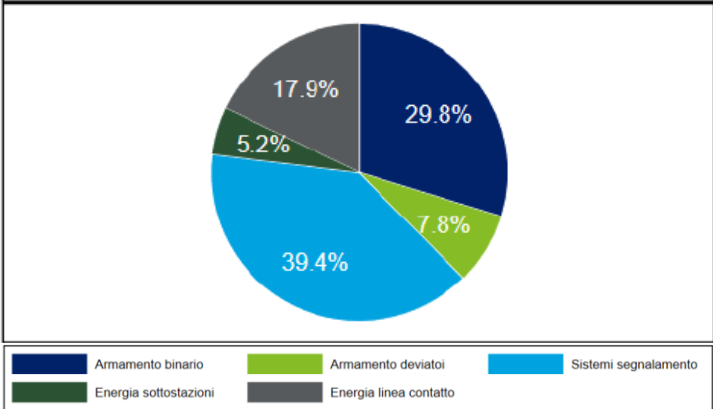
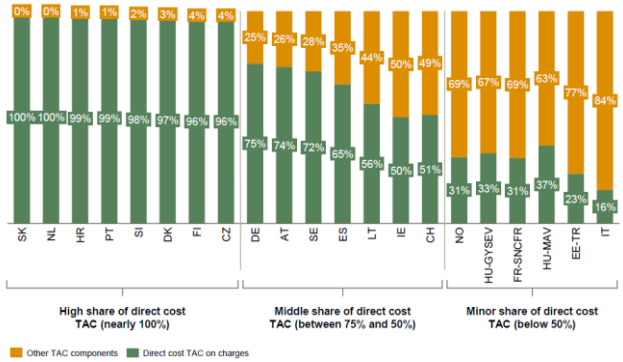


**Relazione di cui al punto 3 della delibera ART 142/2023 illustrativa delle motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni pervenute dalle imprese ferroviarie e dagli altri soggetti interessati a valle della presentazione della proposta tariffaria per il periodo 2024-2028**

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
FerCargo	1	<p>1.1. Con riferimento alla subcomponente TA1,2 si richiede di chiarire la modalità di conteggio delle tonnellate*chilometro attribuite alla traccia nel caso in cui la stessa subisca dei cambi di composizione in itinere (agganci/sganci di gruppi di carri). Sarebbe infatti opportuno che, in considerazione del possibile cambio di tonnellaggio sulla medesima traccia, venisse considerata la massa reale del treno per gli effettivi chilometri di percorrenza, così da ottenere piena rispondenza dell'indicatore tonnellate*km rispetto alla reale composizione del convoglio sul tracciato.</p>	<p>Il conteggio delle tonnellate*chilometro deriva dalla moltiplicazione del peso della composizione inserito in PIC e i km effettuati dalla traccia. Per tale motivo, qualora dovesse variare la massa di un treno per effetto di cambi di composizione, il conteggio ne terrà conto, come è, inoltre, già attualmente previsto dal PIR (si veda Appendice 5.A.6 <i>“Nel caso in cui la composizione del treno vari nel corso della traccia, si fa riferimento al peso medio ponderato in funzione delle distanze percorse con ciascuna delle composizioni.”</i>).</p>
FerCargo	2	<p>1.2. Con riferimento alla subcomponente TA3, si osserva che, nel sistema tariffario attuale, la corrispettiva sub-componente A3 (correlata all'usura della linea di contatto della catenaria) per trazione elettrica è pari a 0,024 €/trkm, mentre nella proposta di RFI il coefficiente della componente TA3 arriva a 0,398 €/tr*km che quindi arriva 0,796398</p>	<p>Nella stima del costo dell'usura per la componente A, questo Gestore ha fatto riferimento ad un modello ingegneristico-econometrico che ha valutato in maniera più precisa i fenomeni di usura sulle differenti componenti dell'infrastruttura, rispetto al quale è stato messo a disposizione dell'Autorità il documento tecnico con il quale è individuata ogni componente di costo.</p> <p>Per un corretto confronto fra i due sistemi, occorrerebbe prendere in considerazione tutto l'ammontare della componente A e non le singole sotto-componenti.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI												
		<p>€/tr*km per la doppia trazione elettrica. Visto che la componente dovrebbe coprire la stessa quota di costo del gestore, non è giustificato tale incremento.</p> <p>Inoltre, si osserva che la sub categoria “elettrica (2P)” della componente TA3 non reca più la specifica che si riferisce solo ai casi di trazione con 2 pantografi e <math>V_{max} \geq 250\text{km/h}</math> (cioè solo AV) e benché tale specifica sia stata invece confermata da RFI nella riunione del 12/10/2023, determinando così un ulteriore aggravio non giustificato.</p>	<p>Si riporta, estratta dal documento <i>RFI - Relazione Costi Diretti (pubblicata il 14/11/2023)</i> presente sul sito web di RFI, la distribuzione percentuale dei costi di manutenzione ordinaria alla base del modello econometrico per l’anno 2018 relativa ai 5 differenti sistemi di specializzazione da cui si evince che linea di contatto e sottostazioni elettriche (che alimentano la componente A3) cubano il 23% del totale; il livello di approssimazione del modello precedente determinava un valore % pari al 4% del totale dei costi diretti.</p>  <table border="1" data-bbox="1111 1066 1821 1126"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Armamento binario</td> <td>29.8%</td> </tr> <tr> <td>Armamento deviatoi</td> <td>7.8%</td> </tr> <tr> <td>Sistemi segnalamento</td> <td>39.4%</td> </tr> <tr> <td>Energia sottostazioni</td> <td>5.2%</td> </tr> <tr> <td>Energia linea contatto</td> <td>17.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Relativamente alla specifica sulla trazione ELETTRICA (2P), questo Gestore accoglie l’osservazione di applicare la classe tariffaria 2P solo ai casi di treni con <math>V_{max} \geq 250\text{km/h}</math>, coerentemente con il modello ingegneristico elaborato.</p> <p>Per ulteriori approfondimenti si rimanda al documento <i>RFI - Relazione Costi Diretti (pubblicata il 14/11/2023)</i> presente sul sito web di RFI, alla pagina</p>	Category	Percentage	Armamento binario	29.8%	Armamento deviatoi	7.8%	Sistemi segnalamento	39.4%	Energia sottostazioni	5.2%	Energia linea contatto	17.9%
Category	Percentage														
Armamento binario	29.8%														
Armamento deviatoi	7.8%														
Sistemi segnalamento	39.4%														
Energia sottostazioni	5.2%														
Energia linea contatto	17.9%														

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			dedicata alla proposta tariffaria <a href="https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html">https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html</a> .
FerCargo	3	<p>2.1. L'Associazione chiede l'esclusione della componente B in quanto è un dato di fatto che, nel trascorso primo periodo tariffario, la componente B del pedaggio, nel segmento merci, pur cappata, si è dimostrata economicamente insostenibile, esigendo quindi l'intervento pubblico.</p> <p>Pertanto, sussistono le condizioni di proporzionalità previste dal d.lgs. 112/2015 per esentare il segmento merci dalla componente B.</p> <p>Inoltre, l'esclusione serve ad allineare il regime tariffario nazionale a quello in uso nella stragrande maggioranza degli altri Paesi membri della UE, che prevedono l'applicazione di tariffe not full cost, 2 come misura necessaria per salvaguardare la sostenibilità economica per le IF e la loro concorrenzialità.</p>	<p>Relativamente all'esclusione della componente B per il segmento Merci, questo Gestore rimanda a quanto considerato da ART nella Relazione Istruttoria della Delibera 95/2023, al paragrafo 2.4.1.6.</p> <p>Relativamente a quanto concerne il benchmark con altri tariffari europei, risulta a questo Gestore che molti Paesi Europei (Germania, Austria, Polonia, Regno Unito etc.) adottino una componente legata all'<i>ability-to-pay</i> legata al segmento Merci, almeno in taluni casi. I Paesi che non prevedono questa componente per il segmento Merci (Francia, Svizzera, Belgio, Svezia etc.) applicano però una tariffa per i costi diretti maggiore agli IMU medi calcolati per l'Italia. RFI difatti applicando un modello di calcolo dei costi diretti che porta ad un valore tra i più bassi in Europa, per garantire l'equilibrio economico della gestione dell'infrastruttura deve necessariamente applicare dei mark-up sul mercato, come si evince dal grafico riportato in basso.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			 <p>Fonte: “PRIME Deep Dive on “Charging and State Funding of European Infrastructure Managers” Final Report Charging -European Commission –DG MOVE 2021</p> <p>Questo Gestore vuole sottolineare che, in ogni caso, l’applicazione della componente B non implica necessariamente che sia una tariffa <i>full cost</i>, in quanto il livello di costi recuperato dal pedaggio è abbattuto di una quota corrispondente ai Contratti di Programma con lo Stato.</p> <p>In ogni caso, se questa Associazione di Imprese è in possesso di informazioni di business non di dominio pubblico, questo Gestore è disponibile a tenerne conto nelle proprie valutazioni previa condivisione. Per tutti i dati utilizzati per l’implementazione della componente B del segmento merci, questo Gestore rimanda al documento “<i>On the ability to pay of railway freight transport demand</i>” (documento <b>B UNIGE</b>) messo in consultazione sul proprio sito.</p>
FerCargo	4	2.2. La direttiva Recast, per consentire il recupero dei costi del gestore, e così	Al riguardo va specificato che l’attuale impianto regolatorio, basato sulla Delibera 95/2023 emessa dall’ART e coerente, tra l’altro, con quello

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>il d.lgs. 112/2025 prevedono che i costi devono essere pertinenti ed efficientati. Nella proposta tariffaria di RFI manca la rendicontazione dei costi di cui si chiede il recupero, l'evidenza della loro pertinenza al trasporto merci e il dettaglio sull'efficientamento dei medesimi.</p>	<p>precedente (disciplinato dalla Delibera 96/2015 emessa dalla stessa), prevede che il Gestore definisca le tariffe da applicare ai diversi servizi offerti alle IF sulla base dei costi pertinenti ed efficienti dei singoli servizi e dei volumi stimati a valere dei servizi stessi.</p> <p>La pertinenza dei costi è garantita, in fase di consuntivazione, dal rilascio annuale del fascicolo di Contabilità Regolatoria che è soggetto a revisione da parte di un certificatore esterno e che viene trasmesso dal Gestore all'Autorità entro 60 giorni dall'approvazione in assemblea del Bilancio di esercizio del Gestore stesso.</p> <p>Dal punto di vista invece della proposta tariffaria, l'ammontare dei costi si evolve partendo dall'anno base (che in questo periodo tariffario è rappresentato dall'anno 2022) secondo i criteri previsti dalla già citata Delibera 95/2023.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, l'osservazione non risulta pertinente in quanto non è in alcun modo previsto dalla Delibera un dettaglio dei costi operativi efficienti e pertinenti relativi al solo segmento del trasporto merci.</p>
FerCargo	5	<p>Ad ogni modo, nella determinazione della Componente B, si ritiene necessario utilizzare i coefficienti di pricing della rete LSI FOND Standard anche per la rete LSI FOND Top: il traffico merci, infatti, pure nei casi in cui circoli su rete LSI FOND Top (velocità media <math>\geq 150</math> km), non riesce comunque a beneficiare della maggiore velocità consentita su tale tipologia di rete, escludendo quindi il</p>	<p>Questo GI ha valutato i coefficienti tenendo conto della velocità di rete come parametro sintetico del livello di servizio (profilo plano-altimetrico più performante, con migliori gradi di prestazione per il merci) e pertanto rappresentativo della qualità dell'infrastruttura a beneficio di tutti i segmenti, incluso quello Merci.</p> <p>Tuttavia, si ritiene che l'osservazione possa essere accolta in ragione del fatto che il GI ha tenuto conto delle altre caratteristiche prestazionali della linea nel binomio di mercato Merci Top/Top Plus, mentre il parametro velocità risulta effettivamente scarsamente significativo oltre i 100 km/h per l'ability to pay del segmento merci.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		vantaggio prestazionale che si riscontra in altri segmenti di mercato. Non si giustifica, quindi, il maggiore coefficiente proposto da RFI.	
FerCargo	6	L'Associazione ritiene necessario evidenziare che secondo le simulazioni fatte dalle IF associate si verifica un aumento tendenziale del pedaggio derivante dall'aggregazione delle attuali componenti A e B. In particolare, si registra un aumento del pedaggio che contrasta con la tabella 15) "Confronto IMU tra anno base e anni 2025-2028" presente nella proposta tariffaria secondo il quale il segmento merci vedrebbe invece una riduzione del medesimo del -3%. Qualora questo aumento fosse confermato, sottolineiamo con forza che il mercato non sarebbe in grado di sostenere maggiorazioni dei costi dei servizi, in particolare in concomitanza con la riduzione della capacità disponibile e con il deciso aumento della instabilità dei servizi dovuti ai, pur necessari, cantieri che sono pianificati per i prossimi anni. Il	Rispetto al dato presente in Tabella 15 della relazione illustrativa del Pricing, è presente un refuso nell'intestazione della tabella. Come riportato correttamente nelle presentazioni mostrate negli incontri successivi con le Imprese e caricate sul sito web di RFI, il dato si riferisce al periodo 2024-2028. Il GI provvederà a rettificare quanto presente in relazione. Inoltre, preme sottolineare come i prospetti di simulazione forniti alle IF contengano, per il livello di dettaglio che riportano, approssimazioni relative alla distribuzione giorno/notte e al binomio Top/Top Plus. Gli stessi prospetti sono relativi al solo anno 2025 e risulta pertanto inevitabile un disallineamento rispetto al dato complessivo stimato dal GI a livello di IMU di I livello sull'intero periodo.

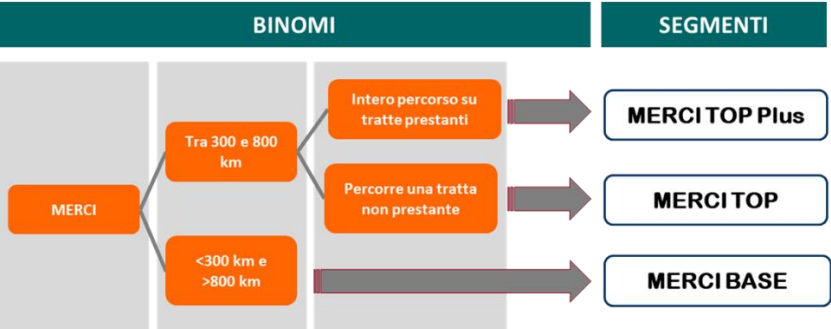
Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>risultato della combinazione di un aumento dei costi con le riduzioni della capacità disponibile e della qualità dei servizi porterebbe certamente ad un trasferimento verso la strada di quote di mercato faticosamente conquistate alla ferrovia. A ciò deve aggiungersi che non sembra prevista nessuna compensazione strutturale dei maggiori costi (km, ore di condotta e impiego di materiale rotabile) causati alle IIFF dalle deviazioni, ancorché pianificate, relative ai numerosi cantieri che interesseranno l'intera infrastruttura.</p>	
FerCargo	7	<p>L'Associazione osserva che il trasporto merci è costantemente penalizzato per il consolidato continuo verificarsi, nell'utilizzo della rete, dei seguenti inconvenienti per cause esogene alle IF:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- precedenze date ai treni passeggeri;</li> <li>- tempi di circolazione rallentati;</li> <li>- velocità media effettiva ridotta;</li> <li>- cancellazioni delle tracce;</li> <li>- ritardi;</li> </ul>	<p>Come riportato nella relazione illustrativa delle scelte di Pricing, questo GI ritiene che la scelta di non applicare la componente C5 al segmento merci sia supportata dall'evidenza che tale segmento non abbia subito un peggioramento delle velocità commerciali per effetto di maggiori allungamenti come peraltro è evidente nella Relazione Illustrativa alla Delibera ART 11/23 (paragrafo 3.2.3.10. lettera e)). Inoltre, appare utile far presente che dalle interviste sottoposte alle Imprese nell'ambito dell'analisi effettuata dal soggetto terzo, tutti i soggetti rispondenti si sono rilevati concordi nel valutare la velocità come l'ultimo dei parametri rilevanti ai fini delle richieste di tracce. Il verificarsi di inconvenienti legati alla cancellazione delle tracce, modifiche di itinerario, etc. non sono oggetto</p>



Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>- modifiche di itinerario. Pertanto, l'Associazione chiede che la sub componente C5 sia applicata anche al trasporto merci e siano adeguatamente valorizzate le suddette penalizzazioni.</p>	<p>della proposta tariffaria. Infine, l'ampio ricorso alla richiesta tracce in Gestione Operativa da parte del segmento merci determina inevitabilmente una qualità delle tracce inferiore, seppur non peggiorata nel corso degli anni di indagine.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
FerMercci	1	Relativamente alla sub componente TA1-2 si ritiene che le tonn*km e la velocità non siano parametri pienamente rappresentativi dell'usura dell'infrastruttura. Poiché a parità di massa l'usura dei binari aumenta con la velocità del treno, quest'ultima dovrebbe essere tenuta in considerazione in misura maggiore nella determinazione della sub componente in oggetto.	<p>Nella stima del costo dell'usura per la componente A, questo Gestore ha fatto riferimento ad un modello ingegneristico-econometrico che ha valutato in maniera più precisa i fenomeni di usura sulle differenti componenti dell'infrastruttura, rispetto al quale è stato messo a disposizione dell'Autorità il documento tecnico con il quale è individuata ogni componente di costo.</p> <p>In particolare, il modello utilizzato considera la relazione tra velocità ed usura.</p> <p>Per ulteriori approfondimenti si rimanda al documento <i>RFI - Relazione Costi Diretti (pubblicata il 14/11/2023)</i> presente sul sito web di RFI, alla pagina dedicata alla proposta tariffaria <a href="https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html">https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html</a>.</p>
FerMercci	2	Nell'attuale sistema tariffario la sub-componente TA3 correlata all'usura della linea di contatto della catenaria ha un valore pari a 0,024 €/trkm (singolo pantografo). In quello proposto da RFI tale valore aumenta sino a 0,398 €/trkm. Poiché l'attuale componente A già copre il costo dell'usura dell'infrastruttura, non si ravvede la ragione degli aumenti adottati da RFI. Se nel modello	<p>Si rimanda al punto 1 di FerMercci.</p> <p>Inoltre, si evidenzia che, per un corretto confronto fra i due sistemi, occorrerebbe prendere in considerazione tutto l'ammontare della componente A e non le singole sotto-componenti.</p> <p>Relativamente alla specifica sulla trazione ELETTRICA (2P), questo Gestore accoglie l'osservazione di applicare la classe tariffaria 2P solo ai casi di treni con <math>V_{max} \geq 250 \text{ km/h}</math>, coerentemente con il modello ingegneristico elaborato.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>tariffario vigente esiste inoltre la specifica che la sub categoria “elettrica (2P)” della componente si riferisce solo ai casi di trazione con 2 pantografi e <math>V_{max} \geq 250 \text{ km/h}</math>. (quindi AV), in quello proposto per il periodo 2024 – 2028 questa specifica non c’è più.</p>	
FerMerci	3	<p>In merito alla distinzione tra i differenti segmenti di mercato riteniamo opportuno rimodulare il binomio merci BASE, includendovi i treni con percorrenze &lt; 300 e &gt; 800 km.</p> <p>Come dimostrato dalla letteratura di settore, i 300 km sono la soglia al di sotto della quale il trasporto stradale è più conveniente rispetto al ferroviario: estendere la forbice del binomio base rilancerebbe la competitività del treno anche in percorrenze medio brevi.</p>	<p>Questo Gestore ha valutato positivamente la possibilità di accogliere la presente osservazione. Avendo tuttavia già indagato il comportamento, in termini di elasticità, dei volumi di traffico riclassificati secondo uno spostamento a 300 km del limite tra Base e Top, intende ribadire come la differenziazione tariffaria terrà conto dei risultati dell’analisi condotta dal Soggetto Terzo. Inoltre, ritiene opportuno evidenziare che il nuovo segmento Base non può includere il traffico internazionale che, nella quasi totalità, si sviluppa su relazioni più lunghe dei 300 km. Per tale motivo, qualora l’Autorità lo rilevi ammissibile, il GI intende ridefinire il perimetro dei segmenti Merci come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base: servizi con percorrenze &lt;300 e &gt;800 km</li> <li>• Top: servizi con percorrenze comprese tra 300 e 800 km o internazionali</li> <li>• Top Plus: servizi rientranti nel segmento Top il cui percorso è interamente contenuto nel perimetro delle tratte di rete <i>prestante</i></li> </ul>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			 <pre> graph LR     subgraph BINOMI         MERCI[MERCI] --&gt; B1[Tra 300 e 800 km]         MERCI --&gt; B2["&lt;300 km e &gt;800 km"]         B1 --&gt; B1_1[Intero percorso su tratte prestanti]         B1 --&gt; B1_2[Percorre una tratta non prestante]     end     subgraph SEGMENTI         B1_1 --&gt; S1[MERCITOP Plus]         B1_2 --&gt; S2[MERCITOP]         B2 --&gt; S3[MERCIBASE]     end </pre>
FerMerci	4	<p>In generale si suggerisce di eliminare la velocità come elemento distintivo tra le differenti reti in quanto il merci ha una velocità media (&lt; 75 km/h) ben inferiore rispetto a quella ammessa dalla rete, di cui non può quindi sfruttare le potenzialità offerte. In particolare, si ritiene che debba essere utilizzato il pricing relativo alla rete LSI FOND Standard anche per la rete LSI FOND Top. Come precedentemente riportato, anche nei casi in cui dovesse circolare su rete LSI FOND Top (velocità media <math>\geq</math></p>	<p>Si rimanda a quanto osservato al punto 5 di FerCargo.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		150 km), i treni merci non riuscirebbero comunque a beneficiare della velocità consentita su tale rete, venendo meno il vantaggio prestazionale (che riscontrerebbero invece altri segmenti di mercato) e non giustificando quindi il maggiore coefficiente proposto da RFI.	
FerMerci	5	Nella distinzione tra rete fondamentale e rete complementare non si considera il fatto che il trasporto passeggeri ha la precedenza su quello delle merci che, di conseguenza, non ha particolari benefici dall'utilizzare tale tipologia di rete. Si tenga inoltre presente che per determinate rotte la rete fondamentale rappresenta l'unica infrastruttura disponibile per il trasporto merci.	Da ulteriori approfondimenti esperiti dal GI risulta una differenza consistente tra le velocità commerciali dei treni percorrenti esclusivamente la rete LSI e quelli percorrenti la sola rete LSB, ad indicazione che la velocità di rango, fatto salvo quanto detto alla precedente osservazione, possa effettivamente rappresentare un indicatore sintetico delle qualità delle varie tratte.
FerMerci	6	Per la componente B si propone inoltre di eliminare il sotto criterio singolo binario/doppio binario.	L'osservazione non appare motivata: il criterio singolo/doppio binario è stato inserito per caratterizzare il livello di servizio della tratta in quanto, alla presenza di doppio binario, sono associati minori perturbazioni alla circolazione.
FerMerci	7	Il modello proposto tende a premiare con tariffe inferiori alcune sottoclassi temporali con l'obiettivo di spostare	La definizione delle classi temporali tiene in considerazione il differente grado di utilizzo della rete, che è risultato inferiore per il segmento Merci

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>traffici. Ma come riportato a pag. 23 del Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per il PMdA per il periodo tariffario 2024 – 2028 “[..] la ragione di tale scelta da parte del GI è legata all’evidenza di una minore circolazione del segmento merci di lunedì, condizionata da fattori legati al ciclo industriale”. Poiché appare evidente allo stesso GI che le ragioni dell’attuale distribuzione dei traffici sui giorni della settimana non dipendono dalle IIFF, le stesse non possono beneficiare dell’agevolazione tariffaria così come è concepita attualmente. La proposta potrebbe essere vantaggiosa solo se RFI mettesse a disposizione dei parcheggi gratuiti per la sosta dei treni merci fino allo scarico del lunedì.</p>	<p>Lunedì. Il minor coefficiente legato alla classe temporale Lunedì non deve essere considerato quale “agevolazione tariffaria”. Relativamente alla messa a disposizione di spazi di sosta gratuiti “fino allo scarico del lunedì” si rappresenta che l’attuale modello tariffario prevede il pagamento di un corrispettivo per ogni tipologia di sosta in quanto l’utilizzo degli impianti (e il loro dimensionamento) ne determinano un costo di esercizio che dovrebbe essere posto in capo ad altri soggetti. Nel 2019 RFI ha valutato di inserire nel modello tariffario agevolazioni per soste lunghe – depositi senza trovare però a supporto relativi volumi che giustificassero tali agevolazioni e la creazione della stessa tariffa; a seguito delle interlocuzioni con l’Autorità, infatti, non è stata creata una tariffa ad hoc.</p>
FerMerci	8	<p>Analogamente al punto precedente, l’osservazione può essere estesa alle circolazioni notturne, fascia temporale in cui si concentrano gli interventi manutentivi previsti sull’infrastruttura.</p>	<p>Si rimanda a quanto osservato al punto 7 di FerMerci.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
FerMerci	9	Si propone l'estensione della componente C5 anche al trasporto merci, in quanto la qualità delle tracce del trasporto merci è deteriorata costantemente per cause esogene alle IF (precedenze, modifiche di itinerario, ecc...).	Si rimanda a quanto osservato al punto 7 di FerCargo.
Mercitalia Rail	1	<p>In relazione alla struttura di base dei servizi ferroviari, il Gestore ha recepito i binomi previsti dalla Misura 24 della delibera ART 95/2023, prevedendo un'ulteriore segmentazione di secondo livello per rispondere maggiormente al principio di correlazione ai costi e alle condizioni di mercato di cui alla Misura 23.</p> <p>L'individuazione dei binomi di secondo livello, per il segmento merci, ha risposto al criterio della lunghezza della tratta effettuata, tra servizi nei range &lt; 100 e &gt; 800 km (Segmento "Merci Base") e quelli compresi in tale intervallo: distinguendo i servizi in Segmenti "Merci Top Plus", nel caso in cui il</p>	Si rimanda a quanto osservato al punto 3 di FerMerci.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>servizio si svolga interamente su tratte di rete prestante e “Merci Top”, nel caso il servizio non si svolga, in tutto o in parte, su rete prestante.</p> <p>A tal riguardo, si propone di estendere l’applicazione della tariffa “Merci Base” ai servizi con percorrenze inferiori a 300 km, in quanto, come dimostrato da ampia letteratura, maggiormente influenzati dalla concorrenza del trasporto su gomma, limitandola ai soli servizi nazionali, in quanto gli internazionali hanno una percorrenza complessiva sempre superiore ai 300 km.</p>	
Mercitalia Rail	2	<p>Per quanto attiene alla modulazione tariffaria in virtù delle caratteristiche prestazionali della rete, il Gestore ha provveduto a riclassificare la rete sulla base dell’impiego della velocità e del numero di binari presenti sulle varie tratte, mantenendo inalterati i perimetri di classificazione commerciale (Nodo, Fondamentale, Complementare e AV) e i perimetri ricadenti nelle Tipologie di Rete ART (LSE, LSI, LSB, RM).</p>	Si rimanda a quanto osservato al punto 5 di FerCargo.



Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>Conseguentemente, il Gestore ha provveduto a classificare ogni tratta commerciale sulla base del proprio valore medio ponderato di velocità massima, riconoscendo, inoltre, all'interno delle tratte commerciali con stessa classe di velocità, un'ulteriore classificazione sulla base del numero di binari.</p> <p>La misura 25 della Delibera 95/2023 prevede che la riclassificazione della rete ferroviaria sia effettuata in termini di livello di servizio, in particolare per il merci precisa di tenere conto non della velocità, ma del modulo, sagoma e massa assiale, disponibilità di spazi dedicati alla sosta, soprattutto per il trasporto delle merci pericolose, e della capacità degli impianti raccordati.</p> <p>Per il trasporto merci le prestazioni sulla "Rete Fondamentale Top" non si discostano da quelle della "Rete Fondamentale Standard", si propone pertanto di applicare la tariffa della "Rete Fondamentale Standard" anche alla "Rete Fondamentale Top".</p>	

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Mercitalia Rail	3	<p>In relazione alle classi temporali, il Gestore ha proposto un'ulteriore classificazione della rete, tenendo conto dei differenti volumi di traffico tra lunedì e gli altri giorni feriali oltre che delle fasce orarie diurne e notturne.</p> <p>In conformità con la misura 26 della delibera 95/2023, al fine di semplificare la gestione delle IPO, si propone, per i servizi merci, un ampliamento della fascia oraria notturna per un tempo corrispondente al tempo medio delle IPO previste su ogni tipologia di rete.</p>	<p>Si rimanda a quanto è riportato al punto 2.9.4 della Relazione Pricing. Il Gestore, coerentemente con quanto prescritto nella Delibera ART 58/2021 per la tratta Verona-Brennero, amplierà la fascia oraria notturna limitatamente alle sole linee nelle quali l'ampiezza della IPO crea effetti distorsivi sul mercato, per l'individuazione dei quali occorrerà la definizione di un criterio.</p> <p>Si ritiene opportuno far presente che la definizione ex-ante di un eventuale perimetro per l'intero periodo regolatorio risulta impossibile, stante l'assenza dell'informazione delle IPO negli anni del periodo regolatorio. Infine, si ribadisce che un'eventuale estensione della fascia notturna, a tariffazione inferiore, determina una variazione della distribuzione dei volumi sui vari cluster tariffari, generando, nella fattispecie, un aumento delle tariffe diurne.</p>
Mercitalia Rail	4	<p>In relazione alla sub-componente TA3, correlata all'usura della linea di contatto della catenaria, si chiede di precisare, in analogia con quanto ad oggi previsto ed al solo fine di maggior chiarezza, che la voce di costo "ELETTRICA (2P)" si riferisce esclusivamente ai casi di trazione con 2 pantografi e Velocità max <math>\geq 250\text{km/h}</math> (Alta Velocità).</p>	<p>Relativamente alla specifica sulla trazione ELETTRICA (2P), questo Gestore accoglie l'osservazione di applicare la classe tariffaria 2P solo ai casi di treni con <math>V_{\text{max}} \geq 250\text{km/h}</math>, coerentemente con il modello ingegneristico elaborato.</p>
Mercitalia Rail	5	<p>La Delibera ART 95/23 ha introdotto l'obbligo di prevedere una</p>	<p>Si rimanda a quanto osservato al punto 7 di FerCargo.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>componente C5 del pedaggio, di segno negativo, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura.</p> <p>Il Gestore, nella nuova proposta tariffaria, ha ritenuto opportuna l'applicazione prioritaria di tale componente ai soli segmenti Premium e Basic.</p> <p>A questo proposito, si suggerisce di rivedere l'esonero del segmento merci dalla componente C5, in forza di quanto previsto alla misura 30.6 della delibera ART 95/2023 la quale prescrive che la riduzione del canone venga applicata secondo criteri differenziati per il traffico passeggeri e merci, ma non prevede la possibilità di escludere tout court uno specifico segmento di mercato dalla sua applicazione.</p>	
Mercitalia Rail	6	In relazione al trasporto dei materiali necessari all'esecuzione dei progetti infrastrutturali connessi al PNRR e PNC, si propone la predisposizione di	La misura proposta richiede la conoscenza, da parte del GI, del tipo di merce trasportata. Tale dato ad oggi non è nella disponibilità del Gestore ed occorrerebbe che le IIFF comunicassero al GI se il tipo di merce trasportata sia afferente al cantiere previsto da PNRR e PNC.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>una riduzione sul canone, mediante introduzione di un ulteriore apposito binomio secondario, oppure tramite definizione di una tariffa promozionale dedicata.</p> <p>Tale misura incentiverebbe ulteriormente lo shift modale dalla strada, in linea con gli obiettivi europei, e pertanto comporterebbe un conseguente parziale aumento dei volumi ferroviari stimati. La riduzione del canone consentirebbe di contenere il costo di trasporto dei materiali e quindi dei cantieri in generale, nell'interesse del perseguimento degli obiettivi di Piano.</p>	<p>Riguardo l'incentivazione di questi servizi, occorrerebbe avviare apposito Tavolo Tecnico di Lavoro coi competenti uffici del Ministero per reperire le risorse occorrenti. Relativamente all'inserimento di un nuovo segmento di mercato invece questo Gestore non ha evidenza, al momento, della differente elasticità della domanda di tali servizi, né della possibilità di incentivare tali servizi con tariffe promozionali. Ad ogni modo si valuterà di inserire questa fattispecie di servizio all'interno delle forme di incentivo previste dalla Delibera alla Misura 34.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Italo NTV	1	<p>Utile del Gestore dell'Infrastruttura e sostenibilità delle tariffe per il mercato</p> <p>[Considerazioni circa l'utile del GI negli anni 2016-22, la crescita della remunerazione del capitale investito nello schema tariffario proposto, il limite da fissare per la remunerazione del capitale asseritamente tale da garantire la sostenibilità del canone per le Imprese Ferroviarie, "al fine di non danneggiarne lo sviluppo e la competitività dell'intero sistema"]</p>	<p>L'osservazione non risulta pertinente, in quanto è lo stesso meccanismo di definizione delle tariffe che prevede la possibilità per il Gestore di considerare come base costi esclusivamente quelli pertinenti ed efficienti garantendo al Gestore stesso il diritto alla remunerazione del CIN per il tramite del WACC che è riconosciuto sia dalla Delibera 95/2023 che dal D.Lgs. 112/2015.</p> <p>Si segnala inoltre che nel periodo 2016-2022 la remunerazione intesa come Ebit su CIN è sempre inferiore al tasso riconosciuto in delibera.</p> <p>In relazione alla proposta presentata si fa in ogni caso presente che la remunerazione del capitale investito, calcolata moltiplicando il capitale investito netto per il tasso di remunerazione, (WACC), rappresenta (come avviene per tutte le infrastrutture regolate) il "margine di utile ragionevole" riconosciuto al gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>Più in dettaglio, si evidenzia che l'incremento della remunerazione deriva sostanzialmente da due componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'incremento del WACC che rappresenta per il Gestore un fattore esogeno, in quanto puntualmente definito dall'Autorità per il tramite di uno specifico provvedimento, e che comunque riflette le dinamiche del contesto macroeconomico attuale soprattutto in relazione alla componente del Costo del Debito</li> <li>- L'incremento del CIN remunerabile essenzialmente attribuibile all'aumento del Capitale Immobilizzato Netto la cui ammissibilità è comunque garantita dall'approvazione del fascicolo di contabilità regolatoria.</li> </ul>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>[Considerazioni circa la asserita mancanza di documentazione relativa all'analisi di impatto delle tariffe anche in versione ostensibile, di cui alla Misura 31 anche in un'ottica di evoluzione nel tempo]</p> <p>[considerazioni circa il diverso impatto dell'incremento delle tariffe tra l'operatore privato e l'operatore a partecipazione pubblica che produrrebbe un pregiudizio sul piano concorrenziale]</p> <p>[Considerazioni circa l'inattendibilità della stima della funzione di costo, perché basata sui dati della sola impresa Italo; inoltre, l'analisi dovrebbe tener conto del</p>	<p>L'analisi di impatto delle tariffe è descritta nell'allegato "Analisi di sostenibilità del mercato ferroviario finalizzata alla definizione della componente b del pedaggio dei segmenti di mercato - Evaluation of the ability to pay of passengers' segment and simulation of pricing scenarios" la quale fornisce come risultato l'elasticità della domanda al prezzo e quindi stima una riduzione/aumento delle tracce rispetto a variazioni di pedaggio. L'incremento delle tariffe è risultato, secondo il modello, sostenibile per i diversi segmenti di mercato a fronte di una riduzione di volumi. Per questa valutazione è stata considerata in ogni caso anche la capacità contributiva degli operatori tenendo conto dell'EBITDA e del margine netto (cfr. pag. 51-52).</p> <p>Ai fini della valutazione dell'incidenza del pedaggio sul business, ogni singolo soggetto viene considerato indipendente, in quanto sono considerati non ammissibili sussidi incrociati in considerazione dell'obbligo per le IF di produrre una contabilità regolatoria separata per i servizi in regime di OSP.</p> <p>Relativamente alle considerazioni circa l'inattendibilità della stima delle funzioni di costo si osserva quanto segue. La stima delle funzioni di costo delle IF nei diversi segmenti di mercato è stata fatta a partire dalle limitate informazioni disponibili. Solo per il segmento OSP Intercity la disponibilità della contabilità regolatoria ha permesso la stima di funzioni di costo capaci di riprodurre i costi reali</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		fatto che TI appartiene a un gruppo verticalmente integrato]	<p>dichiarati dall'IF secondo i principali driver di costo (trenikm, postikm, missioni e treniore). Per gli altri segmenti, non essendo disponibili informazioni pubbliche, né avendo le IF (le due operanti sull'long-haul e quelle regionali) fornito alcun dato nell'ambito delle consultazioni, si è operato sulla base di quanto esistente e si è ottenuta una stima certamente più incerta e certamente meno ricca in termini di descrizione dei driver.</p> <p>Per il segmento AV, data la relativa omogeneità del servizio offerto da Italo NTV), si è partiti dai valori medi di tale impresa da bilancio integrandoli con ragionevoli assunzioni. In particolare, si è assunto che Trenitalia operi con un minor livello di efficienza (o maggiore remunerazione) in ragione del fatto che ha tariffe superiori a quelle del competitor e tassi di riempimento comparabili, sebbene sia chiaro alla scrivente che le differenze contemporanee tra tariffe non coincidano con il differenziale di ricavo.</p> <p>Relativamente all'impatto di tale ipotesi sulla stima delle elasticità (che, si ricorda, sono calcolate per linea e operatore, ma poi usate in maniera aggregata per la determinazione dei pedaggi), ad integrazione di quanto pubblicato in proposta tariffaria, è stata condotta un'analisi di sensitività variando unicamente il costo ipotizzato per Trenitalia FA e FR (-20%, 0%, +40% rispetto invece di +20% rispetto alla media di Italo/NTV) e ricalcolando le elasticità derivate come riportato nelle tabelle seguenti. Si sottolinea come il caso di riferimento (+20%) non sia il medesimo del documento posto in osservazione, ma quello che deriva da una ulteriore modifica introdotta a seguito delle osservazioni di Trenitalia e descritta più oltre nel documento (eliminazione degli scenari di variazione della capacità dei treni a mercato).</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI					
			Si evincono differenze irrilevanti (<1%) tra gli diversi scenari di costo dell'impresa Trenitalia.					
			e_PAX(p) + 10% toll		Costi Trenitalia rispetto a Italo			
					-20%	uguali	+20%	+40%
			1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top		-0,181	-0,180	-0,179	-0,179
			1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base		0,770	0,774	0,776	0,777
			1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light		1,104	1,129	1,144	1,158
			<b>1 Open Access - Nazionali - Premium</b>		<b>0,299</b>	<b>0,304</b>	<b>0,306</b>	<b>0,309</b>
			e_TKM(p) + 10% toll		Costi Trenitalia rispetto a Italo			
					-20%	uguali	+20%	+40%
			1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top		-0,099	-0,096	-0,094	-0,092
			1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base		-0,191	-0,182	-0,175	-0,169
			1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light		-0,357	-0,333	-0,317	-0,301
			<b>1 Open Access - Nazionali - Premium</b>		<b>-0,163</b>	<b>-0,155</b>	<b>-0,150</b>	<b>-0,144</b>



Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Italo NTV	2	<p>Singolarità dell'anno base in termini di incremento dei costi e mancato efficientamento</p> <p>[Considerazioni circa la necessità di applicazione di coefficienti correttivi dei costi a fronte di un anno peculiare sotto l'aspetto dei costi e di un coefficiente di efficientamento ben superiore al minimo dell'1,25% prescritto dall'ART]</p>	<p>Al riguardo va specificato che l'attuale impianto regolatorio, basato sulla Delibera 95/2023 emessa dall'ART e coerente, tra l'altro con quello precedente (Delibera 96/2015), prevede che il Gestore definisca le tariffe da applicare ai diversi servizi offerti alle IF sulla base dei costi pertinenti ed efficienti dei singoli servizi e dei volumi stimati a valere dei servizi stessi.</p> <p>La pertinenza dei costi è garantita, in fase di consuntivazione, dal rilascio annuale del fascicolo di Contabilità Regolatoria che è soggetto a revisione da parte di un certificatore esterno e che viene trasmesso dal Gestore all'Autorità entro 60 giorni dall'approvazione in assemblea del Bilancio di esercizio del Gestore stesso.</p> <p>Dal punto di vista invece della proposta tariffaria l'ammontare dei costi si evolve partendo dall'anno base (che in questo periodo tariffario è rappresentato dall'anno 2022) secondo i criteri previsti dalla già citata Delibera 95/2023.</p> <p>Con riferimento alla scelta da parte del Gestore di non apporre alcun tipo di correttivo all'anno base 2022 si evidenzia in primis che lo stato di emergenza ha riguardato i soli primi 3 mesi dell'anno (come, tra l'altro, riconosciuto dal Decreto-Legge n. 4 del 27 gennaio 2022) periodo per il quale è stato riconosciuto alle IF uno sconto sul livello di pedaggio applicato (sulla sola componente B) per il tramite di contributi erogati dallo Stato allo stesso Gestore. Non di minore rilievo la circostanza che in linea generale lo scenario macroeconomico di riferimento presenta ancora una altissima volatilità legata al perdurare degli scenari di guerra in Europa ora aggravato da quella in medioriente che non consentono di effettuare una solida ipotesi di revisione al ribasso, semmai il contrario, ad esempio dei</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																								
			<p>prezzi delle materie prime. Da ultimo si segnala che l'unica parte potenzialmente efficientabile sarebbe quella relativa alla quota OPEX ammissibile che è caratterizzata per una quota pari al 70% dal costo del personale che, come noto, rappresenta un costo fisso principalmente destinato a garantire il presidio e la sicurezza della rete ferroviaria, nonché la circolazione sulla stessa.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, l'osservazione risulta non pertinente.</p>																								
Italo NTV	3	<p>Sviluppo dei volumi di produzione nel periodo tariffario 2024-2028</p> <p>[Considerazioni circa l'asserita mancanza dell'ipotesi di uno sviluppo di volumi stimolati dalla sostenibilità del pedaggio ovvero dagli investimenti infrastrutturali; inoltre, le IF sarebbero state prive di visibilità in ordine agli effetti prospettici degli investimenti del GI.</p>	<p>Il GI ha agito nella previsione dei volumi anche sulla base della propria esperienza maturata nel primo periodo regolatorio, le cui previsioni si sono mantenute nella fascia del 2% sul totale dei volumi dell'intero periodo regolatorio prevista come limite del "Profit Sharing" (Si veda Delibera 96/15 Misura 33). Si riporta per pronto confronto la stima dei volumi regolatori del primo periodo regolatorio e quelli effettivamente consuntivati (2020 e 2021 pro-formati a fronte degli importi stanziati per la pandemia da Covid19):</p> <table border="1" data-bbox="1196 1118 1995 1402"> <thead> <tr> <th></th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>Totale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Volumi regolatori</b> [mln tkm]</td> <td>344,8</td> <td>348,4</td> <td>357,3</td> <td>362,8</td> <td>364,7</td> <td>364,9</td> <td><b>2.142,9</b></td> </tr> <tr> <td><b>Volumi consuntivi</b> [mln tkm]</td> <td>349,2</td> <td>353,7</td> <td>363,1</td> <td>371,7</td> <td>339,7*</td> <td>364,7*</td> <td><b>2.142,1</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>* Valore proformato</p>		2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale	<b>Volumi regolatori</b> [mln tkm]	344,8	348,4	357,3	362,8	364,7	364,9	<b>2.142,9</b>	<b>Volumi consuntivi</b> [mln tkm]	349,2	353,7	363,1	371,7	339,7*	364,7*	<b>2.142,1</b>
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale																				
<b>Volumi regolatori</b> [mln tkm]	344,8	348,4	357,3	362,8	364,7	364,9	<b>2.142,9</b>																				
<b>Volumi consuntivi</b> [mln tkm]	349,2	353,7	363,1	371,7	339,7*	364,7*	<b>2.142,1</b>																				

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			<p>Si rimarca che, ancorché le informazioni in possesso delle IF siano da considerarsi maggiormente attendibili rispetto ai modelli di previsione della domanda finale, il GI ha verificato l’attendibilità delle previsioni delle IF sia da un punto di vista della capacità sia riguardo ai trend esogeni (cfr. “WP7: Analisi e definizione di scenari esogeni e trend del mercato ferroviario per il periodo 2024-2028”). Le IF, infatti, possiedono da un lato la titolarità dei rapporti con gli enti committenti (che rappresentano il principale driver di crescita dei volumi OSP) e dall’altro consapevolezza della propria capacità produttiva in relazione ai propri investimenti sugli asset.</p> <p>Si fa presente inoltre, che questo GI ha evidenziato come parte dei volumi aggiuntivi indicati dalle IF interessi tratte e/o impianti saturi o a capacità limitata. Nondimeno, per impostare la costruzione dello schema tariffario, ha ritenuto possibile adottare le stime delle IF, contando <i>ottimisticamente</i> sulla possibilità di sostenere con il pedaggio una maggiore distribuzione del traffico, -anche al di fuori delle rotte/itinerari/segmenti temporali più utilizzati- che il GI intende realizzare mediante una pianificazione con nuovi criteri di allocazione della capacità, a partire dal 2026 (cfr. “Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per il PMdA, per il periodo tariffario 2024-2028” par. 2.7.2). Si noti che una previsione ottimistica dei volumi è a vantaggio del mercato in quanto distribuisce il costo complessivo da coprire tramite pedaggio su maggiori volumi (con l’effetto di una tariffa unitaria minore).</p> <p>Nella Delibera è previsto, nell’ottica di condivisione del rischio da previsioni tra GI e imprese, un meccanismo di revisione dei volumi qualora</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			quelli previsti ex ante risultassero fuori l'intervallo della soglia pari a +/- 10% per almeno uno dei segmenti di mercato di base di cui alla Misura 24 (cfr. Mis. 10.5. "Aggiornamento annuale dei livelli tariffari" punto 6).
Italo NTV	4	Lavorazioni in corso la cui copertura finanziaria è stata in via temporanea garantita dal Gestore dell'Infrastruttura in autofinanziamento	<p>Si conferma che il Gestore all'interno della proposta tariffaria ha considerato nel CIN remunerabile la quota dei Lavori in Corso "contribuibili" (ovvero oggetto di contribuzione) che però, al momento, vengono sviluppati in autofinanziamento, in quanto, i contributi seppur stanziati per competenza non sono disponibili per cassa al momento della realizzazione dei lavori, come desumibile dai documenti di finanza pubblica.</p> <p>A riguardo si ricorda che in relazione agli investimenti autofinanziati, la delibera 95/23 alla Misura 18, punto 1 lettera b) prevede che per l'allocatione e l'ammissibilità ai fini regolatori delle capex pertinenti agli Efficient Total Cost, il Capitale Investito Netto (CIN) debba ricomprendere - tra l'altro - il valore dei Lavori in Corso (LIC), comprensivi di acconti/anticipi verso fornitori, al netto di eventuali contributi pubblici e di eventuali oneri finanziari capitalizzati. Cionondimeno è di tutta evidenza come nella situazione in parola il contributo pubblico non è disponibile al momento della realizzazione dell'opera, secondo quanto sopra detto, e pertanto non possa essere portato a riduzione del CIN con la diretta conseguenza del diritto, per il Gestore, alla remunerazione dello stesso.</p> <p>Ancorché la fattispecie sia tesa a garantire il rispetto dell'equilibrio economico di cui all'articolo 16 del d.lgs. 112/2015, tenendo opportunamente conto della peculiarità sopra rappresentata, si è provveduto</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			<p>a distinguere nel CIN la quota parte contribuibile da quella non contribuita, con l'obiettivo di segregare le due fattispecie e di applicarvi due tassi di remunerazione del capitale differenti.</p> <p>L'applicazione del tasso di remunerazione applicato alla casistica sopracitata corrisponde infatti alla sola quota di costo del debito (quota Kd del WACC trasmesso dall'Autorità); non è stata inserita invece la quota di rimborso della componente equity che il gestore ha lasciato a suo carico non essendo insita una rischiosità dell'equity.</p> <p>Da ultimo, si ribadisce che qualora, a valle di specifici provvedimenti legislativi tale componente subirà una variazione al ribasso (ma non al rialzo) all'interno del periodo tariffario, il Gestore provvederà a rivedere nello stesso periodo il montante di costi ammissibile determinando una riduzione delle tariffe applicate.</p> <p>Si ritiene in ogni caso utile evidenziare che, non disciplinando la Delibera 95/23 la fattispecie, questo Gestore ha valutato ammissibile il trattamento regolatorio attuato oggetto della presente osservazione.</p>
Italo NTV	5	È necessario aggiornare il tasso d'inflazione programmata per l'anno 2024 in quanto, a fine settembre, è stata pubblicata la nota di aggiornamento del DEF che ha ridotto tale valore di 0.5 p.p. rispetto alla precedente versione.	Il GI aggiorna il tasso d'inflazione programmata ai valori riportati nella nota di aggiornamento del DEF, approvata in data 27 settembre. Si stima una riduzione del montante costi complessivo sul periodo 2024-2028 pari a 13 milioni di euro.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Italo NTV	6	<p>Si segnala che nella sezione 2.2 del documento “Relazione sulla dinamica dei costi netti efficientati per l’Anno ponte e per l’intero periodo tariffario del Pacchetto Minimo d’Accesso”, è riportato (pagine 6 ed 8) che i costi operativi fissi da Contabilità Regolatoria dell’anno base corrispondono a 517 milioni di Euro, mentre nel prospetto di sintesi della dinamica dei costi operativi (pagina 11) è riportato che tale valore è pari a 518 milioni.</p> <p>A causa delle dinamiche inflattive, l’eventuale refuso porterebbe ad una sovrastima dei costi operativi fissi nel periodo 2025-2028 di oltre 5,5 milioni di euro.</p>	<p>In merito a quanto segnalato si evidenzia che il riferimento dei 517 mln di euro all’interno delle pagine 6 e 8 della relazione è un mero refuso di trascrizione. Il modello di costificazione si basa su una quantificazione di costi fissi il cui ammontare è correttamente esplicitato in 518 mln di euro. Pertanto, l’osservazione di una eventuale sovrastima dei costi risulta non accoglibile.</p>
Italo NTV	7	<p>Con riferimento alla Componente C2, non si comprende la ratio con cui codesto Gestore dell’Infrastruttura abbia potuto prevedere - asserendo di aver adempiuto alle prescrizioni del Regolamento (UE) 782/2021 (di seguito, il “Regolamento”) - una componente incrementale rispetto alle componenti A, B, C1 e C5 per i</p>	<p>L’introduzione della componente C2 non deve essere intesa come adempimento alle prescrizioni del Regolamento 782/2021 ma come risposta alle raccomandazioni delle Istituzioni Comunitarie, che richiedono sforzi da parte di tutto il settore al fine di incentivare pratiche di trasporto sostenibili. Come riportato nella relazione sul Pricing, questo GI <i>introduce la componente C2 al fine di supportare le Imprese e gli Enti Committenti nell’adozione di politiche coerenti con il suddetto regolamento</i> e non per penalizzarne un comportamento contrario. Preme in ogni caso ribadire che</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>servizi passeggeri che non consentono il trasporto di biciclette intere.</p> <p>Invero, se - da un lato - il considerando n.18 del Regolamento prevede che i diritti e gli obblighi relativi al trasporto di biciclette sui treni dovrebbero essere applicati alle “biciclette che possono essere prontamente montate prima e dopo il viaggio ferroviario” (di seguito, “Bici intere”), dall’altro, il considerando n. 16 del Regolamento, espressamente prevede un generale best effort in capo alle II.FF. di maggiore incentivazione al trasporto combinato di viaggi ferroviari e spostamenti in bicicletta.</p> <p>Al riguardo, il legislatore europeo - al fine di garantire una precisa programmazione delle scelte industriali delle II.FF., evitando loro investimenti improvvisi - ha subordinato la realizzazione di tale best effort (mediante la realizzazione di nuovi posti per le Bici intere) alle seguenti condizioni:</p>	<p>il contributo stimato dal GI gravante sulle IF non beneficiarie del <i>bonus</i> sia inferiore a 0,01 €/km.</p> <p>Relativamente all’ambito di applicazione della componente C2, questo GI ritiene nondimeno che l’effetto generato possa restituire benefici anche ai servizi ferroviari non attrezzati per il trasporto di bici intere apportando un indotto positivo anche per i soggetti su cui graverebbe il contributo. È infatti intenzione del GI, incentivando tale misura l’utilizzo di modalità di trasporto alternative all’auto privata, agire a favore dell’attivazione di circoli virtuosi che creino le premesse per un maggiore utilizzo del mezzo pubblico e, quindi, anche del treno. Il Gestore intravede quindi nella componente C2 uno strumento a supporto del sistema ferroviario nella sua totalità.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>(i) acquisto di nuovo materiale rotabile;</p> <p>(ii) sottoposizione dell'esistente materiale rotabile a un ammodernamento significativo che richieda una nuova autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, si ritiene che l'aver il GI previsto, aprioristicamente, una tariffa di segno negativo (bonus) per tutti i servizi che consentano il trasporto di Biciclette intere e, viceversa, una tariffa di segno positivo (malus) per i servizi che non consentano tale trasporto, senza tuttavia considerare le summenzionate condizioni fattuali previste dal considerando n. 16, sia in palese contrasto con le disposizioni dello stesso Regolamento. Infatti, in tal modo si viene ad introdurre per le II.FF. una penalizzazione in assenza di alcuna violazione di obblighi o impegni di best effort.</p> <p>Si ritiene, pertanto, necessario che detto meccanismo venga modificato da Codesto Gestore, conformemente</p>	



Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		a quanto disposto dal Regolamento, eliminando, quindi, la componente relativa al malus che penalizzerebbe illegittimamente le IIFF del segmento OA del tutto sprovvisto di tali presidi (sia lato incumbent sia da parte della Scrivente IF), in quanto la normativa applicabile al materiale rotabile ad oggi in circolazione non prevedeva alcun obbligo in merito. Inoltre, laddove il GI intenda mantenere la compente di bonus, quest'ultima non deve ingenerare alcun onere aggiuntivo agli operatori.	
Italo NTV	8	<p>Nell'ambito del binomio 2 Hub, non è chiara la distinzione tra i segmenti "2 Hub Top" e "2 Hub" in quanto le due definizioni sembrano pressoché identiche.</p> <p>Inoltre, per una maggiore aderenza della metodologia di modulazione della componente B rispetto alle risultanze di traffico passeggeri sintetizzate nel grafico in figura 8 del documento metodologico Pricing, si ritiene che sarebbe opportuno individuare come fascia di morbida</p>	<p>Come correttamente osservato, nella relazione illustrativa del Pricing è presente un refuso nella definizione dei segmenti di mercato Premium 2 Hub Top/2 Hub.</p> <p>Inoltre, a fronte della richiesta pervenuta da parte di più soggetti volte a rivedere il perimetro delle fasce orarie di morbida, questo Gestore intende ridefinire i segmenti di mercato Premium 2 Hub come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2 Hub Top:</b> Treni con fermata a Roma Termini e Milano C.le/Venezia S.L e transito a Firenze Campo Marte tra le 08:00 e le 11:59 e tra le 16.00 e le 20:59</li> <li>• <b>2 Hub:</b> Treni con fermata in due stazioni tra Roma Termini, Milano C.le e Venezia S.L. e, per i soli treni da e verso Roma, transito a Firenze Campo Marte tra le 21:00 e le 07:59 e tra le 12:00 e le 15:59.</li> </ul>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																																																																							
		<p>(rispetto all’orario di transito dei treni AV presso Firenze Campo Marte) il periodo compreso tra le ore 0:00 e le ore 7:59, tra le ore 13:00 e le ore 15:59 e tra le ore 19:00 e le ore 23:59. L’attuale individuazione delle “fasce di morbida” porterebbe a distorsioni tariffarie irrealistiche quali, ad esempio, quelle per cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un treno Milano Centrale – Roma Termini con transito dopo le ore 23:00 presso Firenze Campo Marte dovrebbe essere soggetto ad una tariffazione maggiorata rispetto ad uno in transito alle ore 22:00, nonostante le evidenze dimostrino che i carichi medi sono in trend negativo a partire dalle ore 19:00 in poi; un treno Milano Centrale – Roma Termini con transito prima delle ore 7:00 presso Firenze Campo Marte (load medio stimato dal GI pari al 44%) dovrebbe essere soggetto alla stessa tariffazione di un analogo treno in transito alle ore 11:00 (load medio registrato dal GI pari al 78%).</li> </ul>	<p>Si evidenzia che tutti i treni con fermata a Milano C.le e Venezia S.L. sono classificati come 2 Hub, indipendentemente dalla fascia oraria.</p> <table border="1" data-bbox="1164 566 2027 662"> <thead> <tr> <th colspan="25">Ora di transito FI CM</th> </tr> <tr> <th>0</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th><th>15</th><th>16</th><th>17</th><th>18</th><th>19</th><th>20</th><th>21</th><th>22</th><th>23</th><th>24</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="8">2 Hub</td> <td colspan="4">2 Hub Top</td> <td colspan="2">2 Hub</td> <td colspan="4">2 Hub Top</td> <td colspan="3">2 Hub</td> </tr> </tbody> </table>	Ora di transito FI CM																									0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	2 Hub								2 Hub Top				2 Hub		2 Hub Top				2 Hub		
Ora di transito FI CM																																																																										
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																																																		
2 Hub								2 Hub Top				2 Hub		2 Hub Top				2 Hub																																																								

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																																																								
Italo NTV	9	<p>Relativamente ai dati dei volumi di traffico dell'anno 2022, con riferimento alla tabella 8 di cui al "Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti il PMdA", risulta irragionevole ipotizzare che, su quasi 75 milioni di treni-km di produzione del segmento Open Access Nazionale Premium nell'anno base 2022, oltre 41 milioni (il 52%) siano stati effettuati nei giorni prefestivi (i quali rappresentano solo il 15% circa dei giorni costituenti l'anno 2022).</p> <p>Si richiede di verificare detto dato e confermare, da un lato, che trattasi di un mero refuso e, dall'altro, che detto refuso non abbia avuto alcun effetto distorsivo in merito alla corretta determinazione delle nuove tariffe 2024-2028.</p>	<p>La tabella 8 relativa ai volumi di traffico 2022 contiene un refuso. Si riportano i valori corretti:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Lun</th> <th>Mar-Ven</th> <th>Pre-Festivo</th> <th>Festivo</th> <th>Notturmo</th> <th>Totale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Premium</td> <td>9.726.339</td> <td>41.441.416</td> <td>10.920.288</td> <td>11.867.111</td> <td>5.539.744</td> <td>79.494.898</td> </tr> <tr> <td>3 Basic</td> <td>1.110.188</td> <td>4.749.293</td> <td>1.318.680</td> <td>1.400.385</td> <td>1.094.694</td> <td>9.673.240</td> </tr> <tr> <td>4 OSP - LP</td> <td>2.517.273</td> <td>10.821.508</td> <td>3.103.153</td> <td>3.389.265</td> <td>5.521.476</td> <td>25.352.675</td> </tr> <tr> <td>5 OSP - REG</td> <td>25.178.068</td> <td>107.171.635</td> <td>26.154.679</td> <td>19.635.783</td> <td>15.200.765</td> <td>193.340.930</td> </tr> <tr> <td>6 Merci</td> <td>4.842.996</td> <td>22.830.518</td> <td>4.147.242</td> <td>2.168.244</td> <td>16.095.573</td> <td>50.084.574</td> </tr> <tr> <td>7 Tecnici</td> <td>1.511.458</td> <td>6.376.989</td> <td>1.415.448</td> <td>1.167.194</td> <td>2.919.609</td> <td>13.390.698</td> </tr> <tr> <td><b>Totale</b></td> <td><b>44.886.322</b></td> <td><b>193.391.359</b></td> <td><b>47.059.490</b></td> <td><b>39.627.983</b></td> <td><b>46.371.862</b></td> <td><b>371.337.016</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Si specifica in ogni caso che tale correzione non comporta una variazione negli output finali delle tariffe in quanto si tratta di un mero errore di trascrizione che non ha alcun effetto distorsivo sulla determinazione delle tariffe.</p>		Lun	Mar-Ven	Pre-Festivo	Festivo	Notturmo	Totale	1 Premium	9.726.339	41.441.416	10.920.288	11.867.111	5.539.744	79.494.898	3 Basic	1.110.188	4.749.293	1.318.680	1.400.385	1.094.694	9.673.240	4 OSP - LP	2.517.273	10.821.508	3.103.153	3.389.265	5.521.476	25.352.675	5 OSP - REG	25.178.068	107.171.635	26.154.679	19.635.783	15.200.765	193.340.930	6 Merci	4.842.996	22.830.518	4.147.242	2.168.244	16.095.573	50.084.574	7 Tecnici	1.511.458	6.376.989	1.415.448	1.167.194	2.919.609	13.390.698	<b>Totale</b>	<b>44.886.322</b>	<b>193.391.359</b>	<b>47.059.490</b>	<b>39.627.983</b>	<b>46.371.862</b>	<b>371.337.016</b>
	Lun	Mar-Ven	Pre-Festivo	Festivo	Notturmo	Totale																																																					
1 Premium	9.726.339	41.441.416	10.920.288	11.867.111	5.539.744	79.494.898																																																					
3 Basic	1.110.188	4.749.293	1.318.680	1.400.385	1.094.694	9.673.240																																																					
4 OSP - LP	2.517.273	10.821.508	3.103.153	3.389.265	5.521.476	25.352.675																																																					
5 OSP - REG	25.178.068	107.171.635	26.154.679	19.635.783	15.200.765	193.340.930																																																					
6 Merci	4.842.996	22.830.518	4.147.242	2.168.244	16.095.573	50.084.574																																																					
7 Tecnici	1.511.458	6.376.989	1.415.448	1.167.194	2.919.609	13.390.698																																																					
<b>Totale</b>	<b>44.886.322</b>	<b>193.391.359</b>	<b>47.059.490</b>	<b>39.627.983</b>	<b>46.371.862</b>	<b>371.337.016</b>																																																					
Italo NTV	10	<p>I servizi ferroviari possono essere soggetti a modifica dell'itinerario programmato e/o degli orari delle tracce per differenti motivi (lavori programmati, inconvenienti di</p>	<p>Relativamente alle modifiche dell'itinerario programmato riconducibile a motivi non imputabili alle IF rimane valido quanto contenuto nel PIR 2024 par. 5.6.2.1 "Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità di GP".</p>																																																								

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>esercizio, guasti all'infrastruttura, ecc.). Tali modifiche possono incidere sia nel computo della componente A (la componente TA1-2 dipende dalla velocità di marcia) che della componente B (essendo essa dipendente dalle tratte di rete percorse e dalla relativa classificazione). È evidente che le deviazioni programmate dei treni AV degradano notevolmente le performance del servizio offerto soprattutto a causa dei maggiori tempi di percorrenza e, pertanto, l'ability-to-pay dei singoli treni tenderà a ridursi di conseguenza. Il documento metodologico di pricing non considera tale frequente casistica (la cui incidenza è ragionevolmente destinata ad incremento alla luce dei programmati lavori del PNRR), né regola la conseguente applicazione delle tariffe a consuntivo. Si richiede, pertanto, che il GI specifichi nei documenti metodologici come sarà computato il pedaggio sia nelle casistiche di variazioni in corso</p>	<p>Relativamente invece a quanto attiene a una presunta modifica dell'ability to pay non risulterebbe in nessun caso possibile valutare la modifica di ability to pay a seguito di un evento contingente. L'ability to pay è infatti calcolata sulla domanda dei differenti segmenti di mercato che tengono già conto delle scelte degli utenti in relazione alla qualità degli specifici servizi, quindi anche in termini di puntualità influenzata dagli eventi contingenti (es. interruzioni di linea programmate, deviazioni per guasti infrastrutturali).</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		d'orario delle tracce contrattualizzate (es. interruzioni di linea programmate) sia in gestione operativa (es. deviazioni per guasti infrastrutturali).	
Italo NTV	11	Quelle sopra rappresentate costituiscono osservazioni di carattere preliminare che ci riserviamo sin da ora di integrare all'esito di un'analisi più puntuale che sarà possibile effettuare solo a seguito del rilascio di applicativi che il GI renderà disponibili per la predeterminazione del canone del singolo treno (Misura 4.3.1 lett. h) della delibera 95/2023).	<p>Ferma l'impossibilità per RFI di accordare proroghe a termini del procedimento derivanti da delibere ART (termine per presentare le osservazioni fissato al 27 ottobre u.s.), si rappresenta che questo GI ha messo a disposizione dei soggetti interessati dei prospetti di simulazione inviati a ciascuna IF richiedente e un apposito applicativo per la predeterminazione del canone del singolo treno così come previsto Misura 4.3.1 lett. h) della delibera 95/2023 entrambi in data 13 ottobre sulla pagina <a href="https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html">https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html</a></p> <p>Eventuali applicativi, presenti sulle piattaforme certificate di RFI (ad es. PIC) potranno essere rese disponibili solo in seguito alla chiusura del procedimento fatti salvi i tempi tecnici di sviluppo.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Trenitalia	1	[Considerazioni circa l'incidenza del nuovo modello di calcolo dei costi diretti]	<p>L'ammontare della componente "costo diretto" è calcolato con riferimento alla formula di misura 7.1., in continuità con il passato periodo regolatorio. La componente individuata come "costo diretto" nella contabilità regolatoria del GI varia per ciascuno degli anni del periodo regolatorio in funzione delle attività manutentive del GI. Tali variazioni non rappresentano un'anomalia, ma sono strettamente legate alle modalità individuate per il suo calcolo e all'anno base scelto per il calcolo delle tariffe nel periodo regolatorio. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al documento <i>RFI - Relazione Costi Diretti (pubblicata il 14/11/2023)</i> presente sul sito web di RFI, alla pagina dedicata alla proposta tariffaria <a href="https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html">https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html</a>.</p> <p>Si sottolinea in ogni caso che l'analisi di sostenibilità per il calcolo delle tariffe B ha tenuto conto dell'incidenza della componente A, per tale motivo laddove la componente A è aumentata l'importo della componente B si è proporzionalmente ridotta.</p>
Trenitalia	2	Quanto alla componente TA1-2 "usura dell'armamento", premesse le già richiamate carenze documentali di cui sopra, per la determinazione del parametro TA1-2 vengono utilizzati quali unici driver: la	Nella stima del costo dell'usura per la componente A, questo Gestore ha fatto riferimento ad un modello ingegneristico-econometrico che ha valutato in maniera più precisa i fenomeni di usura sulle differenti componenti dell'infrastruttura, rispetto al quale è stato messo a disposizione dell'Autorità il documento tecnico con il quale è individuata ogni componente di costo.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>massa totale del convoglio e la velocità di marcia combinati secondo parametri non verificabili date le informazioni a disposizione. L'ulteriore driver previsto dal nuovo algoritmo: il peso assiale massimo risente dei seguenti limiti:</p> <p>a) l'interazione tra classi di velocità di applicazione e livello soglia (18 t/a) azzerava completamente gli effetti di tale driver visto che ad oggi non risultano circolanti materiali rotabili con p/a superiore a 18 t/a, e velocità di marcia superiore a 150 km/h.</p> <p>b) indipendentemente dall'ambito di applicazione, i coefficienti proposti risultano del tutto controintuitivi premiando a parità di classe di velocità, i pesi assiali maggiori di 18 t/a anziché quelli inferiori.</p> <p>A conferma delle lacune presenti nel modello, occorre inoltre</p>	<p>Per un corretto confronto fra i due sistemi, occorrerebbe prendere in considerazione tutto l'ammontare della componente A e non le singole sotto-componenti, come mostrato nell'osservazione 1.</p> <p>Per ulteriori approfondimenti si rimanda al documento <i>RFI - Relazione Costi Diretti (pubblicata il 14/11/2023)</i> presente sul sito web di RFI, alla pagina dedicata alla proposta tariffaria <a href="https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html">https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete/delibera-art-n--95-2023---pubblicazione-della-proposta-tariffari.html</a>.</p> <p>Relativamente ad una eventuale revisione del modello si vuole sottolineare come alcuni parametri presenti nel modello svizzero siano stati semplificati per renderlo utilizzabile ai fini della presente proposta. Tale modello come già illustrato è stato elaborato da società specializzate e validato da istituti universitari. Ad ogni modo, nel caso l'Autorità valutasse opportuna una sua revisione, questo GI si rende disponibile ad avviare specifica interlocuzione con le imprese ferroviarie.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>considerare che anche a velocità medio/basse l'interazione dei bordini con la rotaia determina usura della linea come dimostrato dal concentrarsi delle attività di sostituzione/rinnovo binari sulle linee tradizionali, meno performanti delle linee AV.</p> <p>Alla luce di quanto sopra rappresentato risulta evidente la necessità di una revisione del modello utilizzato per la determinazione della componente TA-1 che deve poggiare su un'interlocuzione specifica tra Gestore e Imprese per la quale si fornisce sin d'ora la più ampia disponibilità.</p>	
Trenitalia	3	<p>Quanto alla componente Tflat "usura del segnalamento e apparati a supporto della circolazione", è in corso la totale sostituzione degli apparati di terra SCMT/SSC con ERTMS stand alone, mentre gli apparati</p>	<p>Nella stima del costo dell'usura per la componente A, questo Gestore ha fatto riferimento ad un modello ingegneristico-econometrico che ha valutato in maniera più precisa i fenomeni di usura sulle differenti componenti dell'infrastruttura, rispetto al quale è stato messo a disposizione dell'Autorità il documento tecnico con il quale è individuata ogni componente di costo.</p>



Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>di bordo assicureranno il doppio attrezzaggio. Trenitalia ha dovuto pertanto, affrontare pesanti investimenti per il riattrezzaggio dei treni ricorrendo principalmente a capitale proprio, beneficiando solo marginalmente (20% circa) di contributi pubblici. Si configura pertanto il seguente paradosso: o aumento dei costi operativi delle IF legati non solo al costo del debito dell'investimento con aggiunta di un nuovo segnalamento, ma anche ai maggiori oneri di manutenzione o progressiva riduzione dei costi operativi del gestore grazie all'abbattimento degli oneri di manutenzione stimati dalla stessa RFI in 700 mln € per il periodo 2022 – 2035 (cfr. ERTMS – Funds and Financial Resources; incontro con gli operatori; Pietrarsa 26/10/2018) o drastico aumento dei costi di pedaggio per le IF alla</p>	<p>Per un corretto confronto fra i due sistemi, occorrerebbe prendere in considerazione tutto l'ammontare della componente A e non le singole sotto-componenti.</p> <p>Si sottolinea che i costi diretti già nel primo periodo regolatorio coprivano i costi connessi alla usura del segnalamento e apparati a supporto della circolazione, che in questo modello vengono esplicitati ai soli fini di una più precisa imputazione ai singoli treni. Relativamente ai citati abbattimenti degli oneri di manutenzione, essi sono da considerarsi già inputati negli obiettivi di efficientamento sui costi previsti alla misura 10.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		luce di quanto sopra e considerato che la componente Tflat è di nuova introduzione, se ne chiede la ricalibrazione tenendo conto di tali aspetti.	
Trenitalia	4	<p>Quanto alla componente TA3 “usura della catenaria”, negli ultimi anni le IF hanno progressivamente provveduto a sostituire gli striscianti dei pantografi dal rame al carbone, diminuendo in modo radicale l’usura del filo di contatto. Un aumento dei costi di usura della catenaria fino a 17 volte rispetto all’attuale modello di pricing risulta, con gli elementi a nostra disposizione, tecnicamente incomprensibile e in contrasto con le evidenze operative registrate sul campo. Alla luce di quanto sopra si chiede di ricalibrare la componente TA3 tenendo conto di tali aspetti.</p>	<p>Come già illustrato nelle precedenti osservazioni, nella stima del costo dell’usura per la componente A, questo Gestore ha fatto riferimento ad un modello ingegneristico-econometrico che ha valutato in maniera più precisa i fenomeni di usura sulle differenti componenti dell’infrastruttura, rispetto al quale è stato messo a disposizione dell’Autorità il documento tecnico con il quale è individuata ogni componente di costo. Per una migliore analisi del fenomeno interazione pantografo-catenaria questo GI ha fatto riferimento alla ricerca di G. Bucca, A. Collina, «<i>Electromechanical interaction between carbon-based pantograph strip and copper contact wire: A heuristic wear model</i>» 2015, semplificando il modello e non considerando il materiale dello strisciante perché troppo oneroso da acquisire per la circolazione di ciascun treno in relazione alle variazioni di usura generate da differenti materiali.</p> <p>Si sottolinea che i costi diretti già nel primo periodo regolatorio coprivano i costi connessi alla usura della catenaria, che in questo modello vengono esplicitati ai soli fini di una più precisa imputazione ai singoli treni.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		In sintesi, vale osservare come attribuire una maggiore incidenza alla componente A del pedaggio – riferita, essenzialmente, agli asset di cui un'impresa ferroviaria è storicamente titolare – introduce una distorsione competitiva, non suffragata da dati ingegneristici né giustificata da evidenze tecniche, producendo un effetto discriminatorio a discapito di Trenitalia.	Non appare chiaro come una più precisa imputazione dei costi diretti, peraltro prevista da un Regolamento Europeo (909/15), possa introdurre una distorsione competitiva sul mercato.
Trenitalia	5	Dalle evidenze a nostra disposizione, si ritiene che la robustezza delle conclusioni a cui avviene il modello elaborato da un soggetto terzo, di cui si è avvalsa RFI, sia condizionata da alcuni aspetti non debitamente trattati: - il modello valuta sostenibili alcuni aumenti di costo in ragione di coefficienti di elasticità molto elevati ed in alcuni casi > 1 della domanda finale al prezzo (al diminuire del prezzo dei biglietti,	Rispetto al dato riportato nelle osservazioni in forma confidenziale, peraltro mai reso disponibile prima, si segnala innanzitutto che il <i>ricavo medio unitario</i> non è la <i>tariffa media</i> poiché il ricavo medio dipende anche dal coefficiente di riempimento. Sempre relativamente al ricavo medio, non si capisce in realtà di che numero si tratti poiché il valore indicato in €/km non appare verosimile. Si chiede di chiarire se si tratta di un valore in €cent/passeggerokm.  Relativamente all'osservazione mossa, si segnala che i valori di elasticità superiori a  1  sono stati stimati in varie linee/missioni, ma non sulle missioni dell'AV propriamente detta, cioè le relazioni To/Mi-Rm/Na/Sa, la cui media è -0,6 (aumento tariffe) e -0,53 (diminuzione tariffe) per Trenitalia e -0,41 / -0,35 per Italo. Si tratta dunque di valori sostanzialmente rigidi ed in linea sia con le attese di un mercato

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>in alcune rotte, la domanda aumenterebbe in modo più che proporzionale). Tale comportamento, almeno per quanto riguarda il trend di ricavi degli ultimi anni (pre-covid) nell'esperienza specifica di questa IF non è mai stato rilevato.</p>	<p>concorrenziale (sia internamente che con altri modi) e ben allineato alla domanda, che con i valori riportati da Trenitalia nelle osservazioni. Le elasticità <math>&gt; 1 </math> sono state trovate in varie altre relazioni IC e a mercato, tutte caratterizzate da minore concorrenza e contendibilità e da prezzi tendenzialmente allineati ai segmenti AV pur non condividendone il livello di servizio. L'interpretazione della Scrivente, che ha fatto accettare i valori ricavati dal modello di trasporto multimodale, è che su tali servizi gli operatori tengono prezzi tali da massimizzare i ricavi ma non l'offerta, come invece avviene sull'AV, dove la concorrenza spinge all'aumento delle corse e al conseguente tentativo di riempirle, cogliendo più domanda possibile. In altre parole, sulla dorsale AV la possibilità di estrarre più domanda oltre a quella attualmente esistente è relativamente limitata e meno che proporzionale allo sforzo tariffario. Al contrario, sulle relazioni con <math>e &gt;  1 </math> la modellizzazione suggerisce che abbassando i prezzi, discostandoli dai livelli dei Premium, si possa raccogliere una quantità di domanda più che proporzionale.</p> <p>A conclusione, si segnala che la letteratura citata nell'Allegato Tecnico delle osservazioni Trenitalia, non sembra adatta a contestare le stime della Scrivente, per almeno due ordini di motivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. L'elasticità di letteratura per il settore ferroviario (pagina 7) è di -0,9, quindi molto vicina alla sovraelasticità risultante dalla modellizzazione, senza contare che proviene da uno studio del 1987.</li> <li>b. L'elasticità del trasporto aereo non è assolutamente trasferibile al mercato ferroviario poiché il trasporto aereo è sostanzialmente privo di sostituti a causa delle distanze in gioco, al contrario del</li> </ol>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			segmento <i>long-haul</i> ferroviario che sconta la concorrenza almeno di aereo, bus e auto.
Trenitalia	6	<p>D'altro canto, anche evidenze da letteratura (cfr. An elastic demand schedule-based multimodal assignment model for the simulation of high speed rail (HSR) systems, 2012 E. Cascetta, P.L. Coppola), confermano come casistiche di domanda "sovra-elastica" nel settore ferroviario e nello specifico nei segmenti Premium non trovino evidenze a supporto.</p> <p>-i load factor dei treni sono già elevati e di conseguenza eventuali incrementi di passeggeri sui convogli esistenti sono condizionati da un limite fisico di capacità</p> <p>- tale limite fisico di capacità è gestito nel modello ipotizzando la possibilità di gestire in modo dinamico le composizioni (doppi convogli/aumento delle carrozze in composizione). I margini di</p>	<p>Si ritiene la fonte Cascetta &amp; Coppola (2012) certamente più affidabile dello studio citato sopra, ma da una parte è relativa a simulazioni pre-competizione, quindi con frequenze attese molto inferiori, dall'altra non risulta molto lontana dai valori restituiti dal modello, con un modello di rete multimodale e non con dei logit relativi a singole coppie O/D, per la dorsale AV e sopra riportati.</p> <p>Relativamente alla possibilità di effettuare doppie composizioni, si prende atto dell'informazione e si interviene sulla stima come descritto poco sotto. Prima di rispondere in merito, si precisa come il modello comportamentale preveda anche la variazione di capacità dei convogli non perché questa sia sempre fattibile, ma proprio per valutare se essa possa essere una delle possibili risposte delle IF alla variazione di pedaggio. I risultati della stima posta in consultazione sono in realtà allineati a quanto dichiara Trenitalia, cioè che "i margini di fattibilità sono minimi/nulli" ed infatti la stima dello scenario 9 restituisce una probabilità tra il 2% e il 5% per i segmenti 1.2 e 1.4. Il modello elaborato prevede probabilità del 10% (cioè 1 treno in doppia su 10) per il segmento Base e del 20% sul minoritario segmento P-light. Come detto nella relazione, l'interpretazione della Scrivente è che in questi segmenti ci sia spazio per una limitata applicazione di un modello low-cost non diverso da quello di altri operatori europei (Ouigo o Avlo), indipendentemente dalla effettiva possibilità tecnica.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																																																																																																																																																																								
		<p>fattibilità di iniziative di questo tipo sono minimi/nulli in ragione dei fortissimi vincoli infrastrutturali; infatti, Trenitalia in più occasioni ha chiesto il rilascio di tracce in doppia composizione nei giorni/orari di punta ottenendo riscontri molto parziali e limitati;</p> <p>- alcune rotte a minore domanda (e di conseguenza minore marginalità) subiscono aumenti tariffari che pregiudicano l'esistenza stessa dei servizi su linee come, ad esempio, la [OMISSISS] e in generale tutti i servizi ricompresi nel segmento Open Access Basic, dove la funzione sociale è prevalente al business. Nel caso di servizi a mercato la marginalità negativa non è ammissibile e ciò determina un comportamento dell'IF volto alla cancellazione dei servizi che sembra non debitamente considerato nel modello;</p>	<p>Table 16. Probability of results of RU behavioural model (TAC=+10%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top</th> <th>1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base</th> <th>1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light</th> <th>3.1 Open Access - Nazionali - Basic</th> <th>4.1 OSP - Notte</th> <th>4.2 OSP - LP - Giorno</th> <th>5.1 OSP - REG - Hub-Sprint</th> <th>5.2 OSP - REG - Hub</th> <th>5.4 OSP - REG - Ring</th> <th>5.6 OSP - REG - No Node</th> <th>Scenario description</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>prob sc1</td> <td>3%</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> <td>3%</td> <td>1%</td> <td>10%</td> <td>13%</td> <td>15%</td> <td>17%</td> <td>Rigid supply: no change in supply &amp; fares.</td> </tr> <tr> <td>prob sc2</td> <td>6%</td> <td>4%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> <td>2%</td> <td>1%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>Fares are modified (+/-) to compensate (C1-C3) production cost changes (+/-), considering revenues/cost ratio.</td> </tr> <tr> <td>prob sc3</td> <td>54%</td> <td>6%</td> <td>0%</td> <td>1%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>1%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>Fares increase of +deltaTAC. Only if TAC increases</td> </tr> <tr> <td>prob sc4</td> <td>4%</td> <td>41%</td> <td>47%</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>35%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>1%</td> <td>Fares decrease of (deltaTAC)</td> </tr> <tr> <td>prob sc5</td> <td>1%</td> <td>2%</td> <td>0%</td> <td>3%</td> <td>5%</td> <td>3%</td> <td>64%</td> <td>57%</td> <td>53%</td> <td>46%</td> <td>Frequency (trains) are modified (+/-) to compensate (C1-C3) production cost changes (+/-)</td> </tr> <tr> <td>prob sc6</td> <td>7%</td> <td>13%</td> <td>22%</td> <td>13%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>Frequency (trains) modified (+/-) of deltaTAC in response of production cost change (+/-)</td> </tr> <tr> <td>prob sc7</td> <td>17%</td> <td>16%</td> <td>5%</td> <td>3%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>Train capacity increase and corresponding frequency (trains) reduction to compensate TAC increase (C1-C3). Only if TAC increases</td> </tr> <tr> <td>prob sc8</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>Train capacity decrease and corresponding frequency (trains) increase to compensate costs (C1-C3). Only if TAC decrease</td> </tr> <tr> <td>prob sc9</td> <td>2%</td> <td>5%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>Frequency (trains) reduction to compensate extra costs (C3-C1) and corresponding capacity increase. Fares are reduced in function of extra capacity. Only if TAC increase.</td> </tr> <tr> <td>prob sc10</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>Train frequency increase and corresponding capacity decrease to compensate costs (C1-C3). Fares are increased of capacity reduction. Only if TAC decrease</td> </tr> <tr> <td>prob sc11</td> <td>3%</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> <td>0%</td> <td>5%</td> <td>8%</td> <td>10%</td> <td>12%</td> <td>Train capacity increase of +deltaTAC, but fixed frequency (trains)</td> </tr> <tr> <td>prob sc12</td> <td>3%</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>6%</td> <td>68%</td> <td>59%</td> <td>21%</td> <td>22%</td> <td>23%</td> <td>25%</td> <td>Train capacity decrease of -deltaTAC, but fixed frequency (trains)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top	1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base	1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light	3.1 Open Access - Nazionali - Basic	4.1 OSP - Notte	4.2 OSP - LP - Giorno	5.1 OSP - REG - Hub-Sprint	5.2 OSP - REG - Hub	5.4 OSP - REG - Ring	5.6 OSP - REG - No Node	Scenario description	prob sc1	3%	5%	1%	1%	3%	1%	10%	13%	15%	17%	Rigid supply: no change in supply & fares.	prob sc2	6%	4%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	Fares are modified (+/-) to compensate (C1-C3) production cost changes (+/-), considering revenues/cost ratio.	prob sc3	54%	6%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	Fares increase of +deltaTAC. Only if TAC increases	prob sc4	4%	41%	47%	60%	20%	35%	0%	0%	0%	1%	Fares decrease of (deltaTAC)	prob sc5	1%	2%	0%	3%	5%	3%	64%	57%	53%	46%	Frequency (trains) are modified (+/-) to compensate (C1-C3) production cost changes (+/-)	prob sc6	7%	13%	22%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Frequency (trains) modified (+/-) of deltaTAC in response of production cost change (+/-)	prob sc7	17%	16%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Train capacity increase and corresponding frequency (trains) reduction to compensate TAC increase (C1-C3). Only if TAC increases	prob sc8	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Train capacity decrease and corresponding frequency (trains) increase to compensate costs (C1-C3). Only if TAC decrease	prob sc9	2%	5%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Frequency (trains) reduction to compensate extra costs (C3-C1) and corresponding capacity increase. Fares are reduced in function of extra capacity. Only if TAC increase.	prob sc10	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Train frequency increase and corresponding capacity decrease to compensate costs (C1-C3). Fares are increased of capacity reduction. Only if TAC decrease	prob sc11	3%	5%	1%	1%	1%	0%	5%	8%	10%	12%	Train capacity increase of +deltaTAC, but fixed frequency (trains)	prob sc12	3%	5%	1%	6%	68%	59%	21%	22%	23%	25%	Train capacity decrease of -deltaTAC, but fixed frequency (trains)		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top	1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base	1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light	3.1 Open Access - Nazionali - Basic	4.1 OSP - Notte	4.2 OSP - LP - Giorno	5.1 OSP - REG - Hub-Sprint	5.2 OSP - REG - Hub	5.4 OSP - REG - Ring	5.6 OSP - REG - No Node	Scenario description																																																																																																																																																																
prob sc1	3%	5%	1%	1%	3%	1%	10%	13%	15%	17%	Rigid supply: no change in supply & fares.																																																																																																																																																																
prob sc2	6%	4%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	Fares are modified (+/-) to compensate (C1-C3) production cost changes (+/-), considering revenues/cost ratio.																																																																																																																																																																
prob sc3	54%	6%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	Fares increase of +deltaTAC. Only if TAC increases																																																																																																																																																																
prob sc4	4%	41%	47%	60%	20%	35%	0%	0%	0%	1%	Fares decrease of (deltaTAC)																																																																																																																																																																
prob sc5	1%	2%	0%	3%	5%	3%	64%	57%	53%	46%	Frequency (trains) are modified (+/-) to compensate (C1-C3) production cost changes (+/-)																																																																																																																																																																
prob sc6	7%	13%	22%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Frequency (trains) modified (+/-) of deltaTAC in response of production cost change (+/-)																																																																																																																																																																
prob sc7	17%	16%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Train capacity increase and corresponding frequency (trains) reduction to compensate TAC increase (C1-C3). Only if TAC increases																																																																																																																																																																
prob sc8	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Train capacity decrease and corresponding frequency (trains) increase to compensate costs (C1-C3). Only if TAC decrease																																																																																																																																																																
prob sc9	2%	5%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Frequency (trains) reduction to compensate extra costs (C3-C1) and corresponding capacity increase. Fares are reduced in function of extra capacity. Only if TAC increase.																																																																																																																																																																
prob sc10	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Train frequency increase and corresponding capacity decrease to compensate costs (C1-C3). Fares are increased of capacity reduction. Only if TAC decrease																																																																																																																																																																
prob sc11	3%	5%	1%	1%	1%	0%	5%	8%	10%	12%	Train capacity increase of +deltaTAC, but fixed frequency (trains)																																																																																																																																																																
prob sc12	3%	5%	1%	6%	68%	59%	21%	22%	23%	25%	Train capacity decrease of -deltaTAC, but fixed frequency (trains)																																																																																																																																																																
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%																																																																																																																																																																	

Ciò premesso, si prende atto della ribadita impossibilità/disinteresse a tale modello dell'IF come un'informazione di calibrazione e si procede con la modifica dei parametri del modello in modo da inibire gli scenari 7, 8 e 9, cioè quelli che prevedono la variazione della capacità dei convogli. Si riporta, ai fini illustrativi, una prima simulazione delle elasticità risultanti.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																																																																																																																															
		<p>- il modello comportamentale ipotizza 12 possibili “modalità di reazione” delle imprese ferroviarie all’aumento dei costi di pedaggio associando quindi, diversi livelli di probabilità mediante un modello Logit ponendo come parametro la marginalità dell’impresa. Non è chiaro come sia stato calibrato il modello né il set di riferimento dei dati osservati.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, considerati i vincoli di rete sopra richiamati, la leva realmente operabile dalle IF in corrispondenza di un aumento dei canoni di accesso all’infrastruttura è quella dell’applicazione di tariffe più elevate al cliente finale generando così un indebolimento del modo ferro rispetto ad altri modi di trasporto meno sostenibili a discapito della collettività e in controtendenza</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="7"><i>derived elasticities (simulated)</i></th> </tr> <tr> <th><i>method: DB</i> <math>\varepsilon_{TK}</math> <math>\bar{M}</math></th> <th colspan="3"><i>method: TRASPOL/RFI, +10% toll</i></th> <th colspan="3"><i>method: TRASPOL/RFI, -10% toll</i></th> </tr> <tr> <th></th> <th><math>\varepsilon_{TK}</math> <math>\bar{M}</math></th> <th><math>\varepsilon_{RRF}</math> <math>\bar{I}</math></th> <th><math>\varepsilon_{PAX}</math></th> <th><math>\varepsilon_{TK}</math> <math>\bar{M}</math></th> <th><math>\varepsilon_{RRF}</math> <math>\bar{I}</math></th> <th><math>\varepsilon_{PAX}</math></th> <th><math>\varepsilon_{TK}</math> <math>\bar{M}</math></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top</td> <td>-0,027</td> <td>0,896</td> <td>-0,179</td> <td>-0,094</td> <td>0,982</td> <td>-0,125</td> <td>-0,020</td> </tr> <tr> <td>1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base</td> <td>-0,059</td> <td>0,807</td> <td>0,776</td> <td>-0,175</td> <td>0,977</td> <td>-0,860</td> <td>-0,026</td> </tr> <tr> <td>1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light</td> <td>-0,080</td> <td>0,651</td> <td>1,144</td> <td>-0,317</td> <td>0,995</td> <td>-1,333</td> <td>-0,006</td> </tr> <tr> <td><b>1 Open Access - Nazionali - Premium</b></td> <td><b>-0,044</b></td> <td><b>0,835</b></td> <td><b>0,306</b></td> <td><b>-0,150</b></td> <td><b>0,982</b></td> <td><b>-0,524</b></td> <td><b>-0,020</b></td> </tr> <tr> <td><b>3 Open Access - Nazionali - Basic</b></td> <td><b>-0,080</b></td> <td><b>0,780</b></td> <td><b>1,369</b></td> <td><b>-0,200</b></td> <td><b>0,967</b></td> <td><b>-1,473</b></td> <td><b>-0,036</b></td> </tr> <tr> <td>4.1 OSP - LP - Notte</td> <td>-0,048</td> <td>0,990</td> <td>0,295</td> <td>-0,009</td> <td>0,997</td> <td>-0,323</td> <td>-0,003</td> </tr> <tr> <td>4.2 OSP - LP - Giorno</td> <td>-0,060</td> <td>0,987</td> <td>0,669</td> <td>-0,012</td> <td>0,999</td> <td>-0,723</td> <td>-0,002</td> </tr> <tr> <td><b>4 OSP - LP</b></td> <td><b>-0,056</b></td> <td><b>0,988</b></td> <td><b>0,549</b></td> <td><b>-0,011</b></td> <td><b>0,998</b></td> <td><b>-0,594</b></td> <td><b>-0,002</b></td> </tr> <tr> <td>5.1 OSP - REG - Nodo Hub-Sprint</td> <td>-0,022</td> <td>0,649</td> <td>-0,055</td> <td>-0,319</td> <td>0,953</td> <td>-0,008</td> <td>-0,052</td> </tr> <tr> <td>5.2 OSP - REG - Nodo Hub</td> <td>-0,016</td> <td>0,716</td> <td>-0,055</td> <td>-0,258</td> <td>0,943</td> <td>-0,012</td> <td>-0,064</td> </tr> <tr> <td>5.4 OSP - REG - Nodo Ring</td> <td>-0,013</td> <td>0,760</td> <td>-0,042</td> <td>-0,218</td> <td>0,938</td> <td>-0,012</td> <td>-0,069</td> </tr> <tr> <td>5.6 OSP - REG - No Nodo</td> <td>-0,018</td> <td>0,824</td> <td>-0,018</td> <td>-0,160</td> <td>0,935</td> <td>-0,039</td> <td>-0,072</td> </tr> <tr> <td><b>5 OSP - REG</b></td> <td><b>-0,017</b></td> <td><b>0,755</b></td> <td><b>-0,039</b></td> <td><b>-0,223</b></td> <td><b>0,941</b></td> <td><b>-0,022</b></td> <td><b>-0,066</b></td> </tr> </tbody> </table>		<i>derived elasticities (simulated)</i>							<i>method: DB</i> $\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$	<i>method: TRASPOL/RFI, +10% toll</i>			<i>method: TRASPOL/RFI, -10% toll</i>				$\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$	$\varepsilon_{RRF}$ $\bar{I}$	$\varepsilon_{PAX}$	$\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$	$\varepsilon_{RRF}$ $\bar{I}$	$\varepsilon_{PAX}$	$\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$	1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top	-0,027	0,896	-0,179	-0,094	0,982	-0,125	-0,020	1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base	-0,059	0,807	0,776	-0,175	0,977	-0,860	-0,026	1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light	-0,080	0,651	1,144	-0,317	0,995	-1,333	-0,006	<b>1 Open Access - Nazionali - Premium</b>	<b>-0,044</b>	<b>0,835</b>	<b>0,306</b>	<b>-0,150</b>	<b>0,982</b>	<b>-0,524</b>	<b>-0,020</b>	<b>3 Open Access - Nazionali - Basic</b>	<b>-0,080</b>	<b>0,780</b>	<b>1,369</b>	<b>-0,200</b>	<b>0,967</b>	<b>-1,473</b>	<b>-0,036</b>	4.1 OSP - LP - Notte	-0,048	0,990	0,295	-0,009	0,997	-0,323	-0,003	4.2 OSP - LP - Giorno	-0,060	0,987	0,669	-0,012	0,999	-0,723	-0,002	<b>4 OSP - LP</b>	<b>-0,056</b>	<b>0,988</b>	<b>0,549</b>	<b>-0,011</b>	<b>0,998</b>	<b>-0,594</b>	<b>-0,002</b>	5.1 OSP - REG - Nodo Hub-Sprint	-0,022	0,649	-0,055	-0,319	0,953	-0,008	-0,052	5.2 OSP - REG - Nodo Hub	-0,016	0,716	-0,055	-0,258	0,943	-0,012	-0,064	5.4 OSP - REG - Nodo Ring	-0,013	0,760	-0,042	-0,218	0,938	-0,012	-0,069	5.6 OSP - REG - No Nodo	-0,018	0,824	-0,018	-0,160	0,935	-0,039	-0,072	<b>5 OSP - REG</b>	<b>-0,017</b>	<b>0,755</b>	<b>-0,039</b>	<b>-0,223</b>	<b>0,941</b>	<b>-0,022</b>	<b>-0,066</b>
	<i>derived elasticities (simulated)</i>																																																																																																																																	
	<i>method: DB</i> $\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$	<i>method: TRASPOL/RFI, +10% toll</i>			<i>method: TRASPOL/RFI, -10% toll</i>																																																																																																																													
	$\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$	$\varepsilon_{RRF}$ $\bar{I}$	$\varepsilon_{PAX}$	$\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$	$\varepsilon_{RRF}$ $\bar{I}$	$\varepsilon_{PAX}$	$\varepsilon_{TK}$ $\bar{M}$																																																																																																																											
1.2 Open Access - Nazionali - Premium - Top	-0,027	0,896	-0,179	-0,094	0,982	-0,125	-0,020																																																																																																																											
1.6 Open Access - Nazionali - Premium - P-base	-0,059	0,807	0,776	-0,175	0,977	-0,860	-0,026																																																																																																																											
1.8 Open Access - Nazionali - Premium - P-light	-0,080	0,651	1,144	-0,317	0,995	-1,333	-0,006																																																																																																																											
<b>1 Open Access - Nazionali - Premium</b>	<b>-0,044</b>	<b>0,835</b>	<b>0,306</b>	<b>-0,150</b>	<b>0,982</b>	<b>-0,524</b>	<b>-0,020</b>																																																																																																																											
<b>3 Open Access - Nazionali - Basic</b>	<b>-0,080</b>	<b>0,780</b>	<b>1,369</b>	<b>-0,200</b>	<b>0,967</b>	<b>-1,473</b>	<b>-0,036</b>																																																																																																																											
4.1 OSP - LP - Notte	-0,048	0,990	0,295	-0,009	0,997	-0,323	-0,003																																																																																																																											
4.2 OSP - LP - Giorno	-0,060	0,987	0,669	-0,012	0,999	-0,723	-0,002																																																																																																																											
<b>4 OSP - LP</b>	<b>-0,056</b>	<b>0,988</b>	<b>0,549</b>	<b>-0,011</b>	<b>0,998</b>	<b>-0,594</b>	<b>-0,002</b>																																																																																																																											
5.1 OSP - REG - Nodo Hub-Sprint	-0,022	0,649	-0,055	-0,319	0,953	-0,008	-0,052																																																																																																																											
5.2 OSP - REG - Nodo Hub	-0,016	0,716	-0,055	-0,258	0,943	-0,012	-0,064																																																																																																																											
5.4 OSP - REG - Nodo Ring	-0,013	0,760	-0,042	-0,218	0,938	-0,012	-0,069																																																																																																																											
5.6 OSP - REG - No Nodo	-0,018	0,824	-0,018	-0,160	0,935	-0,039	-0,072																																																																																																																											
<b>5 OSP - REG</b>	<b>-0,017</b>	<b>0,755</b>	<b>-0,039</b>	<b>-0,223</b>	<b>0,941</b>	<b>-0,022</b>	<b>-0,066</b>																																																																																																																											

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		con le linee guida dettate dal “green deal” europeo	
Trenitalia	7	La differenziazione proposta da RFI circa la linea LSE andrebbe modificata al fine di valorizzare le tratte AV a 300 km/h da quelle a velocità minore di 300 km/h; l’attuale distinzione tra <i>LSE TOP</i> e <i>LSE STANDARD</i> prevede uno sconto solo per la linea Napoli-Salerno a 220 km/h.	Al fine di contenere la frammentazione della proposta tariffaria questo Gestore ha ritenuto di subclassificare la rete LSE in due sole categorie, definendo il confine di queste a 220 km/h. Tale valutazione deriva dall’analisi, oltre che delle velocità di rango, anche delle velocità di marcia effettivamente registrate dai materiali su tali tratte. In particolare, rispetto alla differenziazione proposta dall’Impresa Trenitalia, questo GI ritiene utile evidenziare come, anche su tratte AV a 300 km/h le velocità di marcia risultino comparabili, in taluni casi, con le tratte della LSE a velocità inferiori di 300 km/h (es. linea Roma-Firenze DD). Al contrario, sulla linea Napoli-Salerno i servizi Premium raggiungono livelli velocità di marcia notevolmente inferiori.
Trenitalia	8	Alla luce delle evidenze commerciali si ritiene necessario rivedere su tutti i segmenti di traffico viaggiatori l’articolazione tra tariffe diurne e notturne definendo come <i>cap</i> della tariffa <b>notturna</b> il valore <b>diurno</b> minimo. Diversamente si determinerebbero situazioni inconsistenti per cui, ad esempio, un treno diurno prefestivo sarebbe soggetto ad un pedaggio minore di un treno notturno effettuato nello stesso giorno.	I segmenti per i quali la tariffa notturna risulta superiore a quella prefestiva e festiva sono l’OSP-LP e l’OSP-REG. Fermo restando quanto riportato in risposta all’osservazione 9 relativamente al segmento OSP-LP, per il segmento OSP-REG ai fini della valorizzazione dei coefficienti H, in assenza di dati di costo forniti dalle IF, sono state esaminate le maggiorazioni previste dai PEF a disposizione del GI rispettivamente pari al +18% e +16% per i giorni prefestivi/festivi e quelli notturni. Inoltre, preme porre all’attenzione il fatto che, sebbene l’utilizzo dei coefficienti H debba essere finalizzato anche ad una migliore gestione della capacità, per il segmento OSP-REG, che registra volumi nelle fasce notturne pressochè assenti per evidenti motivi di domanda attesa, appare alquanto difficile indirizzare le scelte di programmazione delle tracce con una minore tariffazione alle ore notturne. Al contrario, alla luce del confronto



Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			tra le circolazioni nei giorni feriali e prefestivi/festivi questo GI ritiene utile incoraggiare l'utilizzo di tali giorni che ad oggi risultano minormente utilizzati.
Trenitalia	9	<p>Come anche già previsto per l'attuale modello le tariffe notte del segmento OSP LP presentano un forte sconto rispetto alla <b>tariffa diurna</b>; ciò riflette l'elevato costo che i <b>servizi notturni</b> determinano per le IF. Si chiede che venga tenuto in considerazione il suddetto elemento al fine di modulare le tariffe dell'OSP LP in modo tale da differenziare maggiormente i servizi notte dai servizi giorno; inoltre come già proposto nell'ambito delle osservazioni alla delibera ART 95/2023, la distinzione tra notturno e diurno non deve basarsi esclusivamente sull'orario, ma anche sulla funzione d'uso prevalente del servizio (es. se un treno è interamente allestito per posti "sdraiati" deve essere soggetto</p>	<p>Il Gestore ritiene condivisibile quanto osservato dall'IF, occorre altresì evidenziare che i valori di differenziali ad oggi assunti siano stati dedotti da un'analisi della contabilità regolatoria del servizio OSP-LP.</p> <p>Fatto salvo quanto previsto dalla Misura 31.2, questo Gestore provvede a rivedere l'entità dei coefficienti H in misura tale da tener conto della parziale percorrenza notturna di servizi che, nella loro interezza, presentano caratteristiche di costo specifiche.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>per intero alla tariffa notturna). Inoltre, alla luce del fatto che la quota di percorrenza diurna dei treni notturni si attesta intorno al 40% è indispensabile agire drasticamente sulla riduzione della tariffa “NOTTURNO” che è abbattuta di solo il 10% rispetto al diurno ed è sensibilmente superiore alle tariffe “FESTIVO” e “PREFESTIVO”.</p> <p>D’altro canto, tutti gli altri segmenti viaggiatori presentano un differenziale tra tariffa diurna e tariffa notturna dell’ordine del 50% che va quantomeno ristabilito anche per il segmento OSP LP.</p>	
Trenitalia	10	<p><b>2 hub e 2 hub top</b></p> <p>Non appare chiara l’esplicitazione dei segmenti di mercato dei 2 Hub Top treni con fermata a Roma Termini e Milano C.le/Venezia S.L e transito a Firenze Campo Marte</p>	Si rimanda a quanto osservato al punto 8 di Italo NTV.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>tra le 13:00 e le 14:59 e tra le 21.00 e le 22:59 (treni dispari) e tra le 14:00 e le 15:59 e tra le 21.00 e le 22:59 (treni pari) e 2 Hub treni con fermata in due stazioni tra Roma Termini, Milano C.le e Venezia S.L. e per i soli treni da e verso Roma con transito a Firenze Campo Marte tra le 13:00 e le 14:59 e tra le 21.00 e le 22:59 (treni dispari) e tra le 14:00 e le 15:59 e tra le 21.00 e le 22:59 (treni pari), risulta di fatto essere presente un refuso, si richiede dunque la rettifica del binomio di secondo livello 2 hub top in modo tale che lo stesso non sia ridondante con la definizione del 2 hub.</p> <p>Si chiede, inoltre di prevedere tra le fasce di morbida anche quella di prima mattina (es. transito a Firenze CM tra le 7.00 e le 8.59) che presenta dati di frequentazione mediamente più bassi delle fasce orarie di punta ed</p>	

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		in linea con le fasce orarie dichiarate dallo stesso GI di morbida.	
Trenitalia	11	<p>Dal confronto delle tariffe nell'ambito dei segmenti Open Access emerge che la <b>tariffa BASIC</b> risulta quella che ha subito l'incremento tariffario maggiore, superiore a quello del segmento Premium.</p> <p>Passando al listino prezzi per l'anno 2025 la tariffa Basic si colloca agli stessi livelli della tariffa 2 HUB Top così come rappresentato nel grafico in calce che, ponendo come base 1 la tariffa Premium No Hub, riporta i numeri indice dei diversi livelli di prezzo applicati al segmento Open Access.</p>	<p>Le tariffe definite dal GI risultano dall'applicazione di quanto previsto dalla Delibera 95/23. In particolare, secondo quanto previsto dalla misura 29, l'applicazione dei coefficienti H e K, specifici per ogni segmento, prevede la modulazione delle tariffe rispetto al rispettivo IMU. Vale a dire che le tariffe dipendono dall'IMU di ciascun segmento (derivanti a loro volta dai coefficienti J) e dalla distribuzione dei volumi di ogni segmento tra le tipologie di rete e classi temporali e non viceversa. In tal senso, è bene ribadire che l'IMU medio del segmento Basic è inferiore al segmento Premium, nonostante le tariffe siano in taluni casi (a parità di classe temporale e tipologia di rete) di ordine superiore.</p> <p>Tale output, che può apparire controverso, discende dal presupposto che i rapporti tra livelli di servizio delle tipologie di rete siano univoci per segmenti di mercato passeggeri diversi, quali Premium e Basic, ovvero, ad esempio, che il rapporto tra tariffe su rete LSE Top e Fondamentale Standard sia lo stesso per entrambi i segmenti. Il valore delle tariffe scaturenti è invece condizionato dalle quote di volumi di ogni segmento per ogni tipologia di rete. Poiché il segmento Basic registra la gran parte dei volumi sulla rete Fondamentale, le tariffe su questa tipologia di rete risultano più vicine all'IMU del segmento. Di contro, avendo valorizzato la rete LSE 1,9/1,6 volte la rete Fondamentale Standard ed essendo i volumi Basic su rete LSE poco numerosi, la tariffa relativa a tale valore risulta superiore ad alcuni segmenti Premium.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			Ciò che rileva rimane il valore medio del segmento (derivante dai coefficienti J). Le tariffe dipendono dall'IMU e non viceversa.
Trenitalia	12	Le definizioni dei due nuovi segmenti di secondo livello: treni <b>turistici e regio APT</b> si basano su informazioni che le IF dovrebbero fornire di volta in volta al gestore; tale requisito non appare in linea con un modello di pedaggio che deve essere valido a prescindere dalle scelte commerciali e di pricing operate dall'IF.	Questo GI già riceve dalle IF le informazioni riguardo la categoria commerciale aeroportuale, ai fini della gestione delle informazioni al pubblico. Per i treni turistici, si ritiene che l'individuazione del perimetro possa essere fornita in maniera analoga.
Trenitalia	13	<b>Periodo sperimentale:</b> si chiede di disporre di elementi di dettaglio relativi al cronoprogramma per l'entrata in vigore delle componenti C1 e C5. In particolare, occorre conoscere la durata del periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari, atteso che la delibera ART 95/23 stabiliva un pre-esercizio di durata fino a 18 mesi.	Il GI si impegna nell'anno 2024 (anno della sperimentazione) a dare evidenza all'ART dell'applicazione sperimentale delle componenti C1 e C5 le quali non genereranno effetti economici sulle Imprese. Dal 2025 l'applicazione delle componenti verrà rendicontata al pari delle componenti A e B. Rispetto alla componente C1, l'eventuale variazione del perimetro di applicazione sarà subordinata all'analisi di capacità condotta dal GI all'anno X-2 e i cui esiti sono pubblicati con l'allegato PIR <i>Gradi di utilizzo dell'Infrastruttura - Infrastruttura a capacità limitata e Infrastruttura saturata.</i>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		Ciò rileva ai fini di poter trarre in tempo utile gli investimenti in materiale rotabile con prestazioni in linea con le caratteristiche della rete congestionata/satura [OMISSIS].	
Trenitalia	14	<b>Componente C1:</b> Pur apprezzando l'introduzione della componente C1 volta ad ottimizzare la capacità, si ritiene fondamentale includere nel perimetro delle tratte a capacità limitata anche l'AV Roma-Napoli sulla quale il livello di eterotachicità generato da tracce con velocità 250 km/h vs 300 km/h, incide in modo molto significativo sulla capacità della linea.	Come dichiarato nella relazione illustrativa delle scelte di pricing, il GI intende applicare la componente C1 esclusivamente sulle tratte dichiarate saturate o a capacità limitata su base giornaliera. Non essendo la tratta Roma-Napoli AV rientrante in tale perimetro, non è al momento prevista l'applicazione di tale componente.
Trenitalia	15	Potendo contare su una fase sperimentale fino a 18 mesi, si chiede di sfruttare la stessa pienamente, semplificando il calcolo e introducendo una	Il Gestore si impegna a valutare tale opportunità in fase di progettazione del sistema di rendicontazione della componente C1, anche a fronte delle evidenze riscontrate nel periodo sperimentale.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		precondizione di applicabilità che, ad esempio nel caso della DD, potrebbe applicarsi ai soli convogli con velocità di impostazione inferiore a 200 km/h	
Trenitalia	16	<b>Componente C2:</b> Ancora una volta il gestore applica tariffe diverse a seconda delle scelte commerciali e di pricing operate dalle IF; la proposta di collegare il bonus alla gratuità o meno della bici comporta comunicazioni dalle IF al Gestore che imporrebbero la costruzione e gestione di processi informativi oggi inesistenti generando costi emergenti non commisurati ai benefici del tutto marginali eventualmente connessi.	Si rimanda al punto 12 di Trenitalia. Questo Gestore intende in ogni caso ribadire che i benefici connessi dall'introduzione del meccanismo, oltre ad essere strettamente legati all'incentivazione di scelte intermodali degli utenti, debbano essere valutati anche in relazione alla maggiore trasparenza delle informazioni fornite al GI ovvero agli utenti finali. Il Gestore si impegna nel costruire processi informativi che siano di semplice gestione sia per lo stesso che le per IF.
Trenitalia	17	<b>Componente C5:</b> Lo sviluppo di tale componente non appare di entità tale da garantire un congruo sconto alle IF che	L'applicazione della componente C5 intende compensare i treni che, per applicazione di margini di regolarità oltre una data soglia, risultano molto penalizzati rispetto alla traccia standard. Tali casi rappresentano quindi degli <i>outlier</i> che effettivamente risentono di un degrado dal punto di vista

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>vedono i propri servizi degradati in termini di performance. A testimonianza dell'entità residuale di tale componente, il Gestore ne stima un importo pari a 1,5 mln €; ovvero di un ordine di grandezza inferiore rispetto alle penalità ipotizzate per le IF nell'ambito del calcolo della componente C1. Ciò deriva dall'aver considerato come montante del ristoro da riconoscere al mercato il mero differenziale di costo per condotta e scorta. A fronte del dimensionamento della componente di costo non viene però, considerato quello primario di opportunità dispersa rispetto al mancato miglioramento del posizionamento commerciale che verrebbe garantito da una migliore tracciatura dei treni. È necessario che anche tale dimensione venga pienamente recepita, ad esempio, applicando delle specifiche elasticità della domanda alla velocità dei servizi</p>	<p>delle performance. Tuttavia, questo GI ritiene che, essendo tale fenomeno limitato ad un numero ristretto di treni, non possa da questo dipendere il posizionamento commerciale di un segmento di mercato. Non appare infatti verosimile che la domanda passeggeri possa essere influenzata dalla presenza di alcune, poche, tracce eccessivamente degradate.</p>



Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		così da adeguare gli importi in gioco ai reali effetti per le IF.	
Trenitalia	18	<b>Tariffe PROMO:</b> Come evidenziato nella consultazione ad hoc promossa da RFI con appositi questionari sia per ragioni di sostenibilità economica che ai fini dell'integrazione dei servizi non vi sono le condizioni per decentrare servizi dalle stazioni Centrali (Roma Termini e Milano Centrale) a quelle periferiche. Come più volte ribadito dalla Scrivente è necessario che il Gestore si faccia parte attiva per risolvere i problemi di saturazione dei nodi mediante interventi di potenziamento tecnologico/infrastrutturale nonché regole di priorità di allocazione a beneficio delle IF virtuose.	Le forme di incentivo previste dalla Misura 34 sono finalizzate a consentire al GI di promuovere lo sviluppo del traffico su relazioni sottoutilizzate e, viceversa disincentivare il traffico su relazioni congestionate. Ciò al fine di perseguire un'allocazione più efficiente della capacità di infrastruttura. La scelta di prevedere tariffe PROMO per traffici interessanti stazioni decentrate appare al GI del tutto in linea con tale intenzione. La riduzione della componente B prevista è volta a tenere conto della minore sostenibilità economica evidenziata dalla stessa Trenitalia.
Trenitalia	19	<b>Anno base 2022:</b> si ritiene che i costi del Gestore calcolati su base	

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>2022 siano poco rappresentativi, e tendano a sovrastimare la dinamica evolutiva per gli anni successivi a quello base. Considerati i fenomeni del tutto peculiari che si sono verificati in tale anno (scenario bellico, andamento inflattivo e incremento del prezzo dell'energia, fase post pandemica), occorre applicare specifici correttivi volti ad impedire che eventi di natura eccezionale possano viziare le proiezioni sull'intero periodo.</p>	<p>Si rimanda a quanto osservato al punto 2 di Italo NTV.</p>
Trenitalia	20	<p><b>Tasso di efficientamento annuo:</b> la proposta di RFI prevede di non applicare alcun tasso di efficientamento ai costi ammissibili per il 2023; tale scelta, ancorché ammissibile dal punto di vista del quadro normativo di riferimento, appare non condivisibile in quanto rimuove una leva fondamentale del modello di <i>costing</i> volta a</p>	<p>Il Gestore non ha previsto, per l'anno 2023, l'applicazione del tasso di efficientamento in ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera 95/2023.</p> <p>In ogni caso si tiene a precisare che eventuali azioni di efficientamento non possono che derivare da variazioni nei processi industriali e che queste, non potrebbero espletare i loro effetti nel breve periodo, ma esclusivamente nel medio-lungo, in coerenza con gli obiettivi strategici che questo Gestore si è posto nel piano industriale.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		incentivare il Gestore affinché questo adotti iniziative tese 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 nel senso di un loro progressivo efficientamento.	
Trenitalia	21	<b><i>Progressività della dinamica tariffaria:</i></b> atteso che RFI ricorre alla deroga di superamento delle “cornici di variabilità massima” stabilite dalla delibera ART 95/23, al fine di garantire la prescritta gradualità degli incrementi tariffari (cfr. Misura 31.2 punto 2), si chiede di rivedere la progressione dei livelli di pedaggio annuali in modo da mitigare specificatamente le discontinuità insite nel primo anno di applicazione. Non si ha inoltre evidenza dell’effettivo avverarsi	<p>Il Gestore accoglie la richiesta di una rimodulazione della progressione dei livelli di pedaggio. Provvede pertanto a valutare la fattibilità di una diversa distribuzione delle poste figurative di cui alla misura 10.4 della Delibera 95/23.</p> <p>La giustificazione di sfioramento delle cornici di variabilità è descritta nell’allegato “<i>Analisi di sostenibilità del mercato ferroviario finalizzata alla definizione della componente b del pedaggio dei segmenti di mercato - Evaluation of the ability to pay of passengers’ segment and simulation of pricing scenarios</i>” la quale fornisce come risultato l’elasticità della domanda al prezzo e quindi stima una riduzione/aumento delle tracce rispetto a variazioni di pedaggio. L’incremento delle tariffe è risultato, secondo il modello, sostenibile per i diversi segmenti di mercato a fronte di una riduzione di volumi.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		delle condizioni propedeutiche di ammissibilità a giustificazione di tale sfioramento che ha interessato in particolare i segmenti OSP LP/REG, nonché Open Access Premium.	
Trenitalia	22	<b>Impatti dei lavori disposti dal GI:</b> Si ribadisce la necessità, condivisa da ART con delibera 95/23, di sterilizzare l'impatto dei mancati volumi di produzioni connessi a interruzioni di linea disposte dal Gestore. Tali riduzioni non sono in alcun modo ascrivibili alle IF che, al contrario, da anni richiedono meccanismi di refusione dei danni e della perdita di <i>business</i> . Va, pertanto, scongiurato il rischio che tali riduzioni contribuiscano ad accrescere il livello del pedaggio per garantire a RFI i medesimi introiti determinando una doppia penalizzazione per le IF: sia sul	Si rimanda al punto 3 di Italo NTV.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		servizio che sui canoni di accesso all'infrastruttura.	
Trenitalia	Allegato tecnico 1	l'approccio metodologico utilizzato dal Soggetto Terzo per la stima dell'AtP non soddisfa tali requisiti, in quanto si ispira al modello utilizzato da DB Netz ma poi segue un approccio con una componente probabilistica di cui il Soggetto Terzo evidenzia i limiti metodologici. <sup>3, 4</sup> Il modello ha la finalità di consentire la remunerazione dei costi del GI tramite l'implementazione di uno schema di prezzi secondo il quale i costi sono suddivisi tra i segmenti di mercato in base alla loro competitività, e quindi elasticità implicita della domanda alle variazioni di prezzo. L'implementazione del modello, tuttavia, sconta l'utilizzo di un limitato novero di dati.	<p>L'approccio utilizzato segue una metodologia più articolata e ricca dell'approccio DB Netz. Come ogni metodologia, i limiti del modello sono stati evidenziati per dovere di trasparenza, tuttavia non si ravvede perché questo comporti il non soddisfacimento dei requisiti.</p> <p>Quanto al "limitato novero di dati" si ritiene, a seguito di analisi di letteratura, non esistano dati pubblici relativi agli <i>economics</i> del settore ulteriori a quelli utilizzati, a causa della scarsissima trasparenza in merito delle IF, anche a valle delle consultazioni.</p> <p>Relativamente ai vincoli di rete, si rimanda al punto 6 di Trenitalia.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																
		RFI calcola i pedaggi sulla base di un modello teorico semplificato, non pienamente in linea con i vincoli di rete e che conduce a risultati da affinare sulla base delle esperienze empiriche maturate dalle imprese.																	
Trenitalia	Allegato tecnico 2	[Considerazioni circa le elasticità della domanda al prezzo utilizzate in letteratura]	Si rimanda ai punti 5 e 6 di Trenitalia.																
Trenitalia	Allegato tecnico 3	Volumi di traffico dell'anno base  [Considerazioni su incongruenze numeriche]	È presente un refuso di trascrizione alla Tabella 5 della relazioni illustrativa del Pricing. Si riportano i valori corretti: <table border="1" data-bbox="1144 938 1823 1182"> <thead> <tr> <th>TRKM</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Open Access - Nazionali - Premium</td> <td>79.494.898</td> </tr> <tr> <td>3 Open Access - Nazionali - Basic</td> <td>9.628.524</td> </tr> <tr> <td>4 OSP - LP</td> <td>25.352.675</td> </tr> <tr> <td>5 OSP - REG</td> <td>192.769.486</td> </tr> <tr> <td>6 Merci</td> <td>50.083.890</td> </tr> <tr> <td>7 Tecnici</td> <td>13.002.850</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALI</b></td> <td><b>370.332.324</b></td> </tr> </tbody> </table>	TRKM	2022	1 Open Access - Nazionali - Premium	79.494.898	3 Open Access - Nazionali - Basic	9.628.524	4 OSP - LP	25.352.675	5 OSP - REG	192.769.486	6 Merci	50.083.890	7 Tecnici	13.002.850	<b>TOTALI</b>	<b>370.332.324</b>
TRKM	2022																		
1 Open Access - Nazionali - Premium	79.494.898																		
3 Open Access - Nazionali - Basic	9.628.524																		
4 OSP - LP	25.352.675																		
5 OSP - REG	192.769.486																		
6 Merci	50.083.890																		
7 Tecnici	13.002.850																		
<b>TOTALI</b>	<b>370.332.324</b>																		
Trenitalia	Allegato tecnico 4	Considerato il trend di crescita della dinamica di costing e valutato il carattere di eccezionalità alla base di alcune	Con riferimento all'estensione del recupero delle poste figurative in più periodi tariffari, per consentire una maggiore gradualità nell'evoluzione della tariffa, si rimanda alla relazione istruttoria ART alla delibera n. 95/2023 (cfr. pagg. 12 e 13). Segnatamente, l'ART ha rilevato che "una																

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		poste figurative, si chiede di valutare la possibilità di un loro recupero su più periodi tariffari.	<i>eccessiva estensione delle possibilità di avvalersi di tale meccanismo, soprattutto se utilizzato per posticipare il recupero di costi, potrebbe condurre al cumularsi di eccessivi crediti per il GI. Appare dunque opportuno che i tempi per il recupero siano comunque limitati al periodo strettamente indispensabile al loro assorbimento, compatibilmente con la dinamica tariffaria: a tale scopo, tenuto conto delle dinamiche del mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, si ritiene che il singolo periodo tariffario quinquennale costituisca l'intervallo temporale ragionevolmente più congruo”.</i>
Trenitalia	Allegato tecnico 5	[Considerazioni sulla funzione di costo]	L'osservazione risulta condivisibile in astratto, ma appare inopportuna in concreto visto che Trenitalia stessa non ha inteso fornire alcun dato relativo alle proprie funzioni di costo a valle delle consultazioni. Si ritiene che le funzioni di costo possano essere certamente migliorabili, se la controparte desse disponibilità a collaborare fornendo un panel di osservazioni costituito dai costi di più linee/missioni – almeno pari a 50 per garantire una validità statistica all'esercizio – dettagliando tali osservazioni secondo i principali driver di costo. La disponibilità di osservare il medesimo panel nel tempo – indicativamente per una decina d'anni – potrebbe certamente contribuire a rendere più solida la stima.
Trenitalia	Allegato tecnico 6	[Considerazioni sull'elasticità della domanda, sul VOT, sui motivi di spostamento]	Il VOT nel modello di trasporto è un dato di calibrazione e non un input. I motivi di viaggio che alimentano i <i>logit</i> del modello sono basati su cinque motivi (STUDIO, LAVORO, PERSONALI, AFFARI, LEISURE), tutti distinti tra spostamenti con ritorno a casa in giornata o con notte fuori e con diverse numerosità dei gruppi di viaggio. Inoltre, in generazione e distribuzione sono stati considerati più sottomotivi (es. visite mediche, visite ad uffici amministrativi, etc.) in numero superiore a 30.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			I VOT, così come le altre componenti del CG, sono oggetto di calibrazione a valle dello step di assegnazione multimodale, attraverso circa 3000 osservazioni nel 2019 (sezioni stradali, passeggeri alle stazioni, passeggeri agli aeroporti, transiti traghetti).
Trenitalia	Allegato tecnico 7	<p>[Considerazioni circa il comportamento delle imprese ferroviarie: frequenza e capacità non sono rilevanti;</p> <p>impossibilità di ipotizzare una variazione della frequenza simultanea alla variazione di prezzo;</p> <p>il numero di simulazioni limitato ad un massimo di 12 abbia una scarsa rilevanza statistica]</p>	<p>I modelli di comportamento sono relativi al decisore, non necessariamente all'IF. Nel caso del trasporto regionale, sono le Regioni (che sono state consultate durante la procedura) a decidere il livello di servizio e dunque è possibile far variare anche i parametri di capacità e frequenza.</p> <p>La variazione dei parametri, compresa la frequenza, non è istantanea ma relativa ad ogni anno del periodo regolatorio. Le ipotesi fatte relative al segmento regionale sono molto rigide anche per tenere conto dei vincoli contrattuali e il risultato è, come prevedibile, un comportamento molto rigido.</p> <p>Riguardo all'appunto "si ritiene che il numero di simulazioni limitato ad un massimo di 12 abbia una scarsa rilevanza statistica", si precisa che non si tratta di <i>run</i> di simulazione ma di scenari di comportamento, come correttamente riassunto dall'IF osservante. Se si procedesse limitando i parametri – escludendo ad esempio la capacità – si otterrebbero meno scenari, non di più.</p>