



Direzione Pianificazione Industriale

*Il Direttore*

**Rete Ferroviaria Italiana**

Direzione Commerciale

*c.a. Ing. Christian Colaneri*

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

*PEC: rfi-dce@pec.rfi.it*

*ask-dce@rfi.it*

**p.c. Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Via Nizza n. 230

10126- Torino

*c.a. Ing. Roberto Piazza*

*PEC: 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.**

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

*nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0002954 del 21 dicembre 2021*

*Allegati: 3*

Con riferimento alla consultazione in oggetto e alle note del 13 dicembre u.s. e del 21 dicembre u.s. di codesto Gestore, la scrivente formula – nel rispetto dei termini stabiliti – le seguenti osservazioni, allo scopo di fornire alcuni elementi utili a rappresentare la posizione di Trenitalia sulle tematiche oggetto di consultazione.

Pur tenuto conto della complessità del procedimento in oggetto, in ragione degli elevati profili tecnici delle tematiche in consultazione, Trenitalia formula le seguenti osservazioni, sebbene le stesse non possano ritenersi pienamente esaustive della posizione della scrivente.

Più nello specifico, le riscontrate carenze documentali relative a dati ed elementi essenziali non consentono di ricostruire l'iter logico e motivazionale che ha condotto il Gestore alla definizione



di un assetto tariffario che, nel complesso e nelle singole voci, risulta notevolmente più oneroso rispetto al passato, con aumenti generalizzati dei prezzi unitari dei singoli servizi non inferiori al 40% e con punte di incremento superiori al 270% per i servizi di parking e preriscaldamento.

L'assenza di elementi essenziali per consentire alle imprese ferroviarie di ricostruire in modo puntuale l'iter argomentativo seguito dal Gestore preclude alla scrivente la possibilità di formulare in modo appropriato le proprie osservazioni e valutazioni e di concorrere, così, in forma del tutto consapevole al procedimento, la partecipazione al quale – necessaria perché il provvedimento finale possa essere considerato legittimo – non può assumere una valenza meramente formale.

In coerenza con quanto sopra descritto, la scrivente si limita, in questa sede, a formulare alcune limitate considerazioni che non ne esauriscono la partecipazione al procedimento, che potrà essere compiutamente assicurata soltanto a seguito della messa a disposizione di tutta la documentazione richiesta.

Pertanto, Trenitalia si riserva di apportare le necessarie integrazioni a valle degli ulteriori elementi informativi – oggetto di apposita istanza di accesso agli atti – una volta che ne avrà acquisito la disponibilità.

#### *Considerazioni di carattere generale*

- **Pricing:** sulla base della documentazione messa a disposizione nell'ambito della consultazione, la proposta di RFI introduce incrementi tariffari diffusi, in molti casi di portata tale da risultare scollegati dai criteri applicati per il primo periodo regolatorio. Ciò evidenzia una forte "instabilità" delle basi di calcolo, peraltro, già amplificata dalle perturbazioni sul servizio determinato dallo scenario pandemico, presente ormai dal mese di marzo 2020.

In primo luogo, le misure adottate da RFI per "sterilizzare" gli effetti derivanti dall'emergenza pandemica appaiono inadeguate rispetto all'obiettivo e, conseguentemente, portano ad una generalizzata inaffidabilità del pricing proposto, in particolare, per i servizi più direttamente correlati ai livelli di offerta erogati e alla loro articolazione.

Poiché le tariffe medie unitarie sono determinate, salvo casi particolari, come rapporto tra *Costi Totali Efficienti* e *Volumi*, si ritiene necessario che i valori al denominatore vengano quantificati adottando modalità diverse da quelle proposte da RFI, che sostanzialmente ottiene i montanti 2023 come proiezione di quelli a consuntivo 2020 e 2021, resi inattendibili dagli effetti della pandemia. Tale impostazione produce un duplice paradossale e inaccettabile effetto: da un lato, i prezzi unitari vengono fissati in termini assolutamente elevati, considerato il rapporto con volumi notevolmente più ridotti rispetto ai livelli di traffico ordinari (a causa della pandemia); dall'altro, paradossalmente, il prezzo unitario così



determinato dovrà essere applicato anche ai volumi più elevati una volta che la situazione sarà tornata alla normalità, con una inammissibile penalizzazione per le IF e una ingiustificata sovra-compensazione per il gestore.

Al riguardo si chiede che per la determinazione dei Volumi per il 2023 vengano, invece, prese a riferimento le quantità contrattualizzate per l'Orario di Servizio 2022, laddove disponibili. La programmazione di tale orario è stata, infatti, implementata ipotizzando effetti della pandemia in rapida remissione, rispetto a quanto accaduto nel biennio 2020 – 2021. Anche qualora nei consuntivi 2022 dovessero permanere fattori di perturbazione dovuti al perdurare dell'emergenza sanitaria, l'adozione dei volumi programmati (rispondenti cioè a quello che si sarebbe attuato in uno scenario di progressiva normalizzazione) rende le stime sui Volumi sicuramente più solide e attendibili di quelle adottate dal Gestore nel documento posto in consultazione.

- ➔ **Costing:** nel ribadire che nella documentazione messa a disposizione delle IF non risultano evidenti, per ciascun servizio, le dinamiche sulle componenti di costo che hanno concorso alla definizione dell'*efficient total cost* (in primo luogo, con riferimento alla mancata disponibilità delle informazioni antecedenti al 2020) si chiede – in linea con quanto rappresentato da ART nella relazione istruttoria alla Delibera n. 172/2021 – di escludere dal computo dei costi ammissibili gli oneri afferenti alle operazioni e ai processi produttivi di RFI relativi ad esercizi precedenti al 2020 e che, come tali, si configurano quali poste *una tantum* di natura straordinaria, da escludere integralmente dal computo degli oneri ammissibili per l'anno 2023.
  
- ➔ **Volumi:** ad ulteriore integrazione di quanto già rappresentato, si rileva una diffusa riduzione delle quantità dei servizi che il Gestore ipotizza di erogare per l'orario di servizio 2023 rispetto a quanto consuntivato nell'ultima annualità non impattata dall'effetto dell'emergenza sanitaria e costituita dall'Orario di Servizio 2019. Ciò ad ulteriore dimostrazione dell'instabilità - e pertanto inaffidabilità - dei volumi posti da RFI come base di calcolo per la determinazione delle tariffe medie unitarie 2023. Le riduzioni indicate, sono in taluni casi talmente rilevanti da rendere la stima 2023 dei volumi di alcuni servizi erogati da RFI a livello di intero sistema ferroviario inferiore a quella dei servizi programmati per il 2022 dalla sola Trenitalia.  
Come già rappresentato nel paragrafo relativo al *Pricing* è indispensabile, pertanto, che le anomalie proprie dei consuntivi 2020 e 2021 vengano sanate prendendo a riferimento i volumi dei servizi contrattualizzati da ciascuna IF per il 2022.



- **Tasso di efficientamento annuo:** la proposta di RFI prevede di non applicare alcun tasso di efficientamento ai costi ammissibili annui, al fine della determinazione del pricing 2023. Tale scelta – non in linea con quanto adottato per il primo periodo regolatorio, ancorché ammissibile dal punto di vista del quadro normativo di riferimento – appare del tutto inopportuna e ingiustificata, in quanto neutralizza una componente fondamentale del modello di Costing, volta a incentivare il Gestore affinché adotti iniziative di miglioramento continuo nei propri processi. Ciò a maggior ragione, ove si consideri che per le IF l'efficientamento costituisce un vero e proprio obbligo sia per far fronte alle dinamiche concorrenziali del settore che per ottemperare agli obblighi di servizio pubblico e a quelli derivanti dal quadro regolatorio. Il tutto appare ancora più grave nell'attuale contesto pandemico, che richiede – in maniera ancor più cogente – la revisione dei processi aziendali, nell'ottica di un maggior efficientamento.
  
- **Modulazioni tariffarie:** nella consapevolezza che la proposta tariffaria 2023 presenta oscillazioni in molti casi abnormi rispetto al pricing vigente, il Gestore propone di calmierare gli incrementi tariffari applicando la media tra la tariffa 2022 e la tariffa teorica 2023 per quei servizi che subiscono incrementi superiori al 50%. Qualora, anche alla luce degli auspicati correttivi sulle modalità di calcolo delle tariffe medie unitarie i differenziali di prezzo dovessero confermare livelli di incremento superiori al 50%, si propone di aggiungere alla ponderazione 2022 – 2023 un *price cap*, ovvero un tetto massimo per la tariffa calmierata che limiti l'incremento 2023 ad un valore massimo del 100% rispetto alla tariffa 2022. Ciò al fine di garantire una dinamica più sostenibile, graduale e progressiva delle tariffe mitigando gli impatti economici che altrimenti si andrebbero a concentrare sul 2023. Il meccanismo delle poste figurative permetterà, quindi, di redistribuire i differenziali di costo sui successivi anni del periodo tariffario.
  
- **Impianti in disuso:** condividendo quanto rappresentato dall'ART nella sua relazione istruttoria alla Delibera 172/21, si chiede di escludere dal computo dei costi ammissibili quello degli impianti definiti in disuso ancorché non dismessi dal Gestore al trascorrere dei 2 anni senza che sugli stessi insista un utilizzo commerciale da parte degli operatori. Si tratta, infatti, di costi non funzionali all'erogazione di un servizio a favore delle IF e, dunque, è del tutto ingiustificato che siano queste ultime a farsene, in una qualche misura, carico.



### Osservazioni di dettaglio

#### ➤ **Accesso e utilizzo stazioni passeggeri**

Si osserva una netta diminuzione dei volumi (mq totali) a fronte di un aumento del numero degli impianti di servizio.

Al riguardo, si ritiene necessaria una più idonea descrizione delle grandezze in gioco atta a motivare la dinamica descritta.

Nelle more di ciò si fa presente che l'assunzione di porre pari a 0 la componente dei costi variabili non appare congrua in quanto sterilizza completamente l'azione di efficientamento delle IF, volta a razionalizzare l'utilizzo degli spazi di stazione. Il montante dei mq effettivamente utilizzato dagli operatori ha infatti un ragionevole effetto diretto sui costi sostenuti dal Gestore del tutto disatteso dalla dinamica di costo proposta, impropriamente commisurata alla sola numerosità delle stazioni.

Quanto al criterio di calcolo delle tariffe a mq proposto da RFI, si ritiene che debba essere applicato il criterio del costo operativo a mq per tutti i cluster di stazione in quanto coerente con lo scenario regolatorio di riferimento evitando di applicare anche solo per una quota parte di cluster di stazioni i parametri rilevati dalle tabelle OMI.

#### **5.1.6.1 Accesso e utilizzo Stazioni passeggeri**

AU STAZIONI PASSEGGERI	2020	2021	2022	2023
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Volumi Servizio - mq totali	45.941	45.941	34.252	34.252
Numero impianti di servizio	1.738	1.738	2.101	2.101

#### ➤ **Accesso e utilizzo impianti di sosta, ricovero e deposito materiale rotabile e merci**

Si osserva una rilevante e, a nostro avviso, ingiustificata riduzione della previsione dei volumi presi a riferimento per tale servizio rispetto a quanto ricalcolato da RFI a dicembre 2019 nel suo *Documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per il servizio A.U. Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci per il periodo tariffario 2020-2021* in tema di ricalcolo della tariffa da base ad evento a base a tempo.

In tale documento era inoltre indicato un costo regolatorio nettamente inferiore a quello presentato nella proposta oggetto di consultazione.

Come già espresso, le quantità consumivate negli anni 2020 e 2021 presentano elementi di eccessiva aleatorietà dovuti all'emergenza sanitaria e come tali non sono idonee a



costituire la base di riferimento per la quantificazione dei volumi di servizio erogati dal gestore per l'anno 2023. Si propone, quindi, di utilizzare come base di riferimento il montante delle soste contrattualizzate per l'orario di servizio 2022 debitamente riproporzionato in base ai differenziali di offerta tra 2022 e 2023.

Per quanto riguarda i costi, si chiede che venga data evidenza dei fenomeni sopravvenuti rispetto alle valorizzazioni effettuate dal Gestore nel dicembre 2019 e che possano dare conto di come tali valori si raccordino con quelli ora esposti per il 2020.

#### 5.1.6.4 *Accesso e utilizzo impianti di sosta, ricovero e deposito materiale rotabile*

AU AREE SOSTA	2020	2021	2022	2023
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Minuti di accesso servizio	87.932.330	89.693.474	101.051.618	103.788.963
Numero impianti di servizio	450	450	450	450
<b>Opex anno base (Co)</b>	<b>23.090.720</b>			
Quota variabile Opex (Cv)	0			
Quota fissa Opex (Cf1)	23.090.720			
Dinamica costo var. unit. (Cv,u)	0	0	0	0
Dinamica costo fisso unit. (Cf,u)	51.313	51.826	52.500	53.235
Dinamica costi variabili (Cv)	0	0	0	0
Dinamica costi fissi (Cf)	23.090.720	23.321.627	23.624.808	23.955.555
<b>Co,t (evoluzione opex ammessi)</b>	<b>23.090.720</b>	<b>23.321.627</b>	<b>23.624.808</b>	<b>23.955.555</b>

#### ➤ *Centri di manutenzione*

Si osserva una riduzione dei volumi (mq) non coerente con l'andamento crescente dei costi. Si richiedono le motivazioni che giustificano tale fenomeno.

#### 5.1.6.5 *Accesso e utilizzo centri di manutenzione*

AU CENTRI MANUTENZIONE	2020	2021	2022	2023
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Volumi servizio - mq	90.154	30.242	29.625	29.625
Numero impianti di servizio	11	11	11	11
<b>Opex anno base (Co)</b>	<b>357.719</b>			
Quota variabile Opex (Cv)	0			
Quota fissa Opex (Cf1)	357.719			
Dinamica costo var. unit. (Cv,u)	0	0	0	0
Dinamica costo fisso unit. (Cf,u)	32.520	32.845	33.272	33.738
Dinamica costi variabili (Cv)	0	0	0	0
Dinamica costi fissi (Cf)	357.719	361.296	365.993	371.117
<b>Co,t (evoluzione opex ammessi)</b>	<b>357.719</b>	<b>361.296</b>	<b>365.993</b>	<b>371.117</b>



### ➤ *Accesso e utilizzo platee di lavaggio*

Si osserva una rilevante riduzione dei volumi presi a riferimento. Come già espresso, le quantità consuntivate negli anni 2020 e 2021 risentono negativamente dell'emergenza COVID. Si propone, quindi, di utilizzare come base di calcolo il valore contrattualizzato del 2022 debitamente riproporzionato in base ai differenziali di offerta tra 2022 e 2023.

La necessità di fare riferimento al dato programmato anziché consuntivato è supportata anche dal fatto che la stessa RFI fa presente di non essere al momento in grado di rilevare l'effettiva fruizione di tale servizio da parte delle IF (par. 2.6 "evasione tariffaria" della relazione allegata alla citata delibera 172/21).

#### 5.1.6.6 *Accesso e utilizzo platee di lavaggio*

PLATEE DI LAVAGGIO	2020	2021	2022	2023
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Volumi di lavaggio	21.629	10.738	12.142	12.449
Numero impianti	28	29	29	29
<b>Opex anno base (Co)</b>	<b>1.882.664</b>			
Quota variabile Opex (Cv)	436.744			
Quota fissa Opex (Cf I)	1.445.920			
Dinamica costo var. unit. (Cv,u)	20	20	21	21
Dinamica costo fisso unit. (Cf,u)	51.640	52.156	52.834	53.574
Dinamica costi variabili (Cv)	436.744	218.996	250.849	260.788
Dinamica costi fissi (Cf)	1.445.920	1.512.536	1.532.199	1.553.650
<b>Co,t (evoluzione opex ammessi)</b>	<b>1.882.664</b>	<b>1.731.531</b>	<b>1.783.048</b>	<b>1.814.438</b>

### ➤ *Rifornimento idrico dei treni*

Si osserva una rilevante riduzione dei volumi presi a riferimento. Come già espresso, le quantità consuntivate negli anni 2020 e 2021 risentono negativamente dell'emergenza COVID. Si propone, quindi, di utilizzare come base di calcolo il valore contrattualizzato del 2022 debitamente riproporzionato in base ai differenziali di offerta tra 2022 e 2023.

La necessità di fare riferimento al dato programmato anziché consuntivato è supportata anche dal fatto che la stessa RFI fa presente di non essere al momento in grado di rilevare l'effettiva fruizione di tale servizio da parte delle IF (par. 2.6 "evasione tariffaria" della relazione allegata alla citata delibera 172/21).



<b>RIFORMINAMENTO IDRICO</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Numero accessi	339.361	214.491	242.536	248.664
Numero impianti di servizio	143	147	146	146
<b>Opex anno base (Co)</b>	<b>1.310.513</b>			
Quota variabile Opex (Cv)	1.197.988			
Quota fissa Opex (Cf 1)	112.524			
Dinamica costo var. unit. (Cv,u)	4	4	4	4
Dinamica costo fisso unit. (Cf,u)	787	795	805	816
Dinamica costi variabili (Cv)	1.197.988	764.753	875.987	910.694
Dinamica costi fissi (Cf)	112.524	116.829	117.542	119.188
<b>Co,t (evoluzione opex ammessi)</b>	<b>1.310.513</b>	<b>881.582</b>	<b>993.529</b>	<b>1.029.882</b>

### ➤ *Preriscaldamento dei treni passeggeri*

Si osserva una rilevante riduzione dei volumi presi a riferimento. Come già espresso, le quantità consuntivate negli anni 2020 e 2021 risentono negativamente dell'emergenza COVID. Si propone, quindi, di utilizzare come base di calcolo il valore contrattualizzato del 2022 debitamente riproporzionato in base ai differenziali di offerta tra 2022 e 2023.

La necessità di fare riferimento al dato programmato anziché consuntivato è supportata anche dal fatto che la stessa RFI fa presente di non essere al momento in grado di rilevare l'effettiva fruizione di tale servizio da parte delle IF (par. 2.6 "evasione tariffaria" della relazione allegata alla citata delibera 172/21).

<b>PRERISCALDAMENTO TRENI PAX</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Numero accessi	1.117	280	314	323
Numero impianti di servizio	14	12	12	12
<b>Opex anno base (Co)</b>	<b>102.469</b>			
Quota variabile Opex (Cv)	0			
Quota fissa Opex (Cf 1)	102.469			
Dinamica costo var. unit. (Cv,u)	0	0	0	0
Dinamica costo fisso unit. (Cf,u)	7.319	7.392	7.489	7.593
Dinamica costi variabili (Cv)	0	0	0	0
Dinamica costi fissi (Cf)	102.469	88.709	89.862	91.120
<b>Co,t (evoluzione opex ammessi)</b>	<b>102.469</b>	<b>88.709</b>	<b>89.862</b>	<b>91.120</b>



### ➤ **Fornitura corrente di trazione**

Si chiede di prendere a riferimento nella voce “estensione infrastruttura” la sola rete elettrificata e non l’intera rete di RFI.

<b>FORNITURA CORRENTE TRAZIONE</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Treni km elettrici (mln)	270.946.553	307.785.873	345.235.542	355.349.810
Estensione infrastruttura (km binario)	24.515	24.518	24.541	24.637
<b>Opex anno base (Co)</b>	<b>1.783.030</b>			
Quota variabile Opex (Cv)	0			
Quota fissa Opex (Cf I)	1.783.030			
Dinamica costo var. unit. (Cv,u)	0	0	0	0
Dinamica costo fisso unit. (Cf,u)	73	73	74	75
Dinamica costi variabili (Cv)	0	0	0	0
Dinamica costi fissi (Cf)	1.783.030	1.801.150	1.826.243	1.859.047
<b>Co,t (evoluzione opex ammessi)</b>	<b>1.783.030</b>	<b>1.801.150</b>	<b>1.826.243</b>	<b>1.859.047</b>

### ➤ **Parking**

Si osserva un andamento anomalo dei volumi presi a riferimento (in particolare nel passaggio da 2020 a 2021). In omogeneità con quanto richiesto per gli altri servizi direttamente correlati ai livelli di offerta si propone, quindi, di utilizzare come base di calcolo il valore contrattualizzato per l’Orario di Servizio 2022 debitamente riproporzionato in base ai differenziali di offerta tra 2022 e 2023.

<b>PARKING</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Tassi Inflazione Programmato (I)	-0,10%	1,00%	1,30%	1,40%
Numero accessi	48.101	113.004	127.779	131.008
Numero impianti di servizio	113	99	99	99
<b>Opex anno base (Co)</b>	<b>337.303</b>			
Quota variabile Opex (Cv)	0			
Quota fissa Opex (Cf I)	337.303			
Dinamica costo var. unit. (Cv,u)	0	0	0	0
Dinamica costo fisso unit. (Cf,u)	2.985	3.015	3.054	3.097
Dinamica costi variabili (Cv)	0	0	0	0
Dinamica costi fissi (Cf)	337.303	298.469	302.349	306.582
<b>Co,t (evoluzione opex ammessi)</b>	<b>337.303</b>	<b>298.469</b>	<b>302.349</b>	<b>306.582</b>



➤ ***Fornitura informazioni complementari – annunci audio/video, locandine e utenze***

Si chiede di provvedere a scorporare dagli oneri ammissibili la quota parte di costi di gestione e/o implementazione connessa a impropri funzionamenti dei sistemi informativi che richiedano azioni correttive da parte di codesto Gestore, i cui oneri non possono incidere sul pricing.

Confidando che quanto rappresentato possa essere accolto nella versione definitiva del pricing 2023 relativo ai servizi diversi dal PMdA, si ribadisce che il contributo della scrivente ha carattere preliminare e che la stessa provvederà a formulare le integrazioni ritenute necessarie una volta acquisita la documentazione richiesta.

Maria Luisa Galletta