

Prospetto Informativo Rete 2026

Prima bozza giugno 2024 per consultazione

Relazione esplicativa

1. Sintesi

Il PIR 2026 si presenta con struttura editoriale completamente nuova rispetto a quella 2025, che recepisce il format standard indicato da *Rail Net Europe* (RNE), associazione internazionale dei gestori delle infrastrutture ferroviarie europee. La nuova struttura e il confronto con quella finora adottata sono oggetto del primo paragrafo di questa relazione.

I testi relativi al pedaggio sono stati completamente riscritti. L'anno 2026 costituirà infatti 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, con la Delibera 51/2024 ART ha dato indicazioni specifiche per un pedaggio transitorio da applicare nel 2026: ciò ha comportato la riscrittura coerente di tutti i testi relativi.

Altri aggiornamenti specifici di carattere ordinario derivano dalla evoluzione del quadro giuridico, dall'orario ferroviario di riferimento (orario 2025-2026), da ritorni di esperienza nella gestione dei contratti di utilizzo maturati non solo da IV ma anche dagli altri gestori delle infrastrutture ferroviarie italiane, nazionale e regionali.

Nelle pagine iniziali del PIR 2026 alcune tabelle sintetizzano la corrispondenza degli argomenti nella nuova struttura editoriale con quella precedente e le modifiche puntuali apportate ai testi nel corpo del documento.

2. La nuova struttura editoriale

La nuova struttura dei PIR è stata definita da RNE, Associazione internazionale dei GI europei, nel documento pubblicato nel gennaio 2023 "*Network Statement Common Structure and Implementation Guide For Timetable 2025*" con la finalità che tutti i soggetti interessati possano trovare le stesse informazioni nello stesso posto in ogni PIR; il documento RNE, 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 gestibile 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 fin dalla prima bozza 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 dei sei della 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 versione
- 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 versione

- Il capitolo 3 “Caratteristiche dell’infrastruttura” confluisce in massima parte nel capitolo 2 della nuova versione, 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 versione
- I capitoli 5 “Servizi” e 6 “Tariffe e Performance Regime” sono unificati dando luogo al capitolo 5 della nuova versione per quanto riguarda il Pacchetto Minimo di Accesso e i servizi complementari e ausiliari; i servizi e le tariffe per gli impianti ad accesso garantito confluiscono invece 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” ne individua il capitolo di riferimento, la lettera “A” ne individua il progressivo nell’ambito del capitolo stesso

3. Il Pedaggio

In merito alle tariffe la prima bozza del PIR 2026 si trova a dover esporre tematiche ancora in studio che saranno definite compiutamente nel corso del 2025.

Infatti l’anno 2026 costituirà per le infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse con quella nazionale il primo anno del periodo di regolazione quinquennale 2026-2030 il pedaggio per il quale 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 su cui basare le richieste, la prima bozza del PIR 2026 di IV riporta (paragrafo 5.2) i valori di pedaggio come pubblicati nell’ultima versione del PIR 2025 (marzo 2024), indicando provvisoriamente 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. Le modifiche puntuali

Le variazioni introdotte rispetto all’ultima versione del PIR 2025 sono le seguenti (sono indicati anche i paragrafi di riferimento):

- Le introduzioni ai nuovi capitoli sono allineate ai testi raccomandati dalle linee guida di RNE, personalizzati sulle specificità di IV
- Il Quadro Giuridico (1.3.1) è aggiornato con le variazioni nel frattempo intervenute
- Il periodo di validità (1.5.1) è allineato con la tempistica dei processi di programmazione e gestione dell’orario di servizio 2025/2026

- L'ordine di esposizione delle caratteristiche dell'infrastruttura è allineato con le linee guida di RNE (2.3)
- È inserita ex-novo la disciplina per contratti con Richiedenti non IF (3.3.3)
- Tutte le scadenze vincolanti per l'allocazione della capacità sono allineate alle date di attivazione dell'orario 2025-2026 (14 dicembre 2025) e del suo adeguamento intermedio (14 giugno 2026) (4.5.1 e 4.5.2)
- La fornitura di energia elettrica di trazione è integrata in relazione all'importo unitario per la fatturazione in acconto (5.4.1)
- 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 indagine 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 inserite nel corpo del PIR, sono trasferiti nelle nuove Appendici 1.A e 1.B
- Le caratteristiche tecniche di dettaglio dell'infrastruttura sono aggiornate con le variazioni già intervenute o attese per il 2026 nell'Appendice 2.A
- Il quadro normativo di riferimento per la determinazione del canone e delle tariffe per il periodo regolatorio 2026-2030 è descritto in dettaglio in Appendice 5.A, che fornisce anche le prime indicazioni orientative sui valori dei canoni unitari che saranno applicati nel 2026,
- È provvisoriamente confermato in Appendice 6.A il testo relativo agli indicatori di qualità mantenendo consuntivi 2023 e obiettivi 2025, preannunciandone gli aggiornamenti che saranno apportati entro marzo 2025 con i consuntivi 2024 e obiettivi 2026
