

Roma, 18 gennaio 2022

Ns. prot.: ITALO/P/22/018.006

Vs. rif: RFI.DCO\PEC\P\2021\0002846

Spett.le  
**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.**  
Direzione Commerciale  
Piazzale della Croce Rossa, 1  
00161 - Roma

**Alla c.a. Ing. Christian Colaneri**

Trasmessa a mezzo pec: [rfi-dce@pec.rfi.it](mailto:rfi-dce@pec.rfi.it)

E p.c.  
Spett.le  
**AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI**  
Via Nizza, 230  
10126, Torino

**Alla c.a. ing. Roberto Piazza**

Trasmessa a mezzo pec: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto:** Consultazione Imprese Ferroviarie proposta tariffaria per servizi extra PMdA per l'anno 2023.  
Misura n. 2, lett. c), delibera ART 172/2021

Spett.le Gestore,

la società Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito anche "ITALO" o la "Società"), facendo seguito alla Vostra comunicazione del 13 dicembre 2021 (prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0002846), prospetta le seguenti osservazioni - di cui si autorizza, sin d'ora, la pubblicazione - in ordine alla proposta tariffaria relativa ai servizi extra PMdA per l'anno 2023.

\* \* \*

1. In via preliminare la scrivente Società rappresenta che la partecipazione al procedimento di consultazione risulta compromessa in modo significativo per la mancanza di trasparenza informativa del Gestore di Infrastruttura (GI) in ordine ai dati rilevanti ai fini della struttura tariffaria che viene proposta.

Infatti, come sarà messo in luce nelle osservazioni di seguito formulate, la Società viene ora posta di fronte ad una proposta che comporta un aggravio estremamente elevato delle tariffe rispetto al precedente periodo; aumento questo che appare ingiustificato, sia rispetto all'andamento del mercato, sia soprattutto

perché non sorretto dalla necessaria trasparenza sui dati economici e finanziari rilevanti ai fini della formazione della tariffa.

Non può sfuggire come nella formazione della tariffa il GI sia tenuto a fornire alle Imprese Ferroviarie tutti i dati conoscitivi necessari ed utili ai fini del necessario riscontro della corretta quantificazione della tariffa stessa in aderenza alla normativa vigente e alle misure di regolazione dettate dall'ART, che dettano il principio di orientamento ai costi (art. 17, comma 10, del d.lgs. 112 del 2015, secondo cui la tariffa “*non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole*”; Misure 3, 40 e 43 della delibera ART 96/2015).

La determinazione della tariffa non può costituire un'attività unilaterale incontrollata e non controllabile dalle stesse imprese che tale tariffa sono poi tenute a pagare: ciò in quanto per principio generale dell'ordinamento il soggetto obbligato ad una prestazione pecuniaria (in concreto, il pagamento della tariffa) a fronte dell'erogazione di servizi regolati (nel caso in esame, i servizi extra PMdA) ha il diritto di sapere su quali basi e criteri tale prestazione (e quindi la tariffa stessa) viene determinata. Nel presente procedimento, invece, in violazione dell'obbligo di trasparenza imposto dalla Misura 57 dell'Allegato 1 alla delibera ART 96/2015:

(a) non viene resa pubblica la contabilità regolatoria del GI dell'anno base, né la metodologia di validazione della stessa, e di conseguenza le IF non sono messe in grado di verificare le singole voci di costo;

(b) non vengono fornite puntuali indicazioni in merito al perimetro e alla struttura dei costi considerati a fini tariffari, nonostante il fatto che tali dati conoscitivi siano necessari al fine di verificare l'ammissibilità dei costi stessi sotto il profilo della loro pertinenza, affinché non vengano scaricati su imprese e consumatori costi impropri capaci di generare effetti distorsivi del mercato;

(c) non viene dato conto dell'applicazione del criterio per cui possono essere ricaricati in tariffa soltanto i c.d. costi efficienti, onde non traslare su imprese e utenti del servizio le eventuali inefficienze del GI.

Tale omissione di trasparenza appare ancor più grave in presenza della proposta formulata da codesto GI, che vuole introdurre un nuovo assetto tariffario caratterizzato da fortissimi aumenti rispetto al precedente periodo, fino a più del 500% in taluni casi, tali da rendere le tariffe del tutto disallineate rispetto alle regole di *costing/pricing* stabilite dalla delibera ART 96 del 2015 e, più in generale, ai principi stabiliti dalla normativa di rango primario.

Né, peraltro, dalla documentazione e dai dati sommari portati a conoscenza delle Imprese Ferroviarie può desumersi la corrispondenza degli aumenti suindicati ad un eventuale più elevato livello qualitativo dei servizi.

La proposta di aumento delle tariffe del tutto ingiustificata e accompagnata da informazioni solo parziali e generiche rende le tariffe stesse assolutamente incompatibili con i principi stabiliti dalla normativa di settore, secondo cui il sistema di imposizione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio deve “*assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori*” (art. 37, comma 2 lett. b) della legge 214 del 2011; v. anche art. 4 del d.lgs. 112 del 2015).

Gli incrementi tariffari proposti per l'anno 2023 risultano, fra l'altro, ancor meno accoglibili in un contesto di prolungata emergenza sanitaria che, a partire ormai dal 2020, ha avuto un impatto significativo sulla domanda di trasporto lunga percorrenza e, conseguentemente, sulle Imprese Ferroviarie. Peraltro, ancora

oggi la situazione è talmente incerta che non è possibile prevedere quando e in che misura vi sarà un'eventuale ripresa del mercato.

\* \* \* \* \*

2. Entrando nel dettaglio del sistema tariffario proposto da RFI, sulla base della documentazione fornita da quest'ultimo, si evidenzia che laddove la proposta in oggetto venisse applicata:

- il costo per i principali servizi diversi dal PMdA (esclusa l'energia) che ITALO dovrebbe sostenere nel 2023, a parità di volumi rispetto al 2022 e considerando le tariffe calmierate, sarebbe pari a circa 1,9 mln €, con un incremento di circa il 35% rispetto al 2022;
- il costo per i principali servizi diversi dal PMdA (esclusa l'energia) che ITALO dovrebbe sostenere nel 2023, a parità di volumi rispetto al 2022 e considerando le tariffe piene, sarebbe pari a circa 2,6 mln €, con un incremento di circa l'80% rispetto al 2022.

Quanto sopra è la conseguenza di aumenti rilevanti delle tariffe unitarie della quasi totalità dei servizi proposti dal Gestore.

A titolo esemplificativo, si rappresenta, infatti, che:

- per i servizi di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile e merci, è previsto un incremento del 263% considerando la tariffa piena e del 132% considerando la tariffa calmierata;
- per il servizio platee di lavaggio è previsto un incremento del 248% considerando la tariffa piena e del 124% considerando la tariffa calmierata;
- per il servizio parking (escluso costo energia) è previsto un incremento del 543% considerando la tariffa piena e del 272% considerando la tariffa calmierata;
- per il servizio fast track è previsto un incremento del 117% considerando la tariffa piena e del 59% considerando la tariffa calmierata;
- per gli spazi in stazione è previsto un incremento pari a 105,85% per le stazioni Platinum, 15,84% per le stazioni Silver e 38,74% per le stazioni Bronze.

Giova sin da subito evidenziare come le tariffe calmierate, sebbene attutiscano l'effetto degli incrementi, costituiscono una soluzione apparente, atteso che il minor gettito dalle stesse generato sarà comunque addebitato alle Imprese nei successivi anni del periodo regolatorio.

A ciò si aggiunga che non si comprendono gli aumenti di costi sottesi alle nuove tariffe dei servizi diversi dal PMdA, né una pretesa differente allocazione degli stessi da parte di RFI o una modifica del modello di controllo può ritenersi sufficiente a giustificarli, soprattutto in considerazione degli utili che nel corso del I periodo tariffario il Gestore è sempre stato in grado di realizzare.

Risulta infatti paradossale che:

- con riferimento al servizio di accesso e utilizzo degli impianti di sosta, ricovero e deposito materiale rotabile e merci, a sostanziale parità del numero di impianti (circa 450), i costi operativi all'anno base del I periodo tariffario (2015) fossero pari a circa 12,1 mln €, mentre per l'anno base del II periodo tariffario in esame (2020) siano pari a circa 23,1 mln €, con un incremento pari a circa il 90%;

- con riferimento al servizio di accesso e di utilizzo delle platee di lavaggio, a fronte di una riduzione del 35% circa del numero di impianti ove viene prestato il servizio (43 nel 2015 e 28 nel 2020), i costi operativi all'anno base del I periodo tariffario (2015) fossero pari a circa 1,3 mln €, mentre per l'anno base del II periodo tariffario in esame (2020) siano pari a circa 1,8 mln €, con un incremento pari a circa il 38%.

D'altra parte, la differente allocazione dei costi che RFI sostiene di aver effettuato a giustificazione dell'incremento delle tariffe, oltre ad essere ingiustificata, immotivata e non trasparente, implica che i corrispettivi determinati per altri servizi offerti dal GI hanno generato al contrario ricavi superiori ai costi e quindi extra-profitti non dovuti.

Nel caso di specie RFI non ha fatto delle piccole correzioni al modello precedente, ma ha stravolto l'assetto di interi servizi arrivando in taluni casi a quadruplicare i costi, senza però fornire alcuna giustificazione delle scelte operate, tanto da spingere l'Autorità ad accertare che "[...] non viene illustrato l'impatto del nuovo modello adottato in termini di ripermetroazione e diversa allocazione - rispetto al modello precedente - dei costi tra i servizi, né vengono forniti elementi informativi specifici che consentano di ritenere tale nuova allocazione più appropriata rispetto a quella derivante dal precedente modello" (cfr. R.I. ART p. 13).

Allo stesso modo, anche per le voci di costo afferenti agli investimenti (ammortamenti e remunerazione del capitale investito), si rilevano sensibili incrementi, apparentemente in alcun modo connessi ad incrementi della numerosità degli impianti o della qualità dei servizi prestati, né, tantomeno, ad incrementi di efficienza volti ad una riduzione dei costi operativi stante quanto sopra rappresentato.

A tal riguardo, si evidenzia che:

- con riferimento al servizio di accesso e utilizzo degli impianti di sosta, ricovero e deposito materiale rotabile e merci, il Capitale Investito Netto calcolato per l'anno 2020 era pari a circa 5 mln €, mentre per l'anno 2023 è pari a circa 33,5 mln €, con un incremento del 570%;
- con riferimento al servizio di parking, il Capitale Investito Netto calcolato per l'anno 2020 era pari a poche migliaia di euro, mentre per l'anno 2023 è pari a circa 3,0 mln €, con un incremento che non ha senso esprimere in termini percentuali.

Quanto sopra evidenziato è, fra l'altro, in totale contrasto con il principio di efficientamento dei costi che richiederebbero al Gestore di garantire, anno per anno, una continua ricerca dell'efficienza produttiva volta a favorire una riduzione delle tariffe di accesso e, conseguentemente a beneficio del Gestore stesso, un incremento dei volumi. A tal riguardo, si evidenzia che:

- non si comprende, attesa anche l'assenza di una chiara motivazione a riguardo, e non si condivide, l'attribuzione di un valore nullo al tasso di efficientamento annuale, nonostante per il precedente periodo tariffario lo stesso fosse stato fissato dall'Autorità al 2%;
- non si comprende come, nonostante il consistente aumento dei volumi registrato nel corso di tutto il primo periodo tariffario (fatti salvi gli ultimi due anni per gli evidenti motivi connessi alla crisi epidemiologica), non vengano in alcun modo riflesse nelle quantificazioni di codesto Gestore le economie di scala. A tal proposito, si evidenzia come solo la scrivente Impresa tra il 2017 e il 2021 ha più che raddoppiato i propri volumi di produzione senza beneficiare, in termini di tariffe unitarie, di alcuna economia di scala;

- non si ritiene in alcun modo condivisibile che i costi associati agli impianti in disuso ovvero sottoutilizzati siano comunque sostenuti dalle Imprese Ferroviarie, atteso che quest'ultime non hanno (e non hanno mai avuto) alcun potere decisionale a riguardo. L'impatto di tale impostazione, fortemente accentuato dalla scelta di codesto Gestore di assumere come fissi la quasi totalità dei costi analizzati (fatta eccezione, per evidenti motivi, per i consumi di energia elettrica e acqua), è peraltro tanto maggiore quanto maggiori sono in volumi di produzione: pertanto ITALO, che nel tempo ha incrementato i propri volumi di produzione, ha sostenuto, attraverso le tariffe di accesso, una quota sempre maggiore (in valore assoluto) dei costi associati agli impianti in disuso o parzialmente utilizzati.

La metodologia di cui alla delibera ART 96/2015 non deve, in alcun modo, trasformarsi in uno strumento atto a ripianare a piè di lista qualsiasi generico costo di RFI, ma - assolutamente al contrario - pone a carico del Gestore una speciale responsabilità nel 'perimetrare' i costi efficienti strettamente attinenti alle attività regolate.

\*\*\*\*

Alla luce di quanto sopra evidenziato, si ritiene che la proposta tariffaria formulata da RFI in relazione ai servizi diversi dal PMdA non sia accettabile e sia pertanto necessario un attento approfondimento sul tema, con un maggior coinvolgimento delle IF e piena e trasparente condivisione di tutta la documentazione necessaria per la corretta valutazione del nuovo sistema tariffario.

Cordiali saluti.

Federico Meda

