



Roma, 18.01.2022
Prot. CE-P/04/2022

Spett.le **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**
Direzione Commerciale
Alla C.A. del Direttore – *Dott. Christian Colaneri*
PEC: rfi-dce@pec.rfi.it

E p.c.

Autorità di Regolazione dei Trasporti
C.A. *Ing. Roberto Piazza*
Via pec: pec@pec.autorita-trasporti.it
Via mail: ACC@autorita-trasporti.it

Oggetto: Osservazioni sul Documento metodologico di RFI per la determinazione dei corrispettivi richiesti per gli Altri Servizi erogati dal GI, diversi dal PMdA, per il periodo tariffario 2023.

Con riferimento al Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per gli Altri servizi erogati dal GI, diversi dal PMdA, per il periodo tariffario 2023, posto in consultazione da RFI, l'Associazione Fercargo osserva quanto segue.

*

1. Sulla rendicontazione.

Nel Documento metodologico è detto che “*Per la rendicontazione dei costi e dei ricavi di ciascun servizio si rimanda alla contabilità regolatoria redatta per gli Altri Servizi*” senza però allegarla. Quindi sul punto è preclusa qualsiasi osservazione e la consultazione risulta mancante, benché sia stata prevista dall'ART. Ciò rende necessaria una integrazione istruttoria, come già fatto presente dalla scrivente Associazione all'ART nel chiedere l'accesso alla citata rendicontazione; richiesta ancora in attesa di risposta.

*

2. Sulla determinazione dei costi operativi.

2.1. *Sub* paragrafo 4 del Documento metodologico sono indicati, come posta correttiva in aumento, l'importo complessivo di euro 898.547,00 a titolo di “*correttivi dovuti agli impatti economici sui costi operativi dell'anno 2020 derivanti dalle restrizioni conseguenti all'emergenza epidemiologica*”.

Ma tale imputazione non pare corretta in quanto la Contabilità regolatoria 2020 è giocoforza già inclusiva degli effetti sui costi del 2020 dell'emergenza epidemiologica.

Tale posta correttiva andrebbe non solo eliminata onde evitare altrimenti una indebita duplicazione di costi già conteggiati, ma gli extra costi di cui sopra andrebbero ulteriormente ridotti in quanto è



verosimile attendersi negli anni a venire un efficientamento degli stessi non trovandoci più nella fase di gestione dell'emergenza.

*

2.2. Sempre *sub* paragrafo 4 del Documento metodologico è detto che sono imputati all'anno base (2020) costi del personale per complessivi euro 679.970,00.

Si attesta però che siffatti costi del personale sono “*di pertinenza delle precedenti annualità 2018 e 2019*”.

Ma, proprio in quanto si tratti di costi di competenza di altri anni, al contrario non se ne dovrebbe tenere conto nel determinare i costi dell'anno base (2020).

*

2.3. Nel medesimo paragrafo del Documento metodologico risulta che vengono allocati ulteriori costi per un importo complessivo di euro 2.279.331,00 a titolo di “*quote di costi operativi contabilizzati nella Coreg 2020 del Pacchetto Minimo d'Accesso*”.

Ne consegue che, stante la riconosciuta attribuzione in Contabilità regolatoria 2020 a carico del PMdA, la imputazione dei medesimi costi agli Altri servizi non sembra trovare alcun fondamento.

*

2.4. Per i motivi *sub* numeri 2.1., 2.2. e 2.3., quindi, il totale dei costi operativi dell'anno base, valido ai fini della determinazione delle tariffe, andrebbe ricalcolato in euro **50.398.000,00** in luogo dell'importo di euro **54.256.448,00** indicato nel Documento metodologico e conseguentemente le tariffe *sub* paragrafi da 5.1.1.1. a 5.1.1.19 andrebbero ricalcolate per annullare detta sovrastima dei costi totali regolatori.

*

3. *Sui volumi di attività.*

Nel Documento metodologico è previsto *sub par.* 5.1.4.2. che “*Per il volume all'anno base (t-1) del servizio merci è stato preso in considerazione, come parametro di riferimento del servizio, il numero di accessi effettuati presso scali merci di proprietà RFI.*

Il volume all'anno base (t-1) è stato rilevato attraverso gli accessi consuntivati e rendicontati alle Imprese nel sistema PIC.

Il volume all'anno base (t-1) per il servizio scalo merci risulta pari a: 10.510 accessi”.

Al *par.* 5.1.4.3. del Documento metodologico è previsto che “*Per il volume all'anno base (t-1) del servizio scali di smistamento e aree di composizione dei treni è stato preso in considerazione, come parametro di riferimento del servizio, il numero di accessi effettuati presso impianti con scali di smistamento e aree di composizione treni di proprietà RFI e con operatore di impianto RFI. Dal presente perimetro sono stati esclusi gli scali di smistamento e aree di composizione con proprietà diversa da RFI.*



Il volume all'anno base (t-1) è stato rilevato attraverso gli accessi consuntivati e rendicontati alle Imprese nel sistema PIC.

Il volume all'anno base (t-1) per il servizio scali di smistamento e aree di composizione dei treni risulta pari a 5.153 accessi”

Al par. 5.1.4.4. del Documento metodologico è previsto che “Per il volume all'anno base (t-1) del servizio sosta, ricovero e deposito materiale rotabile e merci è stato preso in considerazione, come parametro di riferimento del servizio, il numero di accessi effettuati ed i minuti di stazionamento sopra franchigia, posta a 60 minuti per il segmento passeggeri e 120 minuti per il segmento merci, presso impianti dedicati al servizio di sosta, ricovero e deposito di proprietà RFI e con operatore di impianto RFI.

Il volume all'anno base (t-1) è stato rilevato attraverso gli accessi ed i minuti consuntivati e rendicontati alle Imprese nel sistema PIC.

Il volume all'anno base (t-1) per il servizio sosta, ricovero e deposito materiale rotabile risulta pari a: 339.475 accessi e 87.932.330 minuti”.

Emerge dalle suddette previsioni del Documento metodologico che il parametro di riferimento è dato, per i menzionati servizi, dal numero di accessi rendicontati alle imprese nel sistema PIC.

Tuttavia, occorre rilevare che con nota del 21.12.2021 RFI ha richiesto a ciascuna IF, entro il 18 gennaio 2022, di fornire i dati di effettivo utilizzo dei servizi, in particolare del numero di accessi effettuati allo scopo evidente di determinarne il dato aggregato rilevante per la proposta tariffaria.

Quindi non si comprende perché, considerando la finalità perseguita, tale informazione, nelle menzionate previsioni del Documento metodologico, sia del tutto ignorata, benché sia rilevante al fine di determinare le tariffe unitarie alle quali va applicata.

*

4. Sulla dinamica dei costi totali.

La dinamica dei costi totali per servizio esposta *sub* paragrafo 5.1.6 del Documento metodologico non può essere condivisa dalle IF.

A tale proposito occorre preliminarmente osservare che, come attestato nei prospetti *sub* paragrafo da 5.1.6.1. a 5.1.6.20, i costi considerati per ciascun servizio sono soltanto i costi fissi.

Tuttavia, vengono conteggiati aumenti di tali costi da un anno all'altro, ulteriori a quelli derivanti dall'adeguamento alla inflazione programmata, per tutto il periodo tariffario e per tutti i servizi extra PMdA, con conseguente sovrastima delle tariffe per tutti i servizi rilevanti per il trasporto merci.

Non si può allora mancare di osservare che le tariffe in consultazione non possono incorporare aumenti dei costi che siano eccedenti l'inflazione programmata, giacché questa è l'unica variabile che, data la loro natura, può incidere sugli stessi.

*



5. Sull'efficiamento.

Il Documento metodologico sconta poi una mancanza che non può essere trascurata.

Come già verificatosi nel primo periodo tariffario, non è prevista l'applicazione di un tasso di efficientamento benché, nello stesso Documento metodologico, si chiarisce *sub* paragrafo 5.1.2. che *“La declinazione della Misura 6 [della delibera ART 96/2015] per la definizione dei criteri di determinazione delle tariffe degli Altri Servizi erogati dal GI, prevede che i canoni dei servizi siano correlati ai relativi costi pertinenti ed efficienti”*.

La mancata previsione di un tasso di efficientamento, neppure al minimo fisiologico del 2%, significa che le IF sono gravate dal 2016 di tariffe che non vengono mai efficientate sino al 2026, malgrado l'efficientamento sia un principio basilare della regolazione in tutti i settori economici alla quale si applichi e sia prevista dalla Delibera ART 96/2015 (!).

*

6. Sulla determinazione del valore netto contabile delle immobilizzazioni e dei lavori in corso.

Nella determinazione del valore netto contabile delle immobilizzazioni autofinanziate dell'anno base effettuata *sub* par. 5.2.1. del Documento metodologico non è data evidenza dello scomputo delle spese relative ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente (cioè migliorie e manutenzioni straordinarie), interamente contribute dallo Stato, benché costituiscano una quota rilevante del valore dell'infrastruttura in ragione della loro previsione in tutti i contratti di programma stipulati con il MIMS.

Inoltre, al medesimo paragrafo del Documento metodologico, nel determinare il valore dei Lavori in corso si è proceduto in base ad una *“stima della loro entrata in esercizio”*, quando invece, per consolidata prassi della regolazione in tutti i settori in cui è applicata, si tiene conto dei LIC solo dalla data della loro entrata in esercizio, cioè solo a partire dal momento in cui il GI dà evidenza al Regolatore di quali siano i Lavori in corso effettivamente realizzati e messi in operatività per ciascun anno del periodo tariffario, escludendo quindi la loro inclusione in via previsionale, contrariamente a quanto risulta appunto dal Documento metodologico.

*

7. Sulla stima delle aliquote di ammortamento.

La stima delle aliquote fornita al paragrafo 5.2.2. del Documento metodologico andrebbe rivista, in quanto per gli anni 2024, 2025 e 2026, utilizzando i dati ivi forniti *sub* lett. a) e b) e applicando l'equazione $c = a/b$, i valori di risulta sono 2,6%, 2,7% e 2,8% in luogo di quelli indicati, rispettivamente, in 2,7%, 2,8% e 2,9%.

*

8. Sul valore residuo dell'infrastruttura.

I valori residui dell'infrastruttura contabilizzati per i servizi AU Scali Merci e AU Aree Sosta non sembrano in linea con quelli effettivi.



Ciò lo si evince dal fatto che alle infrastrutture interessate, pur essendo costituite in gran parte da opere fisse durevoli, quali terreni, fabbricati, opere murarie accessorie, etc., che mantengono la loro piena funzionalità durante la Concessione, viene attribuita una perdita di valore del tutto implausibile stante appunto la loro natura.

Nel Documento metodologico si dà atto che il valore residuo dell'infrastruttura da scomputare dal capitale investito netto (CIN) è costituito *“dalla somma del costo dei terreni, in quanto beni non soggetti a deperimento e consumo, e delle eventuali altre immobilizzazioni materiali ed immateriali (principalmente ponti, viadotti, gallerie, sedi di stazioni) che non hanno esaurito, nell'arco di durata della Concessione, la loro funzionalità”*.

Nello specifico, per il servizio regolamentato AU Scali Merci *sub* paragrafo 5.3.3. del Documento metodologico ciò non sembra trovare riscontro, come si desume dal seguente prospetto estratto dal medesimo:

AU SCALI MERCI	2020	2021	2022	2023
Immobilizzazioni nette esdusi oneri finanziari capitalizzati (al 31/12)	11.253.576	11.253.576	11.253.576	11.253.576
Valore residuo dell'infrastruttura (al 31/12)	-8.624.385	-8.624.385	-8.624.385	-8.624.385
Imm.ni nette escl. val. residuo (valore al 31/12/2020) e o.f. capital.	2.629.191	2.629.191	2.629.191	2.629.191

Dal sovrastante prospetto si evince infatti una previsione di perdita di valore per gli anni 2020-2023 dell'ordine di euro 2,6 milioni presa in considerazione per il calcolo del capitale investito netto (CIN), che per le ragioni indicate non sembra trovare giustificazione.

Per quanto riguarda il servizio regolamentato AU Aree Sosta *sub* paragrafo 5.3.3. del Documento metodologico risulta quanto segue:

AU AREE SOSTA	2020	2021	2022	2023
Immobilizzazioni nette esdusi oneri finanziari capitalizzati (al 31/12)	192.972.765	192.972.765	192.972.765	192.972.765
Valore residuo dell'infrastruttura (al 31/12)	-167.429.726	-167.429.726	-167.429.726	-167.429.726
Imm.ni nette escl. val. residuo (valore al 31/12/2020) e o.f. capital.	25.543.039	25.543.039	25.543.039	25.543.039

Dal sovrastante prospetto si evince anche per tale servizio una previsione di perdita di valore per gli anni 2020-2023 dell'ordine di euro 25 milioni presa in considerazione per il calcolo del capitale investito netto (CIN) che per le ragioni indicate sopra non sembra trovare giustificazione.

*

9. Sulla remunerazione del Capitale investito (c.d. WACC).

Per i motivi indicati *sub* numero 6 e 8 la remunerazione incorporata in tariffa *sub* paragrafo 5.3.5. non sembra essere stata calcolata solo sul capitale investito ammissibile in sede regolatoria.

Nello specifico, incidono sulla corretta determinazione del WACC la circostanza che il capitale investito risulta maggiorato dei seguenti elementi non ammissibili in sede regolatoria:

- spese relative ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente (cioè migliorie e manutenzioni straordinarie), interamente contribute dallo Stato;



b) Lavori in corso con entrata in esercizio solo stimata;

c) Valori residui dell'infrastruttura sottostimati per il servizio AU Scalo Merci e AU Aree Sosta.

Di conseguenza andrebbero riviste le tabelle *sub* paragrafo 5.3.5. del Documento metodologico relative al calcolo della remunerazione del CIN per tutti i servizi regolamentati per le ragioni *sub* lett. a) e b) e per l'ulteriore profilo *sub* c) per i servizi AU Scalo Merci e AU Aree Sosta.

*

10. Sui contributi pubblici definiti nei Contratti di programma

Sub paragrafo 5.4. del Documento metodologico è detto che “La documentazione predisposta nella relazione di contabilità regolatoria, a corredo del nuovo sistema tariffario predisposto da RFI, illustra come non vi siano contributi statali erogati per il finanziamento dei servizi diversi dal PMdA”.

Non si può essere d'accordo con tale asserzione in quanto la contabilità regolatoria non è stata allegata al Documento metodologico e, come già osservato, in particolare manca l'evidenza delle spese relative ai rinnovi dell'infrastruttura ferroviaria esistente (cioè migliorie e manutenzioni straordinarie), interamente contribute dallo Stato, benché costituiscano una quota rilevante del valore del capitale investito in ragione della loro previsione in tutti i Contratti di programma stipulati con il MIMS.

*

11. Sulle tariffe unitarie

Le tariffe unitarie esposte *sub* paragrafi da 6.1. a 6.19 del Documento metodologico non sembrano corrette.

A tale proposito occorre premettere che la loro formulazione è sintetizzata dalla seguente formula: $Tu = Cnt/P$ dove:

- *Tu* rappresenta la tariffa media unitaria;
- *Cnt* rappresentano i Costi netti efficientati relativi al servizio erogato;
- *P* rappresentano i volumi relativi al servizio erogato.

Ora, per quanto sopra osservato, il dato dei costi operativi utilizzato per definire tutte le tariffe unitarie andrebbe rideterminato per:

- escludere la posta di euro 898.547,00, relativa a costi derivanti dall'emergenza Covid;
- escludere la posta di euro 679.970,00, relativa a costi del personale di pertinenza del 2018 e del 2019;
- escludere la posta di euro 2.279.331,00, relativa a costi di pertinenza del PMdA;
- escludere gli aumenti dei costi eccedenti l'inflazione programmata;



- escludere (per gli anni 2024, 2025 e 2026) gli ammortamenti eccedenti le quote computabili in base alle appropriate aliquote;
- escludere la remunerazione per il CIN che incorpora i) le spese per miglorie e manutenzione straordinaria contribute dallo Stato, ii) i Lavori in Corso non effettivi e iii) le perdite di valore dell'infrastruttura non effettive (limitatamente ai servizi AU Scalo Merci e AU Aree Sosta).

I costi totali così rettificati andrebbero poi efficientati tramite la loro riduzione da un anno all'altro di almeno il 2%.

Per quanto riguarda il dato dei volumi relativi a ciascun servizio, il denominatore "P" nella indicata formula andrebbe rideterminato per tenere conto dell'informazione richiesta alle IF in sede di consultazione alla precipua finalità della definizione della proposta tariffaria per ciascun servizio.

*

12. Sulla sostenibilità economica

Il Documento metodologico prevede *sub* paragrafo 6 quanto segue: *“Per i servizi il cui incremento tariffario tra le tariffe 2023 e le tariffe 2022 è superiore alla soglia del 50% al fine di “contemperare le distinte esigenze di rendere gradualmente i necessari incrementi tariffari” questo Gestore propone di determinare una nuova tariffa denominata “Tariffa Calmierata 2023”.*

Tale tariffa è calcolata come media delle tariffe 2023-2022

- *Platee*
- *Sosta*
- *Scali merci*
- *Scali smistamento*
- *Assistenza treni speciali*
- *Fast track*
- *Parking*
- *Preriscaldamento e Climatizzazione*

La posta di cui al punto 6 lettera c) della [delibera ART] 114/2021, afferente a questi servizi, verrà calcolata nell'ambito della proposta tariffaria per il nuovo periodo regolatorio 2023-27.

Si ritiene che tale incremento risulti realisticamente sostenibile nell'ambito di un percorso di graduale recupero di redditività dei servizi in questione”.

Sul punto occorre osservare che il percorso di graduale recupero di redditività dei servizi così tracciato va valutato sulla base dei dati che risultino a valle dell'operazione preliminare, già indicata al punto precedente, di scorporo di una serie di costi non pertinenti, non effettivi e non efficienti e che causano il considerevole aumento delle tariffe, che attualmente risulta dal Documento metodologico.

Infatti, limitandoci ai servizi più comuni tra le IF rappresentate, l'impatto della nuova tariffazione sugli operatori è quello sintetizzato nel seguente prospetto.



Servizio	u.m.	PIR 2022	Proposta RFI 2023	Proposta RFI 2023 Calmierata	incremento (calmierata su 2022)
scali merci	€/accesso	39,01 €	98,06 €	68,54 €	76%
Scali di smistamento e Aree di composizione treno	€/accesso	56,40 €	142,02 €	99,21 €	76%
Sosta, Ricovero e Deposito	€/min	0,07 €	0,25 €	0,16 €	128%
controllo MP	€/km	0,0119 €	0,0153 €	0,0153 €	29%

Secondariamente, occorre considerare che l'analisi di sostenibilità effettuata non può essere condivisa in quanto manca la considerazione della stessa dal lato delle IF.

In particolare, trattandosi di servizi accessori imprescindibili per l'effettuazione dei trasporti, la formulazione del prezzo dovrebbe tenere conto dei parametri di riferimento del comparto, ad esempio il prezzo medio dell'accesso alla rete, i costi produttivi generali sostenuti dagli operatori, il ricavo medio a treno-km etc.

Inoltre, con gli obiettivi europei posti dal c.d. Green Deal e dalla c.d. Transizione ecologica il mercato sta scontando una serie di aumenti, a cominciare dal costo dell'energia.

A ciò si aggiungono ulteriori aggravii economici a carico delle IF derivanti dai vincoli infrastrutturali che limitano l'offerta e si riflettono in limitazioni alla circolazione quali quelle dovute a manutenzione programmata, trasporto di merci pericolose, saturazione delle linee.

La considerazione di tali elementi manca nel Documento metodologico benché andrebbero apprezzati nel rispetto dell'art. 18, comma 4, del d.lgs. 112/2015.

*

13. Ulteriori considerazioni.

Il presente contributo fornito dalle IF tramite l'Associazione Fercargo va considerato come meramente preliminare, giacché è quello possibile in base alle informazioni allo stato messe a disposizione e quindi, solo all'esito di una integrazione istruttoria, già richiesta all'ART, e che sia adeguata ai presenti rilievi, potranno essere meglio compresi l'effettiva portata della nuova tariffazione e tutti i suoi elementi costitutivi, onde consentire una consultazione piena ed effettiva.

Cordiali saluti

Il Presidente di Fercargo