

Delibera n. 165/2024

Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 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. 95/2023.

L'Autorità, nella sua riunione del 20 novembre 2024

- 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 delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (nel seguito: Autorità), ed in particolare i commi 2, lettere a), b), c), i) e 3, lettera b);
- VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 della Commissione, del 12 giugno 2015, relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- VISTO** il regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 104/2015 del 4 dicembre 2015, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall'11-12-2016”*, e in particolare la prescrizione 1.2.3 dell'allegato A, relativa alla procedura di aggiornamento ordinario del Prospetto informativo della rete (nel seguito anche: PIR);
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 114/2021 del 5 agosto 2021, recante *“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”;

VISTA la delibera dell’Autorità n. 172/2021 del 6 dicembre 2021, recante *“Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il sistema tariffario 2023 relativo ai Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati - verifica di conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive modifiche e integrazioni”;*

VISTA la delibera n. 43/2022 del 24 marzo 2022, recante *“Sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.”*, con la quale l’Autorità, facendo seguito alle interlocuzioni intervenute con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche: RFI), ed in particolare alla nota trasmessa da ultimo dal gestore il 7 marzo 2022 (prot. ART 4518/2022), ha, tra l’altro, disposto prescrizioni per i livelli tariffari relativi al Pacchetto Minimo di Accesso (nel seguito anche: PMdA) all’infrastruttura ferroviaria nazionale e ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (nel seguito anche: Servizi extra-PMdA) offerti dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, da assumersi per gli anni 2023 e 2024;

VISTA la delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, recante *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell’atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”*, ed in particolare le seguenti disposizioni dell’allegato A (nel seguito anche: Atto di regolazione):

- la Misura 4.3, punto 1, secondo cui, in relazione al PMdA, *“Ai fini della verifica di conformità, entro il 30 giugno dell’anno ponte (T_0), il GI presenta all’Autorità il sistema tariffario per gli anni da (T_1) a (T_5), elaborato in accordo ai criteri definiti dall’Autorità”;*
- la Misura 4.3, punto 2, secondo cui *“[c]ontestualmente il GI, nell’ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, come disciplinato dalla delibera ART n. 104/2015, rende pubbliche le modifiche agli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni [...]”;*
- la Misura 4.3, punto 5, secondo cui, in relazione al PMdA, *“Entro il 30 novembre dell’Anno ponte (T_0), l’Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione”;*
- la Misura 42.8, punto 1, secondo cui, in riferimento ai servizi extra-PMdA, *“Fatto salvo quanto previsto per il GI al paragrafo 42.9, entro metà dicembre dell’anno ponte (T_0) l’operatore di impianto presenta all’Autorità, ai fini del monitoraggio sull’applicazione dei criteri di cui al presente Capo, il sistema*

dei corrispettivi per gli anni da T_1 a T_5 [...] corredato della seguente documentazione [...]: a) relazione generale che illustri le modalità con cui sono stati determinati i canoni e i corrispettivi richiesti nell'ambito del periodo tariffario [...]"

- la Misura 42.9, punto 1, lettera a), secondo cui, in riferimento ai Servizi extra-PMdA, *“il termine entro cui il GI presenta all’Autorità il sistema dei corrispettivi per gli anni da T_1 a T_5 , elaborato in accordo ai criteri definiti dall’Autorità e corredato della documentazione di cui al paragrafo 42.8, è fissato al 30 giugno dell’anno ponte (T_0); entro la medesima data il GI, nell’ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, come disciplinato dalla delibera ART n. 104/2015, rende pubblica la relazione generale ed il listino dei corrispettivi di cui al paragrafo 42.8, punto 1, lettere a) ed e) [...]"*;
- la Misura 42.9, punto 1, lettera b), secondo cui, in riferimento ai Servizi extra-PMdA, *“entro il 30 novembre dell’anno ponte, l’Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema dei corrispettivi ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione”*;
- la Misura 57.1, punto 4, secondo cui *“Il GI, qualora lo ritenga indispensabile, sulla base di solide e documentate motivazioni, provvede ad aggiornare il sistema di contabilità regolatoria ed in particolare i criteri e metodi di imputazione dei costi, secondo la migliore pratica internazionale, dandone evidenza all’Autorità con almeno 60 giorni di anticipo rispetto all’implementazione delle modifiche nel sistema informativo aziendale. Al fine di assicurare la confrontabilità dei dati fra le diverse annualità, riformula la contabilità regolatoria dell’anno precedente sulla base dei nuovi criteri e metodi.”*;
- la Misura 58, punto 11, secondo cui *“Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle attività del GI, nonché quelle che, per ragioni di oggettiva e documentata evidenza, non siano diversamente ripartibili tra le varie attività sulla base di driver pertinenti, sono allocate alle varie attività in proporzione ai costi complessivi già allocati come sopra definito.”*;
- la Misura 59, punto 1, secondo la quale *“Il GI è tenuto a predisporre e a fornire annualmente all’Autorità, entro 60 giorni dall’approvazione del Bilancio di esercizio, il Fascicolo di contabilità regolatoria”*;

VISTA

la delibera n. 38/2024 del 14 marzo 2024, recante *“Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati. Non conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023 e determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025-2029”*, con la quale l’Autorità ha disposto:

1. la non conformità, per le motivazioni espresse nella premessa della stessa delibera, della proposta formulata da RFI di sistema tariffario 2024-2028 per il PMdA, nonché per i Servizi extra-PMdA dalla stessa erogati (di cui, rispettivamente, ai prott. ART 18220/2024 e 18261/2024 del 16 febbraio 2024), rispetto ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, con conseguente prescrizione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di trasmettere una nuova proposta tariffaria per il PMdA e per i servizi extra-PMdA, entro i termini di cui rispettivamente alle Misure 4.3 e 42.9 dell'Atto di regolazione, tenuto conto che, ai fini della costruzione tariffaria per il successivo periodo regolatorio: (i) il 2023 costituisce l'anno base; (ii) il 2024 rappresenta l'anno ponte; (iii) il primo anno del periodo tariffario quinquennale è il 2025; (iv) i restanti anni del periodo tariffario quinquennale sono quelli compresi tra il 2026 e il 2029 (punto 1 del dispositivo);
2. di prescrivere a RFI di tenere conto, ai fini della elaborazione delle nuove proposte tariffarie entro i termini di cui al punto 1, delle prescrizioni di cui alla delibera n. 187/2023 del 30 novembre 2023, delle risultanze istruttorie comunicate in data 15 gennaio 2024 con nota prot. 6609/2024, nonché dei profili di criticità rilevati nelle premesse della stessa delibera n. 38/2024 (punto 2 del dispositivo);
3. ulteriori prescrizioni a RFI relative al trattamento degli anni 2022, 2023, 2024 e 2025 (punti 3, 4 e 5 del dispositivo);
4. di ridefinire la durata massima del periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5, di cui alla Misura 30.2, punto 5, lettera a), e alla Misura 30.6, punto 5, lettera a), dell'Atto di regolazione, per il primo periodo tariffario di applicazione delle misure ivi definite, ponendo il termine di tale periodo al 31 dicembre 2025 (punto 6 del dispositivo);

VISTA la nota del 25 marzo 2024 (prot. ART 30685/2024) con la quale RFI ha chiesto all'Autorità chiarimenti su alcune disposizioni della delibera n. 38/2024, forniti dagli Uffici dell'Autorità con nota del 29 aprile 2024 (prot. 44393/2024);

VISTA la nota dell'8 maggio 2024 (prot. 47780/2024) con la quale l'Autorità, ai sensi delle Misure 20 e 44 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, in riscontro alla richiesta presentata con nota dell'8 aprile 2024 da RFI (prot. ART 37136/2024), ha comunicato i tassi di remunerazione del capitale investito, da applicare al PMdA e ai Servizi extra-PMdA, rispettivamente pari al 5,67% e al 5,99%;

VISTE le note del 28 giugno 2024, acquisite agli atti dell'Autorità ai prott. 62628/2024 e 62634/2023 del 1° luglio 2024, con cui RFI ha trasmesso, rispettivamente, le proposte di sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura

ferroviaria nazionale e di sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati, corredate dalla relativa documentazione illustrativa e contabile-regolatoria, secondo quanto previsto dalle Misura 4.3, 42.8 e 59 dell'Atto di regolazione;

- VISTA** la nota del 1° luglio 2024 (prot. ART 62886/2024) con cui RFI ha comunicato ai soggetti interessati di avere pubblicato la prima bozza del PIR 2026, fissando il termine del 31 luglio 2024 per la presentazione di osservazioni;
- VISTA** la nota del 1° luglio 2024 (prot. ART 62869/2024) con cui RFI ha comunicato ai soggetti interessati di avere pubblicato il sistema tariffario relativo al PMdA e il sistema dei corrispettivi relativo ai Servizi extra-PMdA, corredate della prevista documentazione, fissando il termine del 31 luglio 2024 per la presentazione di osservazioni;
- VISTE** le modifiche e integrazioni alla prima bozza del PIR 2026 apportate da RFI in riscontro a quanto richiesto dagli Uffici dell'Autorità con nota prot. 64505/2024 del 4 luglio 2024, e descritte da RFI nella nota prot. ART 66710/2024 del 12 luglio 2024;
- VISTE** le integrazioni e correzioni alla documentazione pubblicata a corredo del sistema tariffario relativo al PMdA e del sistema dei corrispettivi relativo ai Servizi extra-PMdA, apportate da RFI e comunicate ai soggetti interessati con nota prot. ART 69012/2024 del 18 luglio 2024, in riscontro a quanto richiesto dagli Uffici dell'Autorità con nota prot. 67681/2024 del 16 luglio 2024;
- VISTA** la documentazione integrativa fornita da RFI con PEC prot. ART 70489/2024 del 24 luglio 2024;
- VISTA** la documentazione integrativa e le informazioni di dettaglio relative alla contabilità regolatoria 2023 e al *costing*, fornite da RFI con prot. ART 65103/2024 del 5 luglio 2024, prot. ART 69036/2024 del 19 luglio 2024, prot. ART 70771/2024 del 25 luglio 2024 e i prott. ART 74640/2024 e 74653/2024 del 9 agosto 2024, in riscontro alle richieste formulate dagli Uffici dell'Autorità con note prot. 64327/2024 del 4 luglio 2024, prot. 66554/2024 dell'11 luglio 2024 e prot. 70762/2024 del 25 luglio 2024;
- VISTA** la nota del 30 settembre 2024 (prot. ART 92348/2024), con cui RFI ha trasmesso la bozza finale del Prospetto informativo della rete 2026 e le valutazioni da essa formulate sulle osservazioni pervenute dai soggetti interessati;
- VISTE** le note prott. ART 91827/2024 e 91828/2024 del 30 settembre 2024, con cui RFI ha trasmesso le relazioni illustrative riferite agli esiti della consultazione relativa alle proposte tariffarie in esame, recanti le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni pervenute dalle imprese ferroviarie e dagli altri soggetti interessati;
- VISTI** i chiarimenti e le integrazioni informative riguardanti il sistema dei corrispettivi dei Servizi extra-PMdA, forniti da RFI con note prot. ART 92058/2024 del 30 settembre

2024 e prot. ART 97063/2024 dell'8 ottobre 2024, in riscontro a quanto richiesto dagli Uffici dell'Autorità con nota prot. 81192/2024 del 3 settembre 2024;

VISTE

le note del 9 ottobre 2024 (prot. 97979/2024) e del 16 ottobre 2024 (prot. 101416/2024), con cui l'Autorità ha (i) chiesto a RFI chiarimenti e informazioni integrative sugli impatti tariffari delle osservazioni accolte nella relazione illustrativa trasmessa con il prot. ART 91827/2024, (ii) indicato a RFI di *"aggiornare il 'Simulatore tariffe PMdA', pubblicato sul proprio sito web, recependo le modifiche discendenti dalle osservazioni accolte, informando l'Autorità, le imprese ferroviarie e gli altri soggetti interessati"* e (iii) convocato RFI in audizione per il giorno 18 ottobre 2024 al fine di acquisire chiarimenti e informazioni integrative, con particolare riferimento ai corrispettivi dei Servizi extra-PMdA e i riscontri forniti da RFI con le note prot. ART 99674/2024 del 14 ottobre 2024 e prot. ART 108309/2024 del 29 ottobre 2024;

VISTO

il verbale redatto in occasione della citata audizione di RFI in materia di Servizi extra-PMdA, tenutasi in data 18 ottobre 2024 (prot. ART 107649/2024 del 28 ottobre 2024), e le informazioni conseguentemente trasmesse da RFI con la nota prot. ART 107297/2024 del 28 ottobre 2024;

VISTI

gli ulteriori chiarimenti e le integrazioni informative riguardanti, per il PMdA, i valori aggiornati dell'importo medio unitario del canone per sotto-segmento e dei volumi di traffico per segmento e per sotto-segmento, nonché, per i Servizi extra-PMdA, il servizio *"Stazioni passeggeri - Assistenza PRM"*, forniti da RFI con nota prot. ART 113971/2024 dell'11 novembre 2024, in riscontro a quanto richiesto dagli Uffici dell'Autorità con nota prot. 111411/2024 del 5 novembre 2024;

VISTA

la relazione istruttoria, prodotta dagli Uffici ed acquisita agli atti del procedimento;

VISTE

le verifiche della sostenibilità dei canoni per i diversi segmenti di mercato svolte dai competenti Uffici dell'Autorità, con esito positivo, in attuazione di quanto disposto dalla Misura 32, punto 2, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023;

CONSIDERATO

che dalla indicata istruttoria è emerso in particolare quanto segue:

1. con riferimento al PMdA, si ritiene necessario, ai fini della trasparenza nei confronti dei soggetti interessati, prescrivere a RFI di pubblicare la versione aggiornata della relazione illustrativa di cui alla Misura 4.3, punto 2, lettera a) dell'Atto di regolazione;
2. con riferimento ai servizi *"Stazioni passeggeri – Sistemi IaP"* (Informazioni al Pubblico), *"Stazioni passeggeri – Assistenza PRM"* (Persone a ridotta mobilità), *"Stazioni Passeggeri – Servizi igienici"* e *"Stazioni passeggeri – Aree di accoglienza"* (nel seguito complessivamente indicati come "Nuovi servizi di stazione") e all'allocazione dei costi tra tali servizi e il PMdA:
 - a) RFI ha spiegato di aver mantenuto, ai fini della redazione della contabilità regolatoria, i valori degli asset nel PMdA, in quanto asset *"a uso promiscuo"*

per la cui allocazione è necessario un adeguamento dei sistemi informativi e del modello di controllo (sistema di contabilità analitica per fini gestionali ma funzionale anche alla predisposizione della contabilità regolatoria), nonché un'analisi dettagliata *“rispetto a costo storico, contributi e quote di ammortamento”*, analoga a quella svolta nell'ambito dell'ultima revisione complessiva del proprio modello di controllo, durata oltre due anni; interpellata a tale riguardo, RFI ha dichiarato di non essere in grado di definire un cronoprogramma per il suddetto adeguamento.

Con specifico riferimento al servizio *“Stazioni passeggeri – Sistemi IaP”* (Informazioni al Pubblico), inoltre, RFI ha ricompreso nel PMdA *“l'asset fisico”* su cui è basata l'erogazione del servizio, *“in quanto funzionale anche agli obblighi di sicurezza della circolazione alla regolarità dell'intero sistema, viaggiatori e merci”*; tale scelta non è condivisibile, in quanto l'art. 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015 include espressamente nelle stazioni passeggeri i *“sistemi di informazioni di viaggio”*, e tali informazioni comprendono – in assenza di altre specifiche disposizioni normative che inducano a ritenere diversamente – anche quelle che agevolano lo svolgimento del viaggio in sicurezza (quali il divieto di attraversare i binari e l'annuncio che richiede di allontanarsi dalla riga gialla).

Si ritiene pertanto necessario prescrivere a RFI di:

- i) completare l'adeguamento dei sistemi informativi e del modello di controllo, finalizzato alla corretta allocazione degli asset relativi ai servizi in questione, ivi inclusi gli asset utilizzati per la fornitura delle informazioni al pubblico nelle stazioni, in tempo utile per l'elaborazione della contabilità regolatoria relativa al 2025,
- ii) riformulare, entro il termine previsto per la trasmissione all'Autorità della contabilità regolatoria relativa al 2025, la contabilità regolatoria relativa al 2024 sulla base dei nuovi criteri e metodi, in attuazione di quanto previsto dal punto 4 della Misura 57.1 dell'Atto di regolazione;
- iii) viste le ragioni documentate di impossibilità, allo stato, da parte del Gestore, di individuare driver pertinenti e idonei allo scopo, è necessario richiedere allo stesso, in ottemperanza a quanto previsto nella Misura 58, punto 11, dell'Atto di regolazione e nelle more degli adeguamenti dei sistemi informativi, di ripartire i costi di capitale tra il PMdA e i servizi in argomento in proporzione ai costi complessivi già allocati;
- iv) una volta provveduto all'adeguamento dei sistemi informativi secondo le tempistiche di cui ai punti i) e ii), il Gestore definisce apposite poste figurative che permettano, nel corso delle annualità residue del periodo regolatorio, il recupero degli effetti economici conseguenti alla differenza fra le risultanze determinate dalla definizione dell'allocazione degli asset in argomento e la stima di cui al punto iii);

- b) sempre con riferimento ai Nuovi servizi di stazione, RFI ha dichiarato che nella contabilità regolatoria relativa al 2023 non è stato possibile dare separata evidenza degli stessi e che quindi i relativi costi operativi sono stati inclusi indistintamente assieme a quelli del “perimetro storico” del servizio “Stazioni Passeggeri - Spazi di stazione”; successivamente, RFI ha riallocato, da quest’ultimo servizio (già oggetto di specifica tariffa) a ciascuno dei suddetti Nuovi servizi di stazione, la “quota parte di costi diretti”; sarebbe invece risultata impossibile, “in pendenza di un adeguamento dei sistemi informativi”, l’attribuzione della “quota parte dei costi indiretti che, allo stato attuale, è rimasta interamente a carico del servizio di origine “Stazioni Passeggeri - Spazi di stazione””.

RFI ha inoltre dichiarato di ritenere che “data l’incidenza marginale dei costi indiretti sul volume totale dei costi dei cinque servizi, la ripartizione parametrica semplificata non adduca significativi elementi di beneficio alla tariffazione”.

In proposito, nel rispetto dei criteri di pertinenza ed ammissibilità dei costi, si ritiene necessario prescrivere a RFI di allocare tra i singoli Nuovi servizi di stazione i costi operativi indiretti ad essi riconducibili utilizzando, nelle more dell’adeguamento dei sistemi informativi, il driver di cui alla Misura 58, punto 11, dell’Atto di regolazione. Peraltro, dal confronto tra la proposta tariffaria in esame e le proposte tariffarie di settembre 2023 e febbraio 2024, si desume che l’allocazione al servizio “Stazioni passeggeri – spazi di stazione” dei costi operativi indiretti in questione ha determinato un incremento significativo del costo netto totale di tale servizio, differentemente da quanto sostenuto da RFI;

3. con riferimento al servizio “Stazioni passeggeri – Assistenza PRM”:

- a) nella proposta formulata con la indicata nota prot. ART 62634/2023 del 1° luglio 2024, RFI ha qualificato tale servizio come servizio complementare ai sensi del d.lgs. 112/2015, art. 13, comma 9, in linea con quanto previsto – per la parte ad oggi tariffata separatamente dal PMdA - dal Prospetto informativo della rete.

Detta qualificazione del servizio non è condivisibile, trattandosi di un servizio prestato nelle stazioni passeggeri nell’ambito di “strutture funzionali e necessarie all’esercizio ferroviario” [articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015], che non rientra tra quelli elencati ai commi 9 e 11 del medesimo articolo, e considerato che la qualificazione del servizio come servizio complementare presuppone, come osservato da Italo S.p.A. nell’ambito della consultazione sulla prima bozza di PIR 2026, che esso venga fornito “a richiesta delle imprese ferroviarie”. RFI stessa, interpellata dagli Uffici sul motivo per cui ha designato il servizio come complementare, ha riconosciuto “che il servizio Assistenza PRM debba essere più correttamente qualificato come “servizio di base” [...] Si provvederà a correggere il Prospetto

Informativo della Rete e la pertinente documentazione nella prima finestra di pubblicazione utile” (prot. ART 113971/2024 dell’11 novembre 2024).

Si ritiene pertanto necessario prescrivere la rettifica della relazione generale relativa ai servizi extra-PMdA, secondo le tempistiche di cui alla Misura 42.9 dell’Atto di regolazione, adeguandola all’impegno assunto con la citata nota e qualificando, conseguentemente, il servizio come servizio di base, ai sensi dell’articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, e dell’articolo 3, punto 1), del regolamento UE 2017/2177;

- b) RFI ha specificato che *“il servizio Stazioni passeggeri - Assistenza PRM può essere espletato in proprio dall’IF; in merito a tale servizio, limitatamente alle stazioni dichiarate dal GI come “conformi alle STI PMR”, le Imprese con intera flotta del materiale rotabile conforme alle STI PMR (STI 2008 e STI 2014), o con almeno una porta adeguata allo standard previsto dalle STI e dispositivi di ausilio alla salita e discesa del passeggero, nonché in grado di eseguire l’incarozzamento della PMR in autonomia, possono fare formale richiesta ad RFI dell’esonazione all’applicazione delle tariffe.”.*

Si osserva, tuttavia, che nell’ambito dell’audizione del 18 ottobre 2024, RFI ha dichiarato, contraddittoriamente, che, ai fini della possibilità di richiedere l’esonazione, il requisito di adeguamento a STI non riguarda le stazioni, ma solo il materiale rotabile; si osserva, inoltre, che nella proposta tariffaria posta in consultazione viene menzionata la possibilità di prestazione in proprio e la connessa possibilità di richiedere l’esonazione dall’applicazione del corrispettivo a fermata (paragrafo 1 della relazione generale relativa ai Servizi extra-PMdA), ma non sono definiti in modo univoco – o non sono definiti affatto - i requisiti e le tempistiche per il riconoscimento dell’esonazione e le condizioni economiche applicabili, in difformità da quanto previsto dalla Misura 42.8, punto 1, lettera a), sub vi), e dalla Misura 42.9, punto 1, lettera a), dell’Atto di regolazione.

Si osserva, inoltre, che il riconoscimento dell’esonazione implica una modifica della distribuzione delle responsabilità nella prestazione del servizio, con probabili ripercussioni sugli accordi di cui al punto 4.4.3 dell’allegato al regolamento (UE) n. 1300/2014, riguardanti la *“fornitura e gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo nonché la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi”*, e più in generale sulle *“norme di accesso non discriminatorie applicabili al trasporto”* delle PMR [articolo 21 del regolamento (UE) 2021/782], la cui modifica richiede la *“partecipazione attiva delle organizzazioni rappresentative e, se del caso, dei rappresentanti [...]”* delle PMR, soggetti che invece non sono stati coinvolti da RFI nella consultazione.

Si ritiene pertanto necessario prescrivere a RFI di riformulare e pubblicare, entro il 28 febbraio 2025, la parte della proposta tariffaria contenente le informazioni sulla *“possibilità della prestazione in proprio di servizi e sulle*

condizioni economiche applicabili, con riferimento all'intero periodo tariffario" [Misura 42.8, punto 1, lettera a), sub vi), dell'Atto di regolazione], e sulla correlata possibilità di esenzione dall'applicazione del corrispettivo a fermata; nel caso in cui intenda consentire la prestazione in proprio del servizio, RFI dovrà inoltre:

(i) entro la medesima data del 28 febbraio 2025, pubblicare e sottoporre a una prima consultazione dei soggetti interessati – ivi inclusi le organizzazioni rappresentative e, se del caso, i rappresentanti delle PMR - una dettagliata disciplina dei requisiti e delle tempistiche per il riconoscimento dell'esenzione, delle condizioni economiche applicabili e delle modifiche alle norme di accesso non discriminatorie applicabili al trasporto delle PMR conseguenti al riconoscimento dell'esenzione;

(ii) entro il 30 giugno 2025, pubblicare e sottoporre a una seconda consultazione, nell'ambito del procedimento di aggiornamento annuale del PIR, le valutazioni sulle osservazioni ricevute nel corso della prima consultazione e le modifiche conseguentemente apportate alla suddetta disciplina;

(iii) entro la scadenza prevista, per il PIR 2027, dall'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015, pubblicare un aggiornamento della relazione generale di cui alla Misura 42.8, punto 1, lettera a), dell'Atto di regolazione, nonché un aggiornamento straordinario del PIR 2026 contenenti la suddetta disciplina, con le eventuali ulteriori modifiche apportate a seguito della seconda consultazione esperita e delle indicazioni e prescrizioni dell'Autorità;

- c) per le IF che non richiedono detta esenzione, RFI ha proposto come unità di tariffazione non più l'intervento (o prestazione o operazione), bensì la fermata in stazione, con la precisazione che le tariffe sono indipendenti *"dalla richiesta di assistenza al passeggero a ridotta mobilità"* e che l'imputazione delle stesse alle IF *"avviene in automatico con l'assegnazione formale delle tracce che hanno fermata commerciale nelle stazioni dove viene svolto il servizio"*, non essendo possibile, salvo nella predetta ipotesi di esenzione, *"rinunciare all'utilizzo di tale servizio nel caso in cui un treno effettui servizio viaggiatori"* nelle località in questione; RFI, inoltre, ha proposto due modulazioni della tariffa a fermata: i) per segmento di mercato (OA Lunga Percorrenza, OSP Lunga percorrenza e Regionali) sulla base del numero di interventi medi erogati per il 2023 e della percentuale di utilizzo del carrello, e ii) per *"tipologia di stazione in funzione del Circuito di appartenenza della stazione: F1 (interventi entro 1h dalla richiesta), F2 (interventi entro 12h dalla richiesta)"*. Per quanto riguarda tale seconda modulazione, ad avviso di RFI essa *"rimarca il costo di fornitura del servizio, infatti nelle stazioni un cui è garantito un presidio continuo è necessario impiegare del personale fisso, mentre in quelle in cui è garantito il personale*

a richiesta entro 12 h non sono presenti costi fissi perché il personale interviene muovendosi dalle stesse base in cui è garantito il presidio fisso.”.

Al riguardo, si osserva che tale motivazione della modulazione proposta non è accoglibile, in quanto RFI non ha fornito un’analisi quantitativa a supporto, come invece richiesto dalla Misura 48.1 dell’Atto di regolazione, con riferimento alle giustificazioni di cui alla lettera c) della medesima Misura; inoltre, non rientrano nell’ambito applicativo della citata Misura 48.1, lettera c), le ulteriori motivazioni addotte da RFI, secondo cui: (i) *“in linea di principio, ad un servizio fornito alle IF con una tariffa maggiore debba anche essere associata una qualità maggiore, ovvero che, nelle stazioni di circuito F2 (caratterizzate da un maggior tempo di preavviso e, quindi, da una qualità minore), debba corrispondere una tariffa minore rispetto alle stazioni di circuito F1.”*; (ii) la modulazione in parola assolverebbe ad esigenze di *“solidarietà”* in virtù delle quali *“le variazioni di costo marginale legate alla necessità di svolgere interventi nelle stazioni più periferiche [e che richiedono, in quanto tali, “una movimentazione del personale per la fornitura del servizio”] non sono state considerate”*.

Si ritiene, pertanto, necessario prescrivere a RFI di eliminare la modulazione tra stazioni F1 e F2;

4. con riferimento al servizio Centri di manutenzione, nella relazione istruttoria relativa alla delibera n. 38/2024, gli Uffici dell’Autorità hanno rilevato che, nella proposta tariffaria 2024-2028 trasmessa con note del 15 febbraio 2024 (prot. ART 18220/2024 e 18261/2024, del 16 febbraio 2024), *“RFI ha modulato i corrispettivi del servizio Centri di manutenzione sulla base dell’analisi della contabilità regolatoria per impianto, elaborata seguendo un approccio ingegneristico o bottom up non coerente con l’approccio FDC (Fully Distributed Costing), previsto dal punto 3 del paragrafo 57.1 e dai punti 8 e seguenti della Misura 58 dell’atto di regolazione. Considerato che la contabilità per impianto o raggruppamento di impianti è richiesta per gli impianti gestiti in condizioni scarsamente concorrenziali, e che nel corso dell’istruttoria sono sorti dei dubbi sulla correttezza delle analisi in base alle quali RFI ha valutato, con riferimento ai centri di manutenzione da essa gestiti, di non detenere un significativo potere di mercato, gli Uffici hanno chiesto a RFI di riconsiderare le valutazioni svolte e, se del caso, adottare una metodologia di elaborazione della contabilità coerente con l’approccio FDC.*

Nella nota avente ad oggetto “Modifiche e integrazioni a seguito della Delibera ART 187/2023”, facente parte delle proposte del 15-16 febbraio 2024, RFI ha dichiarato di condividere la necessità di rivalutare il potere di mercato da essa detenuto nella gestione dei centri di manutenzione, rilevando tuttavia che le analisi richieste darebbero risultati più “efficaci” se svolte dopo che siano stati realizzati i previsti interventi volti al superamento dell’evasione tariffaria. Tale motivazione appare non conferente posto che, in disparte ogni altra valutazione,

l'accesso ai centri di manutenzione non risulta - da quanto rappresentato dalla stessa RFI - soggetto a fenomeni di evasione tariffaria.”.

Anche nella proposta tariffaria qui in esame, RFI ha basato il pricing del servizio Centri di manutenzione su una contabilità regolatoria per impianto, elaborata seguendo un approccio ingegneristico o *bottom up*; inoltre, non risulta che RFI abbia rivalutato la propria tipologia di appartenenza (Misura 38 dell'allegato A alla delibera n. 95/2023), per quanto riguarda la sua attività di gestore di Centri di manutenzione.

Si ritiene, pertanto, necessario evidenziare che, con riferimento alla modulazione tariffaria del servizio Centri di manutenzione, l'Autorità si riserva di assumere i provvedimenti di competenza;

5. con riferimento ai servizi Platee di lavaggio e Rifornimento idrico, nelle risultanze istruttorie inviate al gestore dell'infrastruttura in data 15 gennaio 2024 con nota prot. 6609/2024, gli Uffici dell'Autorità hanno rilevato: *“Si ritiene dunque che, nell'ambito della pertinente proposta tariffaria, RFI debba impegnarsi a comunicare all'Autorità e alle IF, entro giugno 2024 con riferimento ai servizi Rifornimento idrico e Platee di lavaggio [...]: i) i risultati della valutazione di fattibilità tecnico-economica complessiva dell'installazione [...] di misuratori del consumo di acqua; ii) nel caso di esito positivo di tali analisi, il piano dettagliato di installazione e attivazione di relative apparecchiature [...]; iii) in caso di esito negativo, o comunque per il periodo necessario al completamento del suddetto piano, le misure di altro tipo (ad es. organizzativo) che intende assumere per garantire che il fenomeno non possa in ogni caso superare una soglia fisiologica opportunamente individuata, con indicazione delle tempistiche di attuazione. [...] Inoltre, con riferimento al servizio Scali merci si ritiene che, in considerazione del livello di corrispettivo previsto e tenuto conto della rilevanza del fenomeno di evasione tariffaria registrato nel recente passato, il Gestore, in sede di presentazione della nuova proposta tariffaria, debba indicare idonee iniziative in grado, a suo avviso, di garantire che entro il corrente anno il fenomeno sia contenuto almeno entro le medie europee del settore. [...] La nuova proposta tariffaria dovrà, quindi, essere corredata dalla descrizione di tali iniziative, inclusa la tempistica dettagliata di attuazione prevista delle stesse, e RFI dovrà impegnarsi a relazionare all'Autorità e comunicare alle IF, entro scadenze predefinite, lo stato di attuazione ed i risultati conseguiti.”.*

Nella proposta tariffaria in esame, con riferimento ai servizi Platee di lavaggio e Rifornimento idrico, RFI ha inviato un piano di investimenti che prevede, per un primo insieme di impianti considerati prioritari, l'installazione dei dispositivi necessari entro giugno 2026 e la *“Installazione HW [...] e piattaforma IoT”* entro dicembre 2026, senza tuttavia fornire l'indicazione delle *“misure di altro tipo (ad es. organizzativo) che intende assumere per garantire che il fenomeno non possa in ogni caso superare una soglia fisiologica opportunamente individuata, con indicazione delle tempistiche di attuazione”.*

Con riferimento al servizio di Rifornimento idrico, nel corso dell'audizione del 18 ottobre 2024, RFI ha chiarito che *“la nuova proposta di tariffazione [costituita dalla sola tariffa a treno-km commerciale, con eliminazione pertanto della tariffa a rifornimento] risponde all’esigenza di affrontare il tema dell’evasione tariffaria [...]”*.

Si ritiene pertanto necessario evidenziare che, con riferimento alle modalità di verifica dei servizi effettivamente fruiti dalle imprese ferroviarie nelle Platee di lavaggio, l’Autorità si riserva di adottare i provvedimenti di competenza;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, il sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) e il sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (servizi extra-PMdA) erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), presentato dalla stessa in data 28 giugno 2024 (prott. ART 62628/2024 e 62634/2024), con le modifiche e integrazioni descritte nelle note di RFI prot. ART 69012/2024 del 19 luglio 2024, prot. ART 70489/2024 del 25 luglio 2024, prott. ART 91827/2024 e 91828/2024 del 30 settembre 2024, prot. ART 92058/2024 del 1° ottobre 2024, prot. ART 99674/2024 del 14 ottobre 2024, prot. ART 107297/2024 del 28 ottobre 2024 e prot. ART 108309/2024 del 29 ottobre 2024, sono conformi ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, fatto salvo quanto di seguito specificato;
2. con riferimento al PMdA, di prescrivere a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di pubblicare la versione aggiornata della relazione illustrativa di cui alla Misura 4.3, punto 2, lettera a), dell’Atto di regolazione;
3. con riferimento ai servizi *“Stazioni passeggeri – Sistemi IaP”* (Informazioni al Pubblico), *“Stazioni passeggeri – Assistenza PRM”* (Persone a ridotta mobilità), *“Stazioni Passeggeri – Servizi igienici”* e *“Stazioni passeggeri – Aree di accoglienza”* e all’allocazione dei costi tra tali servizi e il PMdA, di prescrivere a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di:
 - 3.1. completare l’adeguamento dei sistemi informativi e del modello di controllo, finalizzato alla corretta allocazione degli asset relativi ai servizi in questione, ivi inclusi gli asset utilizzati per la fornitura delle informazioni al pubblico nelle stazioni, in tempo utile per l’elaborazione della contabilità regolatoria relativa al 2025;
 - 3.2. entro il termine previsto per la trasmissione all’Autorità della contabilità regolatoria relativa al 2025, riformulare la contabilità regolatoria relativa al 2024 sulla base dei nuovi criteri e metodi, in attuazione di quanto previsto dal punto 4 della Misura 57.1 dell’Atto di regolazione;
 - 3.3. in ottemperanza a quanto previsto nella Misura 58, punto 11 dell’Atto di regolazione, e nelle more degli adeguamenti dei sistemi informativi e del modello di controllo, ripartire i costi di capitale tra il PMdA e i servizi in argomento in proporzione ai costi complessivi già allocati;

- 3.4. una volta provveduto all'adeguamento dei sistemi informativi e del modello di controllo secondo le tempistiche di cui ai punti 3.1 e 3.2, definire apposite poste figurative che permettano, nel corso delle annualità residue del periodo regolatorio, il recupero degli effetti economici conseguenti alla differenza fra le risultanze determinate dalla definizione dell'allocazione degli asset in argomento e la stima di cui al punto 3.3;
- 3.5. allocare tra i singoli servizi indicati i costi operativi indiretti ad essi riconducibili utilizzando, nelle more dell'adeguamento dei sistemi informativi, il driver di cui alla Misura 58, punto 11, dell'Atto di regolazione;
4. con riferimento al servizio "Stazioni passeggeri – Assistenza PRM", di prescrivere a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di:
 - 4.1. sostituire l'acronimo "PRM" con l'acronimo "PMR" nella denominazione del servizio di cui trattasi ed in ogni riferimento allo stesso che venga fatto nella documentazione afferente al sistema tariffario ed al sistema dei corrispettivi in oggetto;
 - 4.2. rettificare la relazione generale relativa ai servizi extra-PMdA, secondo le tempistiche di cui alla Misura 42.9 dell'Atto di regolazione, adeguandola all'impegno assunto con la nota prot. ART 113971/2024 dell'11 novembre 2024 e qualificando, conseguentemente, detto servizio come servizio di base, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, e dell'articolo 3, punto 1), del regolamento UE 2017/2177;
 - 4.3. riformulare e pubblicare, entro il 28 febbraio 2025, la parte della proposta tariffaria contenente le informazioni sulla "*possibilità della prestazione in proprio di servizi e sulle condizioni economiche applicabili, con riferimento all'intero periodo tariffario*" [Misura 42.8, punto 1, lettera a), sub vi), dell'Atto di regolazione], e sulla correlata possibilità di esenzione dall'applicazione del corrispettivo a fermata; nel caso in cui intenda consentire la prestazione in proprio del servizio, RFI dovrà inoltre: (i) entro la medesima data del 28 febbraio 2025, pubblicare e sottoporre a una prima consultazione dei soggetti interessati – ivi inclusi le organizzazioni rappresentative e, se del caso, i rappresentanti delle PMR - una dettagliata disciplina dei requisiti e delle tempistiche per il riconoscimento dell'esenzione, delle condizioni economiche applicabili e delle modifiche alle norme di accesso non discriminatorie applicabili al trasporto delle PMR conseguenti al riconoscimento dell'esenzione; (ii) entro il 30 giugno 2025, pubblicare e sottoporre a una seconda consultazione, nell'ambito del procedimento di aggiornamento annuale del PIR, le valutazioni sulle osservazioni ricevute nel corso della prima consultazione e le modifiche conseguentemente apportate alla suddetta disciplina; (iii) entro la scadenza prevista, per il PIR 2027, dall'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015, pubblicare un aggiornamento della relazione generale di cui alla Misura 42.8, punto 1, lettera a), dell'Atto di regolazione, nonché un aggiornamento straordinario del PIR 2026 contenenti la suddetta disciplina, con le eventuali ulteriori modifiche apportate a seguito della seconda consultazione esperita e delle indicazioni e prescrizioni dell'Autorità;
 - 4.4. eliminare la modulazione tariffaria prevista tra stazioni del circuito F1 (interventi entro 1h dalla richiesta) e stazioni del circuito F2 (interventi entro 12h dalla richiesta);

5. con riferimento alla modulazione tariffaria del servizio Centri di manutenzione, e alle modalità di verifica dei servizi effettivamente fruiti dalle imprese ferroviarie nelle Platee di lavaggio, l’Autorità si riserva di adottare i provvedimenti di competenza;
6. la presente delibera è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità e comunicata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 20 novembre 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)