Autorità di Regolazione dei Trasporti

MODIFICA DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI COSTI OPERATIVI INCREMENTALI E AGGIORNAMENTO ANNUALE DEI LIVELLI TARIFFARI, DI CUI ALLA MISURA 10.2, PUNTO 1, E ALLA MISURA 10.5 DELL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA N. 95/2023

Relazione istruttoria

ART

SOMMARIO

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI 2
1. AVVIO DEL PROCEDIMENTO 3
1.1. Consultazione 3
2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE 3
2.1. Misura 10.2, punto 1 3
2.2. Misura 10.5 6
2.3. Decorrenza di applicazione dell'atto di regolazione 7
3. CONCLUSIONI 8

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ART *Autorità di Regolazione dei Trasporti*

CdP-S *Contratto di Programma parte Servizi*

DSPM *Documento Strategico Pluriennale della Mobilità*

GI *Gestore dell'infrastruttura*

PMdA *Pacchetto Minimo di Accesso*

1. AVVIO DEL PROCEDIMENTO

1 Con delibera n. 55/2026, adottata nella seduta di Consiglio del 28 aprile 2026, l'Autorità di Regolazione dei trasporti (di seguito Autorità o ART) ha avviato il procedimento per la modifica delle disposizioni in materia di costi operativi incrementali e di aggiornamento annuale dei livelli tariffari di cui alla Misura 10.2, punto 1, e alla Misura 10.5 dell'atto di regolazione allegato alla delibera n. 95/2023, e finalizzato a rafforzare, tenuto debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, gli incentivi a RFI per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso.

1.1. Consultazione

1 Con la delibera n. 117/2026 dell'8 luglio 2026 l'Autorità ha indetto una consultazione per la modifica delle disposizioni in materia di costi operativi incrementali e di aggiornamento annuale dei livelli tariffari di cui alla Misura 10.2, punto 1, e alla Misura 10.5 dell'atto di regolazione allegato alla delibera n. 95/2023 (di seguito anche: Atto di regolazione).

2 Il documento di consultazione, allegato alla delibera come allegato "A", recava la proposta di modifica alla Misura 10.2 punto 1 e alla Misura 10.5 dell'allegato A alla delibera n. 95/2023.

3 Entro il termine della consultazione, fissato per il giorno 10 settembre 2026, sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:
   a) Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (prot. ART 66578/2026);
   b) Trenitalia S.p.A. (prot. ART 66583/2026);
   c) Italo S.p.A. (prot. ART 66812/2026);
   d) FS Logistix S.p.A. (prot. ART 66263/2026).

4 Tutti i contributi pervenuti sono stati pubblicati sul sito web istituzionale dell'Autorità.

2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE

1 Le modifiche che si è proposto di apportare consistono in alcune integrazioni al testo attualmente vigente dell'Atto di regolazione, relativamente alla Misura 10.2, punto 1 e alla Misura 10.5.

2.1. Misura 10.2, punto 1

1 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche RFI o Gestore dell'infrastruttura o GI) ha formulato diverse osservazioni alla proposta di revisione della Misura 10.2, punto 1.

2 Una delle osservazioni formulate del GI è relativa al caso in cui, nell'ambito di un aggiornamento "ordinario" del contratto di programma (inteso come un aggiornamento non scaturente da un aggiornamento degli indirizzi strategici formulati dal Governo), venga riconosciuto un aumento di fabbisogno del GI, accompagnato da un corrispondente aumento del livello stimato dei contributi statali in conto esercizio.
   Nell'attuale quadro regolatorio, in caso di aggiornamento del contratto di programma, l'aumento di fabbisogno può essere finanziato dal GI attingendo al corrispondente aumento di contributi pubblici, senza alcun vincolo specifico in merito alle ragioni sottostanti tale aumento di fabbisogno.
   Con le modifiche poste in consultazione, invece, detto aumento di fabbisogno – per poter essere finanziato con i maggiori contributi previsti – deve risultare giustificato da eventi straordinari e imprevedibili. Altrimenti, i maggiori contributi devono tradursi in riduzioni tariffarie, e non possono quindi essere utilizzati per finanziare detto fabbisogno, con conseguente peggioramento del risultato economico del GI (vedi punti 10 e 12 della Relazione illustrativa relativa alla delibera n. 117/2026).

Il GI propone di prevedere che l'aumento di fabbisogno risulti giustificato quando anche una sola delle indicate condizioni (straordinarietà e imprevedibilità) si verifichi; propone, inoltre, di ampliare la possibilità di giustificare l'incremento di fabbisogno, in modo da ricomprendervi anche l'emergere di "*esigenze industriali del GI*". Il GI ritiene che, in assenza delle modifiche da essa proposta, la disposizione posta in consultazione porti ad indebolire la funzione del contratto di programma come strumento di programmazione e contrattualizzazione delle risorse necessarie a concretizzare l'evoluzione delle esigenze industriali, operative e finanziarie del sistema ferroviario, che potrebbero emergere da sopravvenute esigenze o consentire miglioramenti del servizio offerto.

Al riguardo, si evidenzia che la proposta posta in consultazione non esclude la possibilità di apportare una variazione al fabbisogno totale del PMdA, anche per eventuali sopravvenute esigenze industriali del GI, in concomitanza con la sottoscrizione di un nuovo contratto di programma e/o con l'aggiornamento del Documento Strategico Pluriennale della Mobilità (di seguito anche: DSPM).

La limitazione posta in consultazione è infatti circoscritta – come si è detto – al caso di aggiornamento annuale dei livelli tariffari "ordinario", non scaturente cioè da aggiornamento del DSPM.

Tale limitazione si rende necessaria al fine di preservare il meccanismo di incentivo alla riduzione dei costi del GI (art. 30, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE), che è conseguito sia attraverso il cd. *price cap,* che vincola il tasso di crescita dei canoni di accesso all'infrastruttura, sia a livello di contratto di programma, attraverso la predeterminazione delle condizioni contrattuali, inclusi i contributi e le relative tempistiche di erogazione, valide per tutta la durata del contratto.

Si precisa, inoltre, che le modifiche proposte sono coerenti con il quadro normativo di riferimento, che prevede che le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti siano definiti in anticipo e su base quinquennale (art. 15.1 e 15.2-bis del d.lgs. 112/2015).

3 Le altre osservazioni di RFI riguardano i casi in cui, nel corso di un periodo tariffario, lo Stato intenda incrementare il livello dei costi dell'infrastruttura da porre a carico del mercato (e dunque incrementare il pedaggio):

i) per poter corrispondentemente ridurre il "fabbisogno" (e dunque i contributi pubblici) a proprio carico, pur mantenendo inalterato il perimetro di servizi offerti[1], oppure

ii) perché ritiene un tale incremento giustificato dai correlati benefici per il sistema ferroviario.

RFI propone che, nelle fattispecie indicate, essa possa aumentare i livelli tariffari attraverso la procedura di aggiornamento annuale di cui alla Misura 10.5. Essa osserva che, altrimenti, nel primo caso la riduzione del fabbisogno coperto dallo Stato, e dunque dei contributi pubblici, comporterebbe l'impossibilità per il GI di coprire una parte di costi industriali, laddove questi siano rimasti invariati. Analogamente, nel secondo caso, "*ricadrebbero esclusivamente sul GI gli effetti, in termini di mancata copertura dei costi, di determinazioni che non rientrano nelle leve a disposizione del medesimo*".

In proposito, si evidenzia che, per quanto riguarda il primo caso, la proposta posta in consultazione prevede che il GI è autorizzato a recuperare attraverso il pedaggio le eventuali riduzioni dei contributi, nelle modalità indicate dalla Misura 10.5, punti 1 e 4-bis.

Detta proposta, in accordo con la Misura 22, punto 2, lettera c) e con le condizioni in esso previste, consente il pieno recupero da parte del GI dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, con decreto del Ministro delle infrastrutture

[1] Nella sua prima osservazione, RFI sembra fare riferimento a una nozione di "fabbisogno" diversa da quella utilizzata nel documento posto in consultazione. Nel documento posto in consultazione, il fabbisogno indica – coerentemente con la normativa in vigore e dalla prassi applicativa (punto 9 della Relazione illustrativa relativa alla delibera n. 117/2026) – la stima del livello di spesa ritenuto necessario a garantire un livello atteso o richiesto di servizi, per la parte non coperta dalle entrate del GI diverse dai contributi (canoni, eccedenze provenienti da altre attività commerciali ecc.). Si tratta dunque di un valore economico che può essere stimato sulla base di un insieme complesso di informazioni (riguardanti i costi del GI e le entrate previste). Nell'accezione cui invece RFI sembra fare riferimento, invece, il "fabbisogno" rappresenta la porzione dei costi che il Governo decide di "porre a carico della contribuzione pubblica", e che – se si considera come dato il livello delle altre entrate del GI – potrebbe implicare uno squilibrio economico per il GI.

e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, applicando dei coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.
Analogamente, per quanto riguarda il secondo caso, i Ministeri possono stabilire, alle condizioni e con le modalità indicate dalla Misura 22, punto 2, lettera c), un incremento dei canoni del PMdA (cfr. nota a piè di pagina n. 4, a pagina 5 della Relazione illustrativa relativa alla delibera n. 117/2026).
Anche nel quadro regolatorio vigente, del resto, la possibilità per i Ministeri competenti di determinare un incremento di pedaggio nel corso del periodo tariffario – vuoi per ridurre il proprio impegno finanziario, vuoi per aumentare le risorse a disposizione del GI da utilizzare per migliorare il sistema ferroviario – è subordinata all'emanazione di un decreto ministeriale e al ricorrere delle condizioni indicate alla Misura 22, punto 2, lettera c) dell'Atto di regolazione, e dell'articolo 18 del d.lgs. 112/2015, cui detta Misura rimanda (cfr. note a piè di pagina n. 4 e 5, a pagina 5 della Relazione illustrativa relativa alla delibera n. 117/2026). Il documento posto in consultazione non introduce novità sostanziali sul punto, ma si limita a raccordare in modo più chiaro le disposizioni esistenti.

4 In ultimo, RFI ha chiesto un chiarimento sullo specifico scenario secondo cui, in sede di sottoscrizione del contratto di programma, venga stabilito un aumento di fabbisogno senza contestuale stanziamento delle corrispondenti risorse in conto esercizio, che vengono successivamente stanziate in occasione dei susseguenti aggiornamenti annuali del contratto di programma. RFI chiede di chiarire se, in questo scenario, sia possibile prendere in considerazione l'aumento di fabbisogno nell'ambito dei successivi aggiornamenti annuali in concomitanza con lo stanziamento dei finanziamenti. Il dubbio sembra sorgere dal riferimento, nella formulazione proposta dall'Autorità, alla necessità che l'aumento di fabbisogno sia "*accompagnato*" da un corrispondente aumento di contributi. Al fine di chiarire che non è necessario che i due aumenti avvengano contestualmente, **la disposizione viene modificata specificando che il maggior fabbisogno è preso in considerazione dal momento in cui esso risulti finanziato da un corrispondente aumento del livello stimato dei contributi.** Si osservi, peraltro, che in tale scenario l'effetto sui livelli tariffari dell'aumento del fabbisogno viene compensato, ai sensi della Misura 10.5 per come modificata nel testo posto in consultazione, dall'effetto derivante dall'aumento del livello stimato dei contributi.

5 Italo S.p.A. (di seguito: Italo) ha criticato le disposizioni proposte dall'Autorità, nella parte in cui implicherebbero che – qualora nell'ambito di un aggiornamento annuale "ordinario" del CdP-S venga riconosciuta una riduzione di fabbisogno, pari ad esempio a 100 M€, non generata da eventi straordinari o imprevedibili, e una corrispondente riduzione di contributi – l'aggiornamento annuale dei livelli tariffari tenga conto della riduzione di contributi, ma non di fabbisogno. Italo ha osservato che in tale esempio la quota da recuperare attraverso i canoni "*aumenterebbe quindi, paradossalmente, di 100 M€, nonostante la riduzione equivalente del fabbisogno. Il maggiore gettito tariffario così generato determinerebbe una sovracompensazione del GI*". Italo ha pertanto proposto che la riduzione del fabbisogno riconosciuto nel CdP-S venga sempre considerata ai fini dell'aggiornamento dei livelli tariffari, indipendentemente dal suo carattere prevedibile o imprevedibile. **In proposito si ritiene che la proposta di Italo debba essere accolta in parte, e la disposizione posta in consultazione conseguentemente riformulata, facendo salva in ogni caso l'esigenza di rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dal GI**, ovverosia di garantire che il GI venga premiato per un eventuale aumento di produttività conseguito dallo stesso, superiore all'aumento atteso[2]. Ciò in coerenza con le finalità dell'intervento regolatorio, di rafforzare il sistema di incentivi alla riduzione dei costi di fornitura dell'infrastruttura, e con il carattere simmetrico di tale sistema di incentivi, che include cioè sia penalizzazioni per l'inefficienza che premi all'efficienza.

6 FS Logistix S.p.A. ha osservato che l'identificazione degli eventi straordinari e imprevedibili a cui potrebbe essere associata una variazione di fabbisogno (in positivo o in negativo) dovrebbe essere riferita al momento di sottoscrizione dello schema di contratto e non all'avvio della consultazione sullo

[2] L'espressione "*rispettare gli aumenti di produttività conseguiti*" è ripresa dal primo comma dell'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, ove essa è riferita alle imprese ferroviarie. Sull'interpretazione di tale disposizione, vedasi il paragrafo 3.6.4 della Comunicazione della Commissione C/2025/2606, "*Orientamenti interpretativi relativi alla fissazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*".

schema di contratto. **Si ritiene condivisibile questa osservazione, ed è stata quindi riformulata come proposto la Misura in esame**.

7 FS Logistix S.p.A. ha inoltre richiesto di circoscrivere il significato di "eventi straordinari e imprevedibili". Analoga esigenza è stata rappresentata da Trenitalia S.p.A.. Al riguardo, si ritiene che introdurre una definizione più puntuale rischierebbe di escludere casi che, proprio per la loro straordinarietà e imprevedibilità, risulta difficile prefigurare. A titolo esemplificativo, si può considerare senz'altro come rientrante in tale nozione il verificarsi di "*circostanze eccezionali riconducibili ad una dichiarazione di stato d'emergenza, adeguatamente motivate e attestate da atti delle Autorità competenti*" (Misura 3, punto 2 dell'Atto di regolazione). Una casistica più dettagliata di circostanze che possono (sempreché se ne possa dimostrare la straordinarietà e imprevedibilità) giustificare l'incremento del fabbisogno nel corso della vigenza del CdP-S è desumibile dall'articolo 6 del CdP-S in vigore, commi 1 (ad eccezione della lettera c, che fa riferimento alle risorse) e 6.

8 Trenitalia S.p.A. ha proposto di integrare la modifica alla Misura 10.2, punto 1, correlando l'occorrenza di eventi straordinari e imprevedibili alla presentazione di specifica evidenza documentale, recante l'indicazione delle cause dell'evento, degli effetti economici prodotti e delle ragioni per cui lo stesso non poteva essere ragionevolmente considerato nella fase di consultazione sullo schema di contratto. **Si condivide tale proposta, che è stata quindi recepita nello schema di Atto di regolazione, ma inserendo l'integrazione indicata – per esigenze di sistematicità – nella Misura 10.5, punto 1, lettera a)**.

2.2. Misura 10.5

1 Relativamente alla proposta di modifica alla Misura 10.5, sono pervenute osservazioni concernenti l'aggiunta del punto 4-bis.

Il Gestore dell'infrastruttura ne ha proposto l'eliminazione, osservando che tale disposizione subordina la possibilità per esso di recuperare attraverso il pedaggio i minori introiti derivanti da un'eventuale decisione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di ridurre i contributi, ad un meccanismo di maggiorazione dei pedaggi (componente D di cui alla Misura 22, punto 2, lettera c) rispetto al quale il GI non dispone di "*leve industriali o gestionali*"; la disposizione in esame farebbe quindi "*ricadere sul GI, in termini di incertezza sulla copertura dei propri costi, l'eventuale decisione dello Stato di variare in riduzione il proprio impegno nella contribuzione del sistema ferroviario*". Inoltre, il ricorso alla componente D non sarebbe idoneo, poiché previsto per situazioni eccezionali e non per le ordinarie scelte di finanza pubblica dei Dicasteri competenti.

Al riguardo si ribadisce che, come già precisato al § 2.1, punto 3 della presente Relazione istruttoria, il quadro regolatorio vigente già subordina all'applicazione dell'indicato meccanismo di maggiorazione la possibilità per i Ministeri competenti di determinare - nel corso del periodo tariffario - un incremento di pedaggio e conseguentemente ridurre il proprio impegno finanziario senza inficiare l'equilibrio economico del GI.

Che la scelta dei Ministeri di ridurre i contributi non possa automaticamente tradursi in un incremento del pedaggio è, del resto, una conseguenza del principio eurounitario secondo cui il pieno recupero da parte del GI dei costi di infrastruttura è subordinato alla verifica che siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 18, comma 4, del d.lgs. 112/2015. Si osservi, al riguardo, che le verifiche previste dalla Misura 10.5 dell'Atto di regolazione, e la documentazione in essa richiesta, sono meno articolate e approfondite di quelle previste dall'indicato articolo 18, comma 4 (e dalla Misura 4.3 dell'Atto di regolazione, che ne ha declinato sul piano procedurale il contenuto), e tale minore approfondimento si giustifica sul presupposto che la procedura di aggiornamento annuale dei livelli tariffari di cui alla Misura 10.5 si applica soltanto per "*fattori esogeni*", dai quali si è ritenuto "*molto improbabile che […] possano scaturire variazioni significative al livello dei canoni*" (relazione istruttoria relativa alla delibera n. 95/2023, paragrafo 2.4.1, punto 11, lettera b)).

2 Si ritiene d'altra parte meritevole di considerazione l'osservazione di RFI secondo cui il meccanismo di maggiorazione in questione – per come disciplinato dalla Misura 22, punto 2, lettera c) - appare concepito come uno strumento per gestire casi eccezionali, quindi non idoneo a gestire le ordinarie

scelte di finanza pubblica. Come rilevato al punto 11 della Relazione illustrativa relativa alla delibera n. 117/2026, la formulazione di tale disposizione risale al 2015, quando la prospettiva era quella di una coincidenza tra periodo tariffario e periodo contrattuale (coincidenza poi effettivamente verificatasi con riferimento al periodo 2016-2021). Dal momento che tali periodi non sono più allineati, la decisione del Governo di ridurre il proprio impegno finanziario nel settore ferroviario in corso di periodo tariffario non può più essere considerato un evento straordinario. **Si ritiene pertanto necessario integrare il punto 4-bis qui in esame precisando che, qualora la riduzione dei contributi venga stabilita in occasione della stipula di un nuovo contratto di programma, la disposizione di cui alla Misura 22, punto 2, lettera c) si applica a prescindere dalla straordinarietà di detta riduzione, e della gravità del disequilibrio economico generato dalla stessa**.

3 Italo ha proposto di subordinare all'emanazione del decreto ministeriale indicato anche eventuali incrementi di pedaggio, conseguenti alla riduzione del livello stimato dei contributi, che non determinino il superamento del livello di pedaggio stabilito all'inizio del periodo tariffario. Il caso cui Italo fa riferimento è quello in cui, nel corso del periodo tariffario, per effetto dei successivi aggiornamenti annuali dei livelli tariffari, si verifichi dapprima una riduzione del pedaggio (come avvenuto ad esempio per effetto dell'aggiornamento 2025, pubblicato da RFI in data 12 dicembre 2025), e successivamente un incremento, che tuttavia non porti ad oltrepassare il livello stabilito originariamente. Si ritiene la proposta non accoglibile. Il supplemento istruttorio richiesto – rispetto alle verifiche previste dalla Misura 10.5 – per l'emanazione del decreto ministeriale risulta giustificato, per le motivazioni sopra indicate, nel caso di incremento del pedaggio rispetto all'importo determinato all'inizio del periodo tariffario. Esso costituirebbe invece un inutile aggravio nel caso in cui non si superi tale limite.

2.3. Decorrenza di applicazione dell'atto di regolazione

1 Italo ha proposto di eliminare la previsione (punto 4 del documento sottoposto a consultazione) che limita l'applicazione delle nuove disposizioni ai contratti di programma e relativi aggiornamenti sottoscritti successivamente alla conclusione del procedimento, ed esclude quindi le variazioni del fabbisogno e dei contributi già formalizzate nell'ambito del periodo tariffario 2025-2029, tuttora in corso. In particolare, Italo rileva che il procedimento regolatorio è scaturito dall'esame di una fattispecie (l'adozione del Nuovo modello manutentivo da parte di RFI, nel corso del periodo contrattuale 2022-2026) che, sulla base degli accertamenti svolti dall'Autorità e sintetizzati nelle premesse della delibera di avvio del procedimento, determinerebbe secondo la disciplina posta in consultazione una rilevante riduzione dei livelli tariffari. Secondo Italo, non sarebbe giustificato escludere dall'applicazione di tale disciplina la fattispecie indicata.
Si ritiene che tale proposta non sia accoglibile, in quanto la finalità dell'intervento regolatorio è quella di rafforzare gli incentivi a RFI per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso, e gli incentivi per loro natura non posso essere che riferiti ad azioni o decisioni future.

2 RFI ha rilevato che secondo il documento posto in consultazione le modifiche regolatorie proposte si applicano a decorrere dall'aggiornamento 2028 dei livelli tariffari, ed ha colto quindi l'occasione per osservare che "*in ragione del differimento biennale tra pubblicazione delle tariffe e loro applicazione, derivante dalle previsioni di cui agli articoli 14, comma 5 e 17, comma 2 del D.Lgs. 112/2015, nel corso del 2028 – così come del 2029 – dovrebbero essere pubblicate tariffe ricadenti nel nuovo periodo regolatorio*". RFI ha richiesto dunque di "*valutare di disciplinare tale fenomeno - preesistente alle modifiche regolatorie proposte con la delibera 117/2026 - con un'apposita previsione integrativa della delibera 95/2023 ovvero di voler indicare al Gestore come operare, a quadro regolatorio vigente, in sede degli aggiornamenti tariffari da effettuarsi nelle ultime due annualità del periodo regolatorio*".
Al riguardo, si prende atto della difficoltà segnalata, su cui sono stati avviati gli opportuni approfondimenti. Per quanto riguarda l'auspicata "*previsione integrativa della delibera 95/*2023", si rileva che la finalità di una tale previsione (garantire maggiore correlazione dei canoni ai costi delle ultime due annualità del periodo regolatorio) non appare riconducibile alla specifica finalità del presente procedimento.

3. CONCLUSIONI

1 Le modifiche apportate a conclusione della presente consultazione sono sintetizzate nella seguente tabella:

Disposizione	Testo attualmente in vigore	Nuovo testo proposto (integrazioni poste in consultazione con delibera 117/26 in grassetto; ulteriori modifiche apportate a conclusione della consultazione in carattere di colore rosso e sottolineato)
Misura 10.2, punto 1	Per il calcolo dei costi operativi così come definiti alla Misura 6 (Co), il GI assicura che il valore annuale dei costi operativi complessivi non risulti superiore ai valori calcolati secondo il seguente procedimento: $Co,(t) \leq Cv(t) + Cf(t) + Ci,(t)$ dove: […] $Ci,(t)$ Ammontare degli eventuali costi operativi incrementali, rispetto a quanto valutato all'Anno base, correlati all'entrata in vigore, all'anno ponte o in ciascun anno (t), di sopravvenienze normative e regolamentari previste e documentate *ex ante*, da parte del GI, con la fornitura all'Autorità di complete ed esaustive informazioni, anche quantitative.	Per il calcolo dei costi operativi così come definiti alla Misura 6 (Co), il GI assicura che il valore annuale dei costi operativi complessivi non risulti superiore ai valori calcolati secondo il seguente procedimento: $Co,(t) \leq Cv(t) + Cf(t) + Ci,(t)$ dove: […] $Ci,(t)$ Ammontare degli eventuali costi operativi incrementali, rispetto a quanto valutato all'Anno base, correlati all'entrata in vigore, all'anno ponte o in ciascun anno (t), di sopravvenienze normative e regolamentari previste e documentate *ex ante*, da parte del GI, con la fornitura all'Autorità di complete ed esaustive informazioni, anche quantitative. **In caso di sottoscrizione di un nuovo contratto di programma, o di un aggiornamento dello stesso, $Ci,(t)$ include l'eventuale variazione (in positivo o in negativo) del fabbisogno relativo al PMdA in essi riconosciuto. La variazione in positivo è presa in considerazione ~~a condizione che~~ dal momento in cui risulti ~~accompagnata~~ finanziata da una corrispondente variazione del livello stimato dei contributi statali in conto esercizio. In caso di aggiornamento del contratto di programma non finalizzato a recepire l'aggiornamento degli indirizzi strategici di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, inoltre, ~~la variazione~~ l'aumento di fabbisogno ~~(in positivo o in negativo)~~ è ~~presa~~ preso in considerazione a condizione che ~~essa~~ esso sia ~~generata~~ generato da eventi straordinari e imprevedibili al momento ~~di avvio della consultazione sullo~~ della sottoscrizione dello schema di contratto, di cui all'articolo ~~30, paragrafo 6, della direttiva 2012/34/UE~~ 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015; la riduzione di fabbisogno è presa in considerazione a condizione che siano rispettati gli aumenti di**

		produttività conseguiti dal gestore dell'infrastruttura.
Misura 10.5, punto 1	Con riguardo a ciascuna annualità del periodo tariffario, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, e in particolare della consultazione di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, il GI sottopone alle parti interessate il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, contenente le seguenti informazioni, in formato elaborabile: a) l'aggiornamento del livello incrementale dei costi operativi ($Ci,(t)$), in relazione all'effettiva entrata in vigore, all'anno precedente a quello in corso, delle sopravvenienze normative e regolamentari previste *ex ante*, oppure di ulteriori sopravvenienze normative e regolamentari, non previste *ex ante*; il tutto, corredato di esaustiva documentazione, anche quantitativa, finalizzata all'accertamento delle variazioni; […]	Con riguardo a ciascuna annualità del periodo tariffario, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, e in particolare della consultazione di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, il GI sottopone alle parti interessate il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, contenente le seguenti informazioni, in formato elaborabile: a) l'aggiornamento del livello incrementale dei costi operativi ($Ci,(t)$), in relazione all'effettiva entrata in vigore, all'anno precedente a quello in corso, delle sopravvenienze normative e regolamentari previste *ex ante*, oppure di ulteriori sopravvenienze normative e regolamentari, non previste *ex ante*; il tutto, corredato di esaustiva documentazione, anche quantitativa, finalizzata all'accertamento delle variazioni; **nel caso di costi operativi incrementali correlati alla sottoscrizione di un nuovo contratto di programma, detta documentazione include le valutazioni svolte sulle osservazioni presentate dai richiedenti ai sensi dell'articolo 15, comma 2, secondo periodo, del d.lgs. 112/2015; nel caso di costi operativi incrementali correlati alla sottoscrizione di un aggiornamento del contratto di programma volto a recepire l'aggiornamento degli indirizzi strategici di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, detta documentazione include le valutazioni svolte sulle osservazioni presentate dai richiedenti nell'ambito dei meccanismi di coordinamento di cui all'articolo 11-quinquies, comma 2, lettere a) e b), del d.lgs. 112/2015; nel caso di costi operativi incrementali correlati alla sottoscrizione di un aggiornamento del contratto di programma non finalizzato a recepire l'aggiornamento degli indirizzi strategici indicati, detta documentazione include l'indicazione delle causa degli eventi straordinari e imprevedibili da cui i maggiori costi sono generati, e delle ragioni per cui tali costi non potevano essere ragionevolmente presi in considerazione al momento della sottoscrizione dello schema di contratto;** **a-bis) l'aggiornamento del livello stimato dei contributi statali in conto esercizio definiti nei contratti di programma, riferiti ai costi pertinenti alle attività sottostanti i servizi del PMdA, in relazione alla sottoscrizione di nuovi contratti di programma o di aggiornamenti ai contratti di programma già in vigore** […]

	e) fatto salvo quanto previsto al punto 6 del presente paragrafo, il livello effettivo dei canoni, calcolato sulla base delle evidenze sopra indicate alle lettere a) e b) e dei volumi di traffico previsti ex ante, per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso, distintamente per ciascuna delle componenti individuate nel relativo listino.	e) fatto salvo quanto previsto al **punto 4-bis e al** punto 6 del presente paragrafo, il livello effettivo dei canoni, calcolato sulla base delle evidenze sopra indicate alle lettere a), **a-bis)** e b) e dei volumi di traffico previsti ex ante, per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso, distintamente per ciascuna delle componenti individuate nel relativo listino.
Misura 10.5, punto 4-bis		**Nel caso in cui si verifichi una riduzione del livello stimato dei contributi statali in conto esercizio definiti nei contratti di programma, riferiti ai costi pertinenti alle attività sottostanti i servizi del PMdA, l'incremento del canone unitario medio che ne dovesse conseguire rispetto all'importo determinato all'inizio del periodo tariffario è subordinato all'emanazione del decreto di cui alla Misura 22, punto 2, lettera c)**; **qualora la riduzione dei contributi venga stabilita in occasione della stipula di un nuovo contratto di programma, la disposizione di cui alla Misura 22, punto 2, lettera c) si applica a prescindere dalla straordinarietà di detta riduzione, e della gravità del disequilibrio economico generato dalla stessa.**

2 Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dalla Direzione Accesso alle infrastrutture ferroviarie e portuali, con la collaborazione delle Direzioni Affari legali e contenzioso.

Torino, 30 ottobre 2026

Il Responsabile del procedimento
f.to *Roberto Piazza*
(documento firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. 82/2025)