

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 31/7/2024
TRNIT-DPI\P\2024\0030682



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Affari regolatori e Antitrust Polo
Infrastrutture
c.a. Avv. Raffaella Marciani
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 - Roma

PEC: rfi-ad.ara@pec.rfi.it

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Accesso all'Infrastruttura
p.c. Ing. Roberto Piazza
Via Nizza, 230
10126 – Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Riscontro alla proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativamente al sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale

Rif: *nota RFI-AD.ARA\PEC\P\2024\0000276*

Con la presente nota Trenitalia intende fornire il proprio contributo alla consultazione di cui all'oggetto sviluppando le proprie considerazioni afferenti a profili oggetto della proposta di RFI per i servizi che rientrano nel Pacchetto Minimo di Accesso per il periodo regolatorio 2025 - 2029.

Considerazioni di carattere generale

Tasso di efficientamento: Si sottolinea l'esigenza di integrare il tasso di efficientamento operativo, fissato, in coerenza con le disposizioni ART, al valore *flat* di 1,25% con una ulteriore componente correlata ai piani di investimento riguardanti l'ammmodernamento tecnologico e le connesse efficienze specifiche alla cui



concretizzazione le IIFF concorrono concretamente, come meglio dettagliato nei punti successivi.

Impatto dei lavori disposti dal GI: Si ribadisce l'esigenza cruciale, condivisa da ART con delibera 95/23, di sterilizzare totalmente l'impatto dei mancati volumi di produzioni connessi a interruzioni di linea disposte dal GI. Tali riduzioni non sono, infatti, in alcun modo ascrivibili alle IF che, al contrario, in questi casi subiscono rilevantissimi danni. Va, pertanto, scongiurato il rischio che tali riduzioni (sia quelle definite in VCO, sia quelle acquisite in Orario) che contribuiscano ad accrescere il livello del pedaggio per garantire a RFI una continuità di introiti. Ciò determinerebbe una doppia insostenibile penalizzazione per le IF: prima sul servizio e poi sui canoni di accesso all'infrastruttura.

Contributi da Stato: I contributi da Stato sono soggetti all'evolversi della normativa di riferimento ed hanno un impatto diretto sui canoni di accesso all'infrastruttura a carico delle IIFF.

L'approccio adottato da RFI in quest'ultima proposta è stato quello di attenersi ai contributi garantiti dalla normativa vigente (stanziamenti come da Legge n. 213 del 30/12/2023, integrati per gli anni 2026 e 2027 da quanto stabilito nel DL n. 39 del 29/3/2024).

Nella versione di febbraio 2024, pur essendo note le disposizioni della Legge di Bilancio 2023, RFI aveva invece confermato a partire dall'anno 2027 il montante annuo di 1.156 mln €, corrispondente al fabbisogno fissato dal Contratto di Programma (CdP) per il periodo 2022 – 2026.

Nelle more della sottoscrizione del nuovo CdP, si ritiene che tale approccio vada recuperato e recepito nella versione finale del modello tariffario onde evitare che gli ammanchi sopra lamentati vengano impropriamente considerati come acquisiti dal sistema, quando invece costituiscono un elemento di rilevantissima criticità.

In linea con quanto prescritto dalla Delibera ART 95/23, gli eventuali apporti finanziari che si dovessero concretizzare nel corso del 2° periodo tariffario dovranno, comunque, essere immediatamente e direttamente considerati nei montanti regolatori da coprire con i canoni di accesso all'infrastruttura evitandone l'inserimento nei meccanismi de *revenue sharing* previsti dal nuovo sistema tariffario che ne sterilizzerebbero impropriamente parte degli effetti.

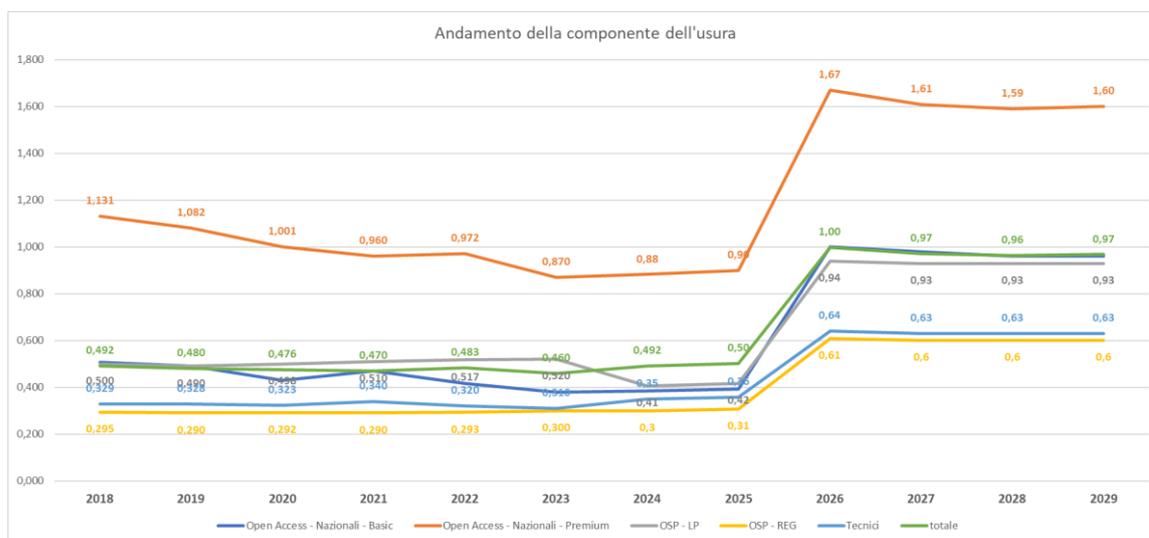


Osservazioni sulle componenti di pricing

Componente A “Usura”

Incidenza della componente A sul costo totale di pedaggio

Come già evidenziato in occasione delle osservazioni della Scrivente alla Vostra proposta tariffaria di settembre 2023, la componente A del pedaggio, che esprime i costi diretti di usura dell’infrastruttura, subisce con il nuovo modello di pricing un drastico innalzamento determinando per Trenitalia un aggravio, che ammonta, già al 2026, a **+105%** rispetto al valore fissato per il 2025 quale anno ponte. In termini generali, la sua incidenza sul pedaggio totale passa a **oltre il 26%**, quasi raddoppiando l’apporto al pricing complessivo. Tale variazione appare abnorme e del tutto distonica rispetto a quanto applicato al mercato nel vigente periodo regolatorio nonostante attenga a fenomeni di cui il Gestore ha storicamente piena contezza e risulta non in linea con le dinamiche di efficientamento che su questo fronte attengono non solo ad aspetti organizzativi e di processo ma anche – e per molti aspetti prevalentemente – a fattori di natura tecnologica (si pensi ad esempio ai massicci investimenti sul segnalamento e sulla riduzione dei PL).



Segmentazione della componente A “Usura” in sub-componenti

Scendendo alle tre sub-componenti che determinano il costo di usura, si rileva che quanto già rappresentato con la nota TRNIT\DPI\P\2024\0005861 del 9/2/2024, predisposta a seguito della pubblicazione del documento “Proposta di revisione tariffaria sulla base di un modello



econometrico e ingegneristico per il calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario”, non ha trovato, salvo aspetti del tutto marginali, l’auspicata considerazione. In sintesi:

- Quanto alla componente T_{A1-2} “usura dell’armamento”:
 - i. Atteso che, a parità di massa totale, il *danneggiamento della massicciata/spostamento delle rotaie* risulta inversamente proporzionale alla seconda potenza del n° di assi e quindi alla massa per asse, non risultano recepiti gli spunti di Trenitalia circa l’esigenza di rendere l’algoritmo di calcolo dell’usura maggiormente sensibile alla massa assiale. In sintesi, le scelte fatte nel modello di costo proposto in merito alla ripartizione del peso del treno sugli assi mantengono un effetto distorsivo rilevante sfavorendo impropriamente il materiale rotabile con carichi per asse ridotti, che invece è certamente meno danneggiante per l’infrastruttura. Come già rappresentato nelle precedenti osservazioni, questo è il caso dell’ETR500, che pur avendo un impatto sull’usura dell’armamento particolarmente contenuto, risulta, applicando l’algoritmo proposto, il più penalizzato per effetto del suo tonnellaggio complessivo. Per evitare tale distorsione è indispensabile intervenire sulla logica del modello di calcolo dell’usura che deve, invece, “premiare” maggiormente i convogli dal minore peso per asse (che per l’ETR 500 ammonta, ad esempio, a solo 12 t). Quanto sopra rappresentato è suffragato anche dalle trame manutentive adottate dalla Scrivente per le diverse tipologie di materiale che prevedono il ricorso a torniture più diradate non in funzione del minore tonnellaggio, ma del peso assiale medio più basso. Al riguardo, in ottica di massima trasparenza e collaborazione la Scrivente si rende sin d’ora disponibile a partecipare al Gestore tali evidenze. Atteso che l’incidenza del peso per asse non appare adeguatamente rappresentata dal modello proposto, il contributo riconosciuto alla massa assiale nel determinare l’usura dell’armamento risulta, in assenza di modifiche dell’algoritmo, quasi impercettibile e dall’effetto discutibile in quanto favorisce a parità di massa totale i convogli con un tonnellaggio per asse > 17 t. Tanto varrebbe a questo punto che si escludesse la massa assiale dal calcolo evitando un aggravio computazionale tutt’altro che marginale a fronte di effetti minimi e non condivisi. Indipendentemente dalle scelte che verranno adottate al riguardo, si ritiene comunque importante la disponibilità manifestata dal Gestore ad avviare tavoli strutturati di approfondimento sul tema dell’usura che si auspica vengano aperti quanto prima con il coinvolgimento pieno e strutturato delle IIFF.



- ii. RFI non ha pienamente valorizzato i rilievi dell’Autorità che al *Considerato 1* della Delibera 38/2024 segnalava come *[il livello di dettaglio della metodologia adottata risulta limitato rispetto alle migliori prassi rinvenibili in ambito internazionale, senza che vengano addotte adeguate motivazioni, avendo, tra l’altro, assunto, alla base della predetta metodologia, un insieme di parametri tecnici significativamente ridotto rispetto a quelli che il gestore può acquisire sia autonomamente attraverso gli strumenti di bordo dei propri treni diagnostici e gli strumenti di rilevamento di terra, sia richiedendoli alle imprese ferroviarie].*

Al riguardo Trenitalia, nella già richiamata nota prot. 5861, evidenziava l’esigenza di tenere conto nell’algoritmo di calcolo della curvatura della linea rilevando come i motivi per i quali questa è stata esclusa dai parametri utilizzati dal Gestore per la modulazione dei costi di usura apparissero deboli. Di contro RFI, ravvisando elementi di eccessiva complicazione di un modello che tenesse in conto la tortuosità delle linee ha confermato l’esclusione di tale fattore.

Così procedendo si ha, invece, un effetto distorsivo non trascurabile in quanto i maggiori costi relativi all’esercizio di linee tortuose si trasferiscono sulla totalità delle linee. Ciò genera una maggiorazione impropria della quota dei costi di usura attribuita ai segmenti a mercato il cui esercizio si concentra, invece, su linee a bassa tortuosità e di conseguenza a minore grado di usura.

Al riguardo non appare condivisibile quanto riportato nel documento metodologico per la determinazione dei corrispettivi relativi al PMdA dove al par. 2.2.1.1 si afferma che *[.....La modulazione delle tariffe è stata condotta a partire da un costo medio unitario a livello di intera rete, come previsto dall’art. 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909. La conferma del principio di solidarietà di rete, in luogo dell’alternativa fornita dallo stesso Regolamento, è apparsa necessaria dal momento che il GI ritiene distorsivo applicare tariffe più elevate nelle tratte di rete a minor traffico e a minori prestazioni].*

Trenitalia ritiene, invece che l’inserimento di una componente di calcolo che tenga debitamente conto della diversa tortuosità delle varie tipologie di rete possa, se opportunamente modulata, costituire un fattore di utile affinamento dell’algoritmo di calcolo, in coerenza con le richieste dell’ART e nel rispetto di una complessità computazionale del tutto ragionevole.

- Quanto alla componente T_{flat} “usura del segnalamento e apparati a supporto della circolazione”, si chiede di riconsiderare le osservazioni di Trenitalia che evidenziava come si dovesse tenere conto del drastico efficientamento tecnologico derivante dai massicci piani di investimenti previsti in questo settore tra cui il piano di sostituzione degli apparati di terra SCMT/SSC con ERTMS *stand alone*; piano che vede come contraltare l’investimento di Trenitalia per il riattrezzaggio dei treni realizzato ricorrendo principalmente a capitale proprio e beneficiando solo marginalmente (20% circa) di



contributi pubblici. E' pertanto necessario che nello sviluppo di tale componente di costo si tenga conto non solo del tasso standard di efficientamento gestionale e di processo ma soprattutto di quello, anche superiore, legato agli up-grade tecnologici degli apparati che porterà alla progressiva, ma drastica riduzione dei costi operativi dovuta all'abbattimento degli oneri di manutenzione stimati dalla stessa RFI in 700 mln € per il periodo 2022 – 2035 (cfr. ERTMS – Funds and Financial Resources; incontro con gli operatori; Pietrarsa 26/10/2018).

Nell'ultima proposta tariffaria si rileva, invece, una dinamica contrastante con quanto richiesto che vede, per questa voce, un incremento di circa il 90% rispetto alla proposta di febbraio 2024.

- *Quanto alla componente T_{A3} "usura della catenaria",* anche in questo caso non si rilevano variazioni d'interesse sia sugli importi che sulla logica alla base dell'algoritmo di calcolo utilizzato. Permangono, infatti, incrementi di costo fino a 9 volte rispetto all'attuale modello, non in linea con le evidenze operative registrate sul campo.

Come dettagliato nella più volte citata nota Trenitalia prot. 5861, i parametri utilizzati riguardano un singolo tipo di strisciante (Kasperoski) quando negli ultimi anni le IIFF hanno progressivamente provveduto ad adottare striscianti a crescente contenuto tecnologico e minore impatto sull'usura del filo di contatto. Si ritiene che un approccio che tenga conto delle caratteristiche tipologiche e dinamiche della catenaria, della velocità dei convogli e della composizione degli striscianti possa portare ad un algoritmo meglio calibrato e capace di incentivare le IF ad utilizzare soluzioni tecnologiche sempre meno danneggianti la linea di contatto.

Componente B del pedaggio

Modello trasportistico:

Rispetto alle evidenze empiriche desunte sul campo dalla Scrivente, si riscontra una sottostima degli effetti che il modello trasportistico assegna ai comportamenti d'impresa conseguenti ad iniziative di aumento del pedaggio. Questi appaiono, infatti, eccessivamente volti ad una risposta in riduzione dell'offerta rispetto ad iniziative orientate al riposizionamento della produzione su modalità di utilizzo della rete maggiormente favorevoli in termini di canoni di accesso. Un settore ad altissimo tasso di capitalizzazione quale quello ferroviario presenta, infatti, un tale livello di costi fissi ed ammortamenti sul materiale rotabile da rendere essenziale il mantenimento della produttività delle proprie flotte ai massimi standard industrialmente consentiti, risultando preferibile per il business l'effettuazione di servizi in perdita, ma tali da coprire almeno parzialmente le componenti di costo fisso, rispetto ad un calo di produttività.



Quanto alla reintroduzione di comportamenti d'impresa che rendono nuovamente ammissibile, rispetto alla proposta tariffaria di febbraio 2024 l'utilizzo di doppie composizioni, si rileva che lo stesso, per poter essere adottato dalle IIFF in modo non residuale, necessita della possibilità di poter essere adattato in modo dinamico con agganci/sganci in corso di viaggio; elemento questo al momento mai autorizzato da codesto Gestore nonostante le esplicite richieste avanzate in tal senso da Trenitalia.

OSP LP – tariffa notte

Come già proposto nell'ambito delle osservazioni alla delibera ART 95/2023, la distinzione tra notturno e diurno non deve basarsi esclusivamente sull'orario, ma anche sulla funzione d'uso prevalente del servizio (es. se un treno è interamente allestito per posti "sdraiati" deve essere soggetto per intero alla tariffa notturna).

Alla luce del fatto che la quota di percorrenza diurna dei treni notturni si attesta intorno al 40% con punte fino al 100% per i treni antenna (si pensi ad esempio ai servizi notte da/per la Sicilia) si ritiene opportuno prevedere un maggiore abbattimento della tariffa notte che dall'ordine del 30% passi quantomeno a quello del 50%.

PREMIUM – mix tariffario

La ripresa della mobilità post COVID ha premiato in modo particolare le direttrici dorsali incrementando il divario di remuneratività rispetto alle direttrici maggiormente volte al completamento territoriale. Si richiede quindi di rimodulare le tariffe medie unitarie relative a questo segmento in modo da tenere maggiormente conto di tale aspetto.

PREMIUM/REG – tariffazione dei treni in doppia composizione

Considerata la prospettiva concreta e ravvicinata di un utilizzo dei servizi sia PREMIUM che REG in doppia composizione con aggancio e sgancio dinamico in corso di viaggio, si ritiene importante che vengano definite da subito le modalità di tariffazione di tale tipologia di servizi che potrebbero addirittura comportare la condivisione di porzioni di percorso da parte di convogli appartenenti a binomi diversi. Con riferimento al segmento PREMIUM, ad esempio, si consideri il caso di un doppio convoglio Roma T.ni – Bologna che arrivato in quest'ultima stazione sgancia il primo modulo per Bolzano (quindi mono-hub) ed il secondo per Venezia S.L. (quindi 2 hub) ovvero di un convoglio che parte da Salerno in fascia oraria "top" e che si unisce a Napoli ad un secondo convoglio con partenza in fascia oraria non top.

Componente C - Periodo sperimentale: con riferimento al periodo di pre-esercizio privo di impatti tariffari, si chiede che lo stesso includa l'intero orario di servizio dicembre 2025 – dicembre 2026 e che il relativo cronoprogramma contempli anche i connessi adempimenti



di processo, organizzativi e tecnologici, sia sul versante del Gestore che su quello delle IFF.

Considerato che la delibera ART 95/23 stabilisce un pre-esercizio di durata fino a 18 mesi, si ritiene che la revisione degli orari conseguente ad un eventuale riassetto (es. dei REG in DD a velocità di 200 km/h) non possa ragionevolmente che avvenire al cambio orario annuale, rendendo quindi quella di dicembre 2026 la data più congrua per l'effettiva applicazione della componente C. Come già rappresentato, ciò rileva, anche, ai fini di poter trarre in tempo utile gli investimenti in materiale rotabile con prestazioni coerenti al rispetto agli standard prestazionali di riferimento ai fini del calcolo della componente stessa.

Componente C1: Pur apprezzando l'introduzione della componente C1 volta ad ottimizzare la capacità, si ribadisce l'esigenza di includere nel perimetro delle tratte a capacità limitata anche l'AV Roma-Napoli sulla quale il livello di eterotachicità generato da tracce con velocità 250 km/h vs 300 km/h, incide in modo molto significativo sulla capacità della linea.

Si chiede, inoltre, di chiarire se il tempo di percorrenza preso a riferimento per il calcolo di tale componente debba considerare gli allungamenti ovvero sia quello puro al netto degli allungamenti. Infatti, solo in questo secondo caso il perimetro dei treni impattati da penalizzazioni risulta coerente con un'applicazione equilibrata dell'algoritmo, risparmiando, nel caso della linea DD, i treni con codice di impostazione 200 km/h.

Si ribadisce, infine, quanto già sopra rappresentato riguardo alla circostanza che Trenitalia, proprio nell'ottica di un migliore utilizzo della capacità, ha avviato un importante progetto di investimento volto ad effettuare i servizi Regionali in DD con treni a velocità di impostazione di 200 km/h.

Tale iniziativa avviata da alcuni anni e in assenza di condizioni cogenti che la imponessero, sia sul versante del pedaggio che su quello delle regole di utilizzo delle linee, deve essere tutelata nelle sue tempistiche evitando di avviare la fase di esercizio a date antecedenti all'Orario di Servizio dicembre 2026 – dicembre 2027.

Componente C5: Pur cogliendo l'impegno del Gestore nel valorizzare la componente dei mancati ricavi connessi alle eventuali minori performance delle tracce rilasciate rispetto alla loro piena potenzialità tecnica, permane la sottostima delle componenti relative al delta costi con particolare riferimento alla quota di inefficienza industriale connessa all'utilizzo dei fattori di produzione. In altre parole, maggiore è la percorrenza, maggiore è la disottimizzazione nella turnazione dei fattori di produzione con l'effetto di un maggiore fabbisogno degli stessi.

Da stime preliminari che la Scrivente ha potuto sviluppare nei tempi fissati per la consultazione, emerge che questo è il fattore più significativo, rappresentando da solo importi che, ad esempio per il segmento PREMIUM (sempre più caratterizzato, per



esigenze di sistema, da “ribattute” strette di convogli ed equipaggi), ammontano mediamente a cifre nell'intorno dei 10€/minuto.

Rendendoci disponibili a contribuire alla calibrazione del coefficiente di costo connesso alle inefficienze indotte sui fattori della produzione, si richiede pertanto che si tenga conto di tale aspetto nella determinazione dell'impatto della componente C5.

Si segnala, infine, che andrebbero incluse altre voci di costo non presenti nella valorizzazione proposta, quali ad esempio quelle relative al personale di ristorazione la cui dinamica di costo è legata al tempo di permanenza a bordo.

Nel restare a disposizione per eventuali chiarimenti o precisazioni, l'occasione è gradita per porgere i migliori saluti,

Maria Luisa Grilletta