante poiché si ritiene che una quota significativa degli allungamenti derivi anche dall'interazione con traffici prioritari.

Inoltre, per segmento merci, viene proposta una soglia di 27 minuti/100 km, soglia che appare eccessivamente elevata per il comparto. L'introduzione di una franchigia di 27 minuti ogni 100 km, infatti, determina il rischio di considerare come fisiologici livelli di deterioramento della capacità che incidono significativamente sulla qualità del servizio ferroviario e sulla competitività del trasporto merci, soprattutto per tratte a lunga percorrenza. Pertanto, si ritiene

opportuno valutare una riduzione della soglia oppure un'applicazione progressiva della compensazione al crescere dell'allungamento.

**- 3.2.c - Valore economico unitario e 3.2.d. Valore economico massimo della componente C5**

La proposta riduce il cap dall'attuale valore pari alla componente B a un massimo del 20% della componente B. Tale modifica riduce sensibilmente l'intensità economica della componente e rischia di attenuare l'efficacia incentivante dello strumento, soprattutto nei contesti caratterizzati da importanti limitazioni di capacità o da estese aree di cantiere.

In termini economici il valore unitario della componente passerebbe per il segmento merci da 4,20 €/min a 0,40 €/min, con una contrazione di circa il 90%, rendendo irrisorio il beneficio della componente in compensazione alla perdita di prestazione della traccia associata.

Tale riduzione appare sproporzionata rispetto agli impatti economici effettivamente sostenuti dalle imprese ferroviarie merci in presenza di allungamenti di percorrenza.

Si richiede pertanto di riesaminare e modificare al rialzo la soglia ed il parametro proposti.

**- 3.4 - Simulazioni dell'impatto economico**

Le simulazioni riportano per il segmento merci un impatto economico estremamente contenuto, stimato complessivamente in circa 0,36 milioni di euro e in un IMU medio di 0,03 €/km.

Tale evidenza dimostra che il meccanismo proposto riduce in maniera significativa la capacità della componente C5 di incentivare il miglioramento delle performance infrastrutturali in particolare nei confronti del trasporto merci.

In generale, l'impatto economico dei punti precedenti non può essere considerato in maniera isolata; le modifiche introdotte devono essere considerate nel loro complesso, in particolare per il segmento merci:

- introduzione di una nuova soglia di attivazione pari a 27 minuti ogni 100 km;
- riduzione del valore unitario della compensazione da 4,20 €/minuto a 0,40 €/minuto;
- introduzione di un tetto massimo alla compensazione pari al 20% della componente B;

L'applicazione contestuale di tali misure determina un effetto cumulativo che riduce significativamente sia la probabilità di accesso alla compensazione sia l'entità del beneficio economico riconosciuto alle imprese ferroviarie. Ne consegue il rischio di un sostanziale depotenziamento della funzione compensativa propria della componente C5; laddove, al contempo, viene riconosciuto un valore economico significativamente più elevato alla capacità infrastrutturale occupata dai treni caratterizzati da velocità inferiori rispetto a quelle vocazionali delle linee congestionate (C1).

Pertanto, si rileva come la rideterminazione proposta da GI abbia un effetto asimmetrico: da un lato si riducono in misura sostanziale i meccanismi di riconoscimento economico alle IF associati alla perdita di prestazione della rete (C5), dall'altro si mantengono e in alcuni casi si

rafforzano gli strumenti di valorizzazione economica a favore del GI per gli impatti generati dai servizi meno performanti sulle tratte congestionate (C1).

Ringraziando si porgono cordiali saluti

Il Presidente  
Giacomo Di Patrizi

Roma, 20.10.26  
Prot. 112/P/2026

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

C.A. responsabile Affari Regolatori e Antitrust  
Polo Infrastrutture – **Raffaella Marciani**  
Pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it  
Email: r.marciani@rfi.it

**OGGETTO:** Delibere ART nn.116/2025, 60/2026 e 160/2026 – Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Avvio consultazione su proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5.

Gentilissimi,

di seguito le osservazioni di Fermerci al documento in oggetto:

**Rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 | Anni 2028–2029**

**A | Componente C1 — Scarsità di capacità**

| OGGETTO E RIFERIMENTO                                                                                                               | OSSERVAZIONI                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | PROPOSTA                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Perimetro di applicazione al traffico merci</b><br><br>Allegato 1, § 3.2, p. 7 (perimetro confermato); § 2.1, p. 4 (tratte LSE). | Si ribadisce la contrarietà all’applicazione della componente C1 alle imprese ferroviarie del segmento merci. Si segnala che, nel perimetro LSE interessato, gli instradamenti merci risulterebbero dovuti esclusivamente a itinerari alternativi o deviati imposti da RFI per proprie esigenze di circolazione, indipendentemente dalla volontà delle IF e senza un beneficio per queste ultime. In tali casi l’onere non rispecchierebbe una libera scelta dell’operatore.<br><br>Fermo quanto sopra, si formulano in subordine, nei successivi paragrafi, osservazioni/proposte specifiche sulle modalità di applicazione della componente C1. | Escludere le imprese ferroviarie del segmento merci dall’applicazione della componente C1, tenuto conto delle specificità degli instradamenti merci e, in particolare, dei transiti su itinerari alternativi o deviati disposti dal Gestore.        |
| <b>Funzione continua e calcolo delle tracce perse</b><br><br>Allegato 1, § 3.3, pp. 7–9; formule (3) e (4), p. 8; Tabella 3, p. 9.  | La sostituzione del sistema a soglie discrete con una funzione continua valorizza anche scostamenti minimi rispetto alla traccia vocazionale, senza che risulti necessariamente dimostrata una corrispondente perdita effettiva di capacità utilizzabile. Il meccanismo rischia così di penalizzare le caratteristiche di velocità proprie dei treni merci, soprattutto nelle tratte più lunghe, dove il differenziale dei tempi di percorrenza può tradursi in un numero teorico elevato di tracce perse.                                                                                                                                        | Riesaminare l’applicazione del calcolo al traffico merci, motivando la corrispondenza tra le tracce teoricamente perse e la capacità effettivamente non utilizzabile ed evitando addebiti sproporzionati rispetto all’effettivo impatto sulla rete. |

| OGGETTO E RIFERIMENTO                                                                                                                          | OSSERVAZIONI                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | PROPOSTA                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Valorizzazione economica e asimmetria rispetto alla C5</b><br><br>Allegato 1, § 3.4, p. 10 e Tabella 4; Allegato 2, § 3.2, lett. d), p. 11. | La valorizzazione economica delle tracce considerate perse utilizza l'IMU della componente B dei servizi vocationali e la lunghezza media dei relativi itinerari, assumendo che ogni traccia teoricamente persa sarebbe sostituita da un servizio alla velocità vocationale. Tale criterio può determinare addebiti molto elevati per le imprese merci, potenzialmente superiori alle componenti A e B del pedaggio sulla tratta. Si rileva inoltre un'asimmetria complessiva: mentre i riconoscimenti C5 alle imprese vengono sensibilmente ridotti e limitati al 20% della componente B, per gli addebiti C1 a favore del Gestore non è previsto un tetto analogo. | Riesaminare la proporzionalità dell'addebito C1 per le imprese merci in rapporto alla capacità effettivamente trattata e chiarire la diversa disciplina dei limiti economici delle componenti C1 e C5. |
| <b>Trasparenza dei valori unitari</b><br><br>Allegato 1, § 3.5, p. 10; Tabella 5 ed esempi applicativi.                                        | Il documento riporta una stima dell'impatto economico e alcuni esempi di calcolo, ma non presenta una tabella riepilogativa dei valori unitari della C1 espressi in euro per chilometro, di immediata consultazione per gli operatori, analoga a quella disponibile nel PIR vigente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Integrare il documento con una tabella completa dei valori unitari C1 in €/km, sul modello della Tabella 5.19 del PIR vigente, distinguendo le tratte e i parametri di applicazione pertinenti.        |

## B | Componente C5 — Ottimizzazione dei tempi di percorrenza

| OGGETTO E RIFERIMENTO                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | PROPOSTA                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Scenario Tecnico e metodologia degli allungamenti</b><br><br>Allegato 2, § 3.2, lett. b), pp. 9-10; cap. 2, lett. b), p. 6.         | L'eliminazione dello Scenario Tecnico quale riferimento per gli allungamenti prescritti, a favore di soglie assolute calcolate sulla distribuzione storica degli allungamenti complessivi, rischia di non distinguere adeguatamente le esigenze fisiologiche della circolazione dalle inefficienze di progettazione dell'orario. La criticità è particolarmente rilevante per i treni merci, i cui tempi di percorrenza sono condizionati anche dalla compatibilizzazione con traffici prioritari. Valori storicamente non ottimali potrebbero così essere considerati ordinari.                         | Mantenere lo Scenario Tecnico come parametro tecnico oggettivo per la valutazione degli allungamenti, evitando che configurazioni operative o prestazioni storicamente inefficienti diventino il riferimento che neutralizza la funzione incentivante della C5.                 |
| <b>Soglia merci e criterio statistico dell'80° percentile</b><br><br>Allegato 2, § 3.2, lett. b), p. 10 e Tabella 5; Appendice, p. 13. | Per il segmento merci la soglia proposta è pari a 27 minuti di allungamenti complessivi ogni 100 km, individuata con un criterio statistico riferito a circa l'80° percentile dei volumi del segmento. Una soglia di questa entità rischia di lasciare senza valorizzazione situazioni che compromettono la velocità commerciale, soprattutto sulle lunghe percorrenze. Il valore vigente di 20 minuti/100 km si riferisce invece agli scostamenti rispetto allo Scenario Tecnico: i due valori, calcolati su basi differenti, non sono direttamente confrontabili come semplice incremento percentuale. | Rivedere al ribasso la soglia prevista per il traffico merci, valutare forme di valorizzazione progressiva degli allungamenti e motivare il percentile prescelto mediante un confronto con percentili inferiori o benchmark prestazionali coerenti con la qualità del servizio. |

| OGGETTO E RIFERIMENTO                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | PROPOSTA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Riduzione del valore economico unitario merci</b><br><br>Allegato 2, § 3.2, lett. c), pp. 10-11 e Tabella 6, p. 11; § 3.3, p. 12 e Tabella 7; cap. 2, lett. c), p. 7. | La tariffa unitaria della componente C5 per il segmento merci passa da 4,20 €/minuto, nel sistema vigente, a 0,40 €/minuto nella proposta (riduzione nominale di circa il 90,5%). L'entità della riduzione appare sproporzionata rispetto agli impatti degli allungamenti sui costi delle imprese e sulla competitività del trasporto ferroviario merci. Nel documento non risultano dimostrate in modo sufficiente le evidenze economiche che giustificano tale diminuzione. | Rivedere al rialzo il valore economico unitario previsto per il segmento merci e fornire le ipotesi e le evidenze economiche a fondamento della sua quantificazione.                                                                                                                                                            |
| <b>Riduzione del limite massimo della componente</b><br><br>Allegato 2, § 3.2, lett. d), p. 11; cap. 2, lett. d), p. 7.                                                  | RFI propone di ridurre il limite massimo assoluto della componente C5 dal valore della componente B della singola traccia al 20% della stessa. La modifica, sommata alla riduzione della tariffa unitaria e alla nuova soglia, restringe sensibilmente l'effetto economico della C5 e rischia di indebolirne la funzione incentivante, anche nei casi di maggiori limitazioni infrastrutturali o di presenza di cantieri.                                                     | Riconsiderare al rialzo il limite massimo del 20% della componente B, preservando l'efficacia economica e incentivante della C5 per le imprese ferroviarie merci.                                                                                                                                                               |
| <b>Simulazioni degli effetti economici</b><br><br>Allegato 2, § 3.4, p. 12 e Tabella 8; § 3.3, p. 12.                                                                    | Le simulazioni RFI basate sui dati del programmato 2026 stimano per il segmento merci un impatto della C5 di circa 0,36 milioni di euro, con valore medio di 0,03 €/km. Tale entità appare molto contenuta e conferma la necessità di verificare l'effetto congiunto delle modifiche proposte sulla funzione incentivante della componente. Non è fornito un confronto di pari base tra gli importi derivanti dal sistema vigente e quelli previsti dal nuovo metodo.         | Pubblicare simulazioni comparative tra metodologia vigente e proposta su basi omogenee, con risultati distinti per il traffico merci nazionale e internazionale, rendendo espliciti gli effetti delle nuove soglie, della riduzione del valore unitario e del limite massimo, nonché la capacità incentivante residua della C5. |
| <b>Impatti sul traffico merci internazionale</b><br><br>Allegato 2, cap. 2, lett. a), p. 6 (inclusione del merci internazionale); § 3.4, p. 12 (simulazioni).            | Con riferimento al traffico merci internazionale, la proposta non presenta simulazioni dedicate alle relazioni transfrontaliere e ai principali corridoi ferroviari europei. Per questi servizi gli allungamenti di percorrenza possono dipendere anche dai vincoli di capacità e di tracciatura delle reti estere e dalle limitate possibilità di recupero delle prestazioni lungo itinerari gestiti da più soggetti.                                                        | Predisporre un approfondimento dedicato ai principali corridoi TEN-T e agli itinerari transfrontalieri, valutando gli effetti dei vincoli di capacità e tracciatura delle reti estere e del coordinamento tra gestori infrastrutturali sull'applicazione della C5.                                                              |

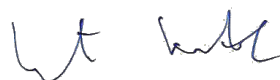
Distinti saluti.

Roma, 20/10/2026

Associazione Fermerci

Il Presidente

**Clemente Carta**





Autonome Provinz Bozen  
Provincia autonoma di Bolzano  
Provincia autonoma de Bulsan  
**SÜDTIROL • ALTO ADIGE**

## Ripartizione Mobilità

RFI - Rete Ferroviaria Italiana  
Direzione Affari Regolatori e Antitrust  
Piazza della Croce Rossa 1  
00161 - Roma  
[rfi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rfi-ad.ara@pec.rfi.it)

Bolzano, 16.10.2026

e, p.c.  
Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Ufficio Accesso alle Infrastrutture  
Via Nizza, 230 10126 Torino  
[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

## **Aggiornamento annuale dei livelli tariffari PMdA e Servizi Extra-PMdA per gli anni 2028-2029 Osservazioni della Provincia Autonoma di Bolzano**

Con riferimento alla consultazione in oggetto, si constata quanto segue:

La variazione rispetto all'aggiornamento tariffario 2025 sia della componente A (ca. 7% sia per il 2028 che per il 2029) che della componente B (ca. 8% per il 2028 e del 19-20% per il 2029), porta ad un incremento tariffario del 15% per il 2028 e del 26-27% per il 2029.

Si constata quindi a tutti gli effetti un "salto", comportando, non per la sua natura ma per la sua entità e imprevedibilità, molte criticità. A titolo esemplificativo e già esposto da vari soggetti, l'equilibrio finanziario dei contratti di servizio in essere, la programmabilità di futuri affidamenti a mercato e in generale le strutture di finanziamento pubblico dei servizi di trasporto ferroviario regionale che difficilmente riescono a adattarsi a variazioni così improvvisi e sostanziali.

Per minimizzare conseguenze di disincentivazione di iniziative e ambizioni degli Stakeholder nello sviluppo e la promozione dei servizi di trasporto ferroviario e più in generale una minor competitività del settore, si invia spett. le gestore, di voler valutare azioni compensative, interessando eventualmente le sedi istituzionali competenti. Inoltre, si propone l'introduzione di meccanismi che riducono (o aumentano) le tariffe anche in funzione a parametri di disponibilità e affidabilità infrastrutturale.

Martin Vallazza  
Direttore di Ripartizione



DIREZIONE REGIONALE TRASPORTI, MOBILITA', TUTELA DEL TERRITORIO E AUTORITA' IDRAULICA, DEMANIO E PATRIMONIO  
AREA GESTIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO E DEL TRASPORTO DELLE MERCI. PRMTL

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.  
Affari Regolatori e Antitrust  
rfi-ad.ara@pec.rfi.it

p.c. AUTORITÀ DI REGOLAZIONE  
DEI TRASPORTI  
Direzione Accesso alle Infrastrutture  
Ferroviarie e Portuali  
pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Consultazione sulla proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 del sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Osservazioni della Regione Lazio

In riferimento alla consultazione avviata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sulla proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 del sistema tariffario 2025-2029 applicabile al Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, si rappresenta quanto segue.

La Regione Lazio, in qualità di ente affidante dei servizi ferroviari regionali svolti in regime di obbligo di servizio pubblico, evidenzia la necessità che le modifiche prospettate non determinino effetti economici negativi sui Contratti di Servizio finanziati con risorse pubbliche regionali.

Dalla documentazione posta in consultazione emerge infatti che la componente C1 trova applicazione anche con riferimento a servizi ferroviari regionali e che la relativa metodologia tariffaria può determinare incrementi significativi del canone di accesso correlati all'utilizzo di infrastrutture caratterizzate da elevati livelli di saturazione.

Al riguardo, la Regione ritiene che eventuali meccanismi tariffari correlati alla scarsità di capacità infrastrutturale non debbano comportare un aggravio degli oneri relativi ai servizi ferroviari svolti in regime di obbligo di servizio pubblico, tenuto conto che tali servizi perseguono finalità di interesse generale e rispondono alle esigenze di mobilità quotidiana di cittadini, lavoratori e studenti.

Si evidenzia inoltre che le condizioni di saturazione presenti in taluni nodi e direttrici della rete ferroviaria nazionale, e in particolare nelle infrastrutture afferenti al nodo di Roma, risultano prevalentemente riconducibili a caratteristiche strutturali dell'infrastruttura e dell'esercizio ferroviario complessivo e non alle scelte programmatiche dell'ente affidante.

Si richiama pertanto l'esigenza che gli effetti delle componenti tariffarie oggetto di consultazione siano valutati tenendo in adeguata considerazione le specificità dei servizi svolti in regime di obbligo di servizio pubblico e che siano adottate idonee misure atte ad evitare che l'applicazione delle nuove metodologie determini maggiori oneri a carico dei Contratti di Servizio ferroviario regionale.

Si chiede pertanto di voler fornire elementi utili a comprendere gli impatti economici della proposta sui servizi ferroviari regionali e di valutare eventuali misure finalizzate a garantire la neutralità degli effetti tariffari sui servizi affidati in regime di obbligo di servizio pubblico.

Cordiali saluti.

Il Dirigente  
Ing. Filippo Biasi

BIASI FILIPPO

2026.10.20 19:16:04

CN=BIASI FILIPPO  
C=IT  
O=REGIONE LAZIO  
2.5.4.97=VATIT-80143490581



**REGIONE LIGURIA**  
DIREZIONE GENERALE DI AREA  
INFRASTRUTTURE, TRASPORTI  
ED EDILIZIA OSPEDALIERA  
SETTORE TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE



aoorlig - r\_liguri - Regione Liguria  
Prot-2026-0509750  
del 13/10/2026

Spett.le RFI  
Affari Regolatori e Antitrust  
[rfi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rfi-ad.ara@pec.rfi.it)

**OGGETTO:** DELIBERE art NN. 116/202/, 60/2026 E 160/2026 – Sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA all'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. avvio consultazione su proposta di rimodulazione delle componenti tariffarie C1 e C5.

In riscontro alla Vostra nota RFI -AD.ARA\PEC\P\2026\0000440 relativa a quanto riportato in oggetto, si chiede di non escludere i treni del segmento OSP Regionale che transitano nei passanti metropolitani. Inoltre, relativamente al valore economico massimo della componente C5, si propone che l'attuale percentuale prevista del 20% venga aumentata al 40%.

Si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Dirigente

Ing. Gabriella Rolandelli



Firmato  
digitalmente da:  
GABRIELLA ROLANDELLI  
Regione Liguria  
Firmato il: 12-10-  
2026 19:13:24  
Certificato valido  
dal 28-05-2026  
al 28-05-2029



**REGIONE LIGURIA – Direzione Generale di Area Infrastrutture, Trasporti ed Edilizia Ospedaliera**  
Via Gabriele D'Annunzio 1 - 16121 Genova - Tel. 010.54851 - PEC: protocollo@pec.regione.liguria.it

Spett. le  
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.  
Affari Regolatori e Antitrust  
Email: [rfi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rfi-ad.ara@pec.rfi.it)

e, p.c.

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI  
TRASPORTI  
Direzione Accesso alle Infrastrutture  
Ferroviarie e Portuali  
Email: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto: Delibere ART n.116/2025, 60/2026 e 160/2026 - Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Avvio consultazione su proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 - Trasmissione osservazioni.**

Si fa riferimento alla proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 del PMdA, di cui alla Vs. nota prot. RFI-AD.ARA\PEC\IP\2026\0000440 del 30/9/2026, e alla conseguente richiesta di far pervenire osservazioni entro il 20/10/2026.

Regione Lombardia, in qualità di ente affidante dei servizi ferroviari regionali connotati da obbligo di servizio pubblico, osserva quanto segue, relativamente al "Documento metodologico per la determinazione della componente C1 del PMdA, per gli anni 2028 e 2029".

Si è consapevoli del problema dell'utilizzo di un'infrastruttura a differenti velocità massime, e dell'inevitabile impatto che questo ha sullo sfruttamento della capacità disponibile. In linea teorica si riconosce, quindi, la correttezza del calcolo fatto nella tabella 3 (pag. 9). E' comunque d'obbligo evidenziare la formulazione astratta di tale calcolo, che prescinde dalle reali condizioni di esercizio: ad esempio la brevità della tratta Rogoredo-Bivio Melegnano rende puramente formale il calcolo del tempo di viaggio a 250 km/h, dato che la maggioranza della tratta sarà percorsa in accelerazione o, rispettivamente, in frenatura, in relazione al vincolo dei 120 km/h di transito a Rogoredo (rango C) e agli effettivi scaglioni di velocità intermedi (i 250 km/h iniziano a oltre 2 km da Rogoredo in direzione sud e terminano già 5 km prima di Rogoredo in direzione nord).

Questo ovviamente assottiglia il delta tra il tempo di viaggio alla velocità vocazionale e quello dei rotabili limitati a 160 km/h (caso reale dei treni regionali), rendendolo al limite del trascurabile.

Va inoltre considerato che l'utilizzo combinato delle due linee, tradizionale e AV, per la tratta iniziale da Rogoredo e Bivio Melegnano, dovrebbe rispondere prima di tutto a una logica di sfruttamento razionale dell'infrastruttura, in condizioni di capacità scarsa da condividere, più che alla massimizzazione delle circolazioni veloci "a mercato".

Vi è però un ulteriore passaggio che appare, a parere di Regione Lombardia, del tutto fuorviante: ci si riferisce all'utilizzo della "Lunghezza media tratte vocazionali" (tabella 4) per la quantificazione economica della componente C1. E' chiaro che considerare una lunghezza media di 800 km delle

tracce "perse", a seguito dell'introduzione del regionale più lento che in realtà svolge pochi chilometri su tale infrastruttura, trasforma un concetto condivisibile – sia pure parzialmente astratto come si è detto – in un meccanismo di puro aggravio del costo del PMdA, tale da incidere in maniera significativa e non ponderata sul costo complessivo in capo ai servizi OSP di Regione Lombardia.

Pertanto, va osservato che anche la lunghezza media delle tratte vocazionali appare una semplificazione in larga misura astratta: in un contesto di corretta programmazione del servizio ferroviario a livello di intera rete, la capacità lasciata libera dal servizio di breve raggio potrebbe essere vantaggiosamente sfruttata da altri servizi, per esempio provenienti da altre direttrici.

Nell'esempio citato, riportato al fondo di pag. 10, un Regionale Bologna-Milano (non di competenza della Lombardia, ma analogo ad altre relazioni di competenza lombarda) vedrebbe un IMU C1 di 6,84 euro/km, ovvero la componente C1 peserebbe, da sola, circa il doppio del pedaggio complessivo di un treno simile, in assenza di aggravio.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene di sintetizzare la posizione di Regione Lombardia come segue:

- il calcolo delle tracce perse, dovute all'uso di rotabili di velocità inferiore, è concettualmente condivisibile in linea teorica;
- esso, tuttavia, non considera la reale situazione di esercizio (es. brevità della tratta, percorso in accelerazione/decelerazione) che riduce significativamente l'impatto del problema, che potrebbe essere in parte risolto con una programmazione oculata e ordinata dei sistemi cadenzati afferenti alla medesima tratta;
- soprattutto esso trascura l'esigenza di condividere razionalmente l'infrastruttura tra servizi diversi, nella consapevolezza che, per la maggior parte della rete italiana, la capacità disponibile è scarsa e largamente inferiore alla domanda che si rivolge al trasporto regionale, che spesso non ha potuto godere di potenziamenti specificamente mirati, se non come effetto collaterale di potenziamenti operati sulle principali direttrici commerciali;
- in ogni caso non si ritiene accettabile che la quantificazione economica faccia riferimento ad una "Lunghezza media tratte vocazionali" di centinaia di chilometri, al solo scopo di massimizzare forzatamente i ricavi complessivi dal parametro C1 con risorse pubbliche prelevate dai servizi OSP.

A parere di Regione, la formulazione proposta, pur con ogni altra riserva sopra formulata, può essere ritenuta accettabile solo se la lunghezza considerata per la quantificazione economica sia limitata a quella della tratta realmente impegnata dai servizi regionali.

Si ritiene infine che le considerazioni esposte valgano non solo per l'unica tratta oggi ricadente in territorio lombardo, ma anche per ogni eventuale altra tratta che dovesse aggiungersi in futuro, nonché per i casi analoghi in cui incorrono i servizi Intercity che originano o transitano da Milano, in quanto il medesimo aggravio economico potrebbe portare a un peggioramento delle loro prestazioni e quindi a un deterioramento delle relazioni OSP a disposizione dei cittadini lombardi.

Cordiali saluti.

La Dirigente  
FRANCESCA VARALLI

**Referente per l'istruttoria della pratica:** CRISTIAN GIOVANNI ROLFI Tel. 02/6765.2157

# Osservazioni sulla rideterminazione della componente C5 del canone di accesso alla rete ferroviaria

## Documento metodologico per gli anni 2028 e 2029

*Contributo della Regione Piemonte e dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) alla consultazione*

### Sintesi della posizione:

- La proposta non è compiutamente valutabile in quanto non si è in possesso di dati disaggregati per singolo treno, informazioni sul valore della C5 applicata ai servizi piemontesi e criteri replicabili per la determinazione degli allungamenti.
- Le evidenze piemontesi mostrano una diffusa tendenza ad ampliare le tracce.
- La revisione proposta indebolisce il meccanismo proprio quando sarebbe necessario rafforzarlo: per l'OSP Regionale il valore unitario scende da 4,90 a 2,10 euro/minuto e il limite massimo dal 100% al 20% della componente B.
- Le esclusioni dei treni che percorrono i passanti metropolitani e dei collegamenti con altre reti regionali sono formulate in modo non sufficientemente definito e rischiano di sottrarre alla C5 una parte rilevante dei servizi piemontesi, compresa quasi tutta l'offerta del Sistema Ferroviario Metropolitano.
- AMP e Regione chiedono dati completi, simulazioni comparative e analisi modellistiche su linee e nodi metropolitani, affinché ogni margine aggiuntivo o esclusione sia motivato da esigenze tecniche documentate, verificabili e condivise.

## 1. Premessa e oggetto delle osservazioni

Il presente contributo riguarda il documento metodologico predisposto da RFI per la rideterminazione, a decorrere dall'orario 2028, della componente C5 del canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso. La componente, di segno negativo, è finalizzata a disincentivare l'utilizzo eccessivo dei margini di regolarità inseriti nelle tracce e, quindi, la riduzione non necessaria della velocità commerciale.

AMP e Regione condividono l'obiettivo generale di promuovere una progettazione efficiente delle tracce, capace di temperare robustezza dell'orario, puntualità e competitività dei tempi di viaggio. Tuttavia, gli elementi conoscitivi oggi disponibili non consentono al soggetto programmatore e finanziatore dei servizi regionali di valutare in modo verificabile né gli effetti prodotti dal sistema vigente, né l'impatto concreto della metodologia proposta per il 2028-2029.

## 2. Carenze informative che impediscono una valutazione compiuta

Nei rapporti con RFI non sono stati messi a disposizione di AMP e Regione, con un livello di dettaglio adeguato, dati fondamentali per ricostruire l'applicazione della componente C5 ai servizi oggetto di contratto di servizio. In particolare, non risultano conosciuti:

- il valore complessivo della componente C5 riferibile all'insieme dei servizi ferroviari regionali piemontesi e la sua incidenza sul canone complessivo;
- il valore del canone per singolo treno, articolato nelle diverse componenti, con separata evidenza della C5 e dell'eventuale applicazione del limite massimo;
- per ciascuna traccia, il tempo di percorrenza puro, gli allungamenti prescritti e quelli effettivamente inseriti, distinti almeno tra puntualità, lavori e ulteriori allungamenti di natura commerciale;
- le soglie applicate, i minuti eccedenti, la lunghezza della traccia considerata e il procedimento di calcolo dell'importo;
- gli esiti della sperimentazione 2025 e dell'applicazione 2026, riferiti specificamente al segmento OSP Regionale e, ove possibile, alle singole reti o relazioni.

In assenza di tali informazioni non è possibile verificare come la C5 sia stata concretamente applicata ai treni piemontesi, quali tracce abbiano generato valorizzazioni economiche e se il meccanismo abbia prodotto un effettivo incentivo alla riduzione degli allungamenti evitabili.

A tale proposito si sottolinea come la delibera ART n. 95/2023, alla misura 30.6, paragrafo 4, imponga la comunicazione all'Autorità e agli stakeholder degli esiti della sperimentazione, corredati da tutte le informazioni quantitative utili.

### **3. Necessità di trasparenza sui tempi di percorrenza e sugli allungamenti**

La proposta descrive il tempo di percorrenza puro e gli allungamenti per puntualità, lavori e compatibilizzazione commerciale, ma non rende disponibile una quantificazione numerica che consenta di ricostruire il passaggio dal calcolo teorico alla traccia pubblicata. Questa carenza è particolarmente rilevante per i servizi regionali, per i quali anche pochi minuti aggiuntivi possono incidere sulle coincidenze, sulla rotazione dei materiali, sui turni del personale, sull'attrattività del servizio e sui costi sostenuti nell'ambito dei contratti di servizio.

Si ritiene necessario che RFI renda disponibile, per ogni treno interessato, un prospetto standardizzato contenente almeno:

- tempo di percorrenza puro e modello di materiale rotabile assunto;
- tempi di sosta e principali ipotesi tecniche utilizzate;
- margini minimi previsti dallo Scenario Tecnico;
- allungamenti ulteriori inseriti in sede di compatibilizzazione, con relativa motivazione;
- rallentamenti per lavori, periodo di validità e successiva rimozione dalla traccia;
- tempo programmato finale e corrispondente densità di allungamento per 100 km.

### **4. Evidenze riscontrate nella programmazione piemontese**

L'osservazione dell'evoluzione degli orari regionali negli ultimi anni, compresi quelli direttamente interessati dalla sperimentazione della C5, non evidenzia una generale ottimizzazione delle tracce. Al contrario, emergono i seguenti elementi:

- non risultano casi significativi e sistematici di riduzione dei tempi di percorrenza riconducibili all'introduzione del meccanismo C5;
- in alcuni casi sono stati introdotti o richiesti incrementi strutturali dei tempi programmati;

- si sono moltiplicati gli allungamenti temporanei dovuti a lavori o criticità infrastrutturali, distribuiti su più parti della rete e, in alcuni casi, protratti per periodi di diversi mesi;
- per alcune linee riaperte o riattivate, i tempi di percorrenza proposti sono risultati superiori ai riferimenti precedenti alla sospensione, con velocità commerciali particolarmente contenute.

Tali evidenze suggeriscono che la distinzione tra allungamenti fisiologici, commerciali e dovuti a lavori debba essere resa più netta. In particolare, gli effetti di rallentamenti temporanei o di degradi infrastrutturali non dovrebbero consolidarsi nelle basi statistiche utilizzate per determinare le soglie future, poiché ciò rischierebbe di trasformare situazioni eccezionali o inefficienze temporanee in un nuovo livello ordinario di riferimento.

## 5. Evidenze dagli anticipi a destino

La tendenza all'allungamento delle tracce trova un indicatore significativo nella frequenza degli arrivi anticipati a destino. Sulla base di 67.620 treni regionali piemontesi registrati tra luglio e la metà di ottobre 2026, il 41,9% è arrivato alla stazione di destinazione prima dell'orario programmato. Su alcune linee la quota di arrivi anticipati supera il 70%.

| Periodo osservato                 | Treni registrati | Arrivi anticipati a destino |
|-----------------------------------|------------------|-----------------------------|
| <b>Luglio - metà ottobre 2026</b> | 67.620           | 41,9%                       |

*Quadro sintetico degli anticipi a destino sulle linee piemontesi. Dati estratti da database PIC*

Il dettaglio per linea è riportato nella tabella seguente.

| Linea                                 | Arrivi in anticipo |
|---------------------------------------|--------------------|
| <b>FM1</b>                            | 17,9%              |
| <b>FM2</b>                            | 36,1%              |
| <b>FM3</b>                            | 50,9%              |
| <b>FM4</b>                            | 41,4%              |
| <b>FM6</b>                            | 47,1%              |
| <b>FM7</b>                            | 49,3%              |
| <b>R Alessandria-Acqui-Savona</b>     | 50,6%              |
| <b>R Alessandria-Arquata-[Genova]</b> | 26,8%              |
| <b>R Arona-Novara</b>                 | 52,4%              |
| <b>R Asti-Alba</b>                    | 57,2%              |
| <b>R Asti-Acqui</b>                   | 16,2%              |
| <b>R Asti-Alessandria-Voghera</b>     | 13,5%              |

| <b>Linea</b>                         | <b>Arrivi in anticipo</b> |
|--------------------------------------|---------------------------|
| <b>R Biella-Novara</b>               | 33,6%                     |
| <b>R Casale-Mortara</b>              | 74,4%                     |
| <b>R Chivasso-Casale-Alessandria</b> | 49,0%                     |
| <b>R Cuneo-Ventimiglia</b>           | 55,5%                     |
| <b>R Domodossola-Arona-[Milano]</b>  | 28,3%                     |
| <b>R Fossano-Cuneo-Limone</b>        | 75,3%                     |
| <b>R Fossano-San Giuseppe di C.</b>  | 74,2%                     |
| <b>R Ivrea-Chivasso-Novara</b>       | 38,9%                     |
| <b>R Novara-Domodossola</b>          | 72,5%                     |
| <b>R Novara-Mortara-Alessandria</b>  | 19,2%                     |
| <b>R Santhià-Biella-[Torino]</b>     | 37,6%                     |
| <b>RV Asti-Milano</b>                | 17,2%                     |
| <b>RV Torino-Alessandria-Genova</b>  | 58,0%                     |
| <b>RV Torino-Cuneo</b>               | 30,3%                     |
| <b>RV Torino-Milano</b>              | 34,2%                     |
| <b>RV Torino-Savona-Ventimiglia</b>  | 23,7%                     |

*Percentuale di arrivi anticipati a destino sulle linee piemontesi, luglio-metà ottobre 2026. Dati estratti da database PIC*

L'anticipo a destino non costituisce, da solo, prova di un sovradimensionamento della traccia, poiché può dipendere anche da recuperi di marcia, riduzioni occasionali dei tempi di sosta o specifiche condizioni di circolazione. Tuttavia, quando assume carattere sistematico e percentuali elevate, rappresenta un segnale che richiede un'analisi puntuale della congruità dei margini inseriti. Si propone pertanto di integrare tra gli indicatori di monitoraggio della C5 la distribuzione degli anticipi a destino e nei principali nodi, distinguendo almeno le fasce: fino a 2 minuti, da 3 a 5 minuti, oltre 5 minuti.

## **6. Osservazioni sulla metodologia proposta**

### **6.1 Soglia unica per il segmento OSP Regionale**

La proposta individua per l'OSP Regionale una soglia di 23 minuti di allungamento complessivo ogni 100 km. Una soglia unica nazionale rischia tuttavia di non rappresentare adeguatamente l'eterogeneità del segmento, che comprende servizi metropolitani, regionali e regionali veloci, linee a semplice o doppio binario, reti con differenti livelli di congestione e relazioni con caratteristiche commerciali molto diverse. Si chiede di pubblicare la distribuzione sottostante anche per cluster di rete e tipologia di servizio e di verificare l'opportunità di soglie maggiormente disaggregate, evitando che le condizioni più critiche della rete innalzino il riferimento applicato alla generalità dei servizi.

## 6.2 Riduzione del valore unitario e limite al 20% della componente B

Il confronto con il sistema vigente descritto nel paragrafo 5.3.2.7.3 del PIR 2027 evidenzia una sostanziale riduzione dell'applicazione economica della componente C5 per il segmento OSP Regionale. Nel PIR 2027 la soglia è pari a 14 minuti oltre il riferimento ogni 100 km, il valore unitario è pari a 4,90 euro per minuto oltre soglia e il valore massimo della C5 può raggiungere l'intero valore della componente B. La proposta per il 2028-2029 prevede invece una soglia di 23 minuti di allungamento complessivo ogni 100 km, una tariffa di 2,10 euro per minuto e un limite massimo pari al 20% della componente B.

Il confronto tra le soglie deve essere letto con cautela, poiché il sistema vigente misura lo scostamento tra allungamenti effettivi e prescritti dallo Scenario Tecnico, mentre la proposta considera direttamente gli allungamenti complessivi. Restano tuttavia pienamente confrontabili il valore unitario e il limite economico: la tariffa per l'OSP Regionale si riduce del 57,1%, passando da 4,90 a 2,10 euro/minuto, mentre il massimo applicabile scende dal 100% al 20% della componente B, con una riduzione dell'80% del tetto potenziale.

| <b>Parametro OSP Regionale</b> | <b>PIR 2027</b>                    | <b>Proposta 2028-2029</b> | <b>Variazione</b>   |
|--------------------------------|------------------------------------|---------------------------|---------------------|
| <b>Soglia</b>                  | 14 min/100 km oltre il riferimento | 23 min/100 km complessivi | Metodi non omogenei |
| <b>Valore unitario</b>         | 4,90 euro/min                      | 2,10 euro/min             | -57,1%              |
| <b>Valore massimo</b>          | C5 fino al 100% di B               | C5 fino al 20% di B       | -80% del tetto      |

La componente C5 costituisce un disincentivo alla tendenza ad ampliare le tracce e i tempi di viaggio oltre quanto tecnicamente necessario. Tale tendenza, risultata evidente negli ultimi anni, può contribuire a mantenere elevate le percentuali di puntualità formale, ma trasferisce sugli utenti un maggiore tempo di viaggio programmato e compromette l'attrattività e la competitività del servizio ferroviario.

L'applicazione sperimentale della componente C5 non sembra avere ancora prodotto un effetto apprezzabile di contenimento degli allungamenti. L'elevata frequenza degli arrivi anticipati rilevata sui servizi piemontesi rappresenta, pur con le cautele già richiamate, un sintomo della presenza di tracce spesso ampie. In questo contesto, la riduzione del valore unitario e soprattutto del limite massimo applicabile abbassa ulteriormente il potenziale deterrente della componente, proprio mentre le evidenze disponibili suggerirebbero la necessità di rafforzarne l'efficacia.

L'effetto combinato della nuova soglia, della riduzione della tariffa e del limite al 20% deve pertanto essere illustrato attraverso simulazioni specifiche per il trasporto regionale. AMP e Regione chiedono di conoscere, per il segmento OSP Regionale e per ciascun territorio regionale, il confronto tra metodologia vigente e proposta, indicando almeno: numero e percentuale di treni interessati, treni-km, minuti eccedenti, importo C5, incidenza sulla componente B e numero di tracce sulle quali opera il limite massimo.

#### **6.4 Ambiti di esclusione: passanti metropolitani e treni da/per altre reti regionali**

Il documento conferma, per il segmento OSP Regionale, l'esclusione dei treni da e per altre reti regionali e dei treni che percorrono i passanti metropolitani. L'impatto di tali esclusioni non è tuttavia valutabile, poiché non è fornita una rendicontazione per singolo treno né una definizione operativa sufficientemente precisa delle categorie escluse.

Con riferimento ai “treni passanti metropolitani”, non è chiaro se la definizione comprenda soltanto i servizi specificamente classificati come metropolitani oppure tutti i treni che utilizzano, anche solo in parte, un passante. Nel caso torinese deve essere chiarito, in particolare, se l'esclusione riguardi anche i treni regionali e regionali veloci che percorrono il passante ferroviario di Torino. Un'interpretazione estensiva finirebbe per sottrarre alla C5 una quota molto rilevante dell'offerta piemontese oltre alla quasi totalità dei servizi del Sistema Ferroviario Metropolitano.

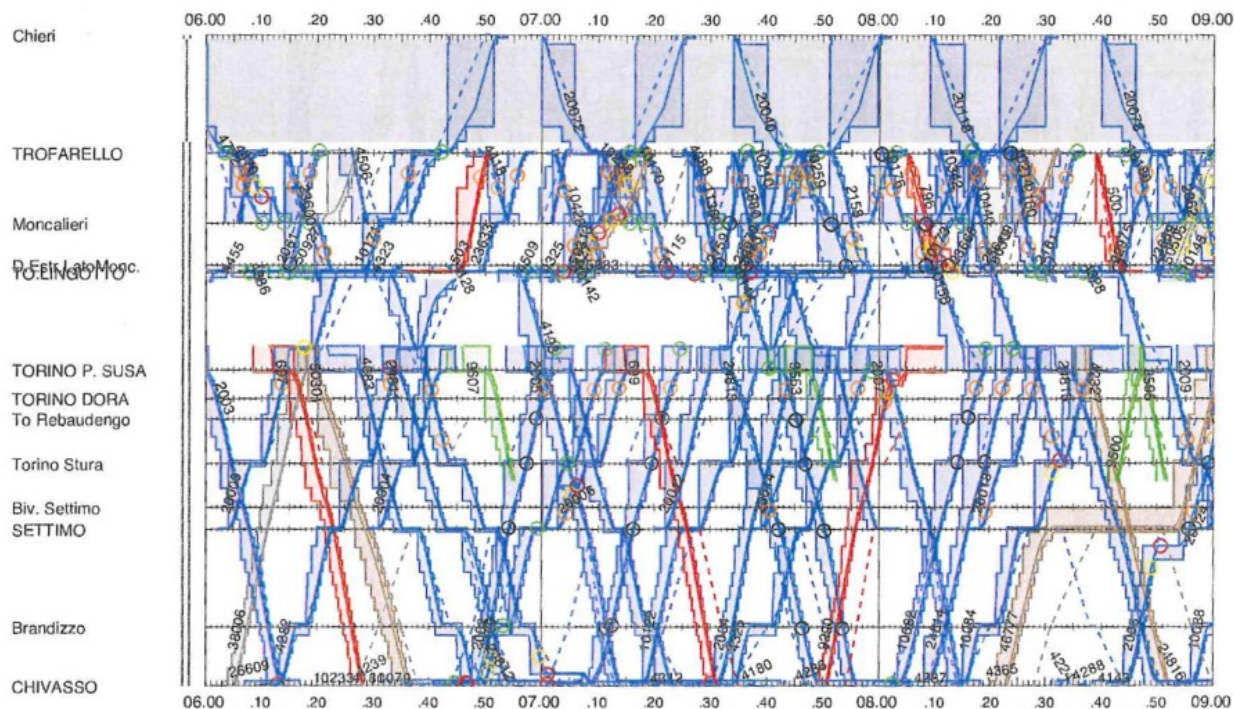
Analoga incertezza riguarda i treni da e per altre reti regionali. Il PIR 2027 individua Settimo Torinese e Torino Rebaudengo Fossata quali località di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e la rete ferroviaria regionale gestita da RFI. Occorre pertanto chiarire se l'esclusione si applichi ai treni che percorrono le linee Torino-Ceres e Settimo-Rivarolo, le quali, pur essendo gestite da RFI, appartengono formalmente all'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese. Se così fosse, verrebbero esclusi servizi per i quali il medesimo gestore progetta le tracce sia sulla rete nazionale sia sulla rete regionale, senza che risulti evidente la ragione tecnica per sottrarli al meccanismo incentivante.

AMP e Regione chiedono quindi che RFI: definisca puntualmente le nozioni di “treno passante metropolitano” e di “treno da e per altre reti regionali”; pubblichi l'elenco dei treni esclusi e i relativi treni-km; quantifichi l'incidenza delle esclusioni sull'offerta OSP Regionale di ciascun territorio; motivi la permanenza delle esclusioni quando il gestore della rete nazionale e della rete regionale coincida; valuti in alternativa l'applicazione della C5 almeno alla quota di percorso svolta sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In luogo di esclusioni definite in via generale, AMP e Regione propongono che, per le linee caratterizzate da particolari condizioni di esercizio e per i principali nodi metropolitani, siano svolte analisi di dettaglio basate su modelli di gestione delle perturbazioni. Tali modelli dovrebbero simulare il comportamento dell'orario in presenza di ritardi, conflitti di circolazione e propagazione delle irregolarità, consentendo di verificare in modo trasparente quali margini siano effettivamente necessari per garantire la robustezza dell'esercizio e quali, invece, determinino un allungamento non giustificato dei tempi di viaggio.

Questo approccio permetterebbe di superare sia l'applicazione di soglie uniformi a contesti infrastrutturali molto diversi, sia l'esclusione preventiva di intere categorie di treni. Gli esiti delle simulazioni dovrebbero essere condivisi con ART, AMP, Regione e imprese ferroviarie, rendendo espliciti le ipotesi utilizzate, gli scenari di perturbazione, gli indicatori di regolarità e i minuti di margine ritenuti necessari per ciascuna tratta o nodo.

Un precedente utile è rappresentato dalle analisi sul nodo di Torino commissionate dalla stessa RFI, nelle quali sono stati utilizzati orari grafici simulati e modelli di occupazione dell'infrastruttura per esaminare la circolazione nel nodo e la gestione delle perturbazioni. La figura seguente, relativa all'infrastruttura compresa tra Chieri e Chivasso, mostra come analisi di questo tipo possano fornire una base tecnica più puntuale per valutare la necessità e l'entità degli allungamenti da inserire nelle tracce.



*Orario grafico simulato e occupazioni dell'infrastruttura tra Chieri e Chivasso, tratto dalle analisi commissionate da RFI sul nodo di Torino.*

## 6.5 Trattamento dei lavori e delle situazioni temporanee

Gli allungamenti connessi a lavori programmati devono essere identificati separatamente e accompagnati da durata, causa, tratta interessata e data di ripristino del tempo ordinario. Occorre evitare che periodi prolungati di rallentamento siano assorbiti nella distribuzione statistica usata per fissare le soglie. Si propone una rendicontazione distinta e l'esclusione, o una specifica neutralizzazione, degli allungamenti temporanei dalla base di calibrazione delle soglie.

## 8. Conclusioni

Alla luce delle carenze informative evidenziate, la Regione Piemonte non dispone degli elementi necessari per esprimere una valutazione pienamente consapevole sugli effetti della rideterminazione proposta. La finalità incentivante della componente C5 può essere preservata solo se il sistema è trasparente, verificabile e fondato su dati che distinguano con chiarezza gli allungamenti tecnicamente necessari da quelli evitabili.

Le evidenze piemontesi, e in particolare l'elevata quota di arrivi anticipati a destino, rendono opportuno un approfondimento specifico prima dell'approvazione della nuova metodologia. Si chiede pertanto che RFI integri la documentazione con i dati e le simulazioni sopra indicate e che gli esiti del monitoraggio siano resi periodicamente disponibili ad ART, AMP e Regioni, in modo da consentire una valutazione effettiva dell'evoluzione dei tempi di percorrenza e dell'efficacia del meccanismo.

Nel merito, il passaggio da 4,90 a 2,10 euro per minuto e la riduzione del limite massimo dal 100% al 20% della componente B determinano un sensibile indebolimento economico della C5 per i servizi regionali. Tale riduzione, unita all'ampiezza delle esclusioni previste per passanti metropolitani e collegamenti con reti regionali, rischia di rendere marginale l'applicazione della componente proprio nei sistemi in cui la qualità della progettazione delle tracce incide maggiormente sulla competitività del servizio. AMP e Regione ritengono pertanto necessario riconsiderare sia i valori economici sia il perimetro applicativo della proposta per non perdere le funzioni incentivanti della componente C5 così come definita da ART con la delibera ART n. 95/2023

**AMP e Regione chiedono pertanto a RFI di integrare la documentazione, pubblicare le simulazioni comparative tra disciplina vigente e proposta e riformulare la metodologia, preservando un'effettiva capacità incentivante della C5 e subordinando esclusioni e maggiori margini a evidenze tecniche trasparenti e replicabili.**

Torino, 20 ottobre 2026



---

**Oggetto:** Delibere ART nn.116/2025, 60/2026 e 160/2026 – Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Avvio consultazione su proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 – Trasmissione osservazioni.

---

Spett. le  
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.  
Affari Regolatori e Antitrust  
pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

p.c. AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI  
TRASPORTI  
Direzione Accesso alle Infrastrutture Ferroviarie e  
Portuali  
pec@pec.autorita-trasporti.it

In relazione ai documenti metodologici pubblicati da Rete Ferroviaria Italiana nel mese di settembre 2026, predisposti in attuazione delle delibere ART n. 116/2025 e n. 60/2026 e posti in consultazione ai sensi della delibera ART n. 160/2026, Regione Toscana, in qualità di ente affidante dei servizi ferroviari regionali di obbligo di servizio pubblico, trasmette le proprie osservazioni.

Si sottolinea anzitutto che la Regione Toscana non condivide la logica di allocazione delle tracce sottesa alla proposta, orientata alla massimizzazione del numero di tracce disponibili sulle linee senza considerare la natura dei servizi che le utilizzano, e ritiene inaccettabile ogni meccanismo tariffario che comporti un incremento del pedaggio per i servizi ricompresi nel perimetro del Contratto di Servizio di cui è ente affidante. Tali servizi, utilizzati prevalentemente da lavoratori e studenti, rientrano nei servizi minimi di cui all’art. 16 del d.lgs. 422/1997 e sono stati individuati e valutati economicamente in sede di stipula del contratto. Poiché nei contratti di servizio ferroviari il pedaggio è un costo passante, l’applicazione della componente C1 si tradurrebbe in un maggior onere per l’Amministrazione, senza alcun incremento di risorse statali, e quindi in un aggravio dei bilanci regionali.

La Regione rileva inoltre che il meccanismo proposto, pur non dichiarandolo, produce l’effetto di sollecitare in modo indiretto lo spostamento dei treni regionali dalla linea Direttissima Roma–Firenze alla linea storica, per recuperare tracce da destinare a servizi di mercato, prevalentemente rivolti a utenza turistica od occasionale. Si ritiene che le condizioni di saturazione, o di prossimità alla saturazione, non possano giustificare una revisione



**REGIONE TOSCANA**  
Giunta Regionale

Direzione Politiche Mobilità,  
Infrastrutture e TPL

**SETTORE  
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
SU FERRO E MARITTIMO -**

dell'attribuzione delle tracce che è motivata dalla frequentazione dei viaggiatori e dalle esigenze di mobilità sistematica. Si ricorda, inoltre, che tali assetti furono definiti in sede di progettazione e costruzione della linea DD, anche tenendo conto degli impatti sul territorio.

Si chiede pertanto che i servizi regionali di obbligo di servizio pubblico siano esclusi dall'applicazione della componente C1, o quantomeno che sia previsto un trattamento specifico che ne neutralizzi l'effetto economico.

La Regione Toscana si riserva di sostenere le proprie ragioni nelle sedi istituzionali e politiche competenti e di intraprendere ogni azione a tutela dei cittadini e dell'Amministrazione, anche in sede giurisdizionale, qualora la proposta fosse confermata nei termini attuali.

Cordiali saluti

La Dirigente del Settore  
Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo  
Ing. Laura Castellani



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

**Servizio mobilità pubblica**

P.zza Dante, 6 – 38122 Trento

**T** +39 0461 497981**pec** [serv.mobilitapubblica@pec.provincia.tn.it](mailto:serv.mobilitapubblica@pec.provincia.tn.it)**@** [serv.mobilitapubblica@provincia.tn.it](mailto:serv.mobilitapubblica@provincia.tn.it)**web** [www.provincia.tn.it](http://www.provincia.tn.it)

RFI - Rete Ferroviaria Italiana  
Direzione Affari Regolatori e Antitrust  
Piazza della Croce Rossa 1  
00161 - Roma  
[rfi-ad.ara@pec.rfi.it](mailto:rfi-ad.ara@pec.rfi.it)

e, p.c. Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Ufficio Accesso alle Infrastrutture  
Via Nizza, 230 10126 Torino  
[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**S188/2026/20.1.1/SG**

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). La segnatura di protocollo è verificabile in alto a destra oppure nell'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

**Oggetto:** Aggiornamento annuale dei livelli tariffari PMdA e Servizi Extra-PMdA per gli anni 2028-2029.  
Osservazioni della Provincia autonoma di Trento

Si fa riferimento alla nota di data 30/09/2026 relativa alla rideterminazione dei compensi delle componenti tariffarie C1 e C5 e si evidenzia quanto segue.

Si premette che il contenuto di questa nota è stato condiviso con la Provincia autonoma di Bolzano (vedi nota della PAB 16/10/2026).

Dall'esame della proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie emerge che, rispetto all'aggiornamento tariffario 2025, vi è un incremento tariffario del 15% per il 2028 e del 26-27% per il 2029.

Tale incremento ovviamente non previsto e prevedibile, tanto più nella sua entità, determina molte criticità, in primis gli effetti sull'equilibrio finanziario dei contratti di servizio in essere e quindi sulla programmabilità di futuri affidamenti a mercato e in generale nelle dinamiche di finanziamento pubblico dei servizi di trasporto ferroviario regionale che difficilmente riescono a adattarsi a variazioni così improvvise e sostanziali.

Per minimizzarne le conseguenze di tale incremento in termini di disincentivazione di iniziative e ambizioni degli Stakeholder nello sviluppo e nella promozione dei servizi di trasporto ferroviario e, più in generale, di una minor competitività del settore oltre che di riduzione della attrattività per gli utenti (su cui è inevitabile ricadano maggiori oneri per i committenti pubblici e le imprese ), si invita codesto spettabile gestore a valutare azioni compensative sui prezzi che tengano conto, dandone conto trasparentemente, anche delle economie economico- gestionali generate dagli interventi regolatori dei prezzi programmati, interessando eventualmente le sedi istituzionali competenti. Inoltre, si propone l'introduzione di meccanismi che riducano (o aumentino) le tariffe anche in funzione di parametri di disponibilità e affidabilità infrastrutturale.

Distinti saluti.

**LA DIRIGENTE**  
**- dott.ssa Stella Giampietro -**

*Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle Linee guida AgID (artt. 3 bis, c. 4 bis, e 71 D.Lgs. 82/2005). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D.Lgs. 39/1993).*



## Regione Umbria

Giunta Regionale

Direzione regionale Governo del territorio, ambiente e protezione civile, riqualificazione urbana, coordinamento PNRR  
Servizio Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto pubblico locale

---

Rete Ferroviaria Italiana Spa  
rfi-ad.ara@pec.rfi.it  
Direzione Affari Regolatori e Antitrust

**e p.c.** Autorità di Regolazione dei Trasporti  
pec@pec.autorita-trasporti.it  
Direzione Accesso alle Infrastrutture  
Ferroviarie e Portuali

**Oggetto: Delibere ART nn.116/2025, 60/2026 e 160/2026 – Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Avvio consultazione su proposta di rideterminazione delle componenti tariffarie C1 e C5 – Osservazioni in riscontro a Vs. nota prot. n. 440 del 30/09/2026.**

### **1. Inquadramento procedurale e Quadro regolatorio di riferimento**

In data 30 settembre 2026, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha formalmente trasmesso la nota prot. n. 440 con la quale ha dato avvio al procedimento di consultazione pubblica rivolto agli stakeholder e alle Amministrazioni regionali avente ad oggetto la proposta metodologica e quantitativa di rideterminazione delle componenti tariffarie C1, relativa alla scarsità di capacità infrastrutturale, e C5, concernente l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza. Tale iter procedurale si colloca nell'ambito dell'attuazione delle Misure stabilite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ed in particolare della Delibera ART n. 116/2025 (Misura 5.1), la quale ha disposto l'aggiornamento ordinario di tali componenti in vista del quarto anno (T4 - 2028) del periodo tariffario quinquennale 2025-2029. Successivamente, con la Delibera ART n. 60/2026, l'Autorità ha impartito al Gestore dell'infrastruttura precise indicazioni e prescrizioni metodologiche volte a garantire la coerenza del calcolo delle componenti C1 e C5 con i

---

Dirigente Leonardo Naldini  
Piazza Partigiani, 1 - 06121 Perugia  
Telefono: 075 504 2660

Indirizzo PEC :direzioneterritorio@pec.regione.umbria.it

LEONARDO NALDINI  
REGIONE UMBRIA - GIUNTA  
REGIONALE  
20.10.2026 11:38:55 UTC

Documento amministrativo informatico sottoscritto con firma digitale e conservato nel sistema di protocollo della Regione Umbria

principi di efficienza e con i tempi effettivi di occupazione della rete. Da ultimo, con la Delibera ART n. 160/2026, l'Autorità ha parzialmente accolto l'istanza di differimento formulata da RFI, rideterminando il termine perentorio per l'invio delle osservazioni da parte dei soggetti interessati al 20 ottobre 2026, ed il termine per la pubblicazione della relazione conclusiva da parte del Gestore al 30 ottobre 2026.

A supporto di tale inquadramento, è doveroso premettere e richiamare il quadro degli impegni convenzionali pregressi sottoscritti dal Gestore dell'Infrastruttura:

- l'indicazione vincolante per l'acquisto di materiale rotabile atto ai 200 km/h è contenuta esplicitamente negli allegati tecnici dell'Accordo Quadro stipulato dalla Regione Umbria con Rete Ferroviaria Italiana nel 2016, avente validità decennale e di recente rinnovata;
- la Regione Umbria, con la stipula del Contratto di Servizio 2018-2032 con l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., ha dato puntuale e coerente seguito alle indicazioni ufficiali ricevute da RFI in detto atto formale del 2016.

La Regione Umbria formula il presente documento di osservazioni formali al fine di evidenziare articolate e severe criticità che scaturiscono dall'applicazione della proposta tariffaria di RFI, a tutela del diritto alla mobilità dei lavoratori e degli studenti pendolari e della sostenibilità economico-finanziaria delle risorse pubbliche impegnate nella programmazione dei servizi di trasporto ferroviario.

## **2. Incoerenza della componente C1 e penalizzazione dei servizi regionali veloci a 200 km/h sulla direttissima**

Il profilo di maggiore gravità emerso dall'esame della documentazione proposta da RFI riguarda la regolamentazione applicativa della componente C1 sulla linea Roma-Firenze Direttissima, ed in specie sulla tratta definita satura compresa tra il 1° Bivio Orte Sud ed il Bivio/Posto di Movimento Settebagni, per un'estensione di 48 chilometri. Nel modello delineato da RFI, la componente C1 è volta a penalizzare la cosiddetta eterotachicità, ossia la differenza di velocità tra convogli che genererebbe un utilizzo non ottimale della capacità di rete nelle fasce orarie a maggior densità di traffico, individuate tra le ore 08:00 e le ore 20:59. A tal fine, RFI individua per la tratta Orte Sud – Settebagni una velocità vocazionale teorica pari a 250 km/h, propria dei treni ad Alta Velocità del segmento Premium. Conseguentemente, i treni del trasporto pubblico regionale capaci di raggiungere i 200 km/h – i quali rappresentano l'ossatura portante dei collegamenti veloci tra l'Umbria ed il nodo di Roma – vengono

assoggettati ad una sanzione tariffaria integrativa legata alla presunta perdita di capacità che la loro minore velocità causerebbe.

Sotto il profilo analitico e tecnico, la presunta perdita di opportunità commerciale da parte del Gestore dell'Infrastruttura nell'assegnazione di tracce a convogli da 200 km/h non risulta pertinente per le seguenti ragioni:

- l'effetto commerciale reale consiste in meno di 3 minuti di perditempo tra convogli a 200 km/h e convogli a 250 km/h;
- i 250 km/h rappresentano una velocità vocazionale e teorica e non reale, come si evince dall'analisi delle tracce presenti nelle diverse applicazioni vettoriali sulla tratta Firenze - Roma Termini;
- un differenziale ridotto a meno di 3 minuti non consente in alcun modo di inserire una nuova traccia AV aggiuntiva, come dimostrato dallo stesso coefficiente analitico indicato da RFI, pari a 0,63 (e dunque non pari a 1 o superiore a 1).

Questa impostazione sanzionatoria risulta in palese e stridente contraddizione con la nota ufficiale inviata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti lo scorso 12 giugno 2026, con la quale l'Autorità ha confermato senza riserve il pieno diritto di accesso ed instradamento sulla linea Direttissima per i nuovi convogli regionali atti ai 200 km/h, superando le previe contestazioni sollevate circa i profili capacitativi e fornendo certezze all'amministrazione regionale ed alla comunità dei pendolari umbri. La rideterminazione tariffaria prospettata da RFI produce l'effetto paradossale di concedere l'accesso alla Direttissima sul piano formale ma di renderlo di fatto impossibile sul piano economico, traducendosi in una barriera tariffaria insormontabile per i servizi pubblici regionali.

Sotto il profilo analitico e quantitativo, le simulazioni contenute nell'Allegato 1 alla proposta di RFI dimostrano la sproporzione economica dell'onere introdotto. Un singolo treno Regionale espletato con materiale rotabile da 200 km/h che percorre la tratta Settebagni – Orte Sud nella fascia oraria diurna viene gravato di una componente C1 integrativa pari a 2.396 euro per singola traccia, corrispondente ad un Importo Medio Unitario (IMU C1) di ben 8,63 euro a chilometro calcolato sull'intera tratta. Sulla base dei volumi di traffico programmati, RFI stima che l'applicazione della componente C1 sulla sola tratta Orte Sud – Settebagni generi per il Gestore un gettito annuale pari a 21,4 milioni di euro, su un totale complessivo nazionale della misura stimato in 54,9 milioni di euro. L'introduzione di un simile sovrapprezzo finisce per scaricarsi principalmente sul Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale stipulato tra la Regione Umbria e l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. (da una

prima simulazione di massima, il sovrapprezzo a carico della Regione Umbria si attesterebbe in circa 11 milioni di euro all'anno), avente vigenza pluriennale fino al 2032. Poiché il Piano Economico-Finanziario del contratto garantisce la copertura dei costi di pedaggio sulla base di corrispettivi fissi e prestabiliti, l'inaspettato e massiccio incremento dei canoni di accesso altererebbe irrimediabilmente l'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio. Ciò determinerebbe un insostenibile fabbisogno aggiuntivo a carico del bilancio regionale che costringerebbe la Regione, in assenza di risorse compensative, a valutare drammatici e inaccettabili tagli all'offerta di trasporto ferroviario, con gravissimo pregiudizio per i diritti della cittadinanza e la qualità della vita dei pendolari.

### **3. Effetti sistemici del ricalcolo complessivo del Pacchetto Minimo di Accesso e tenuta dei Contratti di Servizio OSP-REG**

Oltre alla grave problematica legata alla componente C1, l'analisi del monitoraggio annuale dei canoni del Pacchetto Minimo di Accesso fa emergere ulteriori profili di criticità metodologica nell'aggiornamento delle componenti A e B per gli anni 2028 e 2029. Il ricalcolo complessivo dell'intera struttura tariffaria nazionale è stato innescato dal superamento della soglia di variabilità del +/- 10% verificatosi nel solo segmento di mercato Open Access Nazionali Basic, il quale incide esclusivamente per una quota marginale, pari a circa il 2%, sui volumi di traffico complessivi della rete. L'attivazione di tale meccanismo ha condotto RFI ad aggiornare al ribasso le stime generali di produzione regolatoria ed a rimodulare conseguentemente al rialzo i canoni unitari per tutti i segmenti di mercato. Per il segmento soggetto ad Obblighi di Servizio Pubblico Regionale (OSP-REG), i dati pubblicati dal Gestore indicano un incremento della componente B pari al +8% nel 2028 ed al +19% nel 2029, portando l'Importo Medio Unitario complessivo (IMU A+B) da 2,77 euro/km nel 2027 a 2,93 euro/km nel 2028 ed a 3,23 euro/km nel 2029. Tale dinamica rivela una distorsione di fondo del modello regolatorio vigente: variazioni di traffico o riduzioni di volume verificatesi nel mercato commerciale vengono riflesse in modo indifferenziato sul trasporto pubblico regionale regolamentato. In questo modo, il rischio d'impresa e le variazioni di ricavo di RFI vengono integralmente trasferiti sulle Regioni committenti e sulle imprese ferroviarie affidatarie dei Contratti di Servizio OSP, persino laddove le contrazioni di traffico siano causate dall'indisponibilità della rete, dalla presenza di estesi cantieri legati alle opere PNRR o da riprogrammazioni operative adottate dallo stesso Gestore.

#### **4. Proposte di integrazione e richieste formali della Regione Umbria nell'ambito della consultazione.**

In considerazione delle argomentazioni analitiche, giurisprudenziali e contabili fin qui esposte, la Regione Umbria formalizza nell'ambito della consultazione avviata con nota prot. n. 440 del 30 settembre 2026 le proprie richieste inderogabili nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti:

##### ***a) Esenzione / Neutralizzazione Componente C1 per materiali $\geq 200$ km/h:***

In primo luogo, si chiede l'immediata revisione dei criteri di calcolo della componente C1 sulla tratta 1° Bivio Orte Sud – BV/PC Settebagni, mediante l'introduzione di una totale esenzione oppure di uno specifico coefficiente di neutralizzazione tariffaria per i treni adibiti al Trasporto Pubblico Locale regionale in possesso di caratteristiche prestazionali pari o superiori a 200 km/h. Tale correttivo è indispensabile per garantire la piena coerenza delle regole di pedaggio con l'orientamento espresso dall'ART il 12 giugno 2026 e per evitare la discriminazione economica dei collegamenti regionali veloci a vantaggio esclusivo dei servizi di mercato.

##### ***b) Accorgimenti correttivi per la programmazione in Direttissima di servizi con velocità inferiore a 200 km/h:***

Con riguardo alle eventuali ricadute della programmazione di servizi in Direttissima espletati con convogli aventi velocità inferiori a 200 km/h, si richiede di adottare i seguenti specifici accorgimenti:

- Salvaguardia prioritaria dei servizi OSP: garanzia della salvaguardia assoluta dei servizi soggetti ad Obbligo di Servizio Pubblico (OSP) e in specie delle fasce pendolari nelle due direzioni di marcia, in piena ottemperanza alle disposizioni della Delibera ART n. 16/2018;
- Previsione di un CAP al nuovo pricing: introduzione di un limite massimo (CAP) all'incremento tariffario previsto, in considerazione dell'impatto diretto ed insostenibile sul bilancio pubblico regionale e sulla stabilità del Contratto di Servizio.

##### ***c) Sterilizzazione Componenti A e B (Clausole di Salvaguardia OSP-REG):***

Inoltre, si richiede la definizione di apposite clausole di salvaguardia tariffaria volte a sterilizzare gli incrementi delle componenti A e B per i servizi del segmento OSP-REG per l'intero arco temporale di vigenza del Contratto di Servizio Umbria–Trenitalia al 2032, al fine di tutelare la stabilità dei Piani



**Regione Umbria**

Giunta Regionale

Economico-Finanziari ed evitare che sopravvenienze tariffarie esogene compromettano la tenuta dei bilanci pubblici regionali.

***d) Iniziative Istituzionali e Compensazioni Statali:***

La Regione Umbria manifesta infine la ferma intenzione di promuovere un'azione coordinata in sede di Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome al fine di investire il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché vengano individuati adeguati capitoli di compensazione statale e garantita la tutela del diritto fondamentale alla mobilità.

*FIRMATO DIGITALMENTE*

**Leonardo Naldini**