

MISURA 10.5 DELL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA N. 95/2023
– AGGIORNAMENTO ANNUALE 2025 DEL SISTEMA
TARIFFARIO 2025-2029 PER IL PACCHETTO MINIMO DI
ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE E
DEL SISTEMA DEI CORRISPETTIVI 2025-2029 PER I SERVIZI
DIVERSI DAL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO EROGATI DA
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. PRESCRIZIONI E AVVIO DI
PROCEDIMENTO IN RELAZIONE AI COSTI CORRELATI AL
NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO DELLA MANUTENZIONE

Relazione istruttoria



SOMMARIO DEL DOCUMENTO

SOMMARIO DEL DOCUMENTO	2
PREMESSA.....	3
AGGIORNAMENTO ANNUALE DEI LIVELLI TARIFFARI E DEI LIVELLI DEI CORRISPETTIVI E ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI	3
VALUTAZIONI DEGLI UFFICI.....	6
i. Proposta di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	6
ii. Criticità rilevate	8
Sezione 2.1.1 – Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali	8
Sezione 2.1.2.1 – Nuovo modello organizzativo della manutenzione	9
Sezione 2.1.3 - Variazione costo medio unitario del lavoro derivante da intervenuta sottoscrizione nuovo CCNL	13
Sezione 2.1.4 - Attività di security	18
Sezione 2.1.5 – Delibera n. 89 del 29 maggio 2025	21
Sezione 2.5 del Documento informativo relativo ai servizi extra-PMdA - Investimenti evasione tariffaria.....	23
Riallocazione dei costi tra PMdA e Servizi extra-PMdA	23
CONCLUSIONI.....	25

PREMESSA

Con delibera n. 95/2023 del 31 maggio 2023, l'Autorità ha approvato l'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 (di seguito, anche: Atto di regolazione), concludendo il procedimento avviato in materia con delibera n. 11/2023.

Con delibera n. 165/2024 del 20 novembre 2024, l'Autorità ha dichiarato 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. (di seguito: RFI o Gestore) conformi ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la citata delibera n. 95/2023, fatto salvo quanto specificato nel dispositivo della stessa delibera n. 165/2024.

Con delibera n. 116/2025 del 24 luglio 2025, l'Autorità ha approvato le misure per la definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla misura 10.6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, concludendo il procedimento avviato in materia con delibera n. 55/2025.

Con delibera n. 142/2025 del 4 settembre 2025, l'Autorità ha accolto l'istanza di deroga avanzata da RFI rispetto a quanto disposto dalla misura 4.2, lettera c), dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 e la proposta di modifica del sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA, concludendo il procedimento avviato in materia con delibera n. 117/2025.

AGGIORNAMENTO ANNUALE DEI LIVELLI TARIFFARI E DEI LIVELLI DEI CORRISPETTIVI E ISTRUZIONE DEGLI UFFICI

Con nota del 30 giugno 2025, prot. ART 58490/2025, RFI, in relazione all'aggiornamento annuale dei livelli tariffari (PMdA), ha trasmesso all'Autorità il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, di cui al punto 1 della misura 10.5 dell'Atto di regolazione, unitamente alla documentazione di cui al punto 2 della stessa misura.

Con nota del 30 giugno 2025, prot. ART 58491/2025, RFI, in relazione all'aggiornamento annuale dei livelli dei corrispettivi dei servizi extra-PMdA, ha trasmesso all'Autorità la documentazione di cui alla misura 42.10 dell'Atto di regolazione.

Con nota prot. 62351/2025 del 16 luglio 2025, gli Uffici dell'Autorità hanno:

1. rilevato carenze informative e documentali nella documentazione pubblicata da RFI sul proprio sito web, in relazione all'aggiornamento annuale dei livelli tariffari e dei livelli dei corrispettivi, invitando lo stesso gestore *"ad apportare ai suddetti documenti informativi, con ogni consentita sollecitudine, le necessarie integrazioni, opportunamente evidenziate, informandone tempestivamente, oltre che l'Autorità, anche i soggetti interessati, affinché ne possano tener conto nel formulare le proprie osservazioni nell'ambito della consultazione in corso, i cui termini di conclusione codesto gestore vorrà adeguatamente estendere, in considerazione delle indicate significative integrazioni informative necessarie"*;
2. richiesto ad RFI, *"con riferimento alle voci oggetto di prescrizione di cui alla delibera n. 165/2024, relative all'extra-PMdA, nonché a quelle incrementali derivanti da sopravvenienze regolamentari e normative, oggetto di aggiornamento annuale, riferite sia al PMdA che all'extra-PMdA, di fornire – come estratto dal bilancio di verifica delle voci sottese direttamente e indirettamente correlate, con l'indicazione del dettaglio del numero conto, della descrizione del conto e dell'eventuale valore riferito anche agli anni 2023 e 2024 – le seguenti informazioni, entro e non oltre l'8 agosto 2025:*
 - *confluenza nel conto CoReg, natura e controparte;*
 - *classe di allocazione;*
 - *note descrittive della natura del costo nonché delle motivazioni sottostanti all'allocazione ad una data classe".*

Con nota del 25 luglio 2025, prot. ART 65036/2025, RFI ha:

1. trasmesso “*i Documenti informativi annuali di monitoraggio dei canoni del Pacchetto Minimo d'Accesso (PMdA) e dei servizi extra PMdA, aggiornati con le integrazioni richieste da codesta Autorità*”;
2. rappresentato che “[p]er quanto riguarda invece la sezione 2.1.2 - Aggiornamento Contributi statali da definire nei contratti di programma, in merito alla quale [la] Autorità ha richiesto la pubblicazione del Terzo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – Parte Servizi (Atto) sottoscritto dalle parti, si rappresenta che tale richiesta potrà essere evasa solo all'esito del perfezionamento dell'iter di approvazione dell'Atto, disciplinato all'art. 15, comma 2 bis. Difatti, a valle della sottoscrizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) - avvenuta rispettivamente in data 25 e 26 giugno 2025, previa informativa resa al CIPESS in data 25 giugno - per acquisire efficacia, l'Atto deve essere approvato con decreto interministeriale adottato dal MIT di concerto con Ministero dell'Economia e delle Finanze e successivamente registrato da parte della Corte dei conti” e che “[n]on appena concluso l'iter sopra descritto, sarà cura del Gestore provvedere alla tempestiva trasmissione dell'Atto all'Autorità nonché alla consueta pubblicazione dello stesso sul proprio sito internet”;
3. informato l'Autorità che “[l]a documentazione aggiornata è stata conseguentemente ripubblicata sul sito internet del Gestore in data 25 luglio 2025, con contestuale informativa ai soggetti interessati ed estensione all'8 agosto p.v. del termine per la conclusione della relativa consultazione”;
4. trasmesso “*le informazioni contabili elaborate dalle competenti strutture RFI, richieste [dall'Autorità] relative a: i) confluenza nel conto CoReg, natura e controparte; ii) classe di allocazione; iii) note descrittive della natura del costo nonché delle motivazioni sottostanti all'allocazione ad una data classe*”.

Con nota del 25 luglio 2025, prot. ART 65042/2025, RFI ha informato le imprese ferroviarie titolari di licenza, le associazioni di categoria e le Regioni e Province autonome, mettendone a conoscenza l'Autorità:

1. di avere “*provveduto all'aggiornamento dei documenti informativi [relativi all'aggiornamento annuale dei livelli tariffari e dei livelli dei corrispettivi] e alla relativa ripubblicazione sul sito web di RFI*”;
2. “*che i termini per la presentazione delle osservazioni agli aggiornamenti tariffari da parte dei soggetti interessati sono prorogati a venerdì 8 agosto [2025]*”.

Con nota prot. 71764/2025 del 29 agosto 2025, gli Uffici dell'Autorità hanno chiesto a RFI la trasmissione del “*Terzo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – Parte Servizi*”, sottoscritto dalle parti, in considerazione di quanto rappresentato dalla stessa società, nella propria citata nota del 25 luglio 2025, prot. ART 65036/2025, in relazione alla mancata pubblicazione di tale documento, al fine di poterne esaminare il contenuto.

Con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025 gli Uffici dell'Autorità, sulla base dell'analisi della documentazione trasmessa da RFI con le citate note del 30 giugno 2025, prot. ART 58490/2025 e prot. ART 58491/2025, nonché delle integrazioni che RFI ha comunicato di avere apportato ai relativi documenti informativi pubblicati, con la citata nota del 25 luglio 2025, prot. ART 65036/2025, hanno chiesto a RFI chiarimenti e informazioni integrative:

- con riferimento al “*Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA*”, in relazione ai contenuti delle seguenti sezioni:
 - “*2.1.1 – Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali*”;
 - “*2.1.2 - Aggiornamento Contributi statali da definire nei contratti di programma*”, con particolare riferimento alla sezione “*2.1.2.1 – Nuovo modello organizzativo della manutenzione*”;
 - “*2.1.3 - Variazione costo medio unitario del lavoro derivante da intervenuta sottoscrizione nuovo CCNL*”;
 - “*2.1.4 - Attività di security*”;
- con riferimento al “*Documento informativo annuale di monitoraggio dei corrispettivi degli Altri Servizi erogati dal GI, diversi dal PMdA*”, in relazione a:
 - i contenuti della sezione “*2.5 - Investimenti evasione tariffaria*”;
 - i contenuti della sezione “*2.6.2 – Scali merci*”;

- la riallocazione dei costi tra PMdA e i servizi extra-PMdA, prevista dal punto 3 della delibera n. 165/2024.

Con nota del 10 settembre 2025, prot. ART 74244/2025, RFI ha trasmesso il “*Terzo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – Parte Servizi*” sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la stessa RFI, specificando che “*per il perfezionamento dell’atto si è in attesa della registrazione, da parte della Corte dei Conti, del decreto MIT-MEF di approvazione previsto dall’articolo 15, comma 2-bis, del d.lgs. 112/2015*”.

Con nota prot. 75268/2025 del 15 settembre 2025, gli Uffici dell’Autorità, facendo seguito alla richiesta di chiarimenti e informazioni integrative già inviati con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, hanno formulato osservazioni e chiesto altri chiarimenti e informazioni integrative, con riferimento al “*Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA*”, in relazione ai contenuti dalla sezione “*2.1.5 - Delibera n. 89 del 29 maggio 2025: adozione del provvedimento conclusivo avviato con Delibera n. 184 del 23 novembre 2023*”.

Con nota del 30 settembre 2025, prot. ART 79391/2025, RFI ha trasmesso gli elementi di riscontro ai chiarimenti e alle informazioni richieste dall’Autorità con la citata nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025.

RFI ha quindi pubblicato sul proprio sito web la “*Relazione illustrativa delle motivazioni sull’accoglimento o il rigetto delle osservazioni pervenute dalle imprese ferroviarie e dagli altri soggetti interessati a valle dell’aggiornamento 2025 della proposta tariffaria per il periodo 2025-2029 – PMdA*”, datata 30 settembre 2025 e acquisita al prot. ART 81772/2025.

Sulla base di quanto rappresentato da RFI in tale relazione, hanno partecipato alla consultazione del mercato sull’aggiornamento annuale dei livelli tariffari e dei livelli dei corrispettivi del 30 giugno 2025:

- **Italo NTV S.p.A.**, impresa ferroviaria operante nel segmento di mercato passeggeri Open Access,
- **Regione Liguria**, ente affidante servizi di trasporto nel segmento di mercato passeggeri regionali, oggetto di obblighi di servizio pubblico.

Con nota del 10 ottobre 2025, acquisita agli atti dell’Autorità ai prott. ART 83393/2025, 83412/2025, 83420/2025 e 83422/2025, RFI ha trasmesso gli elementi di riscontro ai chiarimenti e alle informazioni richieste dall’Autorità con la citata nota prot. 75268/2025 del 15 settembre 2025.

Con note prot. 87102/2025 del 24 ottobre 2025 e prot. 88218/2025 del 29 ottobre 2025, gli Uffici dell’Autorità, in considerazione dell’istruttoria svolta su quanto rappresentato e sulla documentazione fornita da RFI in materia con le citate note del 30 giugno 2025 (prott. ART 58490/2025 e 58491/2025), del 25 luglio 2025 (prot. ART 65036/2025), del 10 settembre 2025 (prot. ART 74244/2025) e del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), hanno convocato RFI in audizione, al fine di acquisire ulteriori chiarimenti e informazioni integrative, con riferimento al “*Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA*”, in relazione ai contenuti dalle sezioni:

- “*2.1.1 - Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali*”,
- “*2.1.2 - Aggiornamento Contributi statali da definire nei contratti di programma*”,
- “*2.1.2.1 - Nuovo modello organizzativo della manutenzione*”,
- “*2.1.3 - Variazione costo medio unitario del lavoro derivante da intervenuta sottoscrizione nuovo CCNL*”,
- “*2.1.4 - Attività di security*”.

La citata audizione si è svolta in data 3 novembre 2025 e il relativo verbale è stato acquisito al prot. ART 93322/2025; RFI ha conseguentemente trasmesso informazioni con note prot. ART 91653/2025 dell’11 novembre 2025 e prot. ART 93979/2025 del 19 novembre 2025.

Con nota prot. ART 91102/2025, del 10 novembre 2025, RFI - facendo seguito all’indicata nota dell’Autorità prot. 75268/2025 del 15 settembre 2025 e al proprio riscontro del 10 ottobre 2025 (prot. ART 83393/2025, 83412/2025, 83420/2025 e 83422/2025) - ha fornito ulteriori elementi informativi in relazione a quanto rappresentato alla sezione 2.1.5 del Documento informativo, relativo agli effetti sul pedaggio della delibera n. 89/2025.

VALUTAZIONI DEGLI UFFICI

i. Proposta di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

In esito agli approfondimenti svolti, gli Uffici hanno predisposto due *check-list* che includono tutte le attività di verifica effettuate sull’aggiornamento annuale dei livelli tariffari e dei corrispettivi in esame: (i) rispetto a quanto disposto dalla misura 10.5 dell’Atto di regolazione, per l’aggiornamento annuale dei livelli tariffari (PMdA), e (ii) rispetto a quanto disposto dalla misura 42.10 dell’Atto di regolazione, per l’aggiornamento annuale dei livelli dei corrispettivi (servizi extra-PMdA).

Si riportano di seguito tali *check-list*, che recano l’esito delle verifiche effettuate dagli Uffici con riferimento alle singole tematiche analizzate.

Punto della misura 10.5	Contenuto	Esito della verifica svolta rispetto all’aggiornamento proposto da RFI
1, lett. a)	Con riguardo a ciascuna annualità del periodo tariffario, nell’ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, e in particolare della consultazione di cui all’articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, il GI sottopone alle parti interessate il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, contenente le seguenti informazioni, in formato elaborabile: a) l’aggiornamento del livello incrementale dei costi operativi, in relazione all’effettiva entrata in vigore, all’anno precedente a quello in corso, delle sopravvenienze normative e regolamentari previste <i>ex ante</i> , oppure di ulteriori sopravvenienze normative e regolamentari, non previste <i>ex ante</i> ; il tutto, corredata di esaustiva documentazione, anche quantitativa, finalizzata all’accertamento delle variazioni;	rilevate criticità vedi <i>infra</i>
1, lett. b)	b) lo stato di avanzamento degli investimenti autofinanziati previsti <i>ex ante</i> e concorrenti alla dinamica del valore netto contabile delle immobilizzazioni afferenti al PMdA (con separata evidenza degli investimenti entrati in esercizio e delle lavorazioni in corso) e del relativo cronoprogramma, con dettaglio di quanto consuntivato in ciascuna annualità a partire dall’Anno ponte e fino all’anno precedente a quello in corso, nonché dell’eventuale aggiornamento di quanto previsto <i>ex ante</i> per le residue annualità del periodo tariffario a partire dall’anno in corso;	OK
1, lett. c)	c) lo scostamento dei volumi di traffico rilevati a consuntivo rispetto a quelli previsti <i>ex ante</i> , in forma aggregata per ciascun segmento di mercato della struttura di base di cui alla Misura 24 e per ciascuna delle classi di rete ferroviaria di cui alla Misura 25;	OK
1, lett. d)	d) l’aggiornamento dei parametri per la determinazione del livello dei costi operativi e dei costi di capitale, secondo quanto di seguito indicato, rispetto ai valori definiti in via previsionale per il periodo tariffario;	OK
1, lett. e)	e) fatto salvo quanto previsto al punto 6 del presente paragrafo, il livello effettivo dei canoni, calcolato sulla base delle evidenze	OK

Punto della misura 10.5	Contenuto	Esito della verifica svolta rispetto all'aggiornamento proposto da RFI
	sopra indicate alle lettere a) e b) e dei volumi di traffico previsti ex ante, per le residue annualità del periodo tariffario a partire da quella successiva all'anno in corso, distintamente per ciascuna delle componenti individuate nel relativo listino.	(da ricalcolare in considerazione delle criticità rilevate rispetto a quanto disposto dal punto 1, lett. a)
2, lett. a)	Contestualmente, il GI fornisce all'Autorità: a) dati dei volumi di traffico rilevati a consuntivo nonché scostamenti di cui alla lettera c) del punto 1, in forma disaggregata per segmento o sottosegmento di mercato di cui alla Misura 24, classe o sottoclasse di tipologia di rete di cui alla Misura 25, classe o sottoclasse temporale di cui alla Misura 26, distinti inoltre per singola impresa ferroviaria;	OK
2, lett. b)	b) documentazione di cui al punto 5 della Misura 31 riguardante il permanere, nel corso del periodo tariffario, della capacità contributiva dei segmenti di mercato così come scaturente dalle analisi svolte ex ante;	OK
2, lett. c)	c) ogni utile elemento finalizzato a fornire evidenza del ricalcolo dei canoni in applicazione della disciplina contenuta nel presente paragrafo.	OK
3	Il valore dei costi operativi, determinati ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 10.2, è adeguato annualmente in esito alla procedura di monitoraggio annuale sopra definita, al fine di tenere conto dell'effettivo verificarsi degli oneri incrementalì previsti ex ante e conseguenti all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, oppure all'entrata in vigore di altre disposizioni, non previste ex ante, con le seguenti modalità: (...)	rilevate criticità vedi infra
4	Inoltre, il tasso di inflazione programmato $I(t)$, determinato ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 10.2, è aggiornato annualmente sulla base dell'ultimo documento disponibile di programmazione economico-finanziaria approvato e pubblicato dal Governo nazionale.	OK
5	Il valore dei costi di capitale, determinati ex ante in applicazione della dinamica di cui al paragrafo 7, è adeguato in esito alla procedura di monitoraggio annuale sopra definita, al fine di tenere conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato ex ante, con le seguenti modalità: (...)	OK
6	Qualora, in esito alla procedura di monitoraggio annuale sopra definita, gli scostamenti annui dei volumi di traffico, rilevati a consuntivo (valutati al netto delle variazioni imputabili al GI) rispetto a quelli previsti ex ante risultassero superiori ad una soglia pari a +/- 10% per almeno uno dei segmenti di mercato di base di cui alla Misura 24, il GI è tenuto a sottoporre all'Autorità, nell'ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR e sulla base di nuove previsioni di traffico, i necessari adeguamenti alla dinamica tariffaria di cui alla presente misura, da applicare per le restanti annualità del periodo tariffario, in modo da	Non applicabile (scostamenti annui dei volumi di traffico nel 2024, rilevati a consuntivo rispetto a quelli previsti, inferiori alla soglia indicata)

Punto della misura 10.5	Contenuto	Esito della verifica svolta rispetto all'aggiornamento proposto da RFI
	contemperare, secondo principi di ragionevolezza, gli obiettivi di equilibrio economico della gestione e di contenimento dei costi per le IF. Per evitare doppi conteggi, resta fermo che, in caso di applicazione di quanto previsto al presente punto, non potrà essere evocato ai medesimi fini il meccanismo di maggiorazione del canone di cui alla Misura 22, punto 2, lettera c).	

Punto della misura 42.10	Contenuto	Esito della verifica svolta rispetto all'aggiornamento proposto da RFI
1	In ciascuna annualità del periodo tariffario, entro 60 giorni dall'approvazione del Bilancio di esercizio, l'operatore di impianto ridetermina la dinamica dei costi operativi di cui al paragrafo 42.5, limitatamente alle residue annualità del periodo tariffario successive all'anno in corso, aggiornando il tasso di inflazione programmato $I(t)$ sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile, e conseguentemente ricalcola l'obiettivo di tasso di efficientamento annuo sui costi operativi, nonché il livello dei corrispettivi per le medesime annualità. La descrizione dell'impianto di servizio viene conseguentemente aggiornata.	OK
2	Per il GI, nella sua funzione di operatore di impianto di tipologia A, il termine di applicazione della disposizione di cui al punto 1 è fissato al 30 giugno di ciascuna annualità del periodo tariffario.	OK

ii. Criticità rilevate

Nota di lettura: le sottosezioni in cui si articola la presente sezione - ad eccezione delle ultime due - rimandano alle sezioni in cui è suddiviso il Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA di RFI del 30 giugno 2025 (prot. ART 58490/2025), successivamente aggiornato dalla stessa RFI il 25 luglio 2025 (prot. ART 87102/2025; di seguito: Documento informativo).

Sezione 2.1.1 – Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali

Istruttoria

Con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI di fornire i criteri e le ragioni sottostanti alla scelta allocativa indirizzata interamente al PMdA, nonostante dall'Allegato 7 del contratto di polizza trasmesso dalla stessa RFI il perimetro delle immobilizzazioni e beni assicurati appaia ben più esteso di ciò che attiene al PMdA e sia riportata la dicitura “*a qualsiasi titolo impiegati per l'esercizio dell'attività di impresa*”.

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato che “[i]n relazione all'allocazione del costo della polizza tra le diverse classi del Gestore, a parere dello stesso, questo dovrebbe seguire una ripartizione tra le classi regolatorie basata sulle immobilizzazioni oggetto di assicurazione”, che “[l]’applicazione di tale driver non risulta tuttavia al momento percorribile non essendo, ad oggi, disponibile la ripartizione degli asset tra le diverse classi con riferimento al primo anno oggetto di assicurazione (2025)” e di avere “dunque optato, momentaneamente, per un criterio di prevalenza in attesa della prossima finestra di aggiornamento tariffario utile al conguaglio”.

Nella nota di convocazione dell'audizione del 3 novembre 2025 (prot. 87102/2025), gli Uffici hanno rappresentato di ritenere opportuno che RFI (i) faccia da subito, quantomeno, una preliminare ripartizione dei costi fra PMdA, servizi regolati (c.d. "Il pillar") e servizi a mercato (c.d. "III pillar"), secondo i pesi relativi del complesso delle attività e (ii) una più precisa ripartizione delle attività entro l'aggiornamento tariffario del prossimo anno.

Nel corso dell'audizione (verbale prot. ART 93322/2025), RFI ha rappresentato che:

"Come accennato nella nota del 30 settembre 2025, il Gestore era in attesa della revisione dell'allocazione degli assets relativi alle stazioni. RFI è disponibile, ad ogni modo, a effettuare l'allocazione sin dall'aggiornamento di quest'anno, sulla base del driver degli assets per servizio risultante dalla contabilità regolatoria 2024".

Con nota del 19 novembre 2025 (prot. ART 93979/2025), RFI ha quindi fornito il *"calcolo di dettaglio relativo all'allocazione di parte dei costi della Polizza assicurativa obbligatoria relativa alle catastrofi naturali ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso"*, i cui esiti sono rappresentati nella seguente figura¹:

	PMdA	extra-PMdA	COMM	NP	TOT
Driver	92,87%	3,27%	3,36%	0,50%	100,00%

Valutazioni e proposte degli Uffici

In considerazione di quanto sopra, si propone di prescrivere a RFI di:

- **effettuare da subito una preliminare ripartizione dei costi** fra PMdA, servizi regolati (c.d. "Il pillar") e servizi a mercato (c.d. "III pillar"), sulla base del *driver degli asset* per servizio risultante dalla contabilità regolatoria 2024;
- **effettuare una più puntuale ripartizione degli stessi costi in occasione dell'aggiornamento dei livelli tariffari del prossimo anno.**

Sezione 2.1.2.1 – Nuovo modello organizzativo della manutenzione

Proposta RFI

Nel Documento informativo, RFI ha rappresentato quanto segue.

Al fine di rispondere all'evoluzione del mercato e alla necessità di incrementare la resilienza infrastrutturale per prevenire i rischi legati all'impatto del cambiamento climatico, tenendo debitamente conto del volume di investimenti in corso di realizzazione anche per rispondere alle sfide del PNRR, RFI ha ritenuto prioritario sviluppare ed attuare un nuovo modello manutentivo, finalizzato a garantire un più efficace presidio della rete, in particolare dei nodi e delle località strategiche, mediante un piano di potenziamento degli organici ed un nuova organizzazione dell'attività, con l'intento di conseguire un incremento della qualità del servizio in termini di affidabilità e puntualità.

(...)

Dal punto di vista economico, i costi incrementali dal 2024 legati alla nuova organizzazione troveranno copertura attraverso i maggiori stanziamenti, nella misura dei 100 milioni di euro annui all'uopo previsti dalla Legge di Bilancio 2025 (a partire dal 2025) e la capitalizzazione degli oneri relativi ad attività connesse alla manutenzione straordinaria ed agli investimenti (lavori internalizzati, scorte cantieri, ecc.).

Si specifica che la quota incrementale prospettica dei suddetti costi, ancorché prevedibile al momento della presentazione della proposta tariffaria per il periodo 2025-2029 approvata con delibera n. 165/2024, non è stata indicata nella stessa in quanto assunta priva di impatti sui livelli tariffari. Come appena anticipato, infatti, una parte della stessa risulterà sterilizzata attraverso la corrispondente

¹ Nella figura "COMM" è da intendersi come "commerciali" e "NP" come "non pertinenti".

capitalizzazione di costi in conto economico. Per il residuo ammontare, stimato pari a 100 milioni di euro annui a partire dal 2025, il GI ha inteso regolarne la copertura economica e finanziaria avviando l'iter istruttorio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, concluso positivamente con la previsione dei corrispondenti stanziamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze nella Legge di Bilancio 2025.

In considerazione di quanto sopra esposto, nell'ambito del presente aggiornamento dei canoni per l'accesso al PMdA si prevede una riduzione dei costi a carico del pedaggio (circa 740 milioni di euro nel periodo 2025-2029) pari alla variazione del livello di risorse da Stato che ha garantito, per le annualità dal 2025 al 2029, l'ammontare degli stanziamenti a copertura del livello del fabbisogno contrattualizzato nel Contratto di Programma Servizi 2022-2026 (i.e. circa 1.156 milioni di euro per anno) ancorché per le annualità dal 2027 al 2029 non sia ancora intervenuta la contrattualizzazione nel futuro Contratto di Programma Servizi.

Di converso, le risorse aggiuntive, stanziate per lo specifico finanziamento del nuovo modello manutentivo del GI (circa 500 milioni nel periodo 2025-2029) e quindi destinate a finanziare costi incrementali che non sono inclusi nella proposta tariffaria approvata con Delibera n. 165/2024, non avranno effetto sui livelli tariffari.

Istruttoria

Con nota prot. 62351/2025 del 16 luglio 2025, gli Uffici, considerato il rilevante incremento degli stanziamenti “*per la manutenzione ordinaria e le altre attività in conto esercizio del Gestore Infrastruttura*” disposto dalla Legge di Bilancio 2025, incremento che con nota del 20 maggio 2025 (prot. ART 48530/2025) RFI aveva comunicato all’Autorità essere oggetto, con riferimento agli anni 2025 e 2026, del terzo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – Parte Servizi, e infine visto il comunicato del 30 giugno 2025 da cui risultava che tale Atto integrativo era stato sottoscritto dalle parti, hanno ritenuto che detto Atto dovesse essere considerato parte della “*esaustiva documentazione, anche quantitativa, finalizzata all'accertamento delle variazioni*” (misura 10.5, punto 1, lettera a) dell’allegato A alla delibera n. 95/2023) da pubblicare a corredo del pertinente documento informativo, precisando contestualmente – se del caso – che l’iter per l’approvazione dell’indicato Atto, con il decreto di cui all’articolo 15, comma 2-bis, del d.lgs. 112/2015, non si era ancora concluso.

Con nota del 25 luglio 2025, prot. ART 65036/2025, RFI ha quindi rappresentato “*che tale richiesta potrà essere evasa solo all'esito del perfezionamento dell'iter di approvazione dell'Atto, disciplinato all'art. 15, comma 2 bis. Difatti, a valle della sottoscrizione da parte del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) - avvenuta rispettivamente in data 25 e 26 giugno 2025, previa informativa resa al CIPESS in data 25 giugno - per acquisire efficacia, l'Atto deve essere approvato con decreto interministeriale adottato dal MIT di concerto con Ministero dell'Economia e delle Finanze e successivamente registrato da parte della Corte dei conti*” e che “[n]on appena concluso l'iter sopra descritto, sarà cura del Gestore provvedere alla tempestiva trasmissione dell'Atto all'Autorità nonché alla consueta pubblicazione dello stesso sul proprio sito internet”.

Con nota prot. 71764/2025 del 29 agosto 2025, gli Uffici hanno quindi chiesto a RFI la trasmissione del “*Terzo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – Parte Servizi*”, sottoscritto dalle parti, al fine di poterne esaminare il contenuto.

Con nota del 10 settembre 2025, prot. ART 74244/2025, RFI ha trasmesso tale documento sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la stessa RFI, specificando che “*per il perfezionamento dell'atto si è in attesa della registrazione, da parte della Corte dei Conti, del decreto MIT-MEF di approvazione previsto dall'articolo 15, comma 2-bis, del d.lgs. 112/2015*”.

Tale documento è stato successivamente pubblicato sul sito web di RFI².

² Link: <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/il-rapporto-con-lo-Stato-e-con-gli-stakeholder/il-contratto-di-Programma.html>

Con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI di fornire i dettagli di come è stato calcolato il fabbisogno aggiuntivo annuale di 100 mln€ dall'anno 2025 al 2029, derivante dal nuovo modello organizzativo della manutenzione.

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato quanto segue:

"Al riguardo si precisa preliminarmente che sono stati stimati esclusivamente i costi del personale direttamente connessi all'implementazione del nuovo modello manutentivo. A tal fine, RFI ha previsto un fabbisogno aggiuntivo di circa 4.300 risorse da impiegare nel nuovo assetto manutentivo, con ingressi distribuiti nel periodo 2023-2026 e il raggiungimento del pieno regime nel 2027.

Le suddette risorse sono state valorizzate economicamente tenendo conto del costo medio unitario di riferimento per le figure professionali coinvolte (prevalentemente Operatori Specializzati Manutenzione Infrastruttura – Osmi, e in misura residuale figure tecnico amministrative) aggiornato secondo un trend coerente con i piani industriali societari.

Alla determinazione del costo complessivo hanno contribuito, in via residuale, anche altri oneri legati al personale, quali: dispositivi di protezione individuale (DPI), buoni pasto, costi per la formazione ecc.

La stima complessiva dei costi aggiuntivi a regime (anno 2027) è pari a circa 220 milioni di euro.

Per quanto riguarda le coperture:

- *una quota dei costi emergenti, pari a circa 56 milioni di euro già a partire dal 2023, è stata inclusa nella base costi del pedaggio del periodo tariffario 2025-2029, con effetti sul pedaggio a partire dal 2026;*
- *considerando che parte delle attività manutentive è capitalizzabile (a valle di un periodo minimo di formazione), è stata definita una quota di capitalizzazione pari a circa il 30% del costo del lavoro, con un trend crescente fino al raggiungimento del regime, per un impatto stimato di circa 67 milioni di euro nel 2027;*
- *la quota residua è stata posta a carico del Contratto di Programma – parte Servizi, a partire dal 2025, per un importo pari a 100 milioni di euro annui dal 2025 al 2029.*

Si precisa infine che per i primi anni di applicazione del Nuovo Modello Manutentivo (2023-2024), RFI ha coperto gli effetti finanziari relativi ai costi emergenti tramite autofinanziamento. Solo a partire dal 2026 è ipotizzata una copertura completa del fabbisogno legato al nuovo modello".

Nella nota di convocazione dell'audizione del 3 novembre 2025 (prot. 87102/2025), gli Uffici hanno osservato che nel terzo Atto integrativo al CdP-S vigente:

- diversamente da quanto ci si sarebbe atteso sulla base di quanto rappresentato da RFI nel Documento informativo, non è specificato che il fabbisogno aggiuntivo risultante dal confronto dell'ultimo punto elenco dell'articolo 3 con l'allegato 4a del CdP-S 2022-2026 - pari a circa 100 e 95 mln€ per gli anni 2025 e 2026 rispettivamente - deriva dalla necessità di adottare un nuovo modello organizzativo della manutenzione; né viene fatto alcun riferimento a modifiche dell'organizzazione delle attività di manutenzione svolte o del contenuto e tempistiche di tali attività, salvo per una riduzione (tra l'11 e il 17%) dei Tempi di Primo Intervento per alcune parti dell'infrastruttura gestita (allegato 1a, che, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, sostituisce il corrispondente allegato al CdP-S 2022-2026);
- salvo detta riduzione dei Tempi di Primo Intervento, non risulta alcuna indicazione di miglioramento della qualità del servizio erogato da RFI, e anzi le Soglie di *performance* degli indicatori di puntualità, già riviste in senso peggiorativo nel Primo e nel Secondo atto integrativo al CdP-S 2022-2026, sono modificate in senso ulteriormente peggiorativo (allegato 1b); tutto ciò non appare rispondente a quanto ci si attenderebbe sulla base del Documento informativo, in cui si afferma che il nuovo modello organizzativo della manutenzione è

principalmente inteso a “conseguire un incremento della qualità del servizio in termini di affidabilità e puntualità”, attraverso “l’incremento degli interventi preventivi” in caso di guasto³.

Gli Uffici hanno rilevato che: la delibera n. 95/2023 stabilisce che la dinamica tariffaria tenga conto di costi operativi incrementali rispetto a quelli risultanti dalla contabilità regolatoria dell’anno base soltanto qualora riconducibili a sopravvenienze normative e regolamentari; RFI non ha indicato alcuna disposizione legislativa o regolamentare, intervenuta successivamente alla presentazione della proposta tariffaria approvata con delibera n. 165/2024, che le imponga o richieda di adottare il nuovo modello organizzativo della manutenzione descritto nel Documento informativo⁴; anche qualora si ritenesse possibile considerare il Terzo atto integrativo al CdP-S come una sopravvenienza normativa o regolatoria, esso non prevede – come si è visto – una modifica degli obblighi a carico di RFI, salvo che per una riduzione dei Tempi di Primo Intervento.

Gli Uffici hanno dunque osservato che: i costi operativi incrementali riconoscibili sulla base di tale atto sono, tutt'al più, soltanto quelli riconducibili a detta riduzione; considerato che l'adozione del nuovo modello organizzativo della manutenzione, per come descritto nel Documento informativo, ha obiettivi più ampi che la sola riduzione dei Tempi di Primo intervento, appare ragionevole ritenere che tale riduzione possa, a tutto concedere, giustificare soltanto una parte dei 100 mln€ annui di costi incrementali presi in considerazione nell'aggiornamento dei canoni.

Nel corso dell'audizione (verbale prot. ART 93322/2025), RFI ha rappresentato quanto segue:

“Innanzitutto, si specifica che i costi incrementali rispetto all’anno base scaturenti dall’adozione del nuovo modello manutentivo non sono mai stati considerati nell’ambito della proposta tariffaria. La sua adozione e la relativa copertura sono stati oggetto di successiva concertazione con il Ministero concedente, il quale ha disposto un ulteriore stanziamento nella misura di 100 milioni di euro, assolutamente indipendente dai fabbisogni attualmente coperti dal pedaggio. L’utilizzo di dette risorse, anche parziale, per la copertura dei costi rappresentati in proposta tariffaria, e quindi finalizzati ad una riduzione dei pedaggi, sarebbe del tutto imprudente e idonea a configurare un aiuto di Stato oltreché uno squilibrio economico-finanziario per il Gestore.”

In merito alla mancanza di disposizioni legislative o regolamentari si specifica che [il] Terzo atto integrativo al CdP-S prevede all’articolo 3 il riferimento al nuovo modello manutentivo, nella parte in cui dispone che “In ragione (...) del piano di potenziamento degli organici messo in atto dal Gestore per il rafforzamento del presidio manutentivo per garantire la qualità del servizio, il quadro delle proiezioni programmatiche degli impieghi per competenza è aggiornato come segue: (...). Tale passaggio porta anche a considerare che questo contributo non sarebbe stato erogato in assenza di tale fabbisogno aggiuntivo. Utilizzare tali risorse per la riduzione di pedaggio prospettata potrebbe portare alla circostanza in cui i Ministeri, rilevato che il contributo non è più funzionale alla copertura concordata nel Terzo atto integrativo al CdP-S, possano revocare il contributo stesso. In questo senso, il contributo è da considerarsi destinato al nuovo modello manutentivo prospettato e dunque, in sostanza, si può rilevare che senza il costo in questione, non vi sarebbe stato il finanziamento relativo.”

Rispetto agli effetti del nuovo modello manutentivo sulla qualità del servizio, nonché l’eventuale relazione con gli obiettivi di efficienza nel periodo, occorre considerare che questo non è ancora entrato definitivamente a regime quindi, ogni valutazione in termini di performance richiede del tempo. In questa fase, come evidenziato nella documentazione trasmessa, l’outcome dell’iniziativa è il miglioramento del presidio, nuova organizzazione territoriale, ecc.

³ Dall’incremento degli interventi preventivi sembra ragionevole attendersi un miglioramento dell’Indicatore del livello di Guasti (allegato 1a), che invece non viene modificato.

⁴ Dell’art. 9-bis, comma 1, ult. per., del d.l. 29 marzo 2024, n. 39 (cd. DL Superbonus), convertito dalla l. 23 maggio 2024, n. 67, richiamato da RFI nel Documento informativo (ai sensi del quale: “Per il potenziamento delle attività di manutenzione ordinaria poste in essere dalla società Ferrovie dello Stato italiane SpA è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per l’anno 2026 e di 100,4 milioni di euro per l’anno 2027”, previsione poi recepita nel Terzo atto aggiuntivo al CdP-S-allegato 4b), il gestore ha già tenuto conto ai fini del calcolo della dinamica tariffaria, nell’ambito della proposta approvata con delibera n. 165/2024.

Si precisa che l'aspettativa delle IF rispetto al livello degli stanziamenti poteva essere riferita ai 1.156 mln inizialmente previsti, effettivamente portati a scomputo della base costi dell'aggiornamento in parola, mentre quello che qui si sta discutendo è l'importo aggiuntivo (che porta il fabbisogno da 1.156 mln a 1.256 mln) di cui all'articolo 3 del Terzo atto integrativo al CdP-S".

Sempre nel corso dell'audizione, gli Uffici hanno evidenziato la necessità che il nuovo modello organizzativo della manutenzione, a fronte di maggiori costi per la sua realizzazione, produca quantomeno un concreto e proporzionato ritorno all'utenza in termini di miglioramento delle *performance* di RFI, da riflettere necessariamente in obiettivi di *performance* conseguentemente più sfidanti, resi contrattualmente vincolanti tramite il CdP-S e secondo quanto previsto dall'articolo 15 del d.lgs. 112/2015, nonché dall'Allegato II ivi citato.

Come riportato nel verbale interessato, il Gestore ha al riguardo proposto di trasmettere *"una relazione integrativa che presenta i pillar del modello ed i connessi benefici e si rende disponibile ad avviare un tavolo di confronto, se del caso anche con il MIT, per definire ulteriori eventuali step di analisi/monitoraggio"*.

Con nota del 19 novembre 2025 (prot. ART 93979/2025), RFI ha quindi fornito una *"relazione concernente il nuovo modello organizzativo della manutenzione"*, strutturata nelle seguenti sezioni:

- *"Obiettivi del nuovo modello manutentivo";*
- *"I pilastri del nuovo modello manutentivo";*
 - *"1. Revisione dell'orario di lavoro";*
 - *"2. Nuova organizzazione delle Unità Territoriali e del Mantenimento Infrastrutture";*
- *"Primi risultati del nuovo modello manutentivo";*
- *"L'impatto economico del modello e le relative coperture".*

Valutazioni e proposte degli Uffici:

Nonostante gli approfondimenti svolti dagli Uffici e le informazioni integrative acquisite da RFI, di cui si è dato conto nella precedente sottosezione, permangono criticità sull'effettivo livello incrementale di costi operativi correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione eventualmente riconducibili a quanto disposto dalla misura 10.5, punto 1, lettera a) dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023.

Conseguentemente, **si ritiene necessario avviare un procedimento** volto - previa necessaria verifica della effettiva consistenza dei costi operativi incrementali ammissibili nell'ambito dell'aggiornamento dei livelli tariffari posto in consultazione da RFI - a disporre eventuali misure adeguate nel caso in cui RFI risulti essere stata indotta ad adottare le indicate modifiche organizzative per far fronte a cambiamenti, al di fuori del proprio controllo, del contesto in cui opera.

Quanto proposto, facendo opportunamente salvi gli eventuali effetti che in relazione all'aggiornamento annuale 2025 dei livelli tariffari e dei livelli dei corrispettivi potrebbero derivare dagli esiti di tale procedimento.

Sezione 2.1.3 - Variazione costo medio unitario del lavoro derivante da intervenuta sottoscrizione nuovo CCNL

Proposta RFI

Nel Documento informativo, RFI ha rappresentato quanto segue:

In data 22 maggio 2025 è stato sottoscritto l'accordo per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per le attività ferroviarie nonché per il rinnovo del contratto aziendale di secondo livello del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, entrambi scaduti il 31 dicembre 2023. I contratti rinnovati scadranno il 31 dicembre 2026.

La sottoscrizione dei suddetti accordi determina pertanto una sopravvenuta variazione del costo del lavoro rispetto a quanto previsto ex ante in sede di presentazione, in data 28 giugno 2024, della proposta

tariffaria per il periodo 2025-2029 con la conseguente necessità di aggiornare la dinamica dei costi operativi per tenerne in considerazione gli effetti.

Nello specifico, si riporta innanzitutto uno schema riepilogativo che riporta, partendo dai valori contabili all'Anno base, la quota di costo del lavoro al 31 dicembre 2023 posta a carico del pedaggio:

Tabella 8 - Riepilogo quota CdL a carico del pedaggio

Riepilogo calcolo quota CdL a carico del pedaggio		2023
A	CdL CoReg PMdA	1.534
B	Capit.ne Lavoro PMdA	-493
C=A+B	CdL CoReg PMdA netto Capit.ni	1.041
D	Contratto di Programma parte Servizi - c/ese	1.108
E	Costi operativi totali PMdA	2.110
F=(D/E)*100	Driver quota contribuita	53%
G=1-F	Driver quota non contribuita	47%
H=C*G	Quota CdL PMdA coperta con pedaggio	494

Valori espressi in Mln di €

A seguito della sottoscrizione del citato accordo e debitamente considerato l'incremento di risorse in c/esercizio dell'anno, il nuovo costo medio unitario del lavoro derivante dai contratti collettivi risulterà, al 31 dicembre 2025, di circa il 5% più elevato rispetto a quanto previsto ex ante nella proposta tariffaria per il periodo 2025-2029, trasmessa in data 28 giugno 2024. I costi incrementali risultanti per l'annualità 2025 sono stati assunti costanti per l'intero periodo tariffario.

Tabella 9 - Costi incrementali CdL

Quota CdL a carico del pedaggio		2025
Proposta Tariffaria 2025-2029		494,1
Aggiornamento giugno 2025		518,3
Costi incrementali - CdL		24,2

Valori espressi in Mln di €

Istruttoria

Con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno innanzitutto chiesto a RFI di chiarire per quale motivo ritenga che la sottoscrizione di un nuovo CCNL debba essere considerata una sopravvenienza normativa e regolamentare, nonostante si tratti di un atto attraverso il quale si esplica l'attività negoziale e gestionale afferente alle risorse umane in dotazione.

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato al riguardo quanto segue:

"RFI ha ritenuto di considerare quale sopravvenienza normativa e regolamentare la sottoscrizione del nuovo CCNL poiché tale attività non rientra nell'esclusivo governo del GI e dunque non può intendersi come attività negoziale e gestionale dello stesso. Difatti:

- *la contrattazione e successiva sottoscrizione del CCNL è di competenza di un'associazione datoriale - a cui aderisce il GI- e dei sindacati di settore;*
- *a valle della sottoscrizione RFI è tenuta all'applicazione in ambito aziendale della disciplina pattuita nel CCNL, il quale, come noto, ha forza di legge tra le parti;*
- *l'attività negoziale e gestionale afferente alle risorse umane in dotazione, riguarda esclusivamente la cd. contrattazione di II livello.*

Quanto sopra, evidenzia, inoltre, come al momento della presentazione della proposta tariffaria a giugno 2024, il GI non disponeva di alcun dato, neppure prospettico, in merito all'evoluzione della voce di costo in parola, essendo, il CCNL, stato stipulato nel mese di maggio 2025".

Sempre con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI di chiarire se e per quale motivo essa non ritenga che l'incremento del costo del lavoro, per la parte volta a adeguare le retribuzioni all'inflazione, sia già tenuto adeguatamente in conto nella dinamica tariffaria attraverso la considerazione, nell'evoluzione dei costi operativi, del tasso di inflazione programmato (Misura 10.2 dell'allegato A alla delibera n. 95/2023).

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato al riguardo che:

"[L]a quota parte non coperta dall'adeguamento inflattivo della dinamica tariffaria riguarda gli effetti del rinnovo contrattuale connessi al recupero dell'inflazione 2023. In quell'anno, infatti, in quanto "regime provvisorio" la regolazione prevede una evoluzione dei costi ammissibili determinata:

- *dalla stima inflattiva effettuata in occasione del rinnovo contrattuale del 22 marzo 2022, relativa al periodo 2021- 2023 con impatto sul costing dell'Anno base;*
- *dall'inflazione previsionale applicata alle tariffe nel periodo transitorio.*

Con riferimento alla prima componente, si osserva che, qualora il rinnovo precedente avesse tenuto pienamente conto dell'inflazione di competenza dell'anno 2023 (che in fase di rinnovo si ricorda essere solo stimata), il CNT dell'Anno base 2023 sarebbe risultato più elevato lungo l'intero periodo tariffario in discussione. Tale circostanza emerge chiaramente anche dal confronto tra l'incremento del minimo contrattuale introdotto con il rinnovo del CCNL del 22 marzo 2022 e i corrispondenti tassi di inflazione relativi agli stessi anni come riportato nelle evidenze di seguito rappresentate:

Effetti rinnovo CCNL 2022	2021	2022	2023	Cumulato 21-23
Minimi mensili (€)	1.767	1.842	1.877	
Incremento rinnovo triennale (%)	-	4,24%	1,90%	6,22%
Inflazione effettiva (%)	1,90%	8,70%	5,90%	17,30%

Con riferimento invece alla seconda componente, l'inflazione previsionale si è discostata in misura significativa (...) da quella effettivamente registrata a consuntivo, con un delta, per il solo anno 2023, pari a 4,50%, come riportato nella tabella seguente.

Tassi di inflazione	2023
Inflazione effettiva (%)	5,90%
Inflazione tariffe (%)	1,40%
Delta	4,50%

In virtù di quanto sopra esposto, il rinnovo contrattuale relativo al triennio 2024-2026 ha dovuto necessariamente incorporare il recupero della perdita di potere d'acquisto maturata nel triennio precedente, solo parzialmente riconosciuta (1,4% in luogo del 5,9% effettivamente verificatosi) a causa dell'estrema volatilità dei prezzi nel periodo 2021-2023, determinata da fattori del tutto esogeni rispetto alle dinamiche industriali di settore.

A giudizio di questo Gestore, tale effetto distorsivo – originato da circostanze imprevedibili e dall'asincronia tra periodo regolato e periodo di vigenza del CCNL – deve trovare adeguata copertura all'interno del pedaggio, per la quota di competenza (driver quota non contribuita).

Gli effetti incrementali inseriti nella proposta di aggiornamento tariffario in discussione (ca. 5%) sono quindi da attribuire in maniera sostanziale al recupero inflattivo (ca. 4,5%) e, per la restante parte, ad altre dinamiche industriali regolate dal CCNL (ca. 0,5%).

Appare inoltre evidente come la previsione di simili dinamiche, all'Anno base, fosse del tutto impossibile da includere nella traiettoria evolutiva proposta all'Autorità e al mercato.

Ancora, con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI di precisare, con riferimento all'affermazione secondo cui “[i] costi incrementali risultanti per l'annualità 2025 sono stati assunti costanti per l'intero periodo tariffario” (contenuta nel Documento informativo), se tali costi sono stati fatti evolvere in considerazione del tasso di efficientamento imposto.

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato al riguardo quanto segue:

“Sul tema, si precisa che il valore in parola non è stato oggetto di alcun trattamento evolutivo nel periodo regolatorio, per scelta del Gestore Infrastruttura (GI). In particolare, il GI ha escluso sia la riduzione legata al tasso di efficientamento, sia l'incremento connesso al tasso di inflazione, rinunciando così all'ulteriore incremento che si sarebbe determinato dal permanere di un tasso di inflazione programmata superiore al tasso di efficientamento per l'intero periodo considerato.

Tale approccio è dettagliato al par. 2.3.1 del “Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA”.

La metodologia adottata dal Gestore mira ad incrementare il CNT esclusivamente in relazione alla quota emergente di nuovi costi, mediante incremento percentuale, lasciando invariata la dinamica evolutiva già incorporata nelle tariffe”.

Infine, con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI di fornire maggiori informazioni sulle componenti di costo comprese nell'incremento/adeguamento in argomento, con specifico dettaglio delle singole voci incidenti sulle singole suddette componenti (p.es. presenza o meno di premi di produttività).

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato al riguardo che:

“A seguito del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) avvenuto nel corso del 2025, si registrano effetti su specifiche voci di costo che concorrono nella definizione del costo medio unitario complessivo.

In dettaglio, le voci sottoposte a revisione sono state:

- *Salario base, con conseguenti adeguamenti delle mensilità aggiuntive (13^a e 14^a), degli straordinari e degli oneri associati alle suddette voci.*
- *Indennità per: lavoro notturno; lavoro domenicale o festivo; reperibilità e chiamata.*
- *Importi relativi a trasferte e turni.*

Introduzione di nuovi benefici nell'ambito del welfare aziendale, con ampliamento delle misure e dei plafond previsti”.

Nella nota di convocazione dell'audizione del 3 novembre 2025 (prot. 87102/2025), gli Uffici, con riferimento all'affermazione secondo cui *“qualora il rinnovo precedente [rinnovo contrattuale del 22 marzo 2022] avesse tenuto pienamente conto dell'inflazione di competenza dell'anno 2023 (che in fase di rinnovo si ricorda essere solo stimata), il CNT dell'Anno base 2023 sarebbe risultato più elevato lungo l'intero periodo tariffario in discussione”* e a quella secondo cui *“il rinnovo contrattuale relativo al triennio 2024-2026 ha dovuto necessariamente incorporare il recupero della perdita di potere d'acquisto maturata nel triennio precedente, solo*

parzialmente riconosciuta (1,4% in luogo del 5,9% effettivamente verificatosi) a causa dell'estrema volatilità dei prezzi nel periodo 2021-2023 (...) A giudizio di questo Gestore, tale effetto distorsivo – originato da circostanze imprevedibili e dall'asincronia tra periodo regolato e periodo di vigenza del CCNL – deve trovare adeguata copertura all'interno del pedaggio, per la quota di competenza (driver quota non contribuita)" (punto 7 dell'allegato alla nota del 30 settembre 2025, prot. ART 79391/2025), hanno chiesto a RFI:

- a) di chiarire se e per quale motivo ritenga che la perdita di potere di acquisto per i propri dipendenti sia misurata dalla differenza tra inflazione programmata (1,4%) ed effettiva (5,9%);
- b) di chiarire per quale motivo faccia riferimento alla "perdita di potere d'acquisto maturata nel triennio", ma poi riporti in parentesi valori del tasso di inflazione (programmata ed effettiva) relativi al solo anno 2023;
- c) di fornire i dati relativi al costo medio unitario del lavoro sostenuto per ciascun anno del periodo 2017-2024 e previsto per il 2025 e 2026 distintamente, illustrando le modalità di calcolo adottate;
- d) di chiarire in cosa esattamente consisterebbe l'"effetto distorsivo" paventato.

Nel corso dell'audizione (verbale prot. ART 93322/2025), RFI ha rappresentato quanto segue:

"Nel ribadire che la sottoscrizione del suddetto CCNL è di competenza di un'associazione datoriale (AGENS) e che non rientra pertanto nell'autonomia del GI, si ricorda che, come cercato di chiarire nella precorsa corrispondenza, la quota che RFI intende recuperare è quella connessa, si ricorda che, come cercato di chiarire nella precorsa corrispondenza, la quota che RFI intende recuperare è quella connessa alla circostanza che nel 2023, anno base della proposta tariffaria attualmente vigente, l'inflazione applicata al costo del lavoro (per il tramite del CMU) era frutto di una stima effettuata nel rinnovo contrattuale del 2022. Qualora, infatti, il rinnovo del CCNL fosse intervenuto in un momento tale da recepire compiutamente la dinamica inflattiva la base costi 2023 sarebbe stata più elevata.

L'inflazione dell'anno 2023 è stata successivamente recuperata nel rinnovo del 2025, che ha dovuto necessariamente tenere conto di tale, rilevante, differenza. Si evidenzia anche che, in ogni caso, non si sta ribaltando sui richiedenti capacità un elemento di costo dovuto a politiche dell'azienda, ma piuttosto da dinamiche inflazionistiche non correttamente recepite dalla dinamica evolutiva delle tariffe.

Con riferimento alle specifiche domande poste:

- a) *il delta è rappresentato dall'inflazione utilizzata per le tariffe e quella rilevata a consuntivo dal DEF 2023;*
- b) *essendo il rinnovo del triennio 2021-2023 intervenuto a marzo 2022, ai fini della questione in esame l'anno non considerato correttamente ai fini inflazionistici è il 2023;*
- c) *RFI si impegna a fornire i dati richiesti;*
- d) *l'effetto distorsivo cui si fa riferimento è quello evidenziato sopra con riferimento alle lettere a) e b)'.*

Con nota prot. ART 91653/2025 dell'11 novembre 2025 RFI ha, quindi, trasmesso i dati relativi al costo medio unitario (CMU) del lavoro di cui alla precedente lettera c), e di cui si riporta di seguito un estratto.

Anno	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CMU (€)	54.753	56.268	56.101	51.224	55.258	51.885	53.851	54.276	58.618	61.573

Valutazioni e proposte degli Uffici:

Nonostante gli approfondimenti svolti dagli Uffici e le informazioni integrative acquisite da RFI, di cui si è dato conto nella precedente sottosezione, il livello incrementale di costi operativi correlato alla variazione del costo medio unitario del lavoro, derivante dall'intervenuta sottoscrizione del nuovo CCNL, non risulta riconducibile a quanto disposto dalla misura 10.5, punto 1, lettera a) dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023.

Si osserva, in particolare, che la circostanza che “*la sottoscrizione del nuovo CCNL (...) non rientra nell’esclusivo governo del GI*” potrebbe essere addotta con riferimento a qualsiasi attività contrattuale, il cui risultato dipende anche dal potere negoziale della controparte. Si osserva inoltre che l’adesione all’associazione datoriale AGENS non è imposta da una norma o da un regolamento, e che, in ogni caso, le associazioni datoriali operano su mandato delle imprese che aderiscono alle stesse.

Quanto all’affermazione secondo cui “*qualora il rinnovo precedente [rinnovo contrattuale del 22 marzo 2022] avesse tenuto pienamente conto dell’inflazione di competenza dell’anno 2023 (che in fase di rinnovo si ricorda essere solo stimata), il CNT dell’Anno base 2023 sarebbe risultato più elevato lungo l’intero periodo tariffario in discussione*”, e ai dati trasmessi da RFI da cui sembrerebbe emergere che nell’anno base (2023) il costo medio unitario del lavoro non era stato adeguato al sensibile aumento dei prezzi verificatosi nel 2022 e nel 2023, si rileva quanto segue.

Il modello tariffario previsto dalla delibera n. 95/2023 stabilisce che le tariffe sono determinate a partire dai costi dell’anno base, e che a tale “*base costi*” sia possibile derogare qualora nell’anno base sia stato dichiarato lo stato di emergenza, evenienza non verificatasi nel caso in esame (vedasi in particolare le misure 2, 3 e 10 dell’allegato A di detta delibera). Non rilevano dunque circostanze, come quella addotta da RFI secondo cui la contrattazione salariale svolta nel 2022 avrebbe sottostimato l’inflazione, che – benché indubbiamente possano comportare nel breve periodo che gli introiti tariffari non sono sufficienti a coprire i costi – nel medio periodo sono normalmente bilanciate da circostanze che hanno effetti di segno opposto.

Si propone, conseguentemente, di prescrivere a RFI di **espungere dall’aggiornamento il livello incrementale di costi operativi correlato a tale voce e di riaggiornare conseguentemente i livelli tariffari di tutte le annualità considerate nell’aggiornamento stesso.**

Sezione 2.1.4 - Attività di security

Proposta RFI

Nel Documento informativo, RFI ha rappresentato quanto segue:

“Rete Ferroviaria Italiana assicura, tramite un sistema integrato di misure di security e cyber security, la protezione del patrimonio infrastrutturale, la continuità e la sicurezza del servizio ferroviario e la salvaguardia di viaggiatori, personale e cittadini. Le attività comprendono la prevenzione e il contrasto di minacce fisiche e digitali, il monitoraggio degli asset strategici, l’adozione di soluzioni tecnologiche avanzate e la cooperazione costante con le Forze dell’Ordine, le Autorità competenti e la Protezione Civile.

In tale ambito, RFI sostiene specifici oneri operativi e strutturali coperti con contribuzione pubblica che già a partire dal consuntivo 2024 mostra un fabbisogno aggiuntivo, non coperto, di circa 17 milioni di euro nonostante un maggior assorbimento (+18,3 milioni di euro rispetto al 2024). Tale crescita in larga parte ascrivibile ai maggiori oneri per attività di cyber security per proteggere le infrastrutture digitali, operative e informative, cruciali per garantire la sicurezza, l'affidabilità e la continuità del servizio ferroviario (ad es. sistemi di segnalamento, automazione e telecomando, sistemi di comunicazione, data center, cloud e sistemi per la programmazione degli interventi, ecc.) e alle maggiori necessità di presenziamento delle stazioni principali della rete, come espressamente richiesto da Prefecture e Ministero degli Interni, anche mediante ricorso ad istituti di vigilanza privati.

Con riguardo agli extra costi rilevati al 2024, rispetto all’anno base, si propone l’inserimento nella proposta in esame della sola quota incrementale di scoperto maturata tra il 2023 (circa 2,2 milioni di euro) e il 2024 (circa 16,9 milioni di euro) non coperta da contribuzione pubblica, pari pertanto a 14,7 milioni di euro. Di seguito si rappresenta il suddetto valore di costo emergente evoluto nel periodo regolatorio secondo i consueti parametri previsti dalla regolazione (inflazione e tasso di efficientamento)”.

Tabella 10 - Costi incrementali Security

Costi incrementali - Security	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale 2024-2029
Costi incrementali evoluti (inflazione - efficientamento)	14,7	14,8	14,9	15,0	15,1	15,2	89,8
<i>Valori espressi in Mln di €</i>							

Istruttoria

Con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI, distintamente con riferimento agli "oneri per cyber security" e alle "maggiori necessità di presenziamento delle stazioni principali della rete", di fornire:

- a) documentazione e informazioni idonee a giustificare l'incremento risultante "già a partire dal consuntivo 2024", ed in particolare: specificazione delle voci di costo della contabilità regolatoria interessate e dei relativi importi; documentazione contrattuale da cui risulti l'aumento del costo; illustrazione dell'incremento delle attività in questione, corredata di informazioni anche di tipo quantitativo relative all'incremento di detta attività;
- b) indicazione delle specifiche sopravvenienze normative e regolatorie da cui sarebbe derivata la necessità di incrementare l'attività e gli oneri in questione;
- c) copia delle richieste pervenute da "Prefecture e Ministero degli Interni" menzionate nel documento in esame, e da cui si evinca che detti soggetti hanno richiesto un incremento delle attività svolte.

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato quanto segue:

"Come riportato nel Documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, i costi sostenuti da Rete Ferroviaria Italiana per i servizi di security erogati da FS Security evidenziano, nel bilancio 2024 rispetto al 2023 (65.105.803 € nel 2024 vs. 51.347.195 € nel 2023), un incremento complessivo del 27% (+13.758.608 €). A tali costi diretti si aggiungono ulteriori oneri di natura indiretta, come già comunicato all'Autorità nella nota prot. ART 65036/2025 del 25 luglio 2025.

(...)

L'aumento dei costi è correlato a una crescita più che proporzionale dei volumi dei servizi ricevuti, in particolare per le attività di protezione degli asset infrastrutturali che rappresentano oltre il 94% dell'incremento complessivo. In tale ambito, RFI ha beneficiato di un aumento dei volumi di attività superiore di 25 punti percentuali rispetto alla crescita dei costi. Nel 2024, a seguito della riorganizzazione delle strutture operative di FS Security, RFI ha potuto contare su una maggiore capacità di risposta agli eventi, con conseguente incremento delle prestazioni ricevute rispetto al 2023.

Ulteriori elementi che hanno comportato un impatto diretto su RFI includono:

- nel 2024 è stata lanciata per la prima volta l'iniziativa denominata "Servizi ad Alta Concentrazione". Nello specifico, RFI ha beneficiato di attività mirate in stazione, concentrate su linee e tratte critiche per la sicurezza, con particolare attenzione alle aggressioni al personale. Tali servizi hanno coinvolto oltre 200 operatori impegnati contemporaneamente su tutto il territorio per il monitoraggio di più di 100 stazioni considerate critiche;
- nel 2024 è stata dedicata particolare attenzione al fenomeno degli indebiti attraversamenti ovvero "estranei all'esercizio ferroviario in linea" mediante la predisposizione di servizi mirati, attività di implementazione tecnologica (sistemi di videoanalisi e radar termico), proposte di implementazione delle misure passive e interfaccia con le Istituzioni, in particolar modo Polfer e Prefecture. L'argomento è stato affrontato dai Presidi Territoriali competenti nei Comitati Territoriali Periferici previsti nella Convenzione Gruppo FS – Polfer, che vengono svolti mensilmente con la Specialità al fine di individuare azioni di mitigazione come monitoraggi e presenziamenti per l'applicazione del DPR 753/80 (in 39 incontri nel corso del 2024 è stata discusso il tema). In merito alle attività di analisi svolte sugli asset ferroviari si evidenzia che nel 2024 sono state effettuate 816 attività di Gap Analysis

al fine di individuare discrepanze rispetto ai livelli di security attesi e disporre le necessarie azioni di mitigazione;

- *Gestione dei grandi eventi che attirano ingenti masse di viaggiatori, talvolta anche critiche come quelle delle tifoserie, che fanno uso del mezzo ferroviario. Alcuni di questi eventi hanno durata limitata nel tempo come concerti, fiere e manifestazioni sportive, altri si protraggono per diversi mesi come la c.d. "stagione dei crocieristi", che vede stazioni come quella di Trieste e di Civitavecchia caratterizzate da rilevanti flussi di viaggiatori, dal mese di aprile al mese di ottobre, con evidenti criticità di saturazione delle banchine e degli spazi di stazione. Analogamente, la stagione turistica presso le Cinque Terre, in Liguria, ha evidenziato problematiche nelle stazioni dovute all'intensità dei flussi di viaggiatori, con necessità di contingentare esterno degli stessi e parzializzazione dell'ingresso nelle stazioni, al fine di garantire condizioni di sicurezza e regolarità del servizio.*

In tali contesti, RFI ha beneficiato del presidio operativo garantito da FS Security attraverso la presenza di proprio personale operativo in attività di monitoraggio, gestione dei flussi di passeggeri e raccordo con le altre Società del Gruppo e gli Enti esterni coinvolti a tutela dei viaggiatori. Nel 2024 la Società è stata coinvolta nelle attività in riferimento a più di 200 eventi in più 4000 servizi di security. Nel 2023 il numero degli eventi che ha visto la partecipazione di FS Security è stato inferiore del 33% circa (150);

- *La collaborazione attiva con le Prefetture attraverso la partecipazione a riunioni, tavoli tecnici ed incontri incentrati sulla gestione di differenti criticità con il fine di evidenziare impatti sulla sicurezza ferroviaria e, tra le altre cose, garantire la sicurezza dei viaggiatori e del personale. Nel 2024 si sono tenuti più di 350 incontri ai quali FS Security ha partecipato come focal point di security del Gruppo FS. Nel 2023 sono stati circa il 13% in meno (309 circa).*

Con riferimento, infine, ai risultati operativi raggiunti nel 2024 si evidenzia una riduzione nel numero di atti vandalici in danno al Gestore dell'Infrastruttura del 15% e una diminuzione del 19% delle segnalazioni di estranei lungo le linee ferroviarie (Fonte dati: segnalazioni ricevute dalla Security Control Room di FS Security).

In merito ai dati di customer satisfaction si rileva, in riferimento al 2024, un incremento dei viaggiatori che si dichiarano "pienamente soddisfatti" della security all'interno delle stazioni (+2,5%: 83,4% nel 2023 e 85,9 nel 2024). Per quanto concerne il divario tra la sicurezza percepita all'interno della stazione e quella nelle aree esterne si evidenzia uno scarto del 19,9% a favore della security "interna" (viaggiatori "pienamente soddisfatti": 66% esterno stazione e 85,9% interno stazione)".

RFI ha altresì trasmesso documentazione a supporto di quanto rappresentato nella stessa nota.

Sempre con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno inoltre chiesto a RFI di fornire i criteri e le ragioni sottostanti alla scelta allocativa tra PMdA (98,68%) ed extra- PMdA (1,32%), nonché alla mancata attribuzione di quote al III pillar, al fine di dimostrare che tali allocazioni riflettano perimetro e pertinenza delle aree.

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha rappresentato che "[i]l contratto con FS Security è teso a salvaguardare la sicurezza dell'esercizio ferroviario, intesa come basket minimo da offrire alle IF" e di avere "[p]ertanto, considerato lo scopo insito alla natura delle attività presenti all'interno del contratto stesso, (...) ritenuto opportuno veicolare il costo sul Pacchetto Minimo di Accesso, e destinare la quota residua ascrivibile al controllo accessi al servizio di Fast Track". Precisa, inoltre, "che per le ragioni suddette non è stato attribuito il costo alle attività relative ai servizi a mercato, perché non pertinenti ai servizi di sicurezza offerti".

Nella nota di convocazione dell'audizione del 3 novembre 2025 (prot. 87102/2025), con riferimento all'affermazione secondo cui "i costi sostenuti da Rete Ferroviaria Italiana per i servizi di security erogati da FS Security evidenziano, nel bilancio 2024 rispetto al 2023 (65.105.803 € nel 2024 vs. 51.347.195 € nel 2023), un incremento complessivo del 27% (+13.758.608 €). A tali costi diretti si aggiungono ulteriori oneri di natura indiretta, come già comunicato all'Autorità

nella nota prot. ART 65036/2025 del 25 luglio 2025" (punto 11 dell'allegato alla nota del 30 settembre 2025, prot. ART 79391/2025), gli Uffici hanno chiesto a RFI di fornire le informazioni necessarie a raccordare tali dati con quelli contenuti nel Documento informativo, nella versione aggiornata trasmessa con la citata nota del 25 luglio 2025, con particolare riferimento alla parte (nota 2 a piè di pagina 11) ove si precisa che "*l'incremento di costi afferibile al business security riscontrato nell'anno 2024 è stato coperto come di seguito riportato:*

- *incremento della contribuzione da CdP-S pari a 18 milioni in relazione alle attività rientranti nel perimetro "core" del business;*
- *incremento dei costi posti a carico del pedaggio pari a ca. 14 milioni di euro ascrivibili principalmente a un maggiore impiego di fattori produttivi strutturali così come descritti nel documento di aggiornamento della proposta tariffaria".*

Nel corso dell'audizione (verbale prot. ART 93322/2025), RFI ha rappresentato quanto segue:

"Con riferimento al primo punto elenco, si tratta della quota parte dell'incremento che è stata posta a carico del CdP-S.

Relativamente al secondo punto elenco, invece, il montante posto a carico del pedaggio, è riconducibile prevalentemente ai costi del contratto con FS Security. Si evidenzia, che il costo in questione difficilmente può essere considerato "endogeno", di sovente il Gestore è chiamato ad ottemperare a richieste specifiche di sicurezza da parte delle autorità competenti (Prefetture, etc.), a cui, per ovvie ragioni, non può sottrarsi e delle quali il beneficiario ultimo è il viaggiatore finale.

FS Security è nata nel 2023 ed è entrata a pieno regime, attraverso un più completo riaspetto organizzativo nel 2024, consentendo una maggiore capacità di rispondere alle richieste di sicurezza".

Valutazioni e proposte degli Uffici:

Nonostante gli approfondimenti svolti dagli Uffici e le informazioni integrative acquisite da RFI, di cui si è dato conto nella precedente sottosezione, il livello incrementale di costi operativi correlato alle attività di security non risulta riconducibile a quanto disposto dalla misura 10.5, punto 1, lettera a) dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023; l'incremento di tali costi, registrato tra l'anno base 2023 e l'anno 2024, come evidenziato da RFI, infatti, è dovuto ad un incremento del numero di singoli eventi, per quanto ognuno *"espressamente richiesto da Prefetture e Ministero degli Interni"* (come affermato da RFI nel Documento informativo), e non risultano invece sopravvenienze normative o regolamentari tali da rendere tale aumento strutturale e quindi da assumere come nuova base costi per gli anni successivi.

Si propone, conseguentemente, di prescrivere a RFI di **espungere dall'aggiornamento il livello incrementale di costi operativi correlato a tale voce e di riaggiornare conseguentemente i livelli tariffari di tutte le annualità considerate nell'aggiornamento stesso.**

Sezione 2.1.5 – Delibera n. 89 del 29 maggio 2025

Proposta RFI

Nel Documento informativo, RFI ha affermato che gli effetti delle prescrizioni impartite dall'Autorità con delibera n. 89/2025, del 29 maggio 2025⁵, potranno *"avere impatti sui futuri aggiornamenti dei livelli tariffari del PMdA previsti*

⁵ La delibera n. 89/2025 recante "Procedimento avviato con delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023. Adozione del provvedimento conclusivo ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214", ha ad oggetto la conformità delle tariffe applicate da GS Rail, per gli anni 2022 e 2023, sugli spazi messi a disposizione delle imprese ferroviarie nelle stazioni passeggeri da essa gestite.

dalla Misura 10.5 della Delibera n. 95/2023" e che in particolare "potrà avere un impatto, attualmente non ancora quantificabile, sulla determinazione dei canoni per il Pacchetto Minimo di Accesso la riallocazione su quest'ultimo:

- dei costi di manutenzione straordinaria, attualmente attribuiti da GS Rail agli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a) del Decreto Legislativo n. 112/2015;
- dei costi scaturenti dalla riperimetrazione delle componenti patrimoniali su cui, secondo le prescrizioni della Delibera n. 89/2025, GS Rail può calcolare la quota del canone di retrocessione ritenuta ammissibile ai fini della determinazione delle tariffe degli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a) del Decreto Legislativo n. 112/2015;
- di parte del canone di retrocessione, riconducibile agli spazi regolati in stazione in termini di minori eccedenze da portare a deduzione del monte pedaggi (cfr. misura 1.7 della Delibera n. 187/2023)".

Inoltre, RFI ha dichiarato che "[i]n ragione della sopravvenienza regolamentare costituita dalla Delibera n. 89/2025 e delle tempistiche da essa previste per l'ottemperanza delle prescrizioni, gli effetti economici di quanto sopra riportato saranno applicati al primo aggiornamento tariffario utile".

Istruttoria

Con nota prot. 75268/2025 del 15 settembre 2025, gli Uffici hanno formulato osservazioni e richieste di chiarimenti e informazioni integrative con riferimento alle variazioni prospettate da RFI, facendo salve "successive valutazioni sulla coerenza con il quadro normativo e regolatorio della decisione annunciata da RFI di recuperare i costi e le minori eccedenze in questione attraverso "aggiornamenti dei livelli tariffari del PMdA previsti dalla Misura 10.5 della Delibera n. 95/2023"".

Con nota del 10 ottobre 2025, la cui documentazione è stata acquisita ai prott. ART 83393/2025, 83412/2025, 83420/2025 e 83422/2025, RFI ha trasmesso gli elementi di riscontro a quanto richiesto dall'Autorità con la citata nota prot. 75268/2025 del 15 settembre 2025.

Con nota prot. ART 91102/2025, del 10 novembre 2025, facendo seguito all'indicata nota dell'Autorità prot. 75268/2025 del 15 settembre 2025, e al proprio riscontro del 10 ottobre 2025 (prot. ART 83393/2025, 83412/2025, 83420/2025 e 83422/2025) sopra citato, RFI ha fornito ulteriori elementi informativi integrativi di quanto rappresentato alla sezione 2.1.5 del Documento informativo, relativo agli effetti sul pedaggio della delibera n. 89/2025, e ha chiarito che provvederà a rivedere il valore delle eccedenze e dei costi alla base della determinazione del pedaggio per il corrente periodo regolatorio, "nell'ambito dell'aggiornamento annuale delle tariffe del PMdA che presenterà entro il 30 giugno 2026".

Valutazioni e proposte degli Uffici

Rispetto alla categoria di variazioni in esame, le valutazioni che l'Autorità potrebbe eventualmente formulare riguardano l'astratta ammissibilità delle stesse in relazione ai principi e criteri stabiliti dalla delibera n. 95/2023. La quantificazione delle stesse e la specificazione di come si riflettono sul pedaggio saranno precise, da quanto RFI ha dichiarato, nel documento informativo relativo al successivo aggiornamento annuale, da pubblicarsi entro giugno 2026.

Si rileva tuttavia che non avendo RFI pubblicato, per la categoria di variazioni in esame, la "esaustiva documentazione, anche quantitativa, finalizzata all'accertamento delle variazioni" (misura 10.5, punto 1, lettera a) dell'allegato A alla delibera n. 95/2023), i soggetti interessati non disponevano di elementi informativi adeguati per formulare le loro osservazioni, nell'ambito dell'apposita consultazione.

Si ritiene invece che, in linea con il modello procedurale previsto per l'aggiornamento ordinario del PIR, cui l'indicata misura 10.5 espressamente rimanda, l'Autorità debba esprimersi sulle variazioni dopo aver considerato le osservazioni dei soggetti interessati, e le repliche di RFI.

Si propone, pertanto, che l'Autorità si riservi di svolgere le proprie valutazioni sulle variazioni in questione soltanto dopo che RFI avrà pubblicato e sottoposto a consultazione la documentazione e le informazioni integrative necessarie.

Sezione 2.5 del Documento informativo relativo ai servizi extra-PMdA - Investimenti evasione tariffaria

Proposta RFI

Con riferimento agli investimenti relativi all'installazione dei misuratori del consumo di acqua (*smart meter*) negli impianti per il lavaggio dei treni (platee di lavaggio) e di rifornimento idrico, RFI ha spiegato che i costi di tali investimenti “*sono stati attribuiti esclusivamente al modello di calcolo del servizio di rifornimento idrico, in quanto i binari di intervento nelle platee di lavaggio sono comuni ad entrambi i servizi*”.

Istruttoria

Con nota prot. 72456/2025 del 2 settembre 2025, gli Uffici hanno chiesto a RFI di chiarire per quale motivo, trattandosi di costi comuni ai due servizi (platee di lavaggio e rifornimento idrico), non li abbia ripartiti attraverso opportuni driver, piuttosto che attribuirli a uno solo.

Con nota del 30 settembre 2025 (prot. ART 79391/2025), RFI ha spiegato che una volta completata l'installazione dei misuratori su tutti gli impianti che erogano acqua alle imprese ferroviarie (impianti di rifornimento idrico e platee di lavaggio), il Gestore intende proporre una revisione del sistema dei corrispettivi dei due servizi, che prevede l'esclusione dalla tariffa delle platee di lavaggio della componente di consumo idrico, che sarà remunerata mediante il corrispettivo del servizio “Rifornimento idrico” (ridenominato servizio di “Fornitura Acqua”) indipendentemente dal fatto che l'erogazione avvenga all'interno o all'esterno della platea di lavaggio.

Secondo RFI, “*l'attribuzione dei costi di installazione degli smart meter al solo servizio di rifornimento idrico consente una corretta attribuzione contabile, funzionale all'avvio della rendicontazione secondo i nuovi modelli tariffari una volta completata l'installazione dei dispositivi*”.

Valutazioni e proposte degli Uffici:

Le argomentazioni di RFI non appaiono condivisibili in quanto implicano l'attribuzione impropria agli utilizzatori degli impianti di rifornimento idrico della parte del costo di investimento in questione riconducibile all'utilizzo delle platee di lavaggio, per un periodo impreciso (RFI ha comunicato che prevede di completare nel 2026 l'implementazione della prima fase del piano di installazione dei contatori, relativa a un primo insieme di impianti prioritari, senza specificare quando avverrà l'installazione sui restanti impianti).

Si rileva, inoltre, che la ripartizione tra i due servizi del costo degli investimenti in questione non impedisce che RFI possa poi riallocare interamente detti costi – per la parte non ancora ammortizzata - al servizio “Fornitura Acqua”, se e quando sarà attuata la prospettata revisione dei sistemi dei corrispettivi.

Si propone, conseguentemente, di **prescrivere a RFI di rideterminare i corrispettivi dei due servizi sulla base di una ripartizione dei costi degli investimenti in questione tra i servizi, effettuata attraverso un opportuno driver**, quale ad esempio il consumo stimato di acqua per gli impianti cui gli investimenti si riferiscono.

Riallocazione dei costi tra PMdA e Servizi extra-PMdA

Istruttoria

Al punto 3 della delibera n. 165/2024, del 20 novembre 2024, recante “*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 ha deliberato, “*con riferimento ai servizi “Stazioni passeggeri – Sistemi IaP” (Informazioni al Pubblico), “Stazioni passeggeri – Assitenza 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”⁶, di prescrivere a RFI 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;”.

In data 12 dicembre 2024, come previsto dalla Misura 42.9, punto 1, lettera c) dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023, RFI ha pubblicato (<https://www.rfi.it/it/news-e-media/novita-on-line/2024/12/13/pubblicazione-del-sistema-tariffario-2025-2029.html>) la relazione generale relativa al sistema dei corrispettivi dei servizi extra-PMdA, assolutamente aggiornata al fine, in particolare, di recepire “le prescrizioni [...] della Delibera n. 165/2024 del 20 novembre 2024 [...]” (paragrafo 1, secondo periodo).

Al paragrafo 9 di detta relazione, RFI ha dichiarato che non è stato possibile “*allocare gli asset constituenti la componente patrimoniale dei nuovi sottoservizi di stazione*”.

Nello stesso paragrafo 9, inoltre, RFI ha dichiarato che la quota parte dei costi indiretti dei nuovi sottoservizi di stazione, “*allo stato attuale, è rimasta interamente a carico del servizio [...] “Stazione passeggeri - spazi di stazione”*”.

Al paragrafo 8.5 del documento di metodologia e contabilità regolatoria relativo al 2024, trasmesso all’Autorità con nota del 4 giugno 2025 (prot. ART 52696/2025), RFI ha dichiarato che: “*In ottemperanza a quanto prescritto dalla Delibera ART 165/2024 (con particolare riferimento al punto 3.3 della stessa Delibera) il Gestore ha provveduto a riclassificare dal PMdA (per il tramite del driver esplicitamente previsto dal punto 11 della misura 58 della Delibera n. 95/2023) la quota di costi del capitale approssimativamente riferibile ai servizi:*

- *Stazioni passeggeri – Sistemi IaP (Informazioni al Pubblico);*
- *Stazioni passeggeri – Assistenza PRM;*
- *Stazioni Passeggeri – Servizi igienici;*
- *Stazioni passeggeri – Aree di accoglienza.*

Tali valori saranno oggetto di affinamento e rielaborazione nei tempi e modi stabiliti dalla stessa”.

Valutazioni e proposte degli Uffici:

Nella Contabilità regolatoria relativa al 2024, RFI ha dichiarato di aver riallocato parte dei costi di capitale dal PMdA ai cd. Nuovi servizi di stazione in ottemperanza a quanto previsto al punto 3.3 della delibera n. 165/2024. Tuttavia, sulla base di tale prescrizione, RFI avrebbe dovuto – già nel sistema tariffario del PMdA e nel sistema dei corrispettivi dei

⁶ I servizi “*Stazioni passeggeri – Sistemi IaP*”, “*Stazioni passeggeri – Assitenza PRM*”, “*Stazioni Passeggeri – Servizi igienici*” e “*Stazioni passeggeri – Aree di accoglienza*” sono stati complessivamente indicati da RFI, nella proposta di sistema di corrispettivi oggetto della delibera n. 165/2024, come Nuovi servizi di stazione, in quanto essi sono stati per la prima volta oggetto di separata tariffazione, diversamente dal servizio “*Stazioni passeggeri – spazi di stazione*” che era già precedentemente tariffato.

servizi extra-PMdA pubblicato a dicembre 2024 – tenere conto di detta riallocazione dei costi per ricalcolare conseguentemente le tariffe, cosa che – come si è visto – non è avvenuta. Analogamente, RFI non ha rideterminato i corrispettivi dei servizi resi nelle stazioni passeggeri per tener conto di quanto prescritto al punto 3.5 della delibera n. 165/2024, e a tale prescrizione non viene fatto alcun riferimento neanche nell’ambito della contabilità regolatoria relativa al 2024. Rilevato che sono tuttora sussistenti le ragioni in base alle quali l’Autorità ha impartito tali prescrizioni, si ritiene necessario che l’Autorità, nell’esprimersi sull’aggiornamento annuale proposto da RFI, ne ribadisca il contenuto con riferimento alle tariffe applicabili a decorrere dal 2027, per rispettare i termini di preavviso previsti dall’articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015.

Si propone, conseguentemente, di **prescrivere a RFI di rideterminare il canone di accesso all’infrastruttura e i corrispettivi dei Nuovi servizi di stazione a decorrere dall’anno 2027 per tenere conto di quanto disposto ai punti 3.3 e 3.5 della delibera n. 165/2024.**

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si propone di prescrivere, inoltre, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), di ricalcolare i livelli tariffari relativi al PMdA e ai servizi extra-PMdA per tenere conto delle illustrate prescrizioni proposte, per tutte le annualità considerate nell’aggiornamento, provvedendo conseguentemente ad adeguare i pertinenti prospetti informativi della rete, oltre ad aggiornare coerentemente la documentazione pubblicata sul proprio sito *web* in merito all’oggetto.

CONCLUSIONI

Alla luce degli approfondimenti svolti sull’aggiornamento annuale 2025 del sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA e del sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i servizi extra-PMdA erogati da RFI si propone al Consiglio, a conclusione dell’istruttoria effettuata, l’adozione del testo di delibera allegato agli atti trasmessi, tra cui la presente relazione sulle risultanze istruttorie è ricompresa.

Torino, 21 novembre 2025

Il Dirigente dell’Ufficio
Accesso alle infrastrutture ferroviarie e portuali
f.to Roberto Piazza

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