

**Ulteriori indicazioni e prescrizioni relative
al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle
componenti tariffarie C1 e C5 definito dal gestore dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

Indice

Premessa	3
1. Scarsità di capacità (C1)	7
1.1 Esclusione dei treni allocati nell'ambito della c.d. gestione operativa (GO)	7
2. Ottimizzazione dei tempi di percorrenza (C5)	8
2.1 Esclusione dei treni allocati nell'ambito della c.d. gestione operativa (GO)	8
2.2 Valori soglia individuati per il segmento di mercato Open Access <i>Premium</i>	8
2.3 Applicazione ai treni notturni del segmento di mercato OSP lunga percorrenza	10

Premessa

Con delibera n. 225/2025 dell'11 dicembre 2025, l'Autorità ha approvato indicazioni e prescrizioni in relazione al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5, nell'ambito del sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA. In particolare:

- col punto 2 della citata delibera, l'Autorità ha prescritto a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) di *"raccogliere eventuali ulteriori osservazioni che gli stakeholders intenderanno formulare sul «report 'Treni Rendicontati NP26' nella piattaforma PIC», a cui RFI fa riferimento nella (...) Relazione Illustrativa trasmessa con nota prot. ART 94505/2025, che risulta disponibile nella (...) 'piattaforma PIC' di RFI, e di trasmetterle all'Autorità, insieme alle proprie eventuali controdeduzioni, entro il 30 gennaio 2026, per l'eventuale formulazione di ulteriori indicazioni e prescrizioni, secondo quanto disposto dalle misure 30.2, punto 5, lettera b), e 30.6, punto 5, lettera b), dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023"*;
- col punto 3 della citata delibera, l'Autorità ha previsto che *"sono fatti salvi gli eventuali effetti delle eventuali indicazioni e prescrizioni di cui al punto 2 sulle componenti C1 e C5 che entreranno in esercizio con effetti tariffari dal 1° gennaio 2026"*;
- con la prescrizione di cui al punto 1.1.3.1 dell'Allegato A alla citata delibera, l'Autorità ha prescritto a RFI di *"motivare adeguatamente la proposta di integrazione della sezione 5.3.2.7.1 del [Prospetto informativo della rete; di seguito: PIR] concernente l'esclusione "dall'applicazione della componente C1, i nuovi treni in [gestione operativa; di seguito: GO]", raccogliere eventuali ulteriori osservazioni che gli stakeholders intenderanno formulare al riguardo e trasmetterle all'Autorità, insieme alle proprie eventuali controdeduzioni, entro il 30 gennaio 2026, per l'eventuale formulazione di ulteriori indicazioni e prescrizioni, secondo quanto disposto dalla misura 30.2, punto 5, lettera b), dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023"*;
- con la prescrizione di cui al punto 2.2.3.1 dell'Allegato A alla citata delibera, l'Autorità ha prescritto a RFI di *"motivare adeguatamente la proposta di integrazione della sezione 5.3.2.7.3 del PIR concernente l'esclusione "dall'applicazione della componente C5, i nuovi treni in GO", raccogliere eventuali ulteriori osservazioni che gli stakeholders intenderanno formulare al riguardo e trasmetterle all'Autorità, insieme alle proprie eventuali controdeduzioni, entro il 30 gennaio 2026, per l'eventuale formulazione di ulteriori indicazioni e prescrizioni, secondo quanto disposto dalla misura 30.6, punto 5, lettera b), dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023"*.

Con nota prot. 95579/2025 del 26 novembre 2025, nell'ambito dell'istruttoria che aveva portato all'approvazione della citata delibera n. 225/2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI di trasmettere il citato *"report Treni Rendicontati NP26", "unitamente a tutta la documentazione a questo afferente (inclusiva di eventuali fogli di calcolo in formato editabile e con formule accessibili"*.

Con nota del 5 dicembre 2025 (prot. ART 97605/2025), RFI ha informato di avere reso disponibile anche agli Uffici il citato report all'interno della citata *"piattaforma PIC"* di RFI e chiesto agli stessi Uffici, *"[p]er l'esportazione in forma aggregata su fogli excel in formato editabile, (...) le modalità di aggregazione"* dei dati richiesti.

Con nota prot. 103555/2025 del 19 dicembre 2025, gli Uffici dell'Autorità hanno rilevato che il citato *"report Treni rendicontati NP26"*, disponibile sulla piattaforma PIC, permetteva di visualizzare alcuni valori solo per singolo treno e, al fine di poter effettuare le valutazioni di propria competenza, hanno dettagliato l'elenco dei campi che RFI avrebbe dovuto trasmettere in formato editabile.

Con nota del 14 gennaio 2026 (prot. ART 3035/2026), RFI ha avviato una consultazione volta a raccogliere osservazioni in merito a i) *"report "Treni Rendicontati NP26" nella piattaforma PIC"*, ii) l'esclusione dei Nuovi Treni GO dal calcolo delle componenti C1-C5.

Con nota del 27 gennaio 2026 (prot. ART 5992/2026), RFI ha trasmesso una prima parte di quanto richiesto dagli Uffici con nota prot. 103555/2025 del 19 dicembre 2025.

Con nota del 30 gennaio 2026 (prot. ART 6905/2026), RFI ha trasmesso la relazione illustrativa con le proprie controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati in merito al *"report Treni Rendicontati NP26"* e all'esclusione dei treni in GO dall'applicazione delle componenti C1 e C5.

Sulla base di quanto rappresentato da RFI in tale relazione, hanno trasmesso osservazioni i seguenti soggetti:

- le imprese ferroviarie (di seguito: IF o IIFF):
 - o **Trenitalia S.p.A.**, operante nei segmenti di mercato passeggeri *Open Access* e in quello soggetto a obblighi di servizio pubblico (sia regionale che di lunga percorrenza);
 - o **Trenord s.r.l.**, operante nei segmenti di mercato passeggeri *Open Access* e in quello soggetto a obblighi di servizio pubblico (regionale);
 - o **Trenitalia TPER s.c.a r.l.**, operante nel segmento di mercato passeggeri soggetto a obblighi di servizio pubblico (regionale);
- le associazioni delle imprese ferroviarie operanti nel segmento di mercato merci, **Fercargo** e **Fermerci**.

Con nota del 27 febbraio 2026 (prot. ART 13102/2026), RFI ha trasmesso quanto richiesto dagli Uffici con nota prot. 103555/2025 del 19 dicembre 2025, a completamento di quanto già trasmesso dalla stessa RFI con la citata nota del 27 gennaio 2026 (prot. ART 5992/2026).

Con il presente documento, l’Autorità formula le ulteriori indicazioni e prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 225/2025, nonché ai punti 1.1.3.1 e 2.2.3.1 dell’Allegato “A” alla stessa delibera.

Per ciascuna di tali tematiche prese in esame dall’Autorità, nel presente documento si riportano, nell’ordine:

1. le pertinenti valutazioni dell’Autorità in esito all’analisi della documentazione complessivamente trasmessa da RFI;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni dell’Autorità al Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale.

Inoltre, considerando la fase attuale alla stregua di una prima fase applicativa delle componenti tariffarie in esame, si ritiene opportuno evidenziare - ai fini della compiuta definizione dell’aggiornamento tariffario annuale che RFI dovrà sottoporre alla valutazione dell’Autorità nel corso del corrente anno 2026 – la circostanza che, con delibera n. 116/2025, nell’approvare le misure per la definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, l’Autorità ha altresì attuato quanto previsto da:

- la misura 10.6, punto 2, dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023, la quale prevede che detti meccanismi, *“oltre a interessare la dinamica temporale dei costi operativi di cui al paragrafo 10.2, punto 3 attraverso il parametro ϵ , possono riguardare anche altri criteri di costruzione tariffaria (...), tra i quali il pricing di ciascuna delle componenti tariffarie del canone (...).”*;
- le misure 30.2, punto 7, e 30.6, punto 6, dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023, le quali prevedono che *“[i] criteri di quantificazione e di applicazione [delle componenti tariffarie C1 e C5] possono subire adeguamenti in esito al procedimento di cui al paragrafo 10.6, per tenere conto sia della qualità dei servizi offerti dal GI, sulla base degli indicatori ivi individuati, sia della verifica, parimenti prevista, dei criteri di priorità nell’allocazione della capacità riportati nel PIR”*.

In particolare, secondo quanto disposto dalla Misura 5.1 dell’Allegato A alla delibera n. 116/2025, in occasione del quarto anno (T4) del periodo tariffario quinquennale, vengono ricalcolati i valori delle componenti tariffarie C1 e C5 (di cui alle Misure 30.2 e 30.6 dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023) individuati all’inizio dello stesso periodo tariffario, nonché le cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari (di cui alla Misura 31.2 dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023), tenendo conto di quanto previsto dai modelli di esercizio tecnico-commerciali delle linee gestite di cui alla Misura 2 dello stesso atto di regolazione.

Con le Misure 5.2 e 5.6 dell’Allegato A alla delibera n. 116/2025, l’Autorità ha quindi modificato le definizioni delle componenti tariffarie C1 e C5 contenute nelle Misure 30.2 e 30.6 dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023, *“al fine di chiarire ulteriormente i criteri per la rideterminazione delle citate componenti tariffarie, da effettuare a valere dal quarto anno del periodo tariffario”* (pag. 15 della Relazione illustrativa che accompagna la delibera n. 55/2025).

Con specifico riferimento alla componente tariffaria C1, la Misura 5.2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 ha sostituito il punto 2 della Misura 30.2 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 con quanto segue:

"Al fine di ridurre fenomeni di eterotachicità e garantire un utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura, per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo, il GI è tenuto ad applicare una componente tariffaria integrativa obbligatoria, in funzione del costo opportunità legato al maggiore consumo di capacità di ciascuna tratta dell'infrastruttura ferroviaria da parte di treni aventi velocità commerciale (alla quale è associato un "tempo di occupazione della tratta": TD) differente da quella vocazionale, attuale e prospettica, individuata ex ante dal GI per la tratta medesima in riferimento al periodo tariffario (alla quale è associato un "tempo di occupazione delle tratte": TV). Il numero delle tracce perse viene calcolato in relazione al rapporto tra i rispettivi "tempi di occupazione della tratta" (TD / TV), i quali sono pari alla somma del tempo di percorrenza puro e dei tempi di sosta. Il costo opportunità di ciascuna traccia vocazionale persa è pari al prodotto della componente B dell'importo medio unitario del canone associato alla lunghezza chilometrica "media" degli itinerari dei treni che percorrono la tratta alla velocità vocazionale. Detta componente tariffaria è applicata, in via prioritaria, alle classi di tipologia di rete 1 e 2 definite al comma 4 della Misura 25, e alle ulteriori tratte che il GI individua, tenuto conto del modello di esercizio delle linee, dell'esistenza di itinerari alternativi compatibili con le esigenze di mobilità da soddisfare, nonché degli esiti della sperimentazione di cui al punto 5, ferme restando, in ogni caso, le valutazioni dell'Autorità".

Con riferimento, invece, alla componente tariffaria C5, la Misura 5.6 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 ha sostituito il punto 2, lettera a), sub i), della Misura 30.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 con quanto segue:

"deve prevedere una ragionevole e proporzionata riduzione del canone per il soggetto richiedente, quantificata dal GI in funzione del costo opportunità, stimando sia i maggiori costi imposti alle imprese ferroviarie, sia i minori ricavi derivanti dalla perdita di utenza finale, legato alla differenza fra:

- il tempo di percorrenza calcolato dal GI, per ciascun treno, sulla base delle caratteristiche tecniche del materiale rotabile utilizzato, nell'ipotesi di rete completamente libera da vincoli ed interferenze correlate alla circolazione di altri treni, quindi con riferimento alla sola somma di tempo di percorrenza puro e tempi di sosta;

- il tempo di percorrenza scaturente, per ciascun treno, dalla programmazione del servizio effettuata dal GI in sede di costruzione dell'orario di esercizio e allocazione della capacità di infrastruttura".

Come anticipato sopra, quindi, visto che il citato quarto anno (T4) del periodo tariffario quinquennale in corso, 2025-2029, è rappresentato dall'anno 2028, tenuto conto di quanto disposto dalle norme concernenti la tempistica di anticipazione delle informazioni da rendere al mercato sui cambiamenti del pedaggio (rif. articoli 17, comma 2, e 14, comma 5, del decreto legislativo n. 112/2015), **RFI è chiamata a formulare la proposta di rideterminazione delle citate componenti tariffarie nell'ambito dell'aggiornamento annuale che dovrà sottoporre alla valutazione dell'Autorità nel corso del corrente anno 2026.**

Più specificamente, sulla base delle citate modifiche introdotte dall'Autorità, con la delibera n. 116/2025, alle definizioni delle componenti tariffarie C1 e C5, nonché sulla base degli esiti dell'istruttoria svolta dagli Uffici in relazione al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5, l'Autorità ritiene necessario che, in occasione della citata proposta di rideterminazione, RFI tenga adeguatamente conto dei seguenti aspetti e tematiche:

- per quanto riguarda la componente tariffaria C1:
 - o con riferimento al "tempo di occupazione della tratta", questo è definito, dal punto 2 della Misura 30.2 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, come modificato dalla Misura 5.2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, anche per i treni aventi velocità commerciale pari a quella vocazionale, "pari alla somma del tempo di percorrenza puro e dei tempi di sosta", mentre nella proposta tariffaria di giugno 2024, RFI ha fatto riferimento a "il più lungo tempo di percorrenza puro tra i materiali rotabili impostati con la velocità di riferimento più alta presente nell'allegato Scenario tecnico – margini di regolarità" (pag. 69

del Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti il PMdA, per il periodo tariffario 2025-2029). Tale scelta ha comportato, per l'unica tratta di applicazione della componente indicata come satura "1°Biv.Orte Sud - BV/PC Settebagni", una velocità commerciale di circa 186 km/h (48 km in 15,5 minuti), evidentemente non *"pari alla somma del tempo di percorrenza puro e dei tempi di sosta"* su tale tratta;

- con riferimento alla definizione delle *"fasce orarie a maggiore densità di utilizzo"*, prevista dal punto 2 della Misura 30.2 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, come modificato dalla Misura 5.2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 questo Gestore ne limita, nella proposta tariffaria di giugno 2024, RFI ha affermato *"l'applicazione alle fasce orarie a maggior traffico (tra le 08:00 e le 20:59), in cui l'eventuale eterotachia indotta limita l'utilizzo ottimale della capacità"*. Tuttavia, l'Autorità ha rilevato che nel documento *"Gradi di utilizzo dell'infrastruttura - infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura 2026"*, pubblicato da RFI in ePIR, la macrotratta *"1^Bivio Orte Sud - Roma Tiburtina"*, di cui è parte la tratta satura *"1°Biv.Orte Sud - BV/PC Settebagni"*, è caratterizzata da fasce orarie sature, anche al di fuori dell'intervallo di tempo indicato da RFI;
- per quanto riguarda, infine, la componente tariffaria C5, il punto 2, lettera a), sub i), della Misura 30.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, come modificato dalla Misura 5.6 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, prevede che *"il tempo di percorrenza calcolato dal GI, per ciascun treno, sulla base delle caratteristiche tecniche del materiale rotabile utilizzato, nell'ipotesi di rete completamente libera da vincoli ed interferenze correlate alla circolazione di altri treni, quindi con riferimento alla sola somma di tempo di percorrenza puro e tempi di sosta"*, mentre nella proposta tariffaria di giugno 2024, RFI ha fatto riferimento al tempo di percorrenza inclusivo degli allungamenti *"previsti da scenario tecnico (prescritti)"*.

1. Scarsità di capacità (C1)

1.1 Esclusione dei nuovi treni allocati nell'ambito della c.d. gestione operativa (GO)

1.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota del 14 gennaio 2026 (prot. ART 3035/2026), RFI ha avviato la consultazione con gli stakeholders prevista dal punto 2 della delibera n. 225/2025 e dalla prescrizione di cui al punto 1.1.3.1 dell'Allegato A alla stessa delibera e motivato la proposta "esclusione dei Nuovi Treni GO dal calcolo delle componenti C1-C5", come segue.

"Le componenti C1-C5 riguardano fenomeni propri del processo di programmazione dell'orario. Nella fattispecie, la componente C1 vuole penalizzare la richiesta di tracce che, presentando una velocità molto differente da quella vocazionale, utilizzano in maniera poco efficiente la capacità di una determinata linea. Poiché una traccia GO non compromette il modello di esercizio risultante dal processo di allocazione delle tracce, utilizzando invece una capacità residuale, non si è ritenuto corretto né incentivante applicare la componente C1 ai nuovi treni GO."

La Misura 30.2, punto 2, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 afferma che la componente C1 è finalizzata a "ridurre fenomeni di eterotachicità e garantire un utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura, per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo".

Si rileva che, benché i treni allocati nell'ambito della c.d. gestione operativa (GO) utilizzino "una capacità residuale" (presumibilmente ridottissima, dato che la componente C1 si applica a tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, così come definite nel PIR, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo), la relativa allocazione può non essere completamente sinergica rispetto alla finalità di "ridurre fenomeni di eterotachicità".

Tuttavia, considerato che la gestione operativa può essere utilizzata da RFI per allocare capacità finalizzata a risolvere criticità di circolazione, che potrebbero anche essere tali da avere impatto negativo sulla stessa maggiore di quello delle tracce allocate in GO per risolverla, si ritiene ragionevole accogliere la proposta di esclusione formulata dal Gestore, quantomeno in prima applicazione per il periodo regolatorio 2025-2029, riservandosi comunque gli Uffici di monitorarne l'utilizzo da parte della stessa RFI.

Sulla base dei dati forniti da RFI, gli Uffici dell'Autorità stimano che l'applicazione della componente C1 anche ai treni allocati in GO, avrebbe portato ad un aumento di ricavi simulati da componente C1 nel 2025 pari a circa 30 mila euro (di cui circa 7 mila euro riferibili al segmento Merci), a fronte di un volume di ricavi simulati¹ totali da componente C1 nel 2025, pari a circa 3,8 milioni di euro (di cui circa 140 mila euro riferibili al segmento Merci).

1.1.2 Indicazioni

Non sono presenti indicazioni

1.1.3 Prescrizioni

1.1.3.1 Si prescrive al GI di integrare la sezione 5.3.2.7.1 del PIR, prevedendo l'esclusione "dall'applicazione della componente C1, [dei] nuovi treni in GO".

¹ I ricavi simulati rappresentati sono riferiti ad un orizzonte temporale precedente all'attuazione delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità con la delibera n. 225/2025, nonché delle ulteriori indicazioni e prescrizioni approvate con la delibera cui il presente documento costituisce allegato.

2. Ottimizzazione dei tempi di percorrenza (C5)

2.1 Esclusione dei nuovi treni allocati nell'ambito della c.d. gestione operativa (GO)

2.1.1 Valutazioni dell'Autorità

Con nota del 14 gennaio 2026 (prot. ART 3035/2026), RFI ha avviato la consultazione con gli stakeholders prevista dal punto 2 della delibera n. 225/2025 e dalla prescrizione di cui al punto 1.1.3.1 dell'Allegato A alla stessa delibera e motivato la proposta "esclusione dei Nuovi Treni GO dal calcolo delle componenti C1-C5", come segue.

"Le componenti C1-C5 riguardano fenomeni propri del processo di programmazione dell'orario. Nella fattispecie, (...) la componente C5 vuole disincentivare un utilizzo eccessivo degli allungamenti da parte del Gestore in fase di definizione dell'orario. In fase di GO l'attribuzione degli allungamenti non discende da una volontà del Gestore di perseguire migliori performance di puntualità, quanto piuttosto dal vincolo di compatibilizzazione con la capacità residua, dovendo le nuove tracce inserirsi in un orario già consolidato. Per tale motivo non si è ritenuto corretto né incentivante applicare la componente C5 ai nuovi treni GO."

La Misura 30.6, punto 1, dell'Allegato A alla delibera n. 96/2023 afferma che la componente C5 è "correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura".

Si rileva che l'obiettivo di ottimizzazione dei tempi di percorrenza appare applicabile a tutte le fasi del processo di allocazione della capacità di infrastruttura. Inoltre, sulla base dei dati forniti da RFI, gli Uffici dell'Autorità hanno stimato che poco meno del 18% dei volumi complessivi del segmento di trasporto Merci è stato allocato nel 2025 in fase di GO: conseguentemente, l'esclusione proposta inciderebbe su una rilevante quota di volumi di tale segmento.

Sulla base dei dati forniti da RFI, gli Uffici dell'Autorità stimano che l'applicazione della componente C5 anche ai treni allocati in GO, avrebbe portato ad una riduzione di ricavi simulati per il Gestore nel 2025 pari a circa 200 mila euro, di cui circa 150 mila euro riferibili al segmento Merci, a fronte di un volume di ricavi simulati² totali da componente C5, nel 2025, pari a circa 11 milioni di euro (di cui circa 0,8 milioni di euro riferibili al segmento Merci).

2.1.2 Indicazioni

Non sono presenti indicazioni.

2.1.3 Prescrizioni

2.1.3.1 Si prescrive al GI di non inserire la proposta di integrazione della sezione 5.3.2.7.3 del PIR concernente l'esclusione "dall'applicazione della componente C5, i nuovi treni in GO".

2.2 Valori soglia individuati per il segmento di mercato Open Access Premium

Nel corso dell'istruttoria svolta, gli Uffici hanno rilevato un'apparente incoerenza tra quanto proposto da RFI nella proposta tariffaria 2025-2029 e quanto riportato nella sezione 5.3.2.7.3 del PIR.

Nel "Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti il PMdA, per il periodo tariffario 2025-2029" (ed. dicembre 2024; c.d. "relazione pricing"), parte della proposta tariffaria 2025-2029, RFI aveva proposto la seguente evoluzione dei valori soglia per l'applicazione della componente C5 (tabella 48, pagina 75).

² Vedi nota 1.

Tabella 48 - Valori soglia per l'applicazione della componente C5

<i>Valori soglia Δ All.reali-prescritti (min/100km)</i>	<i>2025</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>
<i>Premium</i>	3,5	3,5	4	4,5	4,5
<i>Basic</i>	7	7	7	7	7
<i>OSP LP</i>	13	13	13	13	13
<i>OSP Regionale</i>	14	14	14	14	14
<i>Merci</i>	20	20	20	20	20

Nella tabella 5.21 a pagina 157 del PIR 2026 (ed. dicembre 2025), è riportata la seguente tabella.

Tabella 5.21 – Valori soglia e tariffe Componente C5*

Segmento di mercato	Valori Soglia Differenziale all. reali-prescritti (min/100 km)	C6 (€/min oltre la soglia)
Open Access - Premium	4,0	10,1
Open Access - Basic	7,0	8,0
OSP – LP	13,0	7,1
OSP - Regionale	14,0	4,9
Merci	20,0	4,2

- * - Per i treni OSP - Regionale sono esclusi i treni provenienti da altre reti o ivi diretti e i treni nei passanti metropolitani;
- Per i treni OSP-LP non sono considerati i minuti ricadenti nelle fasce notturne;
- Per i treni merci sono esclusi i treni da/per altre reti regionali.

Il valore soglia indicato per il segmento di mercato Open Access Premium, che nella proposta tariffaria era previsto per il 2026 pari a **3,5 min/100km**, è indicato nel PIR 2026 (ed. dicembre 2025) pari invece a **4,0 min/100km**. Nella tabella del PIR 2026 (ed. dicembre 2025) è, peraltro, presente un refuso nell'intestazione della terza colonna, nella quale si fa impropriamente riferimento a "C6" invece che "C5".

Gli Uffici hanno verificato che anche nei dati pubblicati da RFI nel citato report "Treni Rendicontati NP26", viene fatto riferimento al valore di 4,0 min/100km invece che a quello di 3,5 min/100km.

Sulla base dei dati forniti da RFI, gli Uffici dell'Autorità stimano che l'applicazione del valore soglia pari a 3,5 min/100km invece di quello utilizzato pari a 4,0 min/100, avrebbe portato ad una riduzione di ricavi simulati per il Gestore nel 2025 pari a circa 1,5 milioni di euro annui, interamente riconducibile al segmento *Open Access Premium*, a fronte di un volume di ricavi simulati totali da componente C5 nel 2025 pari a circa 11 milioni di euro (di cui circa 3 milioni di euro riferibili al segmento *Open Access Premium*).

2.2.1 Indicazioni

2.2.1.1 Si indica al GI di correggere il refuso presente nell'intestazione della tabella 5.21 della sezione 5.3.2.7.3 del PIR, facendo correttamente riferimento alla componente "C5" invece che alla componente "C6".

2.2.2 Prescrizioni

2.2.2.1 Si prescrive al GI di rendere coerente il valore soglia inserito nella tabella 48 della sezione 5.3.2.7.3 del PIR 2026 col valore indicato in sede di proposta tariffaria 2025-2029.

2.3 Applicazione ai treni notturni del segmento di mercato OSP lunga percorrenza

Nel corso dell'istruttoria svolta, gli uffici hanno rilevato che all'interno del Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per il PMdA per il periodo tariffario 2025-2029 (ed. dicembre 2024), che costituisce parte della proposta tariffaria, il GI specifica che "Per i treni OSP-LP sono esclusi i treni OSP-LP Notturni, in quanto appositamente allungati per motivi commerciali." A conferma di quanto specificato nel citato documento all'interno del report "Treni Rendicontati NP26", la componente tariffaria C5 è nulla per ogni servizio ferroviario effettuato anche soltanto in parte nella fascia notturna. Tuttavia, nella tabella 5.21 del PIR, è riportata la seguente tabella:

Tabella 5.21 – Valori soglia e tariffe Componente C5*

Segmento di mercato	Valori Soglia Differenziale all. reali-prescritti (min/100 km)	C6 (€/min oltre la soglia)
Open Access - Premium	4,0	10,1
Open Access - Basic	7,0	8,0
OSP – LP	13,0	7,1
OSP - Regionale	14,0	4,9
Merci	20,0	4,2

- * - Per i treni OSP - Regionale sono esclusi i treni provenienti da altre reti o ivi diretti e i treni nei passanti metropolitani;
- Per i treni OSP-LP non sono considerati i minuti ricadenti nelle fasce notturne;
- Per i treni merci sono esclusi i treni da/per altre reti regionali.

Fra le note evidenziate in calce con l'asterisco RFI rappresenta che per i treni OSP-LP non sono considerati i minuti ricadenti nelle fasce notturne ai fini dell'applicazione della componente tariffaria C5.

2.3.1 Indicazioni

Non sono presenti indicazioni.

2.3.2 Prescrizioni

2.3.2.1 Si prescrive al GI di adeguare la documentazione pubblicata al fine di assicurare coerenza circa le modalità di applicazione della componente tariffaria C5.