

Prospetto Informativo Rete 2026

Seconda bozza settembre 2024

Relazione esplicativa

1. Sintesi

Il PIR 2026 si presenta con una nuova struttura editoriale rispetto a quella degli anni precedenti; recepisce il format standard indicato da *Rail Net Europe* (RNE), associazione internazionale dei gestori delle infrastrutture ferroviarie europee. La nuova struttura è oggetto del primo paragrafo di questa relazione.

Rispetto all'ultima versione pubblicata del PIR 2025 sono nuovi i testi relativi al pedaggio in quanto il 2026 costituirà per le infrastrutture regionali il primo del periodo quinquennale di regolazione delle tariffe (2026-2030). Poiché l'iter di definizione delle tariffe è in corso e sarà completato nel 2025, ART, con Delibera 51/2024, ha dato indicazioni per un pedaggio transitorio da applicare nel 2026.

Il capitolo relativo agli Impianti di Servizio è stato riscritto in seguito alla disponibilità di aree idonee alla prestazione dei servizi ex articolo 13 del D.Lgs 112/2015 anche nell'ambito della stazione di Campagna Lupia, e alla specializzazione per i servizi di TPL oggetto di Contratto di Servizio delle aree presenti in ambito della stazione di Piove di Sacco.

Altri aggiornamenti di carattere ordinario derivano dalla evoluzione del quadro giuridico, dall'orario ferroviario di riferimento (orario 2025-2026), da ritorni di esperienza maturati non solo da IV ma anche da altri gestori di infrastrutture ferroviarie, nazionale e regionali. Nessuna osservazione sulla prima bozza è pervenuta al termine della consultazione da parte dei soggetti interessati.

Nelle pagine iniziali del PIR 2026 una prima tabella confronta per argomenti la nuova struttura editoriale e la precedente, una seconda espone le modifiche del documento, distintamente in prima e in seconda bozza, rispetto all'ultima versione pubblicata del PIR 2025.

2. La nuova struttura editoriale

La nuova struttura editoriale è stata definita da RNE, Associazione internazionale dei GI europei con il documento "*Network Statement Common Structure and Implementation Guide For Timetable 2025*" (pubblicato nel 2023) affinché tutti i soggetti interessati possano trovare le stesse informazioni nello stesso posto in ogni PIR; il documento, accessibile dal sito internet dell'Associazione, fornisce le linee guida per la realizzazione del PIR nella nuova configurazione, e raccomanda testi specifici per le parti più facilmente gestibili con criteri comuni a tutti i GI.

La nuova struttura è stata adottata con i PIR 2024 dai GI nazionali europei e, in progress, anche da alcuni regionali; a partire dal PIR 2026 sarà estesa a tutti i GI regionali italiani, come disposto da ART con lettera prot. 0041449/2024 del 22/04/2024.

Nella nuova struttura il PIR è articolato in sette capitoli, uno in più rispetto alla versione precedente. In particolare i contenuti dei sei capitoli dei PIR precedenti sono così disciplinati:

- Il capitolo 1 "Informazioni generali" corrisponde sostanzialmente al capitolo 1 della nuova struttura
- Il capitolo 2 "Condizioni di accesso all'infrastruttura" si suddivide nei capitoli 3 (istruttoria e stipula dei contratti) e 6 (gestione dei contratti) della nuova struttura

- Il capitolo 3 “Caratteristiche dell’infrastruttura” confluisce in massima parte nel capitolo 2 della nuova struttura, ad eccezione dei contenuti relativi agli impianti di servizio che confluiscono nel nuovo capitolo 7
- Il capitolo 4 “Allocazione della capacità” corrisponde sostanzialmente al capitolo 4 della nuova struttura
- I capitoli 5 “Servizi” e 6 “Tariffe e Performance Regime” sono unificati dando luogo al capitolo 5 della nuova struttura per quanto riguarda il Pacchetto Minimo di Accesso e i servizi complementari e ausiliari, mentre i contenuti relativi agli impianti ad accesso garantito confluiscono nel nuovo capitolo 7.

Pertanto la nuova struttura risulta così articolata:

- Capitolo 1: Informazioni generali
- Capitolo 2: Infrastruttura
- Capitolo 3: Condizioni di accesso all’infrastruttura
- Capitolo 4: Allocazione della capacità
- Capitolo 5: Servizi e tariffe
- Capitolo 6: Esecuzione del contratto
- Capitolo 7: Impianti di servizio

I precedenti Allegati, che erano numerati progressivamente, sono ricondotti a Appendici ciascuna collegata direttamente al capitolo di riferimento e individuata da un codice alfanumerico “X.A” nel quale il numero “X” individua il capitolo di riferimento, la lettera “A” il progressivo nell’ambito del capitolo stesso.

3. Il Pedaggio

In merito alle tariffe il PIR 2026 si trova a dover esporre tematiche ancora in studio che saranno definite compiutamente solo dopo la sua pubblicazione.

Infatti l’anno 2026 costituirà per le infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse con quella nazionale il primo anno del periodo di regolazione quinquennale 2026-2030 e il pedaggio sarà definito nel corso del 2025 (Delibere ART 95/2023 e 51/2024).

In considerazione di ciò ART ha disposto che per il primo anno del periodo (vale a dire il 2026) vigerà un regime provvisorio, con applicazione della tariffa in vigore all’anno ponte (vale a dire il pedaggio 2025), incrementata del tasso di inflazione programmato come sarà disponibile alla data di presentazione della proposta tariffaria quinquennale (vale a dire il 30 giugno 2025).

Alla scadenza per la richiesta di tracce per l’orario 2025-2026 (7 aprile 2025) il valore del pedaggio 2026 non sarà quindi conosciuto con esattezza non essendo ancora noto il tasso di inflazione da applicare nella rivalutazione del canone 2025.

Tutto ciò premesso, affinché i Richiedenti possano avere comunque un orientamento sui costi di pedaggio sui quali basare le richieste, la seconda bozza del PIR 2026 di IV riporta (paragrafo 5.2) i valori di pedaggio come pubblicati nell’ultima versione del PIR 2025, indicando provvisoriamente per il suo adeguamento il tasso di inflazione 2026 nella misura dell’1,7% tratta dalla pubblicazione di Banca d’Italia *“Proiezioni macroeconomiche per l’economia italiana, aprile 2024”*.

4. Gli impianti di servizio

Nell’affidamento a gara del Contratto di Servizio per i servizi TPL, gestiti da nuova IF a partire dal settembre 2024, si è proceduto alla specializzazione delle aree presenti nell’ambito della stazione di Piove di Sacco, dimensionate e attrezzate in funzione dei volumi di traffico attesi nel periodo di vigenza del Contratto, e rese disponibili con Comodato d’uso a IF aggiudicataria della gara.

Contestualmente, onde garantire alle altre eventuali IF che ne facessero richiesta la fruizione di servizi ex articolo 13 del D.Lgs 112/2015, è individuata una nuova area idonea nell’ambito della stazione di Campagna Lupia.

I paragrafi 7.2, 7.3.2 e 7.3.3 del capitolo 7 sono pertanto rielaborati conseguentemente.

5. Le modifiche puntuali rispetto al PIR 2025 edizione straordinaria aprile 2024

Le variazioni introdotte sono le seguenti (indicati anche i paragrafi di riferimento):

- Tutte le introduzioni ai nuovi capitoli sono allineate ai testi raccomandati dalle linee guida di RNE, personalizzate sulle specificità di IV
- Il Quadro Giuridico è aggiornato con le variazioni nel frattempo intervenute (1.3.1)
- Il periodo di validità del PIR è allineato con la tempistica dei processi di programmazione e gestione dell'orario di servizio 2025/2026 (1.5.1)
- L'esposizione delle caratteristiche dell'infrastruttura è allineata con le linee guida di RNE (2.3)
- Le definizioni relative alla capacità dell'infrastruttura sono allineate a quelle risultanti dalla bozza di PIR RFI secondo aggiornamenti intervenuti in sede internazionale (2.5.3.2)
- È inserita ex-novo la disciplina per contratti con Richiedenti non IF (3.3.3)
- È inserita ex-novo la disciplina per la richiesta e la gestione di tracce finalizzate all'effettuazione di corse prova, ricondotte alla tipologia di "treni tecnici" (3.4.5)
- Tutte le scadenze del processo di allocazione della capacità sono allineate alle date di attivazione dell'orario 2025-2026 (4.5.1) e del suo adeguamento intermedio (4.5.2)
- Il testo relativo alla fornitura di energia elettrica di trazione è integrato in relazione all'importo unitario per la fatturazione in acconto (5.4.1)
- I contenuti relativi ai servizi alle PMR sono aggiornati e ampliati (5.4.3)
- È specificato, a seguito dell'elettrificazione della linea, che tutte le penali a carico di IF determinate come % del canone sono al netto del costo della corrente di trazione (5.6.3)
- È inserita ex-novo la disciplina relativa a eventuali cambiamenti di pedaggi e tariffe in corso di validità (5.8)
- È eliminato il testo relativo alla banca dati pericoli per la circolazione (6.2.7)
- Sono eliminate ridondanze in merito agli obblighi di segnalazione e indagini in caso di inconvenienti di esercizio (6.3.5)
- In tutte le Appendici, rinumerate coerentemente con le linee guida RNE, i riferimenti ai capitoli del PIR interessati sono allineati alla nuova struttura editoriale
- Il glossario dei termini e le abbreviazioni precedentemente nel corpo del PIR sono trasferiti nelle nuove Appendici 1.A e 1.B
- Le caratteristiche tecniche di dettaglio dell'infrastruttura sono aggiornate in Appendice 2.A con le variazioni già intervenute o attese per il 2026
- Il quadro normativo di riferimento per la determinazione del canone e delle tariffe per il periodo regolatorio 2026-2030 è descritto in Appendice 5.A, che fornisce anche le prime indicazioni orientative sui valori dei canoni unitari che saranno applicati nel 2026
- In Appendice 6.A sono provvisoriamente mantenuti gli indicatori di qualità a consuntivo 2023 e obiettivo 2025, preannunciandone l'aggiornamento entro marzo 2025 e con i consuntivi 2024 e obiettivi 2026
- L'appendice 7.B è aggiornata per la stazione di Piove di Sacco e integrata con le caratteristiche e lo schematico della stazione di Campagna Lupia
