

Delibera n. 114/2021

Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2022-2026 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni.

L'Autorità, nella sua riunione del 5 agosto 2021

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare i commi 2, lettere a) e b), e 3, lett. g);
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*, come modificato dal decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, e in particolare l'articolo 37, comma 9;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 della Commissione Europea, del 12 giugno 2015, relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 429/2015 della Commissione Europea, del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 96/2015 del 13 novembre 2015, recante *“Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 28/2016 dell'8 marzo 2016, recante *“Attuazione delibera n. 96/2015 – Differimento di termini e altre misure”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 31/2016 del 23 marzo 2016, recante *“Attuazione delibera n. 96/2015 – Precisazioni”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 72/2016 del 27 giugno 2016, recante *“Attuazione della delibera n. 96/2015 - modalità applicative e differimento termini”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 75/2016 del 1° luglio 2016, recante *“Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 80/2016 del 15 luglio 2016, recante *“Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015”*;

- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 84/2016 del 21 luglio 2016, recante *“Attuazione delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive modifiche e integrazioni. Modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all’art. 13, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 112/2015”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 152/2017, del 21 dicembre 2017, recante *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell’indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 43/2019, del 18 aprile 2019, recante *“Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017. Conformità alle prescrizioni di cui alle delibere n. 11/2019 del 14 febbraio 2019 e n. 23/2019 del 28 marzo 2019 del sistema tariffario aggiornato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 130/2019, del 30 settembre 2019, recante *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – ‘Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari’”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 58/2021, del 6 maggio 2021, recante *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 23/2021. Misure per l’applicazione del pedaggio afferente al pacchetto minimo di accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale sulla direttrice Verona-Brennero, in ottemperanza alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Prima), n. 835 del 2020”*;
- VISTE** le note con cui RFI ha trasmesso, ai sensi della Misura 4 di cui all'allegato 1 alla delibera n. 96/2015:
- la proposta tariffaria relativa al Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale (di seguito: PMdA) con riferimento al periodo regolatorio 2022-2026, unitamente alla conferente documentazione (prot. ART 8851/2021 del 31 maggio 2021);
 - la proposta tariffaria relativa ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito: servizi extra-PMdA) con riferimento al periodo regolatorio 2022-2026 (prot. ART 9765/2021 del 18 giugno 2021);
- VISTA** la relazione predisposta dai competenti Uffici dell’Autorità con riferimento alle valutazioni effettuate in merito alle citate proposte tariffarie;
- VISTE** le note con cui Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), in attuazione di quanto previsto dalla Misura 51 di cui all'allegato 1 alla delibera n. 96/2015, ha trasmesso:
- la contabilità regolatoria relativa al PMdA per l’anno 2020, (prot. ART 7633/2021 del 7 maggio 2021);

- la contabilità regolatoria relativa ai servizi -extra-PMdA per l'anno 2020 (prot. ART 8968/2021 del 3 giugno 2021);

RILEVATO

che, in applicazione di quanto previsto dalla Misura 4 di cui all'allegato 1 alla delibera n. 96/2015, le indicate proposte tariffarie presentate da RFI assumono come anno base il 2020, e, dunque, i dati della contabilità regolatoria relativi a tale anno costituiscono la base per la determinazione delle tariffe contenute nella proposta;

CONSIDERATO

che in esito all'esame effettuato dagli Uffici, sono emersi rilevanti profili di criticità, rispetto ai criteri di cui alla delibera n. 96/2015 e successive modifiche, concernenti entrambe le citate proposte tariffarie;

RILEVATA

in particolare, per quanto attiene alla proposta tariffaria di RFI relativa al PMdA, la presenza di significative criticità che afferiscono, tra l'altro, ai seguenti aspetti:

- complessiva inattendibilità, anche con riferimento alle incertezze legate alla ripresa della domanda a seguito dell'emergenza epidemiologica COVID-19, delle previsioni relative ai volumi traffico per il periodo 2022-2026, in ragione di quanto emerso nell'ambito di apposita procedura di consultazione condotta dal gestore dell'infrastruttura con le imprese ferroviarie;
- sostanziale incertezza, in base a quanto dichiarato da RFI, dello scenario per il periodo 2022-2026 relativo alla programmazione pluriennale della contribuzione dello Stato ai costi di infrastruttura, anche nell'ambito del Contratto di Programma (parte Servizi) fra lo Stato medesimo e il gestore dell'infrastruttura medesima;
- inidoneità dei costi operativi rilevati nell'annualità 2020, relativi ad un contesto gestionale e di esercizio condizionato dall'emergenza epidemiologica tuttora in corso, e dunque non rappresentativi di una gestione operativa ordinaria da assumere quale base per la costruzione tariffaria di periodo;
- con riguardo alla modulazione tariffaria, assenza di aggiornate valutazioni in merito: (i) alla perdurante validità dei coefficienti relativi all'*ability to pay* già adottati nel periodo tariffario 2016-2021; (ii) all'impatto dei canoni sul mercato dei servizi ferroviari, sotto il profilo della sostenibilità, della competitività e della produttività;
- insufficienti evidenze metodologiche idonee a supportare: (i) la determinazione del tasso di efficientamento annuo assunto; (ii) i parametri assunti per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito; (iii) i criteri per la determinazione dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario; (iv) l'introduzione nella dinamica tariffaria di supposti costi operativi incrementali rispetto all'anno base; (v) le assunzioni in merito alla quantificazione del capitale investito netto; (vi) il mancato utilizzo di tutte le sub-componenti tariffarie relative alla modulazione della componente B del canone; (vii) la nuova sotto-segmentazione del mercato

proposta per la sub-componente B1 relativa ai segmenti di mercato *open access internazionali e premium*;

RILEVATA

in particolare, per quanto attiene alla proposta tariffaria di RFI relativa ai servizi extra-PMdA, la presenza di significative criticità relative:

- all’incertezza delle stime della domanda che, per gran parte dei servizi indicati, aventi natura accessoria rispetto al servizio di trasporto ferroviario, è strettamente correlata ai volumi di traffico;
- all’inidoneità dei costi operativi rilevati nell’annualità 2020, relativi ad un contesto gestionale e di esercizio condizionato dall’emergenza epidemiologica tuttora in corso, e dunque non rappresentativi di una gestione operativa ordinaria da assumere quale base per la costruzione tariffaria di periodo;
- alle insufficienti evidenze metodologiche idonee a supportare la determinazione del tasso di efficientamento annuo, che per i servizi extra-PMdA è stato ipotizzato come pari a zero;
- alla determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito;
- alla determinazione delle tariffe dei servizi extra-PMdA su una contabilità regolatoria redatta aggregando, nell’ambito di ciascun servizio, tutti gli impianti da essa gestiti, non considerando che la Misura 53 di cui all’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 consente l’aggregazione per categorie di impianti soltanto *“in sede di prima applicazione”*;
- per la gran parte dei servizi extra-PMdA, alla qualificazione dei costi operativi come interamente fissi, peraltro già valutata dall’Autorità, nella delibera n. 80/2016, come eccessivamente semplificatrice, e giustificabile soltanto in fase di prima attuazione;
- per alcuni servizi extra-PMdA (stazioni passeggeri, centri di manutenzione, fornitura di informazioni complementari), alla proposta di modulazioni tariffarie giustificate soltanto per continuità con il passato, senza fornire elementi quantitativi idonei a motivarle;
- all’assenza di opportune analisi e valutazioni in relazione a servizi per i quali dalla contabilità regolatoria, relativa anche ad anni antecedenti al 2020 e quindi prima che l’emergenza sanitaria potesse dispiegare i propri effetti, emerge un rilevante scostamento tra tariffe e costi unitari, oppure un drastico incremento dei costi rispetto ai costi posti alla base delle tariffe del primo periodo regolatorio;
- all’assenza della proposta tariffaria relativa ad alcune tipologie di impianti e servizi gestiti da RFI, in particolare: fornitura del servizio di sgombero con carri di soccorso attrezzati, gestito da RFI ai sensi della Misura 4.6.1 di cui all’Allegato alla delibera n. 70/2014; messa in disponibilità alle imprese ferroviarie, nelle stazioni passeggeri, di bacheche e di spazi non aperti al

pubblico funzionali e necessari all'esercizio ferroviario, ulteriori rispetto a quelli strettamente funzionali alle biglietterie;

- all'assenza della documentazione di cui alla lettera i) del punto A della Misura 4 di cui all'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015;

VISTA la nota prot. 11723 del 29 luglio 2021, con cui l'Autorità ha rilevato le criticità sopra descritte riguardanti le proposte tariffarie relative al PMdA ed ai servizi extra-PMdA, ed ha rappresentato che, a causa della carenza degli elementi presupposti atti a consentirne la verifica di conformità, RFI avrebbe dovuto comunicare all'Autorità, entro e non oltre il 3 agosto 2021, se fosse in grado di presentare una nuova complessiva proposta tariffaria che ponesse rimedio alle criticità rilevate e, in tal caso, ne avrebbe dovuto indicare le relative tempistiche;

VISTA la nota del 3 agosto 2021 (prot. ART 12019/2021) con cui RFI, in risposta alla citata nota del 29 luglio 2021, ha *"confermato l'insussistenza (...) dei presupposti per addivenire alla formulazione di una nuova complessiva proposta tariffaria"*;

CONSIDERATO che nella sopra citata nota RFI evidenzia che la complessiva inattendibilità delle previsioni relative ai volumi di traffico poste a base della proposta tariffaria per il nuovo periodo regolatorio incide sui servizi del PMdA e si riflette altresì sui servizi extra PMdA in quanto i volumi relativi agli stessi *"vengono individuati su base parametrica prendendo a riferimento i volumi di traffico stimati per l'IFN [Infrastruttura Ferroviaria Nazionale]"*;

RITENUTO in ragione di quanto illustrato, che le proposte tariffarie pervenute da RFI con le citate note prott. ART 8851/2021 e 9765/2021 in riferimento, rispettivamente, al PMdA e ai servizi extra-PMdA non forniscano gli elementi idonei affinché l'Autorità possa procedere con la verifica di conformità ai criteri approvati con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni;

RITENUTO necessario, da un lato, ridurre il livello di incertezza delle stime dei volumi di traffico e della contribuzione pubblica da porre alla base delle citate proposte tariffarie, e, dall'altro, in particolare, evitare sviluppi indesiderabili per il mercato attraverso un percorso di graduale risoluzione delle criticità rilevate; a quest'ultimo riguardo, appare meritevole di interesse la proposta di RFI contenuta nella documentazione allegata alla nota prot. ART 8851/2021 relativa al PMdA e inerente all'introduzione di un meccanismo, basato su poste figurative, finalizzato ad incentivare la ripresa del traffico *open access* passeggeri e merci;

RILEVATO che, conseguentemente, RFI deve trasmettere una nuova proposta valevole sia per il PMdA che per i servizi extra PMdA (salvo quanto *infra* riferito), entro i termini derivanti dall'applicazione di quanto stabilito dal punto 2) della Misura 4 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, tenuto conto che, ai fini della costruzione tariffaria per il prossimo periodo regolatorio, in applicazione di detta misura: (i) il 2021 costituisce l'anno base; (ii) il 2022 rappresenta l'anno ponte; (iii) il primo

anno del periodo tariffario quinquennale è il 2023; (iv) i restanti anni del periodo tariffario quinquennale sono quelli compresi tra il 2024 e il 2027;

RITENUTO

pertanto necessario, prescrivere a RFI, con riferimento al PMdA:

- in applicazione di quanto previsto al punto 2), lettera B, della Misura 4 di cui all’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 con riferimento al “*regime provvisorio*”, l’adozione in via transitoria, sia per il 2022 che per il 2023, dei livelli tariffari applicati nel 2021, incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato, come risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo nazionale alla data di presentazione della proposta tariffaria prot. ART 8851/2021;
- l’individuazione della posta figurativa di cui al punto 2), lettera C della suddetta Misura 4, avendo cura di assicurare la necessaria gradualità nell’evoluzione del livello dei canoni e dei corrispettivi, e adottando come riferimento non soltanto il primo anno del periodo tariffario quinquennale (2023), ma anche l’anno ponte (2022), per il quale dovrà essere conseguentemente calcolato il montante dei pedaggi scaturenti dall’applicazione del nuovo sistema tariffario;

RILEVATO

che, con riferimento ad una parte significativa dei servizi extra-PMdA, l’applicazione anche per il 2023 del suddetto regime provvisorio, ovvero sia delle tariffe applicate nel 2021, incrementate del tasso di inflazione programmato, implicherebbe il protrarsi di un sensibile squilibrio strutturale tra tariffe e costi unitari, come *ictu oculi* emerge dalla pertinente contabilità regolatoria di RFI riferita al primo periodo regolatorio (impregiudicate comunque le verifiche di competenza di questa Autorità sulla stessa contabilità);

RITENUTO

pertanto necessario prescrivere a RFI, con riferimento ai servizi extra-PMdA e fatta salva la formulazione della complessiva proposta tariffaria per il periodo 2023-2027 come sopra prospettata:

- l’adozione del suddetto regime provvisorio solo per il 2022;
- l’elaborazione entro il 30 settembre 2021 – al fine di poter consentire all’Autorità di esprimersi, con propria delibera, in tempo utile per la pubblicazione del PIR 2023 – di una proposta tariffaria limitata al solo anno 2023, che tenga conto, per quanto possibile, delle criticità sopra evidenziate e, in particolare, di quelle rilevabili dalla contabilità regolatoria, e che contemperi, con riferimento ai servizi per i quali si sono manifestati evidenti problemi di redditività, l’esigenza di rendere gradualmente i necessari incrementi tariffari con quella di garantire che tali incrementi siano realisticamente sostenibili nell’ambito di un percorso di graduale recupero di redditività;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. Per le motivazioni di cui in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, va dichiarata la carenza, nella fattispecie, degli elementi presupposti atti a consentire la verifica di conformità della proposta di nuovo sistema tariffario 2022-2026 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA), presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) in data 31 maggio 2021, e acquisito agli atti dell'Autorità al prot. 8851/2021, rispetto ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, approvati con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni;
2. Per le motivazioni di cui in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, va dichiarata la carenza, nella fattispecie, degli elementi presupposti atti a consentire la verifica di conformità della proposta di nuovo sistema tariffario 2022-2026 per i servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (extra-PMdA), presentato da RFI in data 18 giugno 2021, e acquisito agli atti dell'Autorità al prot. 9765/2021, rispetto ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, approvati con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni;
3. Si prescrive a RFI, entro i termini derivanti dall'applicazione di quanto stabilito al punto 2) della Misura 4 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, di trasmettere all'Autorità nuove proposte tariffarie, relative sia al PMdA che ai servizi extra-PMdA (fermo restando quanto statuito ai successivi punti 5 e 6), che tengano conto tra l'altro delle criticità rilevate dagli Uffici di cui alla premessa, che si intendono qui integralmente richiamate;
4. In applicazione della Misura 4 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, sia con riferimento al PMdA che ai servizi extra-PMdA (salvo quanto statuito ai successivi punti 5 e 6), ai fini della costruzione tariffaria per il prossimo periodo regolatorio: (i) il 2021 costituisce l'anno base; (ii) il 2022 rappresenta l'anno ponte; (iii) il primo anno del periodo tariffario quinquennale è il 2023; (iv) i restanti anni del periodo tariffario quinquennale sono quelli compresi tra il 2024 ed il 2027;
5. Con riferimento al PMdA, si prescrive inoltre a RFI:
 - a) di applicare quanto previsto al punto 2), lettera B, della Misura 4 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, con riferimento al "*regime provvisorio*", adottando in via transitoria, sia per il 2022 che per il 2023, i livelli tariffari applicati nel 2021, incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato, come risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo nazionale alla data di presentazione della proposta tariffaria prot. ART 8851/2021;
 - b) di applicare quanto previsto al punto 2), lettera C, della suddetta Misura 4, attraverso l'individuazione della posta figurativa ivi prevista, avendo cura di assicurare la necessaria gradualità nell'evoluzione del livello dei canoni e dei corrispettivi, e adottando come riferimento non soltanto il primo anno del periodo tariffario quinquennale (2023), ma anche l'anno ponte (2022), per il quale dovrà essere conseguentemente calcolato il montante dei pedaggi scaturenti dall'applicazione del nuovo sistema tariffario;
6. Con riferimento ai servizi extra-PMdA, si prescrive inoltre a RFI:

- a) di applicare quanto previsto al punto 2), lettera B, della Misura 4 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 con riferimento al "*regime provvisorio*", adottando in via transitoria, per il 2022, i livelli tariffari applicati nel 2021, incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato, come risultante dai documenti di programmazione economico-finanziaria approvati e pubblicati dal Governo nazionale alla data di presentazione della proposta tariffaria prot. ART 9765/2021;
- b) di formulare entro il 30 settembre 2021, per le ragioni sopra espresse, una proposta tariffaria relativa al solo anno 2023, sulla cui conformità ai principi e criteri previsti dalla delibera n. 96/2015 l'Autorità si esprimerà, con propria delibera, in tempo utile per la pubblicazione del PIR 2023;
- c) di applicare – nell'elaborazione della proposta di cui al punto 3 – quanto previsto al punto 2), lettera C, della Misura 4 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, attraverso l'individuazione della posta figurativa ivi prevista adottando come riferimento sia l'anno ponte (2022), che il primo anno del periodo tariffario quinquennale (2023), e considerando per quest'ultimo anno le tariffe determinate in esito al procedimento di verifica di conformità di cui alla lettera b);
- d) la proposta tariffaria di cui alla lettera b) dovrà tenere conto delle criticità rilevate dagli Uffici e riportate nella premessa della presente delibera, ed in particolare:
 - i. dovrà contenere una relazione che illustri, mediante il confronto con le annualità precedenti, l'impatto sui costi del 2020 delle restrizioni conseguenti all'emergenza epidemiologica, e apportare i conseguenti correttivi alle previsioni di costo per il 2023;
 - ii. dovrà fornire evidenze metodologiche idonee a supportare i parametri assunti per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito;
 - iii. dovrà essere basata su una rielaborazione della Contabilità Regulatoria relativa all'anno 2020, da assumere come anno base, che fornisca il dettaglio dei costi per singolo impianto di servizio, o per categorie di impianti caratterizzati da un livello simile dei costi unitari e rientranti in una stessa tipologia, tra quelle elencate all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 del d.lgs. 112/2015; la stima del livello dei costi unitari, da utilizzare per individuare il livello di aggregazione di cui al periodo precedente, dovrà essere basata su parametri oggettivi quali la superficie delle aree utilizzate, il numero di addetti, il livello di domanda;
 - iv. dovrà essere accompagnata da una relazione in cui si descrive, per ciascuna tipologia di servizio, il grado di variabilità al variare del livello di produzione; la determinazione del grado di variabilità dovrà essere basato sull'esame della natura del costo e da un esame del processo produttivo nel cui ambito il costo viene generato; l'analisi dovrà essere suffragata inoltre dai dati di contabilità regulatoria relativi al primo periodo tariffario, con particolare riferimento all'esame dell'andamento dei costi in relazione alla drastica riduzione dei volumi di produzione verificatasi nel corso del 2020 per effetto delle misure di contenimento dell'epidemia;
 - v. dovrà fornire, con riferimento ai servizi stazioni passeggeri, centri di manutenzione, fornitura di informazioni complementari, elementi quantitativi idonei – in base a quanto previsto dal terzo capoverso della Misura 48 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 - a motivare le modulazioni tariffarie proposte;

- vi. dovrà essere accompagnata da una relazione contenente, in riferimento a ciascun servizio per il quale dalla contabilità regolatoria, relativa anche ad anni antecedenti al 2020, emerge un rilevante scostamento tra tariffe e costi netti totali unitari: (i) un'analisi delle cause di tale scostamento e, laddove detto scostamento evidenzia l'insostenibilità della attuale gestione per alcune categorie servizi, l'illustrazione delle azioni intraprese o che si intende intraprendere per porvi rimedio; (ii) proposte volte a contemperare le distinte esigenze di rendere graduali i necessari incrementi tariffari, anche attraverso il conseguente incremento della posta figurativa di cui alla lettera c), e di garantire che tale incremento risulti realisticamente sostenibile nell'ambito di un percorso di graduale recupero di redditività dei servizi in questione. Detta relazione dovrà inoltre illustrare le cause che hanno determinato, per alcuni servizi, ed in particolare per il servizio di sosta, un drastico aumento dei costi rispetto a quelli posti alla base della determinazione delle tariffe del periodo tariffario attualmente in corso;
 - vii. dovrà riguardare la totalità dei servizi offerti da RFI e rientranti nell'ambito di applicazione di cui alla Misura 36 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, incluso il servizio di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati e la messa in disponibilità nelle stazioni passeggeri di bacheche e di locali non aperti al pubblico ulteriori rispetto a quelli strettamente funzionali alle biglietterie;
 - viii. dovrà essere corredata di tutta la documentazione pertinente specificata al punto 2), lettera A, della Misura 4 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, fornita in formato editabile e pienamente accessibile in ogni suo elemento di contenuto, nonché: (i) del dettaglio dei calcoli effettuati per pervenire alla determinazione delle tariffe proposte; (ii) dei dati relativi ai volumi rendicontati per gli anni dal 2017 al 2020, disaggregati per tipologia di servizio e con distinzione tra la quota la cui rendicontazione è basata su misurazioni oggettive e la quota la cui misurazione è basata esclusivamente sui dati comunicati dai richiedenti;
7. La presente delibera è comunicata a mezzo PEC a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 5 agosto 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)