

**Relazione di cui al punto 3 della delibera ART 142/2023 illustrativa delle motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni pervenute dalle imprese ferroviarie e dagli altri soggetti interessati a valle della presentazione della proposta tariffaria per il periodo 2024-2028 – Servizi extra PMdA**

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
FerCargo	1	<p>L'Associazione osserva che rispetto all'attuale regime le tariffe relative alla maggioranza dei servizi extra PMdA subiscono aumenti elevatissimi, come da seguente prospetto: [...]</p> <p>Considerando che le attuali tariffe sono full cost, cioè, coprono tutti i costi di RFI ed includono la congrua remunerazione del capitale investito, tali aumenti sono del tutto ingiustificati.</p> <p>Anche in questo caso richiamiamo decisamente le considerazioni fatte al precedente punto 3, relative alla non disponibilità del mercato ad assorbire aumenti di costo unitari che, moltiplicati per le quantità annuali prevedibili, si tradurrebbero per le IIFF in centinaia di migliaia di € di maggiori oneri, non direttamente trasferibili ai Clienti.</p>	<p>L'osservazione non risulta accoglibile sotto diversi profili di seguito riassunti.</p> <p>Le tariffe presenti nell'attuale sistema tariffario, elaborate nel corso dell'anno 2016, sono basate sulla <b>contabilità regolatoria del Gestore relativa all'anno 2014</b>; tale contabilità fu elaborata a partire da assunzioni e stime fatte dal Gestore, funzionali a identificare i costi sostenuti dal medesimo per l'erogazione di servizi.</p> <p>Preme sottolineare che all'epoca RFI non era dotata di un sistema di identificazione puntuale dei costi. Solo a partire dal 2018 RFI ha dato avvio al nuovo <b>modello di controllo</b> teso a definire e rilevare i costi in modo più puntuale per la quantificazione dei singoli servizi.</p> <p>Si rileva, oltretutto, che, rispetto alla determinazione delle tariffe calcolate con la precedente proposta tariffaria, nell'attuale proposta si considerano anche gli investimenti di manutenzione straordinaria resi necessari al fine di garantire la qualità e mantenimento in efficienza dei servizi.</p> <p>Si tiene a precisare, infine, che le variazioni tariffarie, sia positive che negative, non sono generate soltanto da un aumento/diminuzione dei costi rilevati dal gestore nel corso dell'attuale periodo tariffario ma anche da una variazione (positiva/negativa) dei <b>volumi</b> presentati nella proposta tariffaria 2024-2028 rispetto a quelli noti al gestore</p>

<b>Soggetto partecipante</b>	<b>n.</b>	<b>Osservazione</b>	<b>Valutazioni RFI</b>
			antecedentemente al 2017, primo anno di avvio della rendicontazione di molti servizi.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
FerMerci	1	<p>In materia di servizi extra PMdA, si segnala un significativo incremento delle tariffe unitarie. Emblematico il caso degli scali merci le cui tariffe passano dai 40,11 €/accesso del 2024 ai 154,523 €/km del 2025 (+285%), con un aumento dei costi per le singole IIFF di centinaia di migliaia di euro su base annua. Si propone di rivedere le tariffe e di prevedere una modulazione delle tariffe sulla base del volume di produzione del singolo richiedente, conformemente alla misura 48.3 della Delibera 95/2023.</p>	<p>In considerazione degli incrementi del nuovo sistema di tariffazione dei servizi extra PMdA, RFI ha ritenuto opportuno non ipotizzare un sistema di incentivi basato sul volume di produzione assicurato dal singolo richiedente, poiché sarebbe stato necessario introdurre un sistema di penali volto a disincentivare fenomeni di soppressioni dei servizi che avrebbe aggravato ulteriormente il sistema tariffario. Si ritiene pertanto non accoglibile tale richiesta.</p> <p>Si precisa inoltre che la conoscenza dei volumi reali per ciascun impianto di servizio è di fondamentale importanza per RFI al fine di pianificare i propri interventi di sviluppo.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
<b>Mercitalia Rail</b>	1	<p>In relazione ai servizi extra PMDA, e in particolare ai sensibili aumenti dei servizi di Accesso agli Scali Merci (+285%) Si chiede di riconsiderare la stima dei volumi e prevedere un'adeguata progressione degli aumenti per garantire la sostenibilità dei servizi.</p> <p>Gli incrementi della sosta merci (superiori al 120%) risultano ingiustificati in considerazione del fatto che, le soste non andrebbero considerate come un proprio servizio, bensì come un naturale prolungamento della traccia, anche tenendo conto del confronto intermodale con l'autotrasporto per il quale le soste sono sempre gratuite.</p>	<p>Per ciò che concerne le stime dei volumi alla base della proposta tariffaria, RFI ha utilizzato come base per costruire la proposta tariffaria i dati dei volumi comunicati dalle Imprese Ferroviarie per singolo servizio (laddove forniti e ritenuti attendibili e coerenti sia rispetto al reticolo offerto da RFI che ai dati a disposizione del Gestore) e, laddove non disponibili, le stime di domanda elaborate a partire dal dato 2023. Tale dato, derivante dalla rendicontazione e programmazione del singolo servizio, è stato evoluto sulla base dei volumi di traffico per segmento previsti dalla proposta tariffaria del PMdA. In ragione di quanto sopra si ritiene pertanto che la stima dei volumi non debba essere riconsiderata.</p> <p>In merito alla possibilità di una progressione degli aumenti tariffari RFI ritiene accoglibile tale richiesta attraverso la rimodulazione della posta figurativa ridistribuendola nel periodo 2026-2028, in modo tale da ridurre il <i>gap</i> tariffario per l'anno 2025.</p> <p>In merito al servizio di sosta, sostenendo RFI dei costi connessi alla messa in disponibilità dell'infrastruttura per tale attività, conformemente ai criteri della Delibera 95/2023 e dlgs 112/2015 RFI, deve prevedere un sistema di tariffazione per la stessa. Si ritiene pertanto non accoglibile tale richiesta.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Italo NTV	1	<p>Fermo restando quanto già evidenziato al punto 2) delle Osservazioni Generali in merito alla mancata azione di contrazione dei costi relativi al PMdA, in palese violazione di quanto prescritto dalla misura 42.5 della Delibera 95/2023, il GI ha autonomamente stabilito di non applicare neanche il prescritto tasso di efficientamento per 13 dei 17 servizi diversi dal PMdA offerti dal Gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>Emblematico in tal senso è il servizio Fast Track, il cui costo è stato incrementato del 100% a fronte di una “modifica della contrattualistica sottostante” (pag. 43 della Relazione dei Servizi).</p> <p>Inoltre, per 8 dei 13 suddetti servizi, il GI dichiara di non dover applicare un tasso di efficientamento nella stima dei costi basandosi sul fatto che “I costi operativi relativi a tali servizi sono principalmente composti da costi del personale interno il cui costo è previsto in incremento per effetto delle dinamiche del costo del lavoro” (Documento sulla performance di efficientamento di RFI).</p> <p>È importante evidenziare, tuttavia, che anche se i costi del lavoro sono previsti in aumento nei prossimi anni, ciò non significa che non vi sia spazio per attuare processi di efficientamento al fine di compensare questo effetto. Infatti, anche quando i costi del lavoro costituiscono una componente determinante della base di costo per un dato servizio, miglioramenti nel</p>	<p><u>Dalla diversa natura e incidenza economica delle componenti di costo che partecipano al processo produttivo dei diversi servizi extra-PMdA, nel breve periodo, discendono i margini di efficientamento per il gestore.</u> Viceversa, da incrementi nel livello dei costi operativi non derivano necessariamente perdite di efficienza (e quindi margini di efficientamento).</p> <p>In relazione all'osservazione pervenuta, pertanto, si conferma che, sulla base di un esame analitico della natura delle componenti di costo e dei processi <u>produttivi, data la prevalenza di costi esogeni</u>, i coefficienti di efficientamento non sono stati applicati su 13 dei 17 servizi diversi dal PMdA offerti.</p> <p>RFI ha suddiviso le motivazioni riferenti alla scelta del mancato utilizzo del coefficiente di efficientamento in tre cluster:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizi per i quali il costo del lavoro risulta preponderante (8 su 13).</li> <li>• Servizi inseriti all'interno della Carta dei Servizi che necessitano di mantenere standard qualitativi elevati e monitorati con indicatori di <i>Customer Satisfaction</i> (3 su 13).</li> <li>• Servizi i cui costi sono strettamente legati alla variazione dei volumi o all'estensione del reticolo in termini di km gestiti (2 su 13).</li> </ul> <p>In merito soprattutto alla motivazione riferita al costo del lavoro, giova ricordare che i servizi in oggetto si esplicano</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>processo produttivo, anche per il tramite di investimenti, dovrebbero tradursi in un'ottimizzazione del tempo dedicato a una specifica attività, il che a sua volta dovrebbe contribuire a ridurre il prezzo dello stesso servizio.</p>	<p>in via preponderante mediante l'utilizzo di risorse umane che garantiscono la qualità degli stessi servizi.</p> <p>L'osservazione dell'Impresa Ferroviaria che presuppone che gli investimenti possano tradursi in efficientamento dei processi produttivi non può accogliersi in quanto gli investimenti che sono stati ipotizzati per gli 8 dei 13 servizi con alta intensità dei costi del lavoro (peraltro solo con riferimento al servizio "Centri di manutenzione") sono rivolti ad un ampliamento delle strutture preposte al servizio stesso, piuttosto che a rivedere i processi produttivi.</p> <p>Investimenti di tipo tecnologico volti ad efficientare a livello industriale la produttività del lavoro presupporrebbero a breve termine impatti significativi sulle tariffe e sarebbero misurabili solo nel medio-lungo periodo.</p> <p>Da considerare inoltre che, secondo quanto indicato nella Misura 42.10 della Delibera 95/2023, <i>"In ciascuna annualità del periodo tariffario, entro 60 giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio, l'operatore di impianto ridetermina la dinamica dei costi operativi di cui al paragrafo 42.5, limitatamente alle residue annualità del periodo tariffario successive all'anno in corso, aggiornando il tasso di inflazione programmato"</i></p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			<p><i>I(t) sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile, e conseguentemente ricalcola l'obiettivo di tasso di efficientamento annuo sui costi operativi, nonché il livello dei corrispettivi per le medesime annualità. La descrizione dell'impianto di servizio viene conseguentemente aggiornata." Ciò presuppone quindi che i livelli delle tariffe possano essere modificati tenendo conto di eventuali saving sui costi di produzione ad oggi non preventivabili sui servizi di cui in oggetto.</i></p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Trenitalia	1	<p><b>Incrementi tariffari:</b> Si rilevano aumenti tariffari significativi per la maggior parte dei servizi extra PMdA non giustificati da aumenti della numerosità degli impianti o dal livello qualitativo fornito dalle IF. L'incremento dei costi riportato nella relazione metodologica non consente di accertare che eventuali aumenti connessi a inefficienze non imputabili alle IF vengano ribaltati a queste ultime. Né si ravvede l'effetto positivo indotto da eventuali economie di scala a fronte della forte crescita dei volumi intervenuta sia nel vigente periodo regolatorio che nel successivo.</p>	<p>In merito agli incrementi tariffari si rimanda a quanto argomentato al punto 1 dell'osservazione dell'associazione FerCargo.</p> <p>In merito alle economie di scala, si tiene a precisare che allo stato dell'arte la maggior parte dei costi rilevati dal Gestore risultano essere di natura fissa, connessi alla messa in disponibilità del servizio, ovvero se l'impianto eroga servizi o meno; pertanto, in ragione di ciò non sono identificabili economie di scala generate da volumi.</p>
Trenitalia	2	<p><b>Volumi:</b> onde evitare un'impropria riduzione delle quantità dei servizi che il Gestore ipotizza di erogare per il periodo 2024-2028 si chiede che vengano prese a riferimento le stime di crescita fornite dalle IIFF nell'ambito della recente consultazione ad hoc. Meccanismi di stima che utilizzino come base di calcolo i dati relativi alla rendicontazione del 2023 rischiano di sottostimare i volumi attesi con effetti negativi sulle tariffe da applicare agli operatori. Nel caso di mancata comunicazione da parte di taluni operatori, al fine di evitare le criticità più volte palesate in fase di consuntivazione si richiede di fare riferimento ai livelli di servizio contrattualizzati per l'anno 2023.</p>	<p>RFI conferma di aver utilizzato i volumi forniti dalla Imprese laddove ritenuti attendibili.</p> <p>Per ciò che riguarda le stime non si ritiene il dato del contrattualizzato un dato attendibile per la creazione di stime in quanto soggetto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mancate dichiarazioni delle Imprese in fase di progettazione dell'orario</li> <li>- soppressioni ad avvio dell'orario di esercizio.</li> </ul> <p>Inoltre, non si ritiene utile l'utilizzo del contrattualizzato in quanto in fase di consuntivazione dei ricavi in contabilità funzionale alla valutazione dell'equilibrio del servizio da parte del gestore questi</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			<p>vengono calcolati su quanto effettivamente rendicontato alle IF.</p> <p>In ragione di sopra si ritiene pertanto che la stima dei volumi non debba essere riconsiderata.</p>
Trenitalia	3	<p><b>Tasso efficientamento annuo:</b> la proposta di RFI prevede di non applicare alcun tasso di efficientamento ai costi ammissibili annui per specifici servizi d'impianto. Tale scelta, ancorché ammissibile dal punto di vista del quadro normativo di riferimento, appare del tutto inopportuna e ingiustificata, rimuovendo una leva fondamentale del modello di costing volta a incentivare il Gestore affinché questo adotti iniziative volte al miglioramento continuo dei propri processi. Ciò a maggior ragione in una fase in cui tutti gli operatori del trasporto ferroviario stanno rivedendo profondamente i propri processi aziendali nella direzione di un loro progressivo efficientamento.</p> <p>Risulterebbe davvero incomprensibile che proprio in un frangente di così grande impegno di tutti gli altri attori del sistema ferroviario, RFI si sottraesse a logiche di efficientamento, peraltro particolarmente appropriate, se si considera che i servizi extra PMdA, vengono offerti perlopiù in condizioni affatto o scarsamente concorrenziali.</p>	Si veda Osservazione Italo NTV n. 1.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Trenitalia	4	<p><b>Modulazioni tariffarie:</b> fermo restando che non si comprende né condivide la giustificazione operativa alla base dei diffusi aumenti proposti, si rilevano per alcuni servizi, es. sosta, incrementi di costo superiori al 100% dal 2024 al 2025. In subordine alla revisione complessiva del pricing, si chiede quantomeno, di redistribuire gli eventuali aumenti sull'intero periodo tariffario evitando di concentrarli essenzialmente nel 2025, primo anno di vigenza del nuovo pricing.</p> <p>Una possibile metodologia potrebbe consistere nel prevedere al tariffario 2025 un cap, ovvero un tetto massimo di incremento che ne limiti l'impatto ad un valore massimo del 50% rispetto alla tariffa 2024. Ciò al fine di garantire una dinamica più sostenibile, graduale e progressiva delle tariffe mitigando gli effetti che altrimenti si andrebbero a concentrare sul 2025.</p>	<p>In merito agli incrementi tariffari si rimanda a quanto argomentato al punto 1 dell'osservazione dell'associazione FerCargo.</p> <p>In merito alla possibilità di un cap volto a uno scaglionamento degli aumenti tariffari RFI ritiene accoglibile tale richiesta attraverso la rimodulazione della posta figurativa redistribuendola negli anni 2026-2028, in modo tale da ridurre il gap tariffario per l'anno 2025.</p>
Trenitalia	5	<p><b>Impianti in disuso/non operativi:</b> si chiede di escludere dal computo dei costi ammissibili quelli relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- impianti definiti in disuso ancorché non dismessi dal Gestore al trascorrere dei 2 anni senza che sugli stessi insista un utilizzo commerciale da parte degli operatori;</li> <li>- impianti non operativi per cause riconducibili al GI (indisponibilità, ecc) al fine di non gravare le IF di costi relativi ad impianti di cui non possono usufruire.</li> </ul>	<p>Si conferma che per l'elaborazione del modello tariffario, laddove presente una contabilizzazione dei costi ad impianto, sono stati considerati i costi dei soli impianti utilizzati secondo la logica dei 2 anni di servizio consecutivi.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Trenitalia	6	<p><b>Accesso e utilizzo stazioni passeggeri</b></p> <p>Si ravvede l'esigenza di diversificare maggiormente le tariffe per tipologia di metallo. In particolare, i cluster AV, Platinum, Gold e Silver presentano la medesima tariffa a mq e ciò appare in contrasto con i principi regolatori stabiliti dall'Autorità. Inoltre, non si comprende la ragione per la quale la suddivisione in cluster operata nel vigente periodo non possa essere implementata anche per il prossimo evitando un accorpamento improprio delle stazioni a maggiore valenza commerciale.</p> <p>Per quanto riguarda le BSS non è chiara la tariffa applicata nel nuovo periodo regolatorio, che diversamente dal modello attuale non individua una tariffa specifica per BSS, obliterate, ... Si chiede quindi di esplicitare il permanere o meno della tariffa ad installazione</p>	<p>La modulazione effettuata per il servizio è stata limitata a solo due classi di servizio in quanto i costi sottesi a tali spazi hanno consentito una differenziazione tariffaria così costruita. Si ritiene pertanto non accoglibile tale richiesta in quanto il criterio dei cluster adottato non è conforme a quanto stabilito dalla Delibera 95/2023.</p> <p>Si conferma che per BSS, desk e obliterate, così come attualmente previsto, la tariffazione sarà differenziata anche per apparato e basata sul cono di occupazione dello spazio definita di 3.36mq per BSS e Desk e 0,38 mq per obliterate.</p>
Trenitalia	7	<p><b>Accesso e utilizzo spazi di sosta</b></p> <p>Non appare condivisibile la scelta di codesto Gestore di non prendere a riferimento i volumi di crescita espressi dal mercato perché ritenuti troppo elevati. La sostanziale e, a nostro avviso, non adeguatamente motivata, riduzione della previsione dei volumi considerati agisce negativamente sulla definizione della tariffa unitaria. Solo per Trenitalia si rileva una sottostima dei volumi dell'ordine del 30%.</p>	<p>Si ritiene non accoglibile la richiesta di utilizzare i dati forniti dalle Imprese in quanto, in considerazione della forte correlazione tra il servizio e le tracce, gli incrementi di volumi riscontrati rispetto ai dati di rendicontazione e di programmazione risultano non coerenti con l'incremento dei volumi del pacchetto minimo d'accesso.</p> <p>L'aumento delle tariffe della sosta è dovuto essenzialmente al minore volume di soste rendicontate rispetto a quelle previste nella proposta tariffaria</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		In via generale va rilevato che l'incremento della tariffa per le soste sia diurne che notturne non è in linea con le logiche di programmazione del servizio risultanti non solo dalle esigenze delle IF, ma anche dai vincoli di orario definiti dal Gestore, che in misura crescente condizionano i programmi industriali delle IF.	precedente e non ad una differente logica di applicazione delle stesse tariffe.
<b>Trenitalia</b>	8	<b>Accesso e utilizzo platee di lavaggio</b> Si evidenzia un incremento ingiustificato delle tariffe anche alla luce del fatto che le operazioni connesse al sistema di scarico e depurazione afferiscono in molti casi all'IF che usufruisce della platea. Si chiede di prevedere un abbattimento di costo nei casi in cui l'IF, pur non essendo titolare dell'impianto, è gravata di tali oneri aggiuntivi.	Si conferma che nei costi del servizio platee di lavaggio non sono contabilizzati costi connessi al sistema di scarico e depurazione nei casi in cui questi sono già a carico dell'IF
<b>Trenitalia</b>	9	<b>Fornitura corrente trazione</b> Si chiede di prendere a riferimento nella voce "estensione infrastruttura" la sola rete elettrificata e non l'intera rete di RFI.	La proposta è ritenuta accoglibile.
<b>Trenitalia</b>	10	<b>Fornitura informazioni complementari – annunci audio/video, locandine e utenze</b> Si chiede di provvedere a scorporare dagli oneri ammissibili la quota parte di costi di gestione e/o implementazione connessa a impropri funzionamenti dei sistemi informativi che richiedano azioni correttive da	In merito a tale osservazione si rileva che RFI, anche in presenza di eventuali malfunzionamenti, sostiene costi di gestione e manutenzione degli asset legati a tale servizio. Inoltre, la fattispecie rappresentata non ricade nelle ipotesi di oneri non ammissibili espressamente individuati nella Misura 15 della Delibera 95/2023. Si ritiene pertanto non accoglibile tale osservazione.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		parte di codesto Gestore e i cui oneri non possono incidere sul pricing.	
<b>Trenitalia</b>	11	<p><b>Scarico reflui aree</b></p> <p>Si evidenzia un incremento ingiustificato delle tariffe anche alla luce del fatto che gli investimenti per la realizzazione degli impianti sono stati realizzati negli anni precedenti al periodo in oggetto.</p>	<p>Preso atto dell'effettivo incremento delle tariffe in oggetto, si segnala che questo è principalmente ascrivibile all'aumento del numero di impianti "attivi" nel corso del periodo tariffario che passano da 9 nel 2022 a 63 nel 2028. Tale incremento determina un aumento dei costi operativi del servizio che, per impianto della Delibera, si sostanzia in tariffe più elevate.</p> <p>Giova, inoltre, ricordare che il reticolo totale degli impianti passa da 41 aree per l'anno 2022 a 67 aree per gli anni 2024-2027.</p>
<b>Trenitalia</b>	12	<p><b>Rifornimento idrico</b></p> <p>Si rileva un incremento ingiustificato delle tariffe anche alla luce dei mancanti miglioramenti relativi al quantitativo di bocchette e della numerosità dei disservizi/guasti segnalati dell'ultimo biennio.</p>	<p>Per ciò che riguarda l'incremento tariffario si rimanda alla risposta fornita in merito all'osservazione al punto 1 di codesta Impresa.</p> <p>In merito al livello qualitativo ed ai guasti/disservizi RFI si è dotata a partire dall'anno 2022 di un sistema di garanzia dei livelli di qualità dei servizi che per il servizio idrico tiene conto della mancata fruizione del servizio per guasti/disservizi. Tale sistema prevede che le imprese possano comunicare in modo tempestivo i guasti/disservizi (attraverso la segnalazione in tempo reale ed in tempo differito); allo stato dell'arte, in considerazione delle segnalazioni ricevute il servizio</p>

<b>Soggetto partecipante</b>	<b>n.</b>	<b>Osservazione</b>	<b>Valutazioni RFI</b>
			risulta raggiungere gli obiettivi di qualità posti dal gestore.