

Roma, 30 luglio 2024

Ns. prot.: ITALO/P/24/212.1

Vs. rif: RFI-AD.ARA/PEC/P/2024/0000276

Spett.le

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

Affari Regolatori e Antitrust Polo Infrastrutture

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 - Roma

Alla c.a. Avv. Raffaella Marciani

Trasmessa a mezzo pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

Trasmessa a mezzo mail: ask-ara@rfi.it

e p.c.

Spett.le

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Ufficio Accesso all'Infrastrutture

Via Nizza, 230

10126 - Torino

Alla c.a. dell'Ing. Roberto Piazza

Trasmessa a mezzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Osservazioni alla proposta di nuovo sistema tariffario - Periodo regolatorio 2025-2029 (PMdA e servizi diversi dal PMdA)

Spett.le Gestore,

facendo seguito alla Vs. comunicazione del 1 luglio 2024, con la presente - fermo restando tutto quanto già dedotto dalla Scrivente nella pregressa corrispondenza in merito alla necessità di garantire la sostenibilità del canone di accesso all'infrastruttura e salvaguardare le dinamiche competitive e gli investimenti già

realizzati che hanno contribuito allo sviluppo del sistema ferroviario in Italia - si trasmettono di seguito le osservazioni in merito alla proposta tariffaria in oggetto pubblicata in data 28 giugno u.s..

1. I contributi corrisposti dallo Stato in attuazione del Contratto di programma - Servizi

L'art. 16, co. 1, del d.lgs. 112/2015 prevede che ai fini dell'equilibrio dei conti del GI devono essere considerati i contributi statali "*definiti nei contratti di programma di cui all'art. 15*" (secondo tale norma, infatti, le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto di programma).

A causa del disallineamento temporale fra il periodo regolatorio a cui si riferisce la tariffa (2025 - 2029) e l'operatività del vigente Contratto di programma - Servizi (2022 - 2026), nella formulazione della proposta tariffaria, il GI ha ora arbitrariamente presunto per i contributi statali per gli anni 2027, 2028 e 2029 - che saranno ricompresi nel futuro Contratto di programma - Parte servizi (2027 - 2031) ancora "da definire" (non sottoscritto) - un ammontare inferiore al suo reale fabbisogno.

Infatti, a fronte di un fabbisogno pari a 1156 mln € annui per il periodo 2027-2029, il GI ha impropriamente ipotizzato un livello di contribuzione statale pari all'attuale stanziamento (Legge di Bilancio 2024 + DL 39/2024), per importi pari a:

- 1066 mln € per l'anno 2027; e
- 966 mln € per gli anni 2028 e 2029.

Il predetto disallineamento temporale non giustifica, tuttavia, un criterio di quantificazione del canone del PMdA che pone preventivamente ed arbitrariamente a carico delle II.FF. l'onere della presunta mancata integrale erogazione degli oneri di contribuzione da parte dello Stato a copertura dei fabbisogni.

Si deve, infatti, considerare quanto segue.

- Stante l'obbligo del GI di aggiornare i propri programmi e di trasmettere gli stessi tempestivamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per ottenere la concessione dei contributi statali, la previsione per gli esercizi 2027 - 2029 deve tener conto della totale copertura del fabbisogno, laddove invece è chiaramente arbitrario assumere come dato meramente presuntivo la mancata concessione di contributi coerenti con il fabbisogno.
- L'equilibrio economico finanziario del GI, nel caso in cui i contributi successivamente riconosciuti dovessero risultare insufficienti, è comunque sempre garantito dalla Misura 10.5 dell'Allegato I alla

Delibera ART 95/2023, che prevede la possibilità di aggiornamento annuale dei livelli tariffari a seguito di sopravvenienze normative e regolamentari non previste ex ante.

- Nel primo periodo tariffario 2016-2021, nonché nelle precedenti proposte tariffarie relative al secondo periodo, ove non disponibili, il GI ha sempre considerato i livelli di contribuzione pubblica pari ai propri fabbisogni. Per contro, lo schema di proposta tariffaria attualmente pubblicato dal GI produce l'effetto (inaccettabile) di traslare fin d'ora a carico delle II.FF. le conseguenze economico finanziarie, meramente eventuali e future, della mancata concessione dei contributi statali.

2. Componente B del pedaggio

Il "Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per il PmdA per il periodo tariffario 2025-2029" (c.d. "Relazione di pricing"), al par. 2.3.1.3.1 evidenzia che il GI ha modulato la componente B del pedaggio alla luce di un'asserita analisi evolutiva del mercato da cui emergerebbe:

- (i) la necessità di favorire lo sviluppo del segmento merci;
- (ii) la necessità di gravare il meno possibile sul trasporto regionale che ancora non ha recuperato la domanda del 2019 (-6%);
- (iii) l'esistenza di una capacità contributiva residua da parte del segmento Premium.

Le necessità di cui ai precedenti punti (i) e (ii) dovrebbero essere perseguite dal GI innanzitutto attraverso una politica di efficientamento dei costi e, in subordine, attraverso una riduzione degli utili che lo stesso registra ogni anno (fermo restando l'equilibrio economico finanziario di cui all'art. 16 del D.Lgs. 112/2015). Viceversa, porre, come nella proposta oggetto di esame, esclusivamente sull'OA Premium gli oneri necessari a sviluppare e sostenere gli altri segmenti di mercato determinerebbe inevitabilmente un indebolimento della capacità competitiva di detto settore.

Con riferimento all'asserita capacità contributiva residua del segmento OA Premium di cui al precedente punto (iii) - che dovrà peraltro essere oggetto di valutazione da parte dell'Autorità, in copia alla presente, sulla base dei dati annualmente forniti dalle II.FF. ai sensi della Misura 32.2 della delibera ART 95/2023 - è necessario che la stessa sia accertata in base al reale scenario evolutivo di mercato. A tal proposito, si evidenzia che l'analisi evolutiva del mercato richiamata nel predetto paragrafo 2.3.1.3.1 della Relazione Pricing è del tutto incoerente con l'imminente evoluzione del mercato OA Premium.

Infatti, dalla stessa relazione emerge una rappresentazione del mercato OA Premium secondo la quale:

- la pressione competitiva ha raggiunto da anni il suo massimo;
- il modello di competizione è duopolistico;

- la dinamica competitiva è basata sulla frequenza piuttosto che sui prezzi.

Tale analisi non può condividersi in alcun modo per una pluralità di ragioni di seguito illustrate.

Innanzitutto, corre l'obbligo di sottolineare che quanto riportato in merito alla dinamica competitiva del settore OA Premium non tiene conto del fatto che la stabilità dei prezzi retail di tale settore - richiamata anche nell'Update ART del 20/06/2024 dell'Analisi di sostenibilità del Mercato Ferroviario effettuata dal PoLiMi - è da imputarsi essenzialmente alla costante pressione competitiva tra le due aziende operanti in detto segmento mercato, in assenza della quale, a fronte del forte incremento inflattivo che ha caratterizzato gli ultimi anni, si sarebbe assistito allo stesso andamento crescente dei prezzi registrato per altri mezzi di trasporto (quali, a titolo esemplificativo l'aereo). E ciò smentisce anche la presunta rigidità della domanda del settore OA Premium rispetto alle variazioni di tariffa: se la domanda di tale settore è aumentata nonostante la stabilità dei prezzi, ciò è dovuto all'incremento delle tariffe retail di altri mezzi di trasporto, nonché all'incremento dell'offerta relativa a tale segmento di mercato e all'alta qualità dei servizi offerti a fronte degli ingenti investimenti di cui le II.FF. del settore si sono fatte carico.

Inoltre, l'analisi in questione non può in alcun modo definirsi "evolutiva" del mercato, atteso che si basa su dati ormai superati sia con riferimento al settore OSP Regionale, sia con riferimento al settore OA Premium.

In merito al settore OSP Regionale, infatti, ci si limita a considerare che quest'ultimo non ha ancora recuperato la domanda pre-pandemica, senza però tenere nella minima considerazione la curva di evoluzione dei volumi regionali recepiti in sede di consultazione 2024 e raffigurati nella Figura 3 (pag. 13) della Relazione di Pricing.

L'assenza di qualsiasi analisi prospettica è ancor più evidente se si prende in considerazione il segmento Open Access Premium in quanto non vengono recepite in alcun modo le modifiche di sistema in corso. Infatti, la rappresentazione del mercato OA Premium come un mercato duopolistico alla Cournot è del tutto incoerente con quanto emerso nell'ambito della procedura di coordinamento tra AQ vigenti e richieste di nuovi AQ da parte di nuovi operatori pronti ad entrare sul mercato, oltre che con quanto risulta dalla proposta di nuovi modelli di esercizio formulata dal medesimo GI. È ormai noto che in futuro nel segmento a mercato AV vi sarà l'ingresso di nuovi operatori. Pertanto, la presunta "analisi evolutiva del mercato" effettuata da codesto GI si basa su assunzioni errate e dati ormai superati che non rendono attendibili le risultanze di detta analisi. Infatti, la pressione competitiva crescerà ulteriormente, il modello di competizione non sarà più duopolistico e la dinamica concorrenziale sarà basata essenzialmente sui prezzi.

3. Sviluppo dei volumi di produzione nel periodo tariffario 2024-2028

Si ribadisce anche in questa sede che, per una corretta determinazione del livello tariffario, il GI non può limitarsi a recepire le dichiarazioni delle imprese ferroviarie in merito ai volumi di produzione non considerando in alcun modo uno sviluppo di detti volumi stimolati dagli investimenti infrastrutturali, soprattutto a fronte degli ingenti investimenti finanziati tramite il PNRR.

4. Componente C2

Con riferimento alla previsione della Componente C2, nel richiamare integralmente i rilievi già svolti nell'ambito della comunicazione del 27 ottobre 2023 (Prot. ITALO P/23/300.001), si evidenzia la totale illegittimità di tale onere aggiuntivo a carico delle II FF del settore OA Premium in quanto in palese contrasto con la normativa ad oggi applicabile che non prevede alcun obbligo per il materiale rotabile già in circolazione. Infatti, il *best effort* posto dal Regolamento UE 782/2021 in capo alle II. FF per incentivare il trasporto combinato di viaggi ferroviari e spostamenti in bicicletta può eventualmente diventare un onere solo con riferimento all'acquisto di nuovo materiale rotabile o all'ammodernamento significativo dello stesso, come disposto dal considerando n.16 del Regolamento medesimo.

Alla luce della norma sopra richiamata, si ritiene che il proposto meccanismo di *malus* con riferimento al materiale rotabile già in circolazione vada espunto dalla proposta di sistema tariffario.

5. Servizi diversi dal PMdA

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 istruttorie 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 di Assistenza PRM ha registrato un incremento pari a circa il 700% rispetto alle attuali tariffe.

Rispetto a tale servizio, peraltro, non può essere trascurata la forte rilevanza sociale che costituisce il presupposto dell'obbligazione solidale posta 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 gestori 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. 24, lett. c) [enfasi aggiunta].

Alla luce di quanto sopra, emerge chiaramente la necessità di un concorso, anche da un punto di vista 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.

A ciò si aggiunga 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.

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 questione, a farsi carico almeno in parte dei costi sottesi al 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.

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 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.

Cordiali Saluti

Dora Bonadies
