

**Relazione 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 2025-2029 –
Servizi extra PMdA**

INDICE DELLE OSSERVAZIONI

Soggetto	N.	Oggetto	Soggetto	N.	Oggetto
Fercargo	1	Scali merci: aumento della tariffa	Trenitalia	6	Stazioni passeggeri - Sistemi IaP: costi
Fercargo	2	Informazioni complementari: tariffa ASTRO-IF	Trenitalia	7	Carri soccorso: volumi considerati
Fermerci	1	Scali merci - Sosta: aumento della tariffa	Italo	1	Servizi diversi dal PMdA: aumento della tariffa
Fermerci	2	Scali merci: confronto con pedaggio	Italo	2	Fast Track: aumento della tariffa
Fermerci	3	Sosta: tetto massimo ai minuti	Trenord	1	Rifornimento Idrico
Trenitalia	1	Servizi di impianto: aumento della tariffa	Trenord	2	Assistenza PRM: costi
Trenitalia	2	Platee – Rifornimento idrico: attività a carico delle IF	Reg. FVG	1	Assistenza PRM: modalità di tariffazione
Trenitalia	3	Servizi di stazione: attività a carico del Gestore	Reg. Piemonte	1	Assistenza PRM: modalità di tariffazione
Trenitalia	4	Sviluppo volumi	Appendice	I	Schemi riepilogativi per il servizio Assistenza PRM
Trenitalia	5	Stazioni passeggeri: modulazione tariffaria			

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Fercargo	1	<p>Scali merci: aumento della tariffa</p> <p>Gli aumenti previsti, per gli scali merci del +640% sulla prima annualità del periodo, non sembrano adeguatamente giustificati dagli esiti delle analisi presentate dal Gestore: l'evoluzione dei costi e dei volumi di produzione forniti da RFI, come già segnalato, non si reputano sufficientemente attendibili.</p> <p>Risulta infatti evidente che il Gestore non abbia correttamente gestito il paniere dei servizi extra PMdA nel precedente periodo tariffario e che questo abbia determinato un campionamento non rappresentativo della base dati utilizzati per la costruzione delle previsioni di domanda del mercato.</p> <p>Inoltre, non risulta logica la ratio alla base di tali incrementi: se la normativa impone che la tariffazione sia correlata ai relativi costi pertinenti ed efficienti, non si comprende come possa esserci stato un incremento così rilevante nella rendicontazione di tali costi associati ad alcuni specifici servizi.</p> <p>Peraltro, gli scali merci non sono differenziati in base alle loro caratteristiche funzionali. Difatti, viene attribuito lo stesso costo di accesso per ogni scalo merci con una dotazione minima di almeno un binario; spazio dedicato al carico/scarico; impianto di illuminazione delle parti comuni. Si invita il Gestore a effettuare dei clusters di scali merci differenziati in base alle loro caratteristiche funzionali, anche calibrando i costi di accesso in funzione delle dotazioni.</p>	<p>Al riguardo si ribadisce quanto già riscontrato dalla scrivente nelle risposte alle osservazioni della Proposta Tariffaria 2024-2028.</p> <p>Le tariffe presenti nell'attuale sistema tariffario, elaborate nel corso dell'anno 2016, sono basate sulla Contabilità Regolatoria del Gestore relativa all'anno 2014; tale contabilità fu elaborata a partire da assunzioni e stime fatte dal Gestore, funzionali a identificare i costi sostenuti dal medesimo per l'erogazione di servizi.</p> <p>Preme sottolineare che all'epoca RFI non era dotata di un sistema di identificazione puntuale dei costi. Solo a partire dal 2018 RFI ha dato avvio al nuovo modello di controllo teso a definire e rilevare i costi in modo più puntuale per la quantificazione dei singoli servizi.</p> <p>Si rileva, oltretutto, che, rispetto alla determinazione delle tariffe calcolate con la precedente proposta tariffaria, nell'attuale proposta si considerano anche gli investimenti di manutenzione straordinaria resi necessari al fine di garantire la qualità e mantenimento in efficienza dei servizi.</p> <p>Si tiene a precisare, inoltre, che le variazioni tariffarie, sia positive che negative, non sono generate soltanto da un aumento/diminuzione dei costi rilevati dal gestore nel corso dell'attuale periodo tariffario ma anche da una variazione (positiva/negativa) dei volumi presentati nella proposta tariffaria 2025-2029 rispetto a quelli stimati dal gestore in sede di proposta tariffaria nel primo periodo regolatorio.</p> <p>A titolo di confronto tra lo scenario regolatorio 2021 e la proposta tariffaria 25-29, si riporta la seguente tabella:</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																																																	
			<p>tariffa 2024: 40,11 €/accesso</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"><u>SCENARI TARIFFARI 2026</u></th> <th colspan="3">COSTI 2026</th> </tr> <tr> <th>Netto eff.</th> <th>+ PF</th> <th>+ PF e INV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">VOLUMI</td> <td>1.816.769</td> <td>1.812.137</td> <td>2.968.812</td> </tr> <tr> <td>regolatorio 2021</td> <td>36.142</td> <td>50,27</td> <td>50,14</td> <td>82,14</td> </tr> <tr> <td>stima 2026</td> <td>11.602</td> <td>156,59</td> <td>156,19</td> <td>255,89</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"><u>INCREMENTO % 26 vs 2024</u></th> <th colspan="3">COSTI 2026</th> </tr> <tr> <th>1.816.769</th> <th>1.812.137</th> <th>2.968.812</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">VOLUMI</td> <td>Netto eff.</td> <td>+ PF</td> <td>+ PF e INV</td> </tr> <tr> <td>regolatorio 2021</td> <td>36.142</td> <td>25%</td> <td>25%</td> <td>105%</td> </tr> <tr> <td>stima 2026</td> <td>11.602</td> <td>290%</td> <td>289%</td> <td>538%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Dai dati riportati in tabella è possibile cogliere l'effetto delle Poste Figurative, pressoché nullo, della corretta valutazione dei volumi e degli investimenti.</p>				<u>SCENARI TARIFFARI 2026</u>		COSTI 2026			Netto eff.	+ PF	+ PF e INV	VOLUMI		1.816.769	1.812.137	2.968.812	regolatorio 2021	36.142	50,27	50,14	82,14	stima 2026	11.602	156,59	156,19	255,89	<u>INCREMENTO % 26 vs 2024</u>		COSTI 2026			1.816.769	1.812.137	2.968.812	VOLUMI		Netto eff.	+ PF	+ PF e INV	regolatorio 2021	36.142	25%	25%	105%	stima 2026	11.602	290%	289%	538%
<u>SCENARI TARIFFARI 2026</u>		COSTI 2026																																																		
		Netto eff.	+ PF	+ PF e INV																																																
VOLUMI		1.816.769	1.812.137	2.968.812																																																
regolatorio 2021	36.142	50,27	50,14	82,14																																																
stima 2026	11.602	156,59	156,19	255,89																																																
<u>INCREMENTO % 26 vs 2024</u>		COSTI 2026																																																		
		1.816.769	1.812.137	2.968.812																																																
VOLUMI		Netto eff.	+ PF	+ PF e INV																																																
regolatorio 2021	36.142	25%	25%	105%																																																
stima 2026	11.602	290%	289%	538%																																																
Fercargo	2	<p>Informazioni complementari: tariffa ASTRO-IF [...] non si comprende l'aumento di circa 6 volte della tariffa per utenza dell'applicativo ASTRO-IF, senza che vi sia stato alcun miglioramento delle sue funzionalità.</p>	<p>Per valutare l'effetto della nuova modulazione del servizio in oggetto, occorre guardare al complesso di tutti gli applicativi, per i quali il totale dei costi, e di conseguenza la tariffa media unitaria, è diminuito rispetto al totale dei costi delle tariffe attuali.</p> <p>Essendo state rimodulata le logiche tra un applicativo e un altro, di alcuni aumenta la tariffa, di altri diminuisce, in misura maggiore. Nel complesso il segmento merci beneficia di un risparmio dovuto alle nuove tariffe vigenti.</p>																																																	

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Fermerci	1	<p>Scali merci - Sosta: aumento della tariffa</p> <p>Per quanto riguarda i servizi extra PMdA, si riscontra un importante incremento delle tariffe associate alle principali voci di costo a carico delle Imprese Ferroviarie, in particolare “Sosta, ricovero e deposito” e “Scali merci”. Tali voci, peraltro, subiranno importanti aumenti (nell’ordine, rispettivamente del 63% e 260%) già a partire dal 2025, per effetto di quanto autorizzato dalla Delibera ART n. 28/2024.</p>	Per quanto concerne gli scali merci, si rimanda alla risposta dell’osservazione n. 1 dell’associazione Fercargo.
Fermerci	2	<p>Scali merci: confronto con pedaggio</p> <p>In relazione al servizio di accesso agli scali merci si evidenzia come, la proposta PMdA dichiarati, come IMU medio per il segmento merci per il 2026, un valore di 1,64 €/tr*km; confrontando tale valore con la tariffa proposta per il servizio scalo merci si rileva come, per treni con percorrenze inferiori a circa 155 chilometri, il costo del servizio, applicato sul singolo chilometro di trazione, equipari o superi quello del pedaggio. Questo dato rappresenta una chiara inefficienza che compromette l’attrattività del segmento merci in una fascia di breve percorrenza in cui la concorrenza con la strada è totalmente sfavorevole.</p>	<p>Non è chiaro per quale motivo, a parere di codesta associazione, il costo per l’accesso allo scalo merci debba essere inferiore a quello del pedaggio per treni a percorrenze inferiori a 155 km: gli scali merci, infatti, sono elementi essenziali nella catena del trasporto e per questo motivo è necessario prevedere un adeguato costo per la gestione degli stessi, i quali peraltro –a differenza delle linee– non ricevono analogo contributo alla gestione tramite contratti di programma.</p> <p>Rispetto alle tariffe del primo periodo regolatorio, inoltre, come già rilevato nella risposta all’osservazione 1, quelle presentate per il periodo 25-29 considerano anche gli investimenti di manutenzione straordinaria resi necessari al fine di garantire la qualità e mantenimento in efficienza dei servizi. Si riporta per confronto un prospetto con il pedaggio e l’accesso allo scalo con l’attuale tariffa (2024) e con il nuovo sistema tariffario, dal quale si può evincere che, a fronte di un aumento delle tariffe di accesso agli scali merci, risulta invero una diminuzione del pedaggio PMdA:</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI						
			2024			2026			
			Ltraccia (km)	Pedaggio PMdA (€)	Scalo merci (€)	Ped+S.M (€)	Pedaggio PMdA (€)	Scalo merci (€)	Ped+S.M. (€)
			100	233	40	273	164	256	420
			200	466	40	506	328	256	584
			300	699	40	739	492	256	748
			500	1165	40	1205	820	256	1076
			1000	2330	40	2370	1640	256	1896
			<p>Occorre evidenziare, inoltre, che l'accesso agli scali merci di RFI è un servizio che caratterizza solo il 4% dei treni merci circolanti (i treni che hanno percorrenza minore di 150 km ed accedenti agli scali merci RFI sono inferiori all'1%). Pertanto, si ritiene che un siffatto incremento non possa compromettere l'attrattiva del segmento Merci.</p> <p>Riguardo al tema dell'efficienza degli impianti, si segnala un forte interesse da parte di questo Gestore che si rende quindi disponibile a ricevere informazioni da codesta associazione circa modelli di gestione degli impianti merci a sua conoscenza, più efficienti di quelli in possesso attualmente.</p>						
Fermerci	3	<p>Sosta: tetto massimo ai minuti</p> <p>Per quanto attiene al servizio di sosta, si chiede l'introduzione di un tetto massimo ai minuti di stazionamento addebitabili a ciascuna Impresa Ferroviaria, tenendo conto che, nella maggior parte dei casi, le soste maggiormente prolungate sono dovute a cause indipendenti dagli operatori stessi.</p>	<p>Si ricorda che per il segmento merci già esiste una franchigia (2h) superiore a quella del segmento passeggeri (1h) per assorbire questa tipologia di problematiche. Scopo della tariffazione a tempo è proprio quello di tensionare tutta la catena logistica ad un utilizzo più efficiente della risorsa binari: in quest'ottica, le imprese ferroviarie dovrebbero rifarsi anche economicamente sui soggetti che generano tali stazionamenti addizionali e quindi un uso non efficiente della capacità di impianto. D'altra parte, il contributo economico del segmento merci ai costi degli impianti di sosta è attualmente molto limitato (appena il 3% del totale dei ricavi della sosta) e ad oggi non è tale da costituire una leva di comportamento per tutti gli operatori. Per questi motivi la proposta non può essere accoglibile, ma il GI è disposto</p>						

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			a considerare eventuali casi in cui un proprio documentato comportamento abbia causato soste aggiuntive a una impresa ferroviaria.
Trenitalia	1	Servizi di impianto: aumento della tariffa Si rilevano marcati aumenti per gran parte dei servizi d'impianto. Come già osservato da Trenitalia in occasione della precedente consultazione si chiede di mitigare gli impatti, anche approfondendo la verifica di eventuali quote da non trasferire alle IIFF e di prevederne una progressione più graduale all'interno del periodo regolatorio.	Al riguardo si ribadisce quanto già riscontrato nell'osservazione n. 1 dell'associazione Fercargo. Occorre, inoltre, segnalare che eventuali poste figurative che hanno determinato, nel loro ricalcolo, incrementi dei costi netti efficientati, sono state rimodulate in modo tale da avere impatto solo negli ultimi tre anni del periodo tariffario (2027, 2028 e 2029) non avendo, quindi, alcun effetto nell'anno 2026.
Trenitalia	2	Platee – Rifornimento idrico: attività a carico delle IF Si chiede di considerare i costi connessi ad attività necessarie al corretto utilizzo di alcuni servizi d'impianto per i quali le IF provvedono in proprio. A titolo di esempio si riporta il caso delle platee di lavaggio laddove le IF, in molteplici siti, si incaricano di adempiere ad attività di depurazione delle acque oppure il caso del rifornimento idrico laddove le IF sostengono direttamente i costi per le analisi chimiche dell'acqua. Si chiede che per tutte queste casistiche sia previsto adeguato ristoro ovvero storno dal corrispettivo per l'utilizzo del servizio.	Si conferma che nel rispetto del principio di pertinenza dei costi sancito dalla Delibera n. 95/2023, all'interno del perimetro dei costi ammissibili ai fini regolatori sono presenti solo quelli effettivamente sostenuti dal Gestore. Pertanto, l'osservazione non appare accoglibile.
Trenitalia	3	Servizi di stazione: attività a carico del Gestore Con riferimento ai servizi di stazione, espunti ai sensi delle prescrizioni dell'ART dal PMdA, si ritiene che i costi ad essi connessi debbano essere opportunamente nettati di quelli che attengono all'espletamento del ruolo di "Station Manager" che il Reg. UE 782/2021 attribuisce espressamente a RFI. I costi connessi all'assolvimento di tale funzione sono, ad avviso della Scrivente, correlati alla fruizione della stazione e non necessariamente a quella dei treni e come tali si configurano come specifici del Gestore e non "passanti" sulle IIFF.	Il Regolamento UE 782/2021 attribuisce ruoli e competenze tra i diversi attori del settore ferroviario relativamente ai diritti e agli obblighi dei passeggeri ma non contiene previsioni in merito ai profili economici di dette attività. Per la disciplina di tale aspetto deve dunque farsi riferimento alle disposizioni generali che il vigente quadro normativo regolatorio sancisce rispetto alla copertura dei costi sostenuti da RFI per i compiti svolti nel settore ferroviario, nonché alle specifiche prescrizioni dettate dall'ART nell'ambito del processo di definizione del pedaggio e delle tariffe. Conseguentemente, essendo le attività in questione fuoriuscite dal perimetro del PMdA e qualificate nel novero dei servizi c.d. extra PMdA, non possono che essere tariffate secondo i medesimi criteri seguiti da RFI per il resto dei

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
			servizi. Diversamente opinando, d'altronde, i costi sostenuti da RFI per dette attività non avrebbero una corrispondente voce di ricavo dal momento che gli stessi non sono oggetto di contribuzione pubblica.
Trenitalia	4	<p>Sviluppo volumi</p> <p>Onde evitare un'impropria riduzione delle quantità dei servizi che il Gestore ipotizza di erogare per il periodo 2025-2029 si chiede che vengano prese a riferimento le stime di crescita fornite dalle IIFF nell'ambito della recente consultazione ad hoc. Meccanismi di stima che utilizzino come base di calcolo i dati relativi alla rendicontazione del 2023 rischiano di sottostimare i volumi attesi con effetti negativi sulle tariffe da applicare agli operatori. Codesto Gestore a giustificazione di tale scelta ha addotto che per soste e platee i volumi indicati dalle IF risultano nettamente superiori alle stime senza che sia stata fornita spiegazione di tali discontinuità. In realtà i volumi dichiarati risultano in linea con quelli richiesti dalla Scrivente e pertanto non si ravvedono particolari elementi di discontinuità da dover argomentare. Si chiede che RFI verifichi le proprie stime.</p> <p>Analogamente per le dichiarazioni relative agli spazi di stazione Trenitalia ha provveduto a formalizzare una ricognizione puntuale del perimetro dei servizi di stazione, pertanto, non si comprende la motivazione esposta da RFI.</p>	<p>RFI ha adottato le stime di crescita fornite dalle IIFF per tutti i servizi ad eccezione di platee di lavaggio e sosta. Per questi ultimi, infatti, i valori restituiti da alcune Imprese risultano, seppur in crescita proporzionale ai volumi PMdA, anomali in termini assoluti avendo utilizzato un dato del 2024 molto distante dai valori attesi da questo Gestore. RFI ha infatti provveduto, per questi servizi, a verificare una stima aggiornata del 2024 sulla base dei dati rendicontati gennaio-luglio e ha confermato i <i>trend</i> consegnati alle IIFF in sede di consultazione.</p> <p>Questo Gestore ha rilevato, tra l'altro, stime anomale da parte della IF Trenitalia rispetto a singoli impianti che non sono ancora aperti o di cui RFI non è operatore.</p>
Trenitalia	5	<p>Stazioni passeggeri: modulazione tariffaria</p> <p>Con riferimento alle osservazioni esposte da TI lo scorso ottobre, codesto GI ha inteso precisare che la "...modulazione effettuata per il servizio è stata limitata a solo due classi di servizio in quanto i costi sottesi a tali spazi hanno consentito una differenziazione tariffaria così costruita. Si ritiene pertanto non accoglibile tale richiesta in quanto il criterio dei cluster adottato non è conforme a quanto stabilito dalla Delibera 95/2023. Si conferma che per BSS, desk e obliterate, così come attualmente previsto, la tariffazione sarà differenziata anche per apparato e basata sul cono di occupazione dello spazio definita di 3.36mq per BSS e Desk e 0,38 mq per obliterate..."</p>	<p>L'osservazione non può essere accolta in quanto i dati nella disponibilità del Gestore non consentono una tariffazione diversa da quella attualmente prevista all'interno della proposta tariffaria.</p> <p>Tuttavia, il Gestore ha intrapreso un percorso di revisione dei criteri di suddivisione delle stazioni per livello di servizio, introducendo una nuova classificazione degli impianti ferroviari aperti al pubblico, in vigore dal 1 settembre 2024. Tale operazione, anche alla luce della conseguente esigenza di rivedere i contratti con le imprese appaltatrici dei servizi di pulizia, consentirà auspicabilmente di mettere le basi per una tariffazione modulata</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>Al riguardo, Trenitalia intende evidenziare che il passaggio da una differenziazione da quattro cluster a due, secondo la logica dello spazio occupato, determina per il segmento OSP Regionale nel quinquennio 2025 – 2029 un incremento di oltre 4 milioni di euro.</p> <p>Appare quindi evidente che la modulazione proposta, per gli esiti che determina, porta in sé una marcata iniquità.</p> <p>E infatti, ad avviso di Trenitalia, una valutazione “...basata sul cono di occupazione dello spazio...” risulta poco rappresentativa.</p> <p>La tariffazione prevista dovrebbe invece tener conto – e così discriminare – il concetto di “servizio” che il GI offre a fronte del corrispettivo pagato.</p> <p>Ad esempio, le BSS e le validatrici installate nelle stazioni non godono dello stesso servizio di quelle installate nelle fermate; ci si riferisce, in particolare (i) alla disponibilità o meno di un cablaggio che consenta di beneficiare pienamente di un sistema di rete in termini di monitoraggio dello stato delle macchine, adeguamento informatico in tempo reale, aggiornamento software e simili o, ancora, (ii) allo stato di degrado/assenza di vigilanza della gran parte delle fermate dove le macchine sono sottoposte a frequenti atti di vandalismo e furto degli incassi.</p> <p>Il tipo di servizio offerto dal GI, quindi, è determinante per l’efficienza e la salvaguardia del bene.</p> <p>La considerazione degli standard di servizio offerti dal GI nei diversi siti appare necessaria per assicurare una segmentazione più equa in termini economici e più trasparente in termini di costruzione della tariffa.</p>	<p>sulla base della nuova classificazione, in un momento successivo alla presente proposta tariffaria.</p>
Trenitalia	6	<p>Stazioni Passeggeri - Sistemi IaP: costi</p> <p>Come in più occasioni segnalato dalla Scrivente, i danni subiti dalle IIFF per variazioni dei programmi di esercizio disposti per interventi sull’infrastruttura, hanno raggiunto negli ultimi anni livelli senza precedenti.</p> <p>Fermo restando la necessità di prevedere forme di compartecipazione del Gestore agli oneri attualmente sostenuti in via esclusiva dalle IIFF, si richiede di espungere dai costi operativi assegnati a questa voce quelli relativi a “Brochure e Totem conseguente all’attivazione dei lavori programmati sulla</p>	<p>Al riguardo giova ricordare che nell’attuale assetto regolatorio gli strumenti a copertura dei costi del GI sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - contribuzione statale; - tariffe del PMdA; - tariffe dei servizi extra-PMdA. <p>Detto che, tale categoria di costo non risulta coerente con i criteri di capitalizzabilità adottati dal Gestore e che, con Delibera n. 187/2023 l’Autorità ha manifestato in maniera chiara la sua posizione riguardo le c.d.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		rete relativi al PNRR” e più in generale quelli afferenti a comunicazioni derivate da esigenze del Gestore. Al riguardo, in altri contesti si è già proposto di considerare dei capitoli di spesa ad hoc nell’ambito della copertura degli investimenti stessi così da non gravare sulle IIFF e al contempo preservare le esigenze di equilibrio economico/finanziario del Gestore.	“ <i>informazioni di viaggio</i> ”, portando ad escludere l’ipotesi di recupero di tali costi attraverso il pedaggio, il GI ha posto i costi in oggetto a carico delle tariffe del servizio “Stazione Passeggeri – Sistemi IaP”.
Trenitalia	7	Carri soccorso: volumi considerati con riferimento al numero di interventi relativi allo storico si segnala che il dato non trova corrispondenza con quanto in possesso della Scrivente che attualmente espleta il servizio. Ad esempio, per il 2022 si registrano 94 interventi effettuati da Trenitalia conto RFI con Carro Soccorso mentre non risultano i 18 interventi effettuati con rerailling riportati nella Relazione. Ne consegue che la tariffa media per singolo intervento, pari a circa 10.000 euro risulta ampiamente sovrastimata alla luce dei costi del servizio effettuato da Trenitalia conto RFI, costi dei quali anche il GI è in possesso poiché rendicontati secondo quanto previsto dal Contratto per i c.d. Carri Soccorso. In generale si ritiene opportuno indicare tutte le voci di costo parametrando, ove possibile, all’ora di intervento in analogia con le tariffe attuali (7.3.9.2 Tariffe del PIR vigente) e corredandole con indicatori di qualità analoghi a quelli correnti (legati ai tempi di intervento).	A partire dal 2026 gli interventi rientranti nel perimetro di II° Pillar saranno esclusivamente i soccorsi con mezzi attrezzati effettuati su asset RFI, così come specificato nel documento metodologico; i volumi presenti in proposta tariffaria sono pertanto relativi ai soccorsi effettuati negli anni 2021-2023 in asset non RFI. Si precisa che tutti gli interventi di soccorso con mezzi attrezzati secondo il nuovo modello di <i>rerailling</i> implementato da RFI in linea e negli impianti secondari di RFI saranno ricompresi nel PMdA.
Italo	1	Servizi diversi dal PMdA: aumento della tariffa Nell’ambito della proposta oggetto di esame, si registra un abnorme ed ingiustificato incremento di detti servizi, soprattutto se si prende in considerazione il servizio di Assistenza a persone con disabilità e mobilità ridotta (“PRM”) e il servizio di Fast Track. Pur prendendo atto della disposizione dell’ART, prevista nell’ambito della Relazione alle risultanze istruttori della delibera n. 187/2023, di espungere i costi di quattro servizi di stazione dal PMdA per attribuirli ai servizi extra PMdA, sorprende la magnitudo dell’incremento che detti servizi hanno subito. Infatti, a titolo meramente esemplificativo, si evidenzia che il servizio	Rispetto a quanto osservato sull’incremento tariffario dei sottoservizi di stazione il GI, nell’adeguarsi alle disposizioni regolatorie, <u>si è limitato ad imputare i costi strettamente riconducibili all’erogazione degli stessi.</u> Con riferimento al PRM, l’incremento risulta sostanzialmente attribuibile ad una variazione dei fattori produttivi che nella precedente proposta tariffaria consideravano come extra-PMdA esclusivamente <i>l’accoglienza, accompagnamento ed incarrozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all’uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a rotelle per i trasferimenti,</i> mentre ad oggi (sulla base del quadro normativo vigente) sono onnicomprensivi di tutti gli elementi compreso anche il costo del personale

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		<p>di Assistenza PRM ha registrato un incremento pari a circa il 700% rispetto alle attuali tariffe.</p> <p>Rispetto a tale servizio, peraltro, non può essere trascurata la forte rilevanza sociale che costituisce il presupposto dell'obbligazione solidale posto a carico delle II.FF. e il GI. Si rammenta infatti che il Regolamento (UE) 782/2021 dispone, fra l'altro, che (i) "Le imprese ferroviarie, i gestore delle stazioni [...] cooperano al fine di fornire gratuitamente assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta come specificato agli articoli 21 e 23 [...]" (art. 24, par. 1) e (ii) "[...] l'impresa ferroviaria e il gestore della stazione compiono ogni ragionevole sforzo per fornire l'assistenza necessaria per viaggiare alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta" (art. 21, lett. c) [enfasi aggiunta].</p> <p>Alla luce di quanto sopra, emerge chiaramente la necessità di un concorso, anche dal punto di condivisione del costo, del GI che non può ritenersi esonerato in ragione del prescritto equilibrio economico finanziario di cui all'art. 16 del D.Lgs 112/2015. Il GI dovrebbe infatti innanzitutto attuare una politica di efficientamento dei costi e, inoltre, contribuire al sostentamento economico del servizio stesso.</p> <p>A ciò si aggiunge che non si comprende il notevole divario tra la tariffa imposta a Servizi LP a mercato (€ 14,22 per Fascia 1 e € 7,10 per Fascia 2) e ai Servizi Regionali (€ 0,51 per Fascia 1 e € 0,26 per Fascia 2). Un divario così significativo (pari a 27 volte sia per la Fascia 1 sia per la Fascia 2) non è in alcun modo giustificabile e comprensibile in assenza di elementi informativi puntuali che consentano la lettura di detti dati. In particolare, visto che il criterio adottato dal GI sembra essere quello relativo al numero di interventi medi effettuati sui vari segmenti di mercato, è essenziale ricevere evidenza oggettiva del fatto che non vi siano discriminazioni tra segmenti stessi in merito al costo unitario equivalente a ciascun intervento.</p> <p>Alla luce di tutto quanto sopra rappresentato e vista la assoluta non sostenibilità dell'incremento prospettato, si ritiene necessario che RFI provveda, in coerenza con l'obbligazione solidale prescritta per il servizio in</p>	<p>delle sale blu e i costi di manutenzione precedentemente considerati all'interno del perimetro del PMdA.</p> <p>In relazione alla magnitudo dell'incremento si evidenzia inoltre che nell'assetto regolatorio precedente il servizio era destinatario di contributi derivanti dal CdP – Servizi, a parziale copertura del complessivo costo sostenuto (pari a circa 1,45 mln € nell'anno 2021).</p> <p>Tale contributo è stato mantenuto a valere della copertura dei costi del PMdA riducendo dunque pariteticamente l'ammontare dei costi posti alla base della tariffa dello stesso.</p> <p>Da quanto descritto risulta chiaro l'effetto neutro per i conti del GI che ha provveduto ad effettuare esclusivamente una riclassifica di perimetro di tali costi.</p> <p>A riguardo dei criteri di simulazione, la modulazione della tariffa unitaria per i 3 segmenti di mercato considerati (OA LP, OSP-LP, REG) è stata condotta in un'ottica di solidarietà spazio-temporale. Pertanto, le variazioni del costo marginale legate alla necessità di svolgere interventi nelle stazioni più periferiche (servite maggiormente dal Regionale) e nella fascia notturna (servita maggiormente dal servizio OSP Lunga Percorrenza) non sono state considerate.</p> <p>Ai fini della modulazione per segmento sono stati invece considerati gli elementi che determinano un maggiore costo medio, segnatamente il numero di interventi a fermata e la diversa incidenza degli interventi con carrello, il cui utilizzo è legato alla tipologia del materiale rotabile, differente tra regionale e lunga percorrenza (il riferimento al "doppio operatore nella relazione rappresenta un refuso, volendo questo Gestore indicare l'utilizzo del carrello).</p> <p>Relativamente al numero di interventi a fermata, si fa presente che, nella proposta tariffaria presentata a giugno u.s., è stato erroneamente considerato il numero di fermate complessive per segmento, anziché quelle effettuate</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																													
		<p>questione, a farsi carico almeno in parte dei costi sottesi l servizio in esame e a fornire dati dettagliati di supporto utili a spiegare una così macroscopica differenza tra le tariffe previste per i diversi segmenti.</p>	<p>esclusivamente nel perimetro delle stazioni con servizio PRM (circuiti F1 e F2). Si rende quindi necessario riformulare la proposta tariffaria, tenendo conto contestualmente del dato del numero interventi aggiornato all'ultima data disponibile.</p> <p>Relativamente all'incidenza degli interventi con carrello invece, la disponibilità di dati di maggior dettaglio resi disponibili nel periodo intercorso, relativi all' utilizzo del carrello e ai corrispettivi medi per ciascun segmento, ha consentito di perfezionare ulteriormente la modulazione per segmento.</p> <p>Questo Gestore, in parziale accoglimento di quanto osservato da questa Impresa e da altri soggetti circa una nuova formulazione del servizio Assistenza PRM, tenuto conto dei nuovi dati resi disponibili, ha provveduto a riformulare una nuova proposta in merito al servizio in oggetto, di cui sono rese disponibili le tariffe provvisorie sulla bozza definitiva del PIR 2026.</p> <p>Nelle tabelle che seguono si riporta un confronto tra i dati adottati nella proposta presentata il 28 giugno u.s. e quelli alla base del proposto adeguamento.</p> <p>Dati Proposta 28 giugno</p> <table border="1" data-bbox="1301 1142 2107 1385"> <thead> <tr> <th>Segmento</th> <th>Interventi gen-mag 23</th> <th>Fermate TOT</th> <th>Interventi/fermata</th> <th>Rapporto tra tariffe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>OA LP</td> <td>70.913</td> <td>1.211.438</td> <td>0,059</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>OSP LP</td> <td>13.863</td> <td>952.251</td> <td>0,015</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>REG</td> <td>63.308</td> <td>30.487.551</td> <td>0,002</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>TOT</td> <td>148.084</td> <td>32.651.240</td> <td>0,005</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Segmento	Interventi gen-mag 23	Fermate TOT	Interventi/fermata	Rapporto tra tariffe	OA LP	70.913	1.211.438	0,059	28	OSP LP	13.863	952.251	0,015	7	REG	63.308	30.487.551	0,002	1	TOT	148.084	32.651.240	0,005	
Segmento	Interventi gen-mag 23	Fermate TOT	Interventi/fermata	Rapporto tra tariffe																												
OA LP	70.913	1.211.438	0,059	28																												
OSP LP	13.863	952.251	0,015	7																												
REG	63.308	30.487.551	0,002	1																												
TOT	148.084	32.651.240	0,005																													

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI																									
			<p>Dati adeguamento</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Segmento</th> <th>Interventi gen-dic 23</th> <th>Fermate circuito F1-F2</th> <th>Interventi/fermata</th> <th>Rapporto tra tariffe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>OA LP</td> <td>200.597</td> <td>1.088.387</td> <td>0,184</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>OSP LP</td> <td>41.292</td> <td>761.065</td> <td>0,054</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>REG</td> <td>164.345</td> <td>10.577.844</td> <td>0,016</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>TOT</td> <td>406.234</td> <td>12.427.296</td> <td>0,033</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>La nuova proposta è stata perfezionata sulla base dell'evoluzione dei costi e dei volumi nell'arco del periodo regolatorio, considerando i nuovi rapporti tra le tariffe per segmento riportati nella tabella precedente e lasciando inalterato il rapporto tra tariffe del circuito F1 e F2.</p> <p>In relazione al tema della compartecipazione ai costi da parte del GI si rimanda a quanto già riscontrato all'osservazione n. 3 di Trenitalia.</p> <p>A beneficio di una maggiore comprensione, si riportano in appendice a questo documento due schemi riepilogativi del sistema attuale e del sistema della nuova proposta.</p>	Segmento	Interventi gen-dic 23	Fermate circuito F1-F2	Interventi/fermata	Rapporto tra tariffe	OA LP	200.597	1.088.387	0,184	12	OSP LP	41.292	761.065	0,054	3	REG	164.345	10.577.844	0,016	1	TOT	406.234	12.427.296	0,033	
Segmento	Interventi gen-dic 23	Fermate circuito F1-F2	Interventi/fermata	Rapporto tra tariffe																								
OA LP	200.597	1.088.387	0,184	12																								
OSP LP	41.292	761.065	0,054	3																								
REG	164.345	10.577.844	0,016	1																								
TOT	406.234	12.427.296	0,033																									
Italo	2	<p>Fast Track: aumento della tariffa</p> <p>Con riferimento al Fast Track, si segnala che anche quest'ultimo subisce un significativo incremento del costo, non solo rispetto alle tariffe attualmente applicate ma anche rispetto all'ultima proposta di febbraio 2024. Infatti, con la proposta da ultimo presentata, RFI ha incrementato per l'anno 2026 detto servizio del 200% rispetto alle tariffe odierne e del 74% rispetto a quelle proposte a febbraio u.s.. È evidente che un tale incremento del servizio impone che esso sia reso secondo standard di qualità ben superiori a quelli</p>	<p>Il Gestore, nel Sistema di Garanzia dei Livelli Minimi di Qualità dei Servizi Forniti, misura la qualità del servizio Fast Track sulla base del presenziamento del personale nel varco durante il periodo di apertura della stazione. Per tale servizio il Gestore ha sempre rilevato livelli di qualità superiori alla soglia garantendo pertanto un presenziamento costante; nei casi in cui il varco non è stato presenziato a seguito di casi eccezionali è stata data opportuna comunicazione all'Impresa e sono state stornate le giornate di mancata erogazione. Questo Gestore pertanto non ravvede la necessità di</p>																									

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		attuali, con invio di un report a cadenza trimestrale che fornisca evidenza oraria del raggiungimento dell'obiettivo annuo indicato nel PIR nell'ambito del Sistema di Garanzia dei Livelli Minimi di Qualità dei Servizi forniti.	fornire un report trimestrale dell'evidenza oraria del raggiungimento dell'obiettivo. Qualora l'Impresa ravveda la necessità di segnalare la mancata erogazione del servizio può darne comunicazione, con opportuna documentazione a supporto, così come previsto dall'Appendice 5.B al capitolo 5 del PIR vigente.
Trenord	1	<p>Rifornimento Idrico</p> <p>Per il servizio del Rifornimento idrico, nella “dotazione minima dell’asset per il servizio” si chiede di introdurre l’accesso al punto di approvvigionamento dell’acqua attraverso attraversamenti percorribili con carrelli di servizio atti a servire tutta la zona di sosta dei convogli. La richiesta è motivata dal fatto che in alcuni impianti alcuni percorsi carrabili sono interrotti e non è possibile rifornire i treni in sosta.</p> <p>Nel campo “Diritti e obblighi di GI e IF” esplicitare i tempi minimi di intervento per garantire il ripristino della funzionalità a seguito di guasti ed il ripristino delle dotazioni minime. Senza l’indicazione di tempi certi non è possibile programmare le attività di contingenza.</p> <p>In caso di adesione all’offerta commerciale a treno chilometro, la rendicontazione avviene sulla base dei treni km circolati nel mese di riferimento (come specificato al par. 5.4.2.1). In caso di mancata fruizione del servizio, anche parziale, per responsabilità del GI, di un impianto tra quelli dichiarati nel reticolo e-Pir, si chiede di detrarre dal computo dei corrispettivi tutti i treni km afferenti all’impianto guasto, per l’intero periodo di completo o parziale inutilizzo. Si ritiene infatti che non può essere considerata come condizione per il calcolo del mancato corrispettivo la registrazione del servizio in ASTRO in quanto non essendo indicati in modo puntuale i periodi di fermo (nell’e-Pir viene utilizzata la frase “Possibile parziale indisponibilità del servizio per lavori infrastrutturali”) spesso il GI non dà seguito positivo alle richieste avanzate in ASTRO, togliendo all’IF la possibilità di contestare il servizio che di fatto non viene reso.</p>	Si veda quanto riscontrato in merito alle osservazioni effettuate alla bozza di Prospetto Informativo della Rete 2026.
Trenord	2	<p>Assistenza PRM: costi</p>	Si rimanda a quanto riscontrato all’osservazione 1 di Italo e all’osservazione 3 di Trenitalia.

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
		[...]. In merito al nuovo metodo di tariffazione (Euro/fermata) poiché il Gestore dell'infrastruttura è parte attiva del sistema di trasporto, attore dal quale dipende anche l'ammodernamento e la conformità degli impianti alle STI PMR , al fine di incentivare il cambiamento in modo proattivo, ed in considerazione del fatto che la governance delle imprese appaltatrici è di sua competenza, è opportuno che contribuisca ai costi del servizio che dovrà essere considerato a beneficio dell'intero sistema di trasporto (di cui ne fa parte) e non delle sole Imprese Ferroviarie.	
Regione Friuli Venezia Giulia	1	<p>Assistenza PRM: modalità di tariffazione</p> <p>In relazione alle tariffe extra PmdA si chiede di rivalutare, per i servizi regionali assoggettati a OSP, la modalità di tariffazione per l'assistenza alle PRM tornando alla modalità a richiesta e non a fermata indifferentemente dall'effettivo utilizzo del servizio. La modalità a fermata porterebbe a generare extra costi non previsti.</p>	<p>In merito agli incrementi registrati sulle tariffe del servizio Assistenza PRM, questo Gestore intende ribadire che questi non siano da attribuire alla nuova modalità di tariffazione a fermata in luogo di quella a intervento. L'incremento della tariffa risiede nella variazione del perimetro dei costi complessivi sottesi al servizio di Assistenza PRM, determinata dalle risultanze istruttorie della delibera ART n. 187/2023 che ha disposto di espungere i costi di quattro servizi di stazione dal PMdA per attribuirli ai servizi extra-PMdA.</p> <p>Anche a parità di modalità di tariffazione, le tariffe del servizio PRM ad intervento avrebbero registrato un aumento del 550% per il trasporto regionale.</p> <p>Si fa altresì presente che, i criteri di pricing adottati dal Gestore per la modulazione della nuova tariffa unitaria, ha invero diminuito la quota del servizio totale a carico del trasporto Regionale rispetto a quella degli altri segmenti.</p>

Soggetto partecipante	n.	Osservazione	Valutazioni RFI
Regione Piemonte	1	<p>Assistenza PRM: modalità di tariffazione</p> <p>In relazione alle tariffe extra PmdA si chiede di rivalutare, per i servizi regionali assoggettati a OSP, la modalità di tariffazione per l'assistenza alle PRM tornando alla modalità a richiesta e non a fermata indifferentemente dall'effettivo utilizzo del servizio. La modalità a fermata porterebbe a generare extra costi non previsti.</p>	Si rimanda a quanto riscontrato all'osservazione 1 della Regione Friuli-Venezia Giulia

APPENDICE I: Schemi riepilogativi per il servizio Assistenza PRM



