

Delibera n. 115/2026

**Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Istanza di deroga rispetto al perimetro di applicazione delle prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, definito dalla misura 2.8 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025. Determinazioni dell'Autorità.**

L'Autorità, nella sua riunione del 26 giugno 2026

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare il comma 2, lettere a), b), c), i), e comma 3, lettera b);
- VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (*"Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"*);
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 95/2023 del 31 maggio 2023, recante *"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse"*;
- VISTA** la delibera n. 165/2024 del 20 novembre 2024, recante *"Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023"*, con cui l'Autorità ha dichiarato il sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) e il sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (servizi extra-PMdA) erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) conformi ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la citata delibera n. 95/2023, fatte salve le prescrizioni disposte con la delibera stessa, relative, in particolare, alla parte della proposta tariffaria afferente ai servizi extra-PMdA e all'allocazione dei costi tra tali servizi e il PMdA;

**VISTA**

la delibera dell’Autorità n. 116/2025 del 24 luglio 2025, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 55/2025. Approvazione delle misure per la definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell’Allegato “A” alla delibera n. 95/2023*” e, in particolare, la misura 2.8 dell’Allegato A alla stessa delibera, ai sensi della quale: “[i]n prima applicazione, i modelli di esercizio di cui alla presente misura si applicano alle linee AV/AC, nonché alle altre linee sulle quali insiste almeno una macrotratta avente grado di utilizzo pari o superiore al 40% della capacità commerciale giornaliera”;

**VISTA**

la delibera dell’Autorità n. 44/2026 del 15 aprile 2026, recante “*Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale – Esiti della verifica sulla proposta trasmessa da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ai sensi delle misure 4.7 e 5.15 dell’Allegato “A” alla delibera n. 116/2025*” e, in particolare, il punto 2 della stessa delibera, con cui l’Autorità ha prescritto a RFI di “*avviare, entro il 30 giugno 2026, una consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, su una nuova versione della proposta prevista dal primo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell’Allegato “A” alla delibera n. 116/2025, nonché dei modelli di esercizio adottati, modificandoli e integrandoli tenendo conto di quanto segnalato con le note prot. ART 10446/2026 e prot. ART 19708/2026 ed evidenziato nei verbali delle audizioni del 10 marzo 2026 (prot. 19596/2026) e del 30 marzo 2026 (prot. 23957/2026), nonché [tra l’altro]:*

a. con riferimento ai modelli di esercizio adottati, di:

- i. *fornire evidenza di avere tenuto conto della tipologia di rete, così come definita dal [gestore dell’infrastruttura ferroviaria (di seguito: GI)] ai sensi della misura 25 dell’Allegato “A” alla delibera n. 95/2023 e, in particolare, del livello di servizio come inteso al punto 2 dell’indicata misura, avuto specifico riguardo alle caratteristiche tecnologico-prestazionali dell’infrastruttura stessa, nonché al ruolo strategico che ciascuna linea della data tipologia di rete è chiamata ad assolvere a livello industriale, sia nell’ambito della rete di cui si compone l’infrastruttura ferroviaria nazionale nel suo complesso, che nei confronti della domanda di capacità dei diversi segmenti di mercato dei servizi di trasporto ferroviario, come previsto dal primo paragrafo della misura 2.1 dell’Allegato “A” alla delibera n. 116/2025;*
- ii. *fornire evidenza di avere tenuto conto dell’esigenza del rispetto: (i) della numerosità e degli standard di puntualità dei servizi di trasporto ferroviario di cui si prevede l’esercizio, (ii) di adeguati margini di regolarità, avendo cura di esplicitarne tutte le componenti, per i diversi servizi di trasporto ferroviario di cui si prevede l’esercizio, (iii) delle regole di utilizzo della rete gestita, secondo quanto previsto nel Prospetto Informativo della Rete, (iv) di un utilizzo dei*

*convogli e dell'infrastruttura finalizzato all'ottenimento delle massime prestazioni ammesse e (v) dei prevedibili miglioramenti prestazionali del materiale rotabile e dell'infrastruttura, come previsto dal terzo paragrafo della misura 2.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*

- iii. esplicitare le tipologie e le proporzioni tra i volumi dei servizi di trasporto ritenuti funzionali, anche da un punto di vista trasportistico, a garantire l'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, in funzione delle relative caratteristiche, basandosi, almeno, sui seguenti parametri tecnici identificanti le caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura e dei treni che possono circolare su di essa: rango di velocità massima, massa rimorchiata massima nelle diverse configurazioni di traino ammissibili, lunghezza massima delle composizioni dei convogli, sagoma massima ammissibile, massa assiale massima del materiale in composizione, come previsto dal quarto paragrafo della misura 2.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- iv. fornire evidenza di avere concepito lo stesso modello, nel perseguire la massimizzazione dell'interesse sociale generato dai servizi di trasporto che utilizzano l'infrastruttura ferroviaria nazionale, per assicurare un utilizzo efficiente ed ottimale dell'infrastruttura: i. limitando e qualificando opportunamente gli allungamenti di traccia previsti; ii. identificando un adeguato bilanciamento fra il numero di treni inscrivibili in ciascuna porzione della rete e il livello di eterotachia che ritiene ammissibile in relazione alla domanda di capacità; iii. assicurando, al contempo, il conseguimento di elevati livelli di servizio obiettivo, come previsto dal quinto paragrafo della misura 2.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- v. definire, utilizzando adeguati metodologie e strumenti di simulazione, gli indicati livelli di servizio obiettivo mediante la predisposizione e la misurazione di appositi indicatori e correlati obiettivi qualificanti il modello di esercizio tecnico-industriale, tenendo conto degli indicatori e delle relative metriche specificate nelle misure pertinenti, nei limiti di quanto correlabile con i modelli di esercizio, secondo quanto previsto dal sesto paragrafo della misura 2.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- vi. tenere conto dei miglioramenti della qualità erogata derivanti da specifici finanziamenti pubblici, come previsto dal primo paragrafo della misura 2.3 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- vii. caratterizzare i modelli di esercizio, elaborati ed aggiornati dal GI in relazione ad ogni linea e nodo metropolitano gestiti, con un livello di dettaglio che consenta di cogliere gli elementi temporali utili alla definizione degli indicatori correlabili al modello di esercizio e con le specifiche delle singole macro-tratte, laddove le peculiari caratteristiche tecnologico-prestazionali dell'infrastruttura e/o le*

*esigenze dei diversi segmenti di domanda lo rendano necessario, come previsto dal primo paragrafo della misura 2.4 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*

- viii. tenere conto di possibili sinergie e/o qualsivoglia modalità di integrazione e ottimizzazione potenzialmente realizzabili con linee, anche solo parzialmente, succedanee, in grado di servire analoghe relazioni origine-destinazione, come previsto dal primo paragrafo della misura 2.4 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- ix. contemplare almeno le tipologie di traffico ferroviario da considerare nella circolazione, anche in relazione ai pattern di fermate prevalenti, distinguendo, per i servizi di trasporto ferroviario merci, le categorie di base nazionale e internazionale, e, per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri, anche la categoria "internazionale lunga distanza", come previsto dal secondo paragrafo della misura 2.4 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- x. tenere conto della stagionalità e di almeno un'ora tipo per la mattina, un'ora tipo per il pomeriggio, un'ora tipo notturna, ed almeno un'ora di punta dell'esercizio giornaliero, come previsto dal secondo paragrafo della misura 2.4 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, essendo attualmente indicata solo la distinzione tra "Fasce orarie pendolari (06:00-09:00, 17:00-20:00)" e "Fasce orarie non pendolari (09:00-17:00, 20:00-22:00)";*
- xi. fornire evidenza (i) del diverso livello di eterotachia connesso all'eterogeneità delle diverse tipologie di traffico considerate nei modelli stessi, mediante il calcolo dell'apposito indicatore, connesso al differente tempo di occupazione della macro-tratta, comprensivo dei tempi di percorrenza delle tratte e degli eventuali tempi di sosta, nell'ambito di ciascuna coppia di treni instradati in sequenza e (ii) degli effetti della loro differenziazione in termini di standard prestazionali dei treni afferenti ai diversi segmenti di mercato, in termini, ad esempio, di frequenza, velocità commerciale e tempi di percorrenza, come previsto dalla misura 2.5 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- xii. raggruppare e rappresentare i servizi di trasporto ferroviario anche con riferimento alle differenti caratteristiche prestazionali del materiale rotabile (per i servizi di trasporto passeggeri: velocità massima e prestazioni di accelerazione; per i servizi di trasporto merci: anche massa massima trainata, lunghezza massima delle composizioni dei convogli, massa assiale e sagoma massima utile del treno), come previsto dalla misura 2.6 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*
- xiii. rappresentare i servizi di trasporto ferroviario anche in formato di grafico orario dei treni, evidenziando le differenti caratteristiche prestazionali dei rotabili considerati, al fine di dare evidenza della successione dei treni e, in ogni caso, in*

*presenza di capacità limitata o saturazione, come previsto dalla misura 2.7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025;*

- xiv. dare conto di avere applicato, in prima attuazione, i modelli di esercizio alle linee AV/AC, nonché alle altre linee sulle quali insiste almeno una macro-tratta avente grado di utilizzo pari o superiore al 40% della capacità commerciale giornaliera, secondo quanto disposto dalla misura 2.8 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025".*

**VISTA**

la nota del 9 giugno 2026 (prot. ART 39668/2026), con cui RFI, "[c]on riferimento a quanto prescritto dalla misura 2 della Delibera 44/2026, in merito alle integrazioni da fornire sui modelli di esercizio per la loro ripubblicazione e consultazione con il mercato, [ha richiesto] all'Autorità una deroga sul perimetro di rete oggetto di tali integrazioni, nei termini di seguito dettagliati e valevole per il periodo di prima attuazione della Delibera 116/2025", precisando quanto segue:

- *"la deroga richiesta si fonda sui seguenti elementi (di seguito: elementi fondanti):*
  - *complessità delle attività, anche manuali, da attuare per la completa fornitura dei dati e delle informazioni richieste sul perimetro delle 173 tratte da esaminare (di cui 27 AV e 146 convenzionali, considerando una sola direzione);*
  - *ridotta significatività di alcune analisi se effettuate solo a livello di tratta e non di rete, che per essere superata implicherebbe un perimetro ancora più esteso;*
  - *oggetto della consultazione, che secondo l'interpretazione del GI non riguarda la riformulazione della struttura d'orario dei due modelli di esercizio, [...] quanto piuttosto la forma e la natura degli elementi a corredo di tali modelli, per una più efficace lettura e trasparenza, nonché per consentire il confronto reciproco tramite indicatori", aggiungendo che ciò avverrebbe "[i]n quanto i) su un perimetro di rete frammentato e dunque non significativo ai fini del planning trasportistico ii) prevista in un tempo non compatibile con la natura delle attività progettuali e delle interlocuzioni con il mercato da porre in essere";*
- *"[l]a richiesta di deroga sul perimetro varia a seconda della natura delle informazioni richieste, del livello di complessità e dei tempi delle attività necessarie, nonché della significatività dei dati fornibili, secondo quanto appresso riportato":*
  - *"[p]er quanto riguarda le informazioni richieste allo scopo di fornire evidenza delle caratteristiche tecniche di infrastruttura, le stesse verranno fornite con perimetro intera rete, tenendo conto sia degli elementi di vincolo per la progettazione dei modelli di esercizio (specifiche di distanziamento e incrocio, allungamenti, velocità massima per rango, numero binari, sistema di trazione, regime di circolazione), sia degli elementi di vincolo per la successiva*

*circolabilità del materiale rotabile (valori massimi di massa assiale, modulo, sagoma), con un format tabellare/GIS”;*

- *“[p]er quanto riguarda gli elementi correlati al prodotto traccia, inclusi i passaggi temporali nei punti significativi, più quelli che rendano possibile il confronto tra i modelli dando evidenza delle velocità commerciali, della quantità degli allungamenti e dei valori risultanti del KPI 1, il perimetro proposto è quello di tratte AV + antenne; lo stesso perimetro dunque considerato nel modello industriale. Questo sia per un criterio di significatività e continuità del perimetro, sia in relazione ai tempi necessari per la rappresentazione grafica di elementi contenuti in Roman e da caricare manualmente dal sistema per ogni singolo prodotto”;*
- *“[p]er quanto riguarda gli elementi correlati alla tratta e ai prodotti traccia che attengono al calcolo dell’eterotachia, si potrà procedere solo a livello di prototipi, su un perimetro di rete ridotto, ma significativo al fine di verificare in che modo tale indicatore potrà essere utilizzato nel confronto tra i modelli, si propone pertanto l’applicazione alla dorsale AV. Si evidenzia che l’attività per fare tale calcolo - su base consuntivo - è oggi ingegnerizzata tramite uno strumento prodotto in house, che attinge alla banca dati orario a partire dalle singole micro-tratte [i.e. tra due successivi punti orario], successivamente aggregate secondo criteri di sostanziale omogeneità del traffico. Tale attività, estesa a nuovi modelli, richiede invece una notevole quantità di lavorazioni manuali, non compatibili con la realizzazione su un perimetro esteso nei tempi richiesti dalla Delibera”;*
- *“[p]er quanto riguarda la visualizzazione dei prodotti traccia su porzioni di rete sotto forma di grafici orario, preme evidenziare che il grafico orario costruito con Roman è uno strumento di progettazione e non di rappresentazione sintetica del modello di esercizio, non comprendendo pertanto dei grafici utili allo scopo. La vista a singola macro-tratta a traffico omogeneo non è infatti adeguata a cogliere con uno sguardo d’insieme ciò che condiziona la successione delle tracce nelle parti ad essa contigue, né tantomeno la vista di rete. Pertanto, la scelta del perimetro da rappresentare (estensione ed “occhielli”) non è scontata, presenta molteplici possibilità, è condizionata dallo scopo della rappresentazione ed è parte integrante delle attività da mettere a terra per la sua costruzione. La messa a disposizione dei grafici orario per l’intera rete oggetto di delibera 44 presenta quindi elevate difficoltà operative, in quanto i sistemi informatici preposti alla gestione del database orario non si prestano alla realizzazione massiva di screenshot o stampe, di cui andrebbero comunque definiti i confini, secondo quanto sopra rappresentato. Allo stato attuale, la visione dei grafici orario per i Richiedenti (senza codici di colore per prodotto) è possibile solo attraverso il sistema PIC, il quale è sviluppato*

*unicamente in riferimento alla visualizzazione dell'orario in vigore o di dati storici ed è a sua volta in via di upgrade tecnologico. RFI ha in corso lo sviluppo di interfaccia con i sistemi RNE, che permetteranno la visualizzazione a tutti gli interessati dei dettagli di orario previsti dal nuovo Regolamento Europeo per la Gestione della Capacità Ferroviaria, tra cui i grafici dei cataloghi c.d. Capacity Supply, con la messa a disposizione e visualizzazione ottimizzata di tutti gli elementi necessari secondo tale disposto legislativo. Essendo RFI già impegnata con risorse economiche e di personale alla realizzazione dell'interfaccia con tali sistemi, non ha in progetto di svilupparne di autonomi. RFI è disponibile a fornire, a titolo di esempio, il grafico orario della dorsale AV, elaborato tramite strumenti in house che consentono la differenziazione dei prodotti per codice di colore”;*

- *[p]er quanto riguarda gli indicatori di puntualità per il confronto tra i modelli, RFI, grazie anche all'aiuto di un consulente con comprovata esperienza nel settore, sta definendo il più corretto metodo di simulazione, che risulti significativo e allo stesso tempo scalabile su porzioni di rete più estese, per verificare gli effetti della successione dei canali orario, della loro eterotachia e della distribuzione degli allungamenti in termini di possibilità di assorbimento di ritardi stocastici, all'ingresso della sezione considerata. Di tale metodo verrà fornita un'applicazione alla tratta AV Firenze-Napoli”;*

**CONSIDERATO**

che l'istanza di deroga evidenzia specifiche difficoltà operative, anche in relazione al necessario sviluppo di specifici strumenti informatici;

**CONSIDERATO**

che, nell'ambito dell'illustrazione dei citati elementi fondanti l'istanza di deroga rispetto al perimetro della rete cui applicare le prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, definito dalla misura 2.8 dell'Allegato “A” alla delibera n. 116/2025 e riguardante le linee AV/AC, nonché le altre linee su cui insiste almeno una macrotratta avente grado di utilizzo pari o superiore al 40% della capacità commerciale giornaliera, RFI fa riferimento ad una numerosità elevata delle tratte da esaminare in prima applicazione anche considerando una sola direzione di percorrenza delle stesse;

**CONSIDERATO**

che il perimetro di prima applicazione possa essere ulteriormente ridotto al solo fine di consentire a RFI di fornire una prima rappresentazione compiuta dei modelli di esercizio, benché riferita ad una porzione di infrastruttura limitata, ancorché ricomprendente linee e nodi metropolitani, completa e aderente alla misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 con riferimento al set di informazioni previsto dalla stessa delibera;

**RITENUTO**

pertanto che l'istanza di deroga formulata da RFI:

- non sia accoglibile in termini di perimetro variabile di applicazione delle misure regolatorie e prescrizioni di cui trattasi a seconda delle informazioni da

elaborare e da rendere, del livello di complessità e dei tempi delle attività necessarie, nonché della significatività dei dati fornibili, potendo invece essere accolta in termini di riduzione del perimetro di prima applicazione di cui alla misura 2.8 dell'allegato A alla delibera n. 116/2025 tramite incremento del grado di utilizzo ivi definito dal 40% al 60%;

- possa essere accolta con riferimento alle assunzioni semplificative riguardanti esclusivamente le analisi di una sola direzione per tratta, a condizione che non emergano differenze significative con riferimento alle eventuali diverse direzioni di percorrenza di una stessa tratta;

**CONSIDERANDO**

conseguentemente opportuno posticipare:

- al 31 luglio 2026, il termine, di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, entro cui RFI avvia una consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, su una nuova versione della proposta prevista dal primo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, nonché dei modelli di esercizio adottati, modificandoli e integrandoli secondo quanto prescritto;
- al 15 ottobre 2026, il termine, di cui al punto 3 della delibera n. 44/2026, entro cui RFI pubblica e invia all'Autorità una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione di cui al punto 2 della stessa delibera, allegando i singoli contributi ricevuti, e sulle conclusioni cui è pervenuta in merito alla determinazione delle modalità di aggregazione dei dati di base, nonché sul calcolo di ogni singolo indicatore e delle soglie di cui trattasi;

**CONSIDERATO**

inoltre, necessario garantire, in tempi congrui, la completa applicazione di quanto prescritto dal punto 2 della delibera n. 44/2026 al perimetro definito dalla misura 2.8 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025;

**RITENUTO**

pertanto necessario che RFI pubblichi e invii all'Autorità, entro il 15 settembre 2026, un cronoprogramma relativo al completamento della copertura dell'intero perimetro di rete originariamente previsto per l'applicazione delle prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, così come individuato dalla misura 2.8 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025;

**RITENUTO**

altresì necessario individuare il 30 ottobre 2026 quale data entro la quale l'Autorità potrà esprimersi sul cronoprogramma;

## DELIBERA

1. di accogliere, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, l'istanza di deroga formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la nota del 9 giugno 2026 (prot. ART 39668/2026), limitatamente alle seguenti fattispecie:
  - a. semplificazione delle analisi da svolgere limitandole ad una sola direzione per tratta, a condizione che non emergano differenze significative con riferimento alle eventuali diverse direzioni di percorrenza di una stessa tratta;
  - b. riduzione del perimetro di prima applicazione delle prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, definito dalla misura 2.8 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, elevando il grado di utilizzo ivi definito dal 40% al 60%;
2. di posticipare:
  - a. al 31 luglio 2026, il termine, di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, entro cui RFI avvia una consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, su una nuova versione della proposta prevista dal primo paragrafo delle Misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025, nonché dei modelli di esercizio adottati, modificandoli e integrandoli secondo quanto prescritto dallo stesso punto 2;
  - b. al 15 ottobre 2026, il termine, di cui al punto 3 della delibera n. 44/2026, entro cui RFI pubblica e invia all'Autorità una relazione descrittiva sugli esiti della consultazione di cui al punto 2 della stessa delibera, allegando i singoli contributi ricevuti, nonché sulle conclusioni cui è pervenuta in merito alla determinazione delle modalità di aggregazione dei dati di base, nonché sul calcolo di ogni singolo indicatore e delle soglie di cui trattasi;
3. di prescrivere a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di pubblicare e inviare all'Autorità, entro il 15 settembre 2026, un cronoprogramma relativo al completamento della copertura dell'intero perimetro di rete (IFN) originariamente previsto per l'applicazione delle prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, così come individuato dalla misura 2.8 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025;
4. di individuare il 30 ottobre 2026 quale data entro la quale l'Autorità potrà esprimersi sul cronoprogramma di cui al punto 3 del dispositivo;
5. la presente delibera è pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità e comunicata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Torino, 26 giugno 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)