



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Affari Regolatori e Antitrust
C.A. del responsabile – Raffaella Marciani
Via pec: rfi-ad.ara@pec.rfi.it
Via mail: ask-dce@rfi.it

Prot. 15/2024

Roma, 30 luglio 2024

Oggetto: osservazioni a proposte tariffarie relative al PMdA e ai servizi diversi dal PMdA per il periodo tariffario 2025-2029

Gentili Signori,

Complessivamente la proposta tariffaria presentata dal Gestore risulta adeguata alle esigenze del settore merci per quanto riguarda il pedaggio (ovvero il PMdA), ma totalmente incompatibile per quanto attinente ai servizi (ovvero l'extra PMdA).

L'andamento del mercato merci rilevato in Italia negli ultimi anni ha chiaramente dimostrato l'incapacità del settore di assorbire incrementi nei costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria e di sopportare la così detta "*ability to pay*"; inoltre, l'evoluzione del mercato ferroviario prevede una visione sempre più integrata dell'infrastruttura, che comprenda la linea ferroviaria, gli impianti alla stessa collegata ed i servizi disponibili negli stessi. Pertanto, l'offerta commerciale delle imprese ferroviarie non può prescindere dall'utilizzo congiunto di tracce (PMdA) e di servizi (extra PMdA), che complessivamente costituiscono uno dei principali costi produttivi diretti del modello d'esercizio delle imprese ferroviarie.

La proposta extra PMdA, nell'attuale formulazione, potrebbe compromettere l'equilibrio del mercato merci elidendo le positive modifiche introdotte nella proposta PMdA.

In considerazione del difficile periodo che stanno vivendo le imprese ferroviarie, soprattutto merci, a causa del susseguirsi di interruzioni concomitanti ed impattanti sulle principali direttrici del Paese, si auspica in una revisione della proposta extra PMdA che possa calmierare i folli rincari previsti per alcuni servizi strategici (su tutti lo scalo merci), in alternativa si propone un rinvio dell'entrata in vigore delle nuove tariffe dei servizi almeno al termine dei lavori del PNRR.

Alla luce di tale premessa, si forniscono di seguito osservazioni di dettaglio sui singoli punti della proposta.

PMdA

- Binomio di secondo livello – Merci Top Plus

Per quanto riguarda la definizione di un perimetro di tratte di rete *prestante*, identificate in base a criteri performativi legati a caratteristiche prestazionali della rete, si evidenzia che, in particolare rispetto al modulo (≥ 500 m), è importante che il parametro che definisce la categoria Top Plus, sia applicabile anche agli impianti O/D del treno e ai rispettivi binari di arrivo/partenza e presa/consegna. Differentemente, si annullerebbe il vantaggio prestazionale in linea, a discapito di una maggiorazione tariffaria.



- Componente C5:

Apprezzando l'estensione dell'applicabilità della componente anche al segmento merci, non si comprende la necessità di esclusione di treni da/per altre reti, regionali e internazionali.

Nella definizione del progetto orario da parte del Gestore Infrastruttura (GI) le tracce internazionali vengono armonizzate con la capacità della rete confinante, definendo degli "appuntamenti" ai valichi che garantiscano la continuità del treno senza che vi sia ingombro del valico.

Una volta definita la programmazione di presa in carico nella stazione di transito, la graficazione (e percorrenza) nel territorio domestico è analoga a qualsiasi altro treno nazionale.

Proprio per incentivare il Gestore ad un'ottimizzazione delle percorrenze per questi particolari servizi (strategici in una logica del trasporto sempre più interoperabile) si richiede l'eliminazione di tale ambito di esclusione dal perimetro di applicabilità della componente C5.

Extra PMdA

Come anticipato in premessa, si osserva che rispetto all'attuale regime le tariffe proposte per la maggioranza dei servizi extra PMdA subiscono aumenti elevatissimi, con un'impennata incrementale nel periodo regolatorio.

Di seguito un prospetto esemplificativo per i servizi di maggior interesse per il segmento merci:

SERVIZIO	TARIFFA 2024 (€/accesso o utenza)	Proposta TARIFFA 2026 (€/accesso o utenza)	Proposta TARIFFA 2029 (€/accesso o utenza)
SCALI MERCI	40,11 €	255,89 €	336,37 €
SOSTE MERCI	0,073 €	0,160 €	0,2015 €
AREE di COMPOSIZIONE/SCOMPOSIZIONE	57,99 €	60,31 €	96,24 €
PICWEB ASTRO-IF	66,74 €	425,00 €	405,00 €

Gli aumenti previsti, per gli scali merci del +640% sulla prima annualità del periodo, non sembrano adeguatamente giustificati dagli esiti delle analisi presentate dal Gestore: l'evoluzione dei costi e dei volumi di produzione forniti da RFI, come già segnalato, non si reputano sufficientemente attendibili.

Risulta infatti evidente che il Gestore non abbia correttamente gestito il paniere dei servizi extra PMdA nel precedente periodo tariffario e che questo abbia determinato un campionamento non rappresentativo della base dati utilizzati per la costruzione delle previsioni di domanda del mercato.

Inoltre, non risulta logica la ratio alla base di tali incrementi: se la normativa impone che la tariffazione sia correlata ai relativi costi pertinenti ed efficienti, non si comprende come possa esserci stato un incremento così rilevante nella rendicontazione di tali costi associati ad alcuni specifici servizi.

Pertanto, gli scali merci non sono differenziati in base alle loro caratteristiche funzionali. Difatti, viene attribuito lo stesso costo di accesso per ogni scalo merci con una dotazione minima di almeno un binario; spazio dedicato al carico/scarico; impianto di illuminazione delle parti comuni. Si invita il Gestore a effettuare dei clusters di scali merci differenziati in base alle loro caratteristiche funzionali, anche calibrando i costi di accesso in funzione delle dotazioni.

Il costo dei servizi extra PMdA risulta sproporzionato rispetto alle considerazioni fatte nel documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi richiesti per il PMdA. In particolare, in relazione



all'*ability to pay* del segmento merci e all'elasticità della domanda, riportandolo in una condizione sfavorevole rispetto alla sua competitività relativa (in funzione di una forte elasticità rispetto al costo di produzione).

Infatti, considerando un unicum il PMdA e l'extra PMdA dal punto di vista del costo per la produzione del servizio per l'impresa ferroviaria, nasce spontanea la seguente riflessione: RFI per la proposta PMdA dichiara come IMU medio per il segmento merci per il 2026 un valore di 1,64 €/tr*km; confrontando tale valore con la tariffa proposta per il servizio scalo merci si rileva come per treni con percorrenze inferiori a circa 155 tr*km il costo del servizio, spalmato sul singolo chilometro di trazione, equipara o supera quello del pedaggio.

Questa è una chiara inefficienza che compromette l'attrattiva del segmento merci in una fascia di breve percorrenza in cui la concorrenza con la strada è totalmente sfavorevole.

Infine, non si comprende l'aumento di circa 6 volte della tariffa per utenza dell'applicativo ASTRO-IF, senza che vi sia stato alcun miglioramento delle sue funzionalità.

Ringraziando si porgono cordiali saluti

Il Presidente

Mauro Pessano