

*Spett. le*

**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

Direzione Commerciale

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

*c.a.* Ing. Christian Colaneri

*rfi-dce@pec.rfi.it*

*p.c.* *Spett. le*

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Ufficio Accesso alle Infrastrutture

Via Nizza, 230

10126 - Torino

*c.a.* Ing. Roberto Piazza

*pec@pec.autorita-trasporti.it*

**Oggetto: Misura n. 2 lettera c) Delibera ART 172/2021 – Consultazione Imprese Ferroviarie proposta tariffaria per i servizi extra PMdA per l'anno 2023.**

**Riferimento: nota RFI, prot. *RFI.DCO\PEC\P\2021\0002846* del 13 dicembre 2021**

Si premette che questa Impresa Ferroviaria ha formalizzato le richieste di proroga dei termini di presentazione delle osservazioni al provvedimento in oggetto (rif. MIR-AD\A0011\P\2022\0000001 del 14/01/2022) e di accesso alla documentazione presentata da RFI a supporto della proposta tariffaria per i servizi extra PMdA per l'anno 2023.

In attesa di conoscere gli esiti di tali richieste, si formulano - sulla base della documentazione allo stato disponibile - le seguenti osservazioni al “*Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per gli Altri Servizi erogati dal GI, diversi dal PMdA, per il periodo tariffario 2023*”.

### **Punto 3. Modello regolatorio individuato**

Nel modello adottato per la definizione dei corrispettivi per la fornitura degli Altri Servizi, si è definita la modalità con la quale è stato individuato l'Anno Base su cui il GI predispone la contabilità regolatoria certificata.

In forza di questo principio, il GI ha definito il 2020 quale “Anno Base” per procedere alla definizione delle tariffe da applicare ai servizi diversi dal PMdA per il 2023. Tuttavia, a cagione dell'emergenza sanitaria, il 2020 presenta delle peculiarità difficilmente replicabili; pertanto, si ritiene non affidabile la stima dei volumi posti alla base del calcolo delle suddette tariffe.



#### **Punto 4. Costi operativi per gli Altri Servizi diversi dal PMdA all'anno base 2020**

Nell'elenco delle operazioni di rettifica effettuate per l'individuazione dei costi operativi ammissibili per ciascun servizio, sono stati inclusi anche “*i correttivi dovuti agli impatti economici sui costi operativi dell'anno 2020 derivanti dalle restrizioni conseguenti all'emergenza epidemiologica*” (par. 3, n. 1). Considerando il carattere straordinario di tali maggiori costi sostenuti da RFI (in quanto causati dalla contingente emergenza sanitaria), gli stessi non dovrebbero essere conteggiati nella struttura dei costi da applicare negli anni successivi, poiché ciò causerebbe un extra-costi per le Imprese Ferroviarie anche nel periodo post pandemia.

#### **Punto 5.7. Stima degli Efficient total cost (Cnt)**

Nella tabella riepilogativa che definisce i costi totali efficientati per ciascuno dei servizi diversi dal PMdA, si osserva che per l'Accesso e Utilizzo Scali Merci - a fronte del mantenimento dello stesso numero di scali (29) nel periodo 2020/2023 e di un aumento del numero di accessi pari al solo 5,3% (da 12.266 nel 2022 a 12.921 nel 2023) - il Costo Ammortamenti (Ca) passa da 122.450€ nel 2022 a 221.055€ nel 2023, con un incremento in un solo anno di circa l'80,5%.

Tale incremento lascia presumere significativi investimenti negli impianti, tesi ad incrementare la capacità di ricezione in termini di disponibilità di binari e di aree; conseguentemente, andrebbe ipotizzato un parimenti significativo incremento degli accessi.

Sostanzialmente si nota che, per la determinazione del Costo Efficientato dei servizi essenziali per l'effettuazione dei traffici merci (es. accessi scali, soste, ecc.), la combinazione dei fattori presi in esame dal GI, a fronte di un limitato incremento degli accessi, genera ipotesi di tariffe i cui importi risulterebbero con scostamenti rispetto al 2022 così elevati da richiedere l'adozione di una tariffa calmierata di transizione.

In mancanza di ulteriore documentazione di dettaglio, si richiede un ulteriore approfondimento sulla costruzione della dinamica di evoluzione dei costi 2023 che aiuti a comprenderne le motivazioni.

\*\*\*

In tale contesto, l'incremento delle tariffe rischia di produrre una riduzione della domanda ulteriore rispetto a quella registrata nel corso degli ultimi anni, impedendo il recupero di redditività dei servizi di interesse per il trasporto ferroviario merci.

Infatti si ritiene che gli incrementi tariffari proposti non siano sostenibili per il mercato ferroviario merci e debbano essere rivisti nell'ambito di un percorso di graduale recupero di redditività degli impianti, evidenziando la necessità di una regolazione che tenga conto della competizione intermodale e dell'elasticità del trasporto merci alla tariffa del servizio (un aumento del 10% del prezzo del trasporto ferroviario determina un calo del volume trasportato compreso tra il 2,5% ed il 3,5% [v. Todd Lirman, *Understanding Transport Demands and Elasticities - How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior*, 12 March 2013]).

Inoltre si evidenzia la necessità di prevedere incentivi all'efficientamento dei costi (attualmente previsto pari a zero) e all'incremento dei volumi, dai quali dipendono le tariffe dei servizi, prevedendo ad esempio riduzioni in relazione al volume di produzione assicurato dalla singola impresa ferroviaria, tenendo conto delle economie di scala prodotte, su base trasparente e non discriminatoria.

\*\*\*



In relazione a quanto citato in premessa, in considerazione della complessità delle tematiche toccate dal documento metodologico in oggetto e con l'obiettivo di poter svolgere un ruolo effettivo nella fase di formazione del provvedimento finale, la scrivente si riserva di integrare successivamente le presenti osservazioni a valle dell'accoglimento delle richieste in premessa da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Cordiali saluti

Maria A. Giaconia