

Nuovo sistema di pedaggio 2024-28

Impatti del listino e cosa c'è dietro

6 ottobre 2023



Listino tariffe A

Classe di velocità	Cat. Massa Assiale	2025	2026	2027	2028
		T _{A1-2}	T _{A1-2}	T _{A1-2}	T _{A1-2}
[0-75)		0,00059	0,00058	0,00057	0,00057
[75-100)		0,00087	0,00086	0,00084	0,00084
[100-125)		0,00129	0,00127	0,00125	0,00124
[125-150)		0,00191	0,00187	0,00184	0,00183
[150-175)	≤ 18 t/a	0,002582	0,002534	0,002491	0,002483
[150-175)	> 18 t/a	0,002590	0,002543	0,002500	0,002492
[175-200)	≤ 18 t/a	0,003316	0,003256	0,003200	0,003190
[175-200)	> 18 t/a	0,003250	0,003191	0,003137	0,003127
[200-225)	≤ 18 t/a	0,004149	0,004073	0,004004	0,003991
[200-225)	> 18 t/a	0,003987	0,003914	0,003847	0,003835
[225	≤ 18 t/a	0,005940	0,005831	0,005732	0,005714
[225	> 18 t/a	0,005541	0,005440	0,005347	0,005331

+

+

	2025	2026	2027	2028
T _{flat}	0,130	0,128	0,126	0,126
ELETTRICA	0,398	0,392	0,387	0,386
ELETTRICA (2P)	0,797	0,784	0,774	0,773
NON ELETTRICA	0,000	0,000	0,000	0,000

X tonkm

X km

Listino A 2025

Classe di velocità	Cat. Massa Assiale	T_{A1-2}
[0-75)		0,00059
[75-100)		0,00087
[100-125)		0,00129
[125-150)		0,00191
[150-175)	≤18t/a	0,00258
[150-175)	>18t/a	0,00259
[175-200)	≤18t/a	0,00332
[175-200)	>18t/a	0,00325
[200-225)	≤18t/a	0,00415
[200-225)	>18t/a	0,00399

Classe di Trazione	T_{A3}
ELETTRICA	0,398
ELETTRICA (2P)	0,797
NON ELETTRICA	-

Il pedaggio del singolo treno e l'impatto sul business dipende dalla distribuzione dei km sulle varie classi

Listino OSP-REG

		2025		Rete LSE		Rete LSI			Rete LSB			Rete Metropolitana		
				LSE Top	LSE Standard	FOND Top	FOND Standard	FOND Base	COMPL Top	COMPL Standard	COMPL Base	NODI Standard	NODI Base	NODI CORE
OSP - Regionale	NODO HUB	Diurno	Lun	5,66	4,76	3,27	2,98	2,68	2,98	2,08	1,79	2,98	2,68	5,95
			Mar-Ven	5,66	4,76	3,27	2,98	2,68	2,98	2,08	1,79	2,98	2,68	5,95
			Prefestivo	4,53	3,81	2,62	2,38	2,14	2,38	1,67	1,43	2,38	2,14	4,76
			Festivo	4,53	3,81	2,62	2,38	2,14	2,38	1,67	1,43	2,38	2,14	4,76
		Notturno	5,09	4,29	2,95	2,68	2,41	2,68	1,88	1,61	2,68	2,41	5,36	
	NODO RING	Diurno	Lun	4,96	4,18	2,87	2,61	2,35	2,61	1,83	1,57	2,61	2,35	5,23
			Mar-Ven	4,96	4,18	2,87	2,61	2,35	2,61	1,83	1,57	2,61	2,35	5,23
			Prefestivo	3,97	3,34	2,30	2,09	1,88	2,09	1,46	1,25	2,09	1,88	4,18
			Festivo	3,97	3,34	2,30	2,09	1,88	2,09	1,46	1,25	2,09	1,88	4,18
		Notturno	4,47	3,76	2,59	2,35	2,12	2,35	1,65	1,41	2,35	2,12	4,70	
	NO NODO	Diurno	Lun	3,73	3,14	2,16	1,96	1,77	1,96	1,37	1,18	1,96	1,77	3,92
			Mar-Ven	3,73	3,14	2,16	1,96	1,77	1,96	1,37	1,18	1,96	1,77	3,92
			Prefestivo	2,98	2,51	1,73	1,57	1,41	1,57	1,10	0,94	1,57	1,41	3,14
			Festivo	2,98	2,51	1,73	1,57	1,41	1,57	1,10	0,94	1,57	1,41	3,14
		Notturno	3,35	2,82	1,94	1,77	1,59	1,77	1,24	1,06	1,77	1,59	3,53	
	REGIO APT	Diurno	Lun	5,50	4,63	3,18	2,89	2,60	2,89	2,02	1,74	2,89	2,60	5,78
			Mar-Ven	5,50	4,63	3,18	2,89	2,60	2,89	2,02	1,74	2,89	2,60	5,78
			Prefestivo	4,40	3,70	2,55	2,31	2,08	2,31	1,62	1,39	2,31	2,08	4,63
			Festivo	4,40	3,70	2,55	2,31	2,08	2,31	1,62	1,39	2,31	2,08	4,63
		Notturno	4,95	4,17	2,86	2,60	2,34	2,60	1,82	1,56	2,60	2,34	5,21	
	TURISTICI	Diurno	Lun	6,23	5,24	3,61	3,28	2,95	3,28	2,29	1,97	3,28	2,95	6,56
			Mar-Ven	6,23	5,24	3,61	3,28	2,95	3,28	2,29	1,97	3,28	2,95	6,56
			Prefestivo	4,98	4,20	2,88	2,62	2,36	2,62	1,84	1,57	2,62	2,36	5,24
			Festivo	4,98	4,20	2,88	2,62	2,36	2,62	1,84	1,57	2,62	2,36	5,24
Notturno		5,60	4,72	3,24	2,95	2,65	2,95	2,06	1,77	2,95	2,65	5,90		

Il pedaggio del singolo treno e l'impatto sul business dipende dalla distribuzione dei km sui vari cluster tariffari

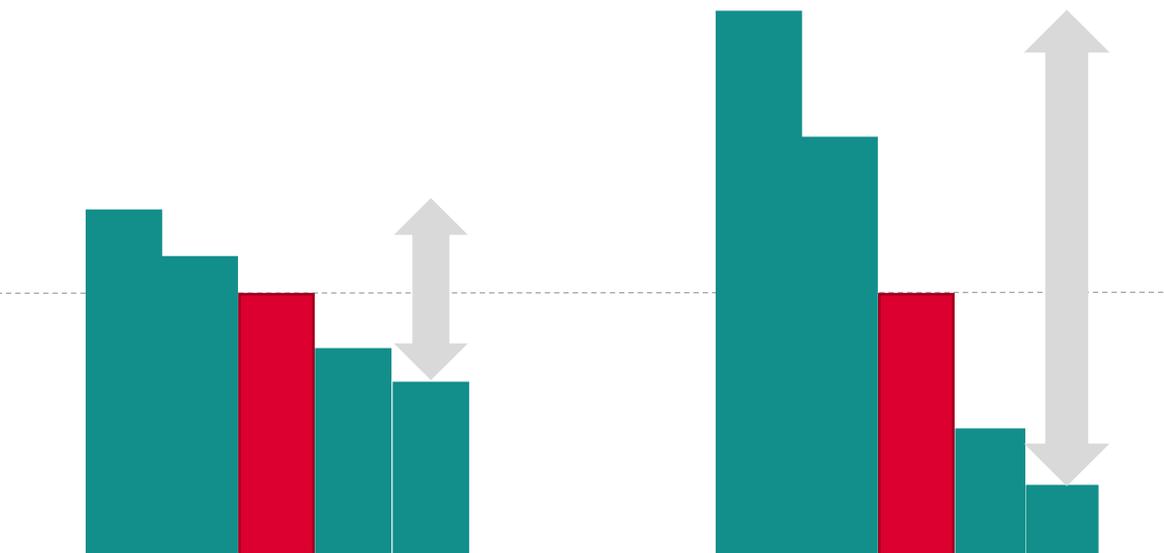
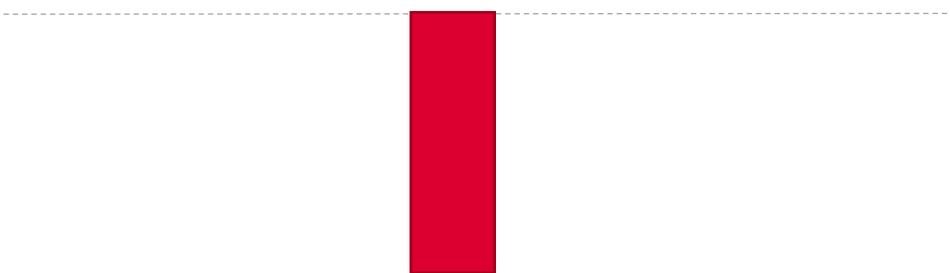
Impatti del listino e cosa c'è dietro

PEDAGGIO MEDIO UNITARIO

MODULAZIONE dei pedaggi

COSTO-STATO

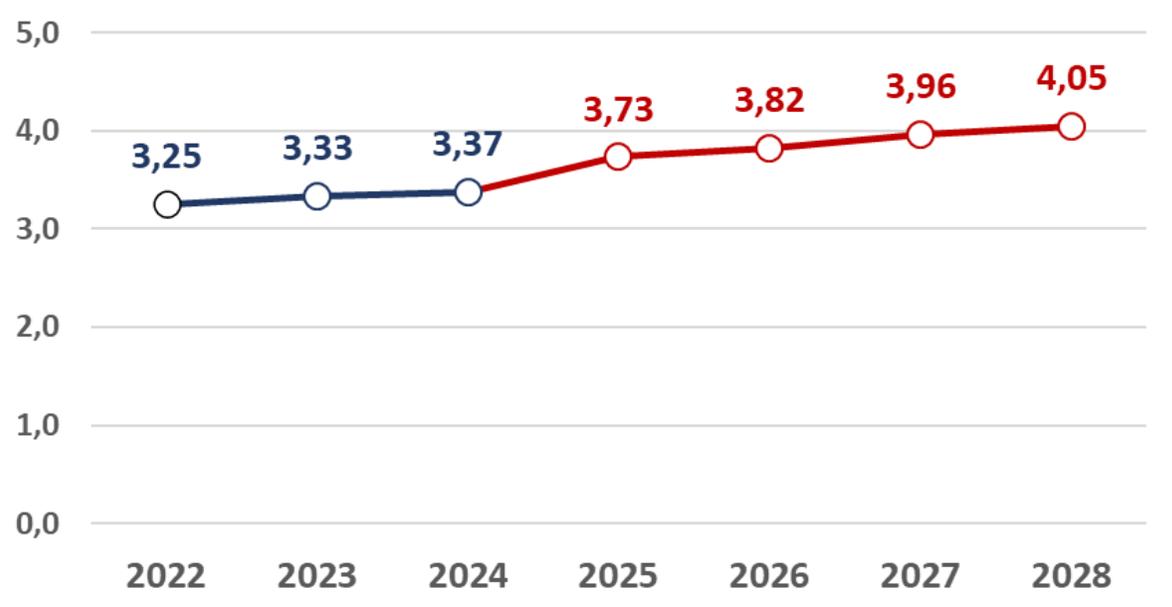
VOLUMI



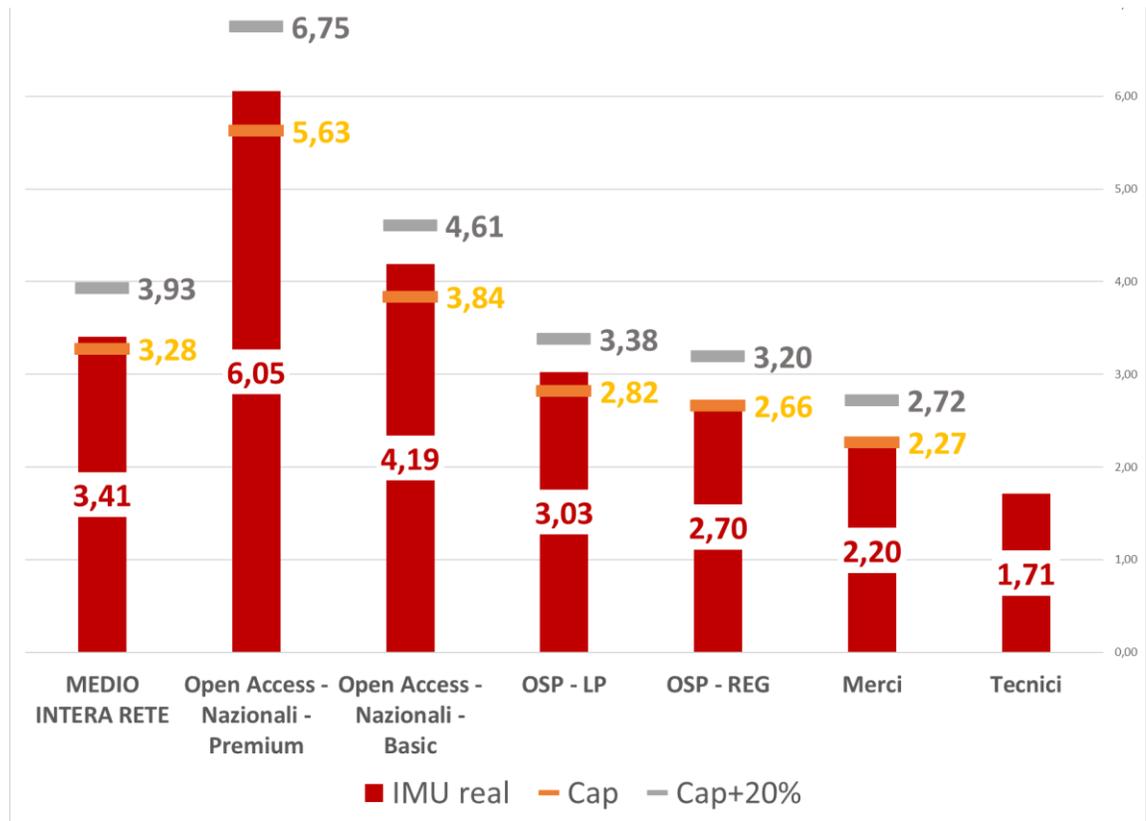
- Analisi di sostenibilità
- Elasticità della domanda (treni*km, pax*km, Tonn*km) alla variazione di pedaggio
- Capacità contributiva

Impatti

Evoluzione IMU



Confronto per segmenti (media periodo VAL 22)



IMU segmenti di 1° livello (A+B)

segmento	IMU 22	NEW IMU 24-28 (attualizzato 22)	delta%
Open Access - Nazionali - Premium	5,63	6,05	7,5%
Open Access - Nazionali - Basic	3,84	4,19	9,1%
OSP - LP	2,82	3,03	7,5%
OSP - REG	2,66	2,70	1,4%
Merci	2,27	2,20	-3,0%
Tecnici	1,69	1,71	1,0%
TOTALE	3,28*	3,41	4,0%

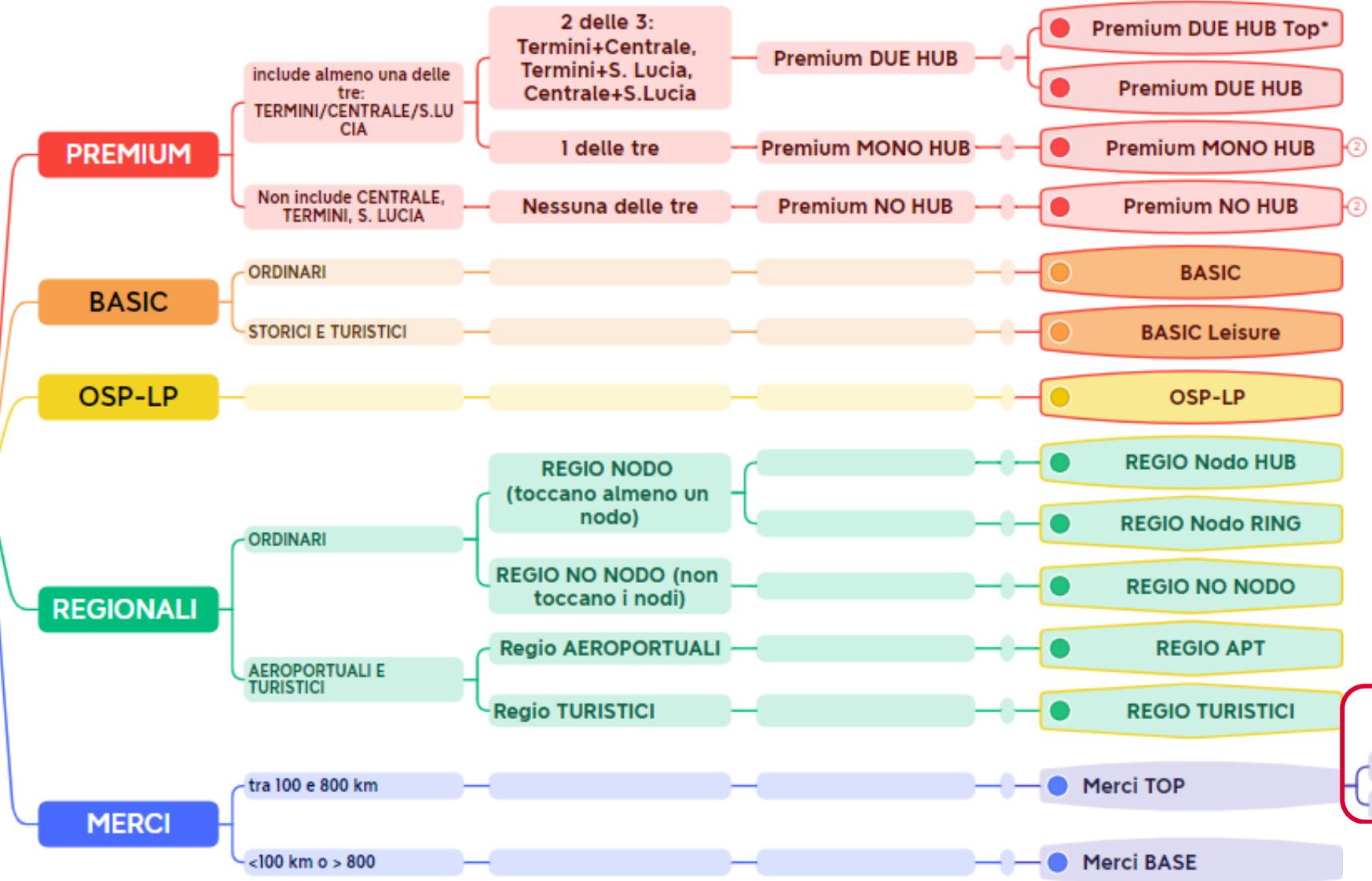
**Derivante dal mix di traffico medio 24-28 e applicazione IMU 2022*

Parte B

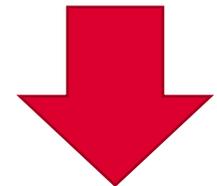
SEGMENTI DI MERCATO

* Premium della Dorsale con passaggio a FI CM come in slide seguente

SEGMENTI MERCATO



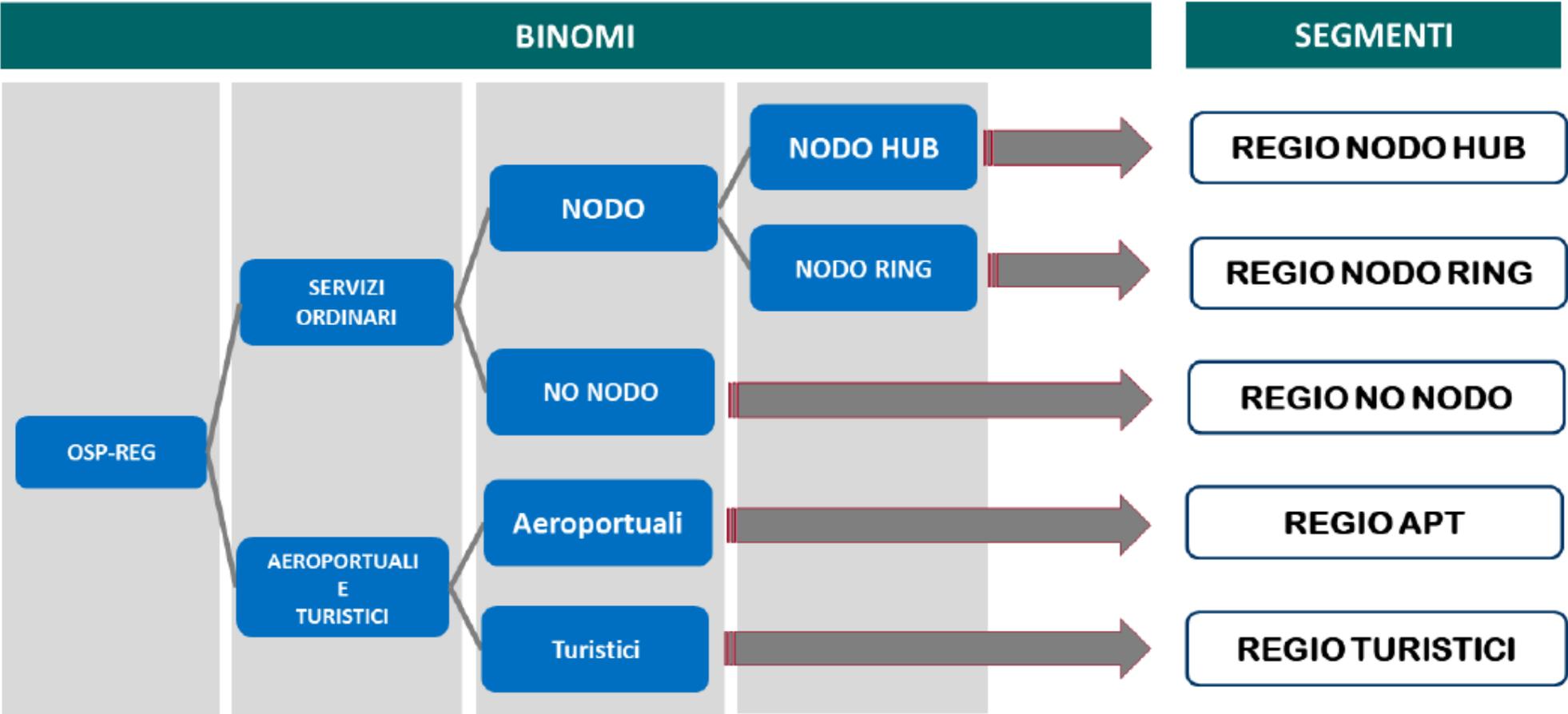
RETE PRESTANTE
Totale
Parziale



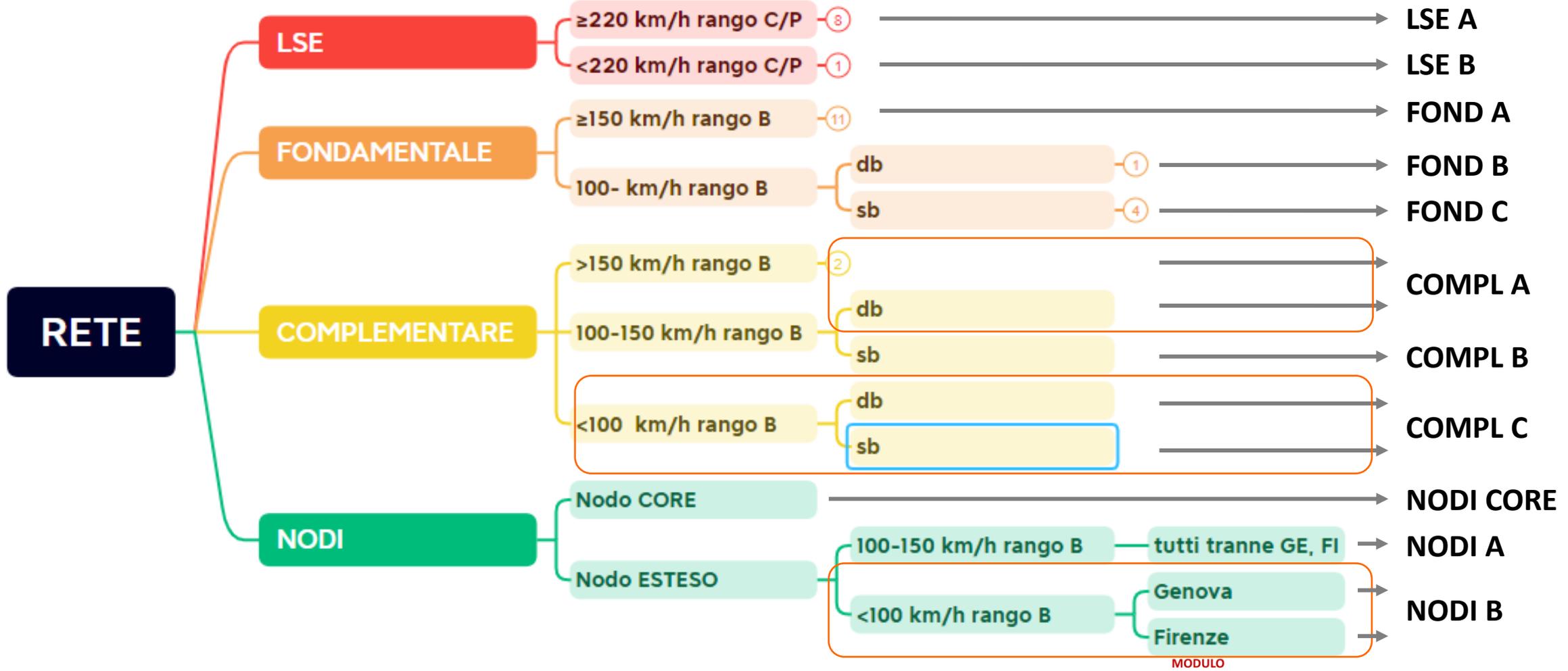
NB: Relativamente alla dizione «HUB» del segmento PREMIUM, si faccia riferimento alle stazioni indicate nei binomi a monte. Per il segmento REGIONALE rimangono validi i riferimenti presenti in PIR

Segmenti di mercato

OSP-REG

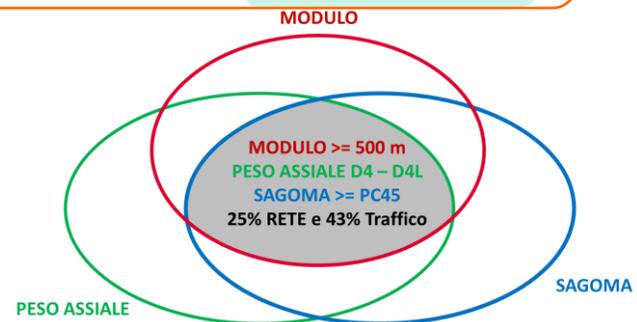


SEGMENTI DI RETE

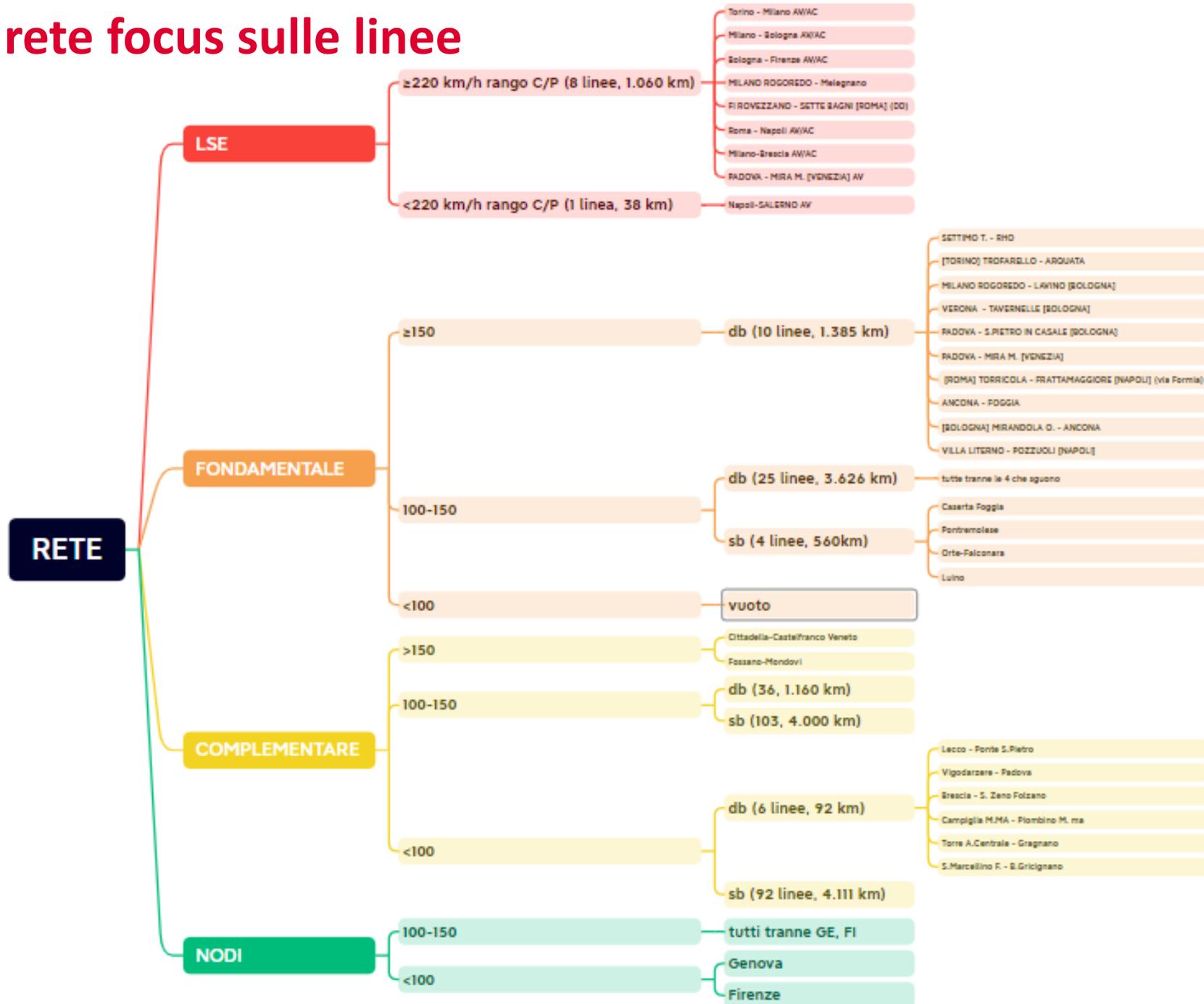


Per la differenziazione delle prestazioni merci (sagoma, peso assiale, modulo) che devono essere garantite per l'intera OD, quindi in contrasto con la logica di una tariffazione a chilometro di rete, si è optato per una valorizzazione in termini di segmento di mercato, fermo restando che i relativi criteri di quantificazione dei rapporti tra i coefficienti attengono a criteri performativi

→ **fattore rete prestante 1,14**



Segmentazione di rete focus sulle linee



Coefficienti di modulazione rete (K)

	NODO			LSE		FOND			COMPL		
	NODO CORE	NODO A ≥ 100	NODO B < 100	LSE A ≥ 220	LSE B < 220	Fond A ≥ 150	Fond B 100-150 db	Fond C 100-150 sb	Compl A > 100 e db	Compl B > 100 e sb	Compl C < 100 (db e sb)
PAX	2	1	0,9	1,9	1,6	1,1	1	0,9	1	0,7	0,6
MERCI*	2	1	0,9	1,9	1,6	1,1	1	0,9	0,7		0,6

- Per la differenziazione delle prestazioni merci (sagoma, peso assiale, modulo) che devono essere garantite per l'intera OD, quindi in contrasto con la logica di una tariffazione a chilometro di rete, si è optato per una valorizzazione in termini di segmento di mercato, fermo restando che i relativi criteri di quantificazione dei rapporti tra i coefficienti attengono a criteri performativi
 → **fattore rete prestante 1,14**
- Per rete prestante si intende quella a massa assiale D4/D4L, sagoma PC45 o superiore, Modulo 500 o superiori, sulla base di quanto specificato sui Regolamenti Europei sui Corridoi Merci

Coefficienti di modulazione temporale

Liv.	Livello orario	Livello giornaliero	Definizione
1	Notturmo	Tutti i giorni	Tutti i giorni dell'anno, dalle 22:00 alle 6:00
2	Diurno	Feriale	Giorni feriali (di norma da lunedì a venerdì), dalle 6:00 alle 22:00
		Festivo	Domenica e giorni festivi, dalle 6:00 alle 22:00
		Prefestivo	Sabato, dalle 6:00 alle 22:00; Ove previsto dal GI sulla base di motivazioni oggettive, vigilia dei giorni festivi, dalle 6:00 alle 22:00

	DIURNO				NOTTURNO
	FERIALI		PREFESTIVI	FESTIVI	
	LUN	MAR-VEN			
PREMIUM	1	1	0,8	1	0,5
BASIC	1	1	0,8	1	0,5
OSP LP	1	1	0,8	0,8	0,9
REG Ordinari	1	1	0,8	0,8	0,9
REG Speciali	1	1	1	1	1
MERCI	0,9	1	0,9	0,9	0,8
TECNICI	1	1	1	1	1

I valori dei rapporti tra coefficienti sono stimati in coerenza con le **differenze di costo di produzione**

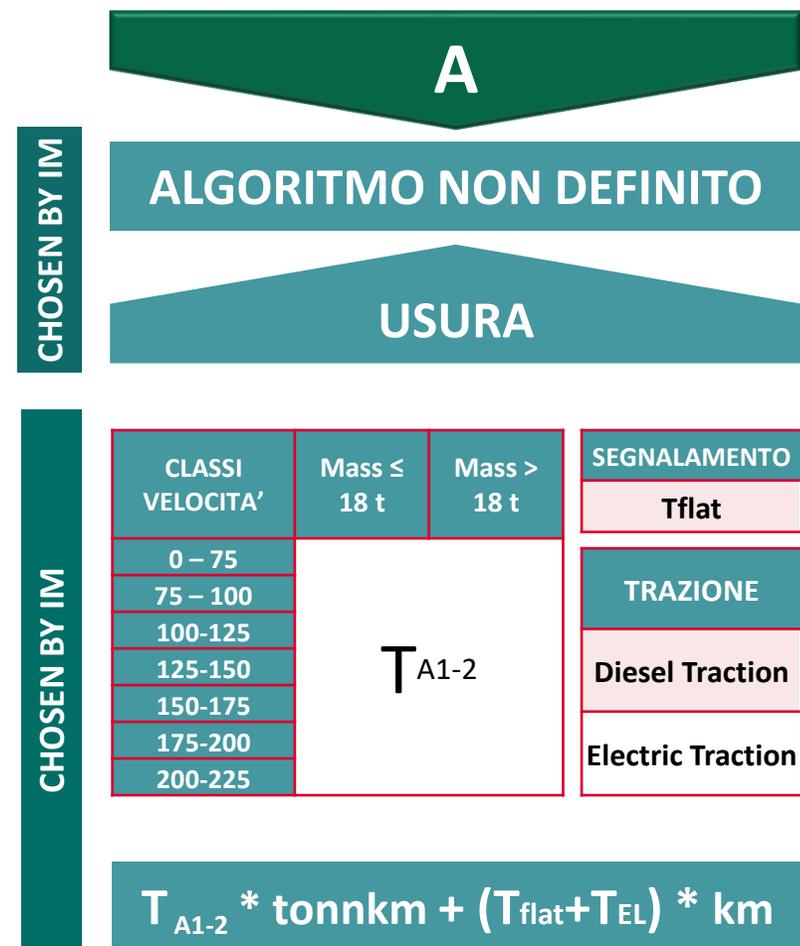
- OSP – REG → presi a riferimento i coefficienti maggiorativi per la notte/festivi presenti nei PEF in possesso del GI.
- OSP – LP → evidenze rintracciabili nei dati forniti al GI dall'IF operante
- MERCATO → evidenze non fornite da IF nell'ambito delle consultazioni, effettuate valutazioni sui rapporti feriale/festivo e notturno/diurno di domanda attuale chiesti attraverso la consultazione

4. I valori dei coefficienti $H_{j,k,h}$ sono determinati dal GI avendo cura che, ai fini del pieno recupero degli *Efficient total cost* relativi al segmento o sottosegmento di mercato (j), la loro complessiva applicazione avvenga in base a principi di equità, non discriminazione e sostenibilità per gli operatori del mercato, risultando compatibile con una ottimale allocazione della capacità di infrastruttura, tenuto inoltre conto dell'effettiva disponibilità dell'infrastruttura stessa, anche in relazione alle interruzioni programmate in orario (IPO).

Parte A

Criteri di segmentazione componente A

- Algoritmo definito nell'ambito del modello econometrico-ingegneristico dei Costi Diretti
- Funzione continua di costo rispetto alla variabile tonnkm, superando la discretizzazione in classi di peso
- Maggior numero di classi di velocità
- Differenziazione, per i servizi con $V_{comm} > 150$ km/h, per Massa Assiale ($> 0 <$ di 18 t/asse).



Componente A

Stima impatti modello Costi Diretti – Anno 2022

Completivamente, l'ammontare dei costi diretti (parte A del pedaggio) raddoppia.

Il nuovo modello penalizza segmenti **BASIC** e **OSP** e riduce in proporzione l'IMU del segmento **MERCI**.

IMU A (eur/km)

