

Osservazioni di Trenitalia S.p.A.

Allegato alla Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 86/2014

Definizione di criteri per la determinazione del pedaggio
per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014

Call for inputs



Call for Input_1

Si chiedono considerazioni motivate in merito al livello di concorrenza (anche prospettica) con il quale sono offerti i singoli servizi di cui agli elenchi negli Annessi A e B, non ricompresi nel PMdA.

Nell'ambito della valutazione del livello di concorrenza sul mercato del trasporto ferroviario di passeggeri, occorre preliminarmente distinguere il settore della media e lunga percorrenza da quello di interesse regionale/locale. Infatti, se da un lato questo tipo di analisi è certamente possibile nel primo caso, in considerazione del fatto che più imprese possono acquistare tracce orarie dal Gestore dell'Infrastruttura (di seguito per brevità "GP") ed operare servizi in concorrenza sulle stesse linee ferroviarie (concorrenza nel mercato), nel trasporto pubblico locale ne mancano i presupposti, in quanto vengono attribuiti all'impresa aggiudicataria/affidataria diritti di esclusiva per la fornitura di servizi di trasporto su una specifica tratta o area geografica (concorrenza per il mercato). In quest'ultimo caso sono, quindi, esclusi altri fruitori dei servizi oggetto della presente consultazione, salvo il caso di perdita dell'affidamento che comporterebbe, pertanto, il trasferimento delle risorse umane dal gestore uscente al nuovo affidatario del servizio, passaggio obbligatorio in base alle leggi europee, nazionali e regionali vigenti (c.d. clausola sociale) e, a seconda dei casi e delle specifiche clausole inserite nei contratti di servizio, anche del materiale rotabile e degli impianti necessari all'erogazione dei servizi di trasporto.

Con specifico riferimento al mercato dei servizi di trasporto ferroviario merci, vale rammentare il raggiungimento di un considerevole livello di liberalizzazione con la presenza di circa 30 imprese ferroviarie, e la conseguente riduzione del *market share* di Trenitalia a circa il 65% del mercato di riferimento.



Inoltre, al fine di fornire alcuni elementi informativi in relazione ai servizi non inclusi nel PMdA, occorre rilevare che la maggior parte di essi rientrano tra le competenze del Gestore dell'infrastruttura. Solo una parte residuale dei servizi c.d. obbligatori e dei servizi diversamente classificati nell'ambito della Direttiva 2012/34/UE "Recast" possono essere forniti in ipotesi dalle imprese ferroviarie e da altri soggetti qualificati come operatori di impianto di servizio. In particolare, con specifico riguardo all'insieme dei servizi effettuati da Trenitalia, si possono individuare le seguenti categorie:

- a) servizi che non possono essere erogati ad altre imprese ferroviarie in ragione di specifici vincoli normativi; in tal senso, ad esempio, è da escludere la possibilità di consentire la fornitura di combustibile negli impianti di approvvigionamento, in virtù del contesto normativo che disciplina il regime delle accise agevolate;
- b) servizi di per sé erogabili, ma che di fatto non possono essere forniti ad altre imprese ferroviarie per motivi di carattere organizzativo/industriale o per la natura stessa dei servizi. Ad esempio, con specifico riguardo alla manutenzione corrente di Trenitalia, la capacità produttiva dell'impresa ferroviaria è opportunamente dimensionata e geograficamente localizzata in funzione del livello di produzione atteso dei servizi da erogare e, pertanto, risulta già saturata: ad esempio, nell'ambito del trasporto regionale, il fabbisogno totale di manutenzione è coperto per circa il 60% da risorse interne di Trenitalia e per la parte restante da imprese appaltatrici. In altri casi, i servizi sono caratterizzati da vocazione fortemente specializzata: ad esempio, sempre con riguardo alla manutenzione, la configurazione delle officine utilizzate dalle imprese ferroviarie non è universale, ma è definita in funzione della specifica tipologia di materiale rotabile utilizzato in un dato territorio;
- c) servizi che potrebbero essere forniti ad altre imprese ferroviarie su esplicita richiesta da erogare in funzione della possibilità puntuale rispetto al corrente assetto organizzativo e fatta salva, in ogni caso, la definizione delle relative regole di



accesso (ad es. nel caso delle locomotive di soccorso, servizi di manovra e di verifica).

Call for Input_2

Si chiedono considerazioni motivate in merito alla possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastruttura di rete e/o per “segmenti di trasporto” ed in merito all’articolazione del canone in specifiche componenti e/o secondo criteri di modulazione.

I principi di imposizione dei canoni, di cui al punto 3 dell’art. 31 della Direttiva 2012/34/UE, prevedono che i canoni per il PMdA e per l’accesso all’infrastruttura di collegamento degli impianti di servizio siano stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

Allo stesso punto è previsto che la Commissione europea, entro il 16 giugno 2015, adotti misure che stabiliscono le modalità applicabili al calcolo del suddetto “costo direttamente legato alla prestazione”.

In attesa di tali misure e di altri elementi indicativi sul costituendo sistema di tariffazione, si chiede che tale sistema tenga conto dei principi di:

- a) sostenibilità per le imprese ferroviarie (IF) del livello delle tariffe (la copertura totale delle voci di costo imputabili dal GI potrebbe portare a un livello di pedaggio non sostenibile dalle IF);
- b) visibilità pluriennale in caso di indicizzazione delle tariffe;
- c) sostegno rispetto alla concorrenza della modalità di trasporto su gomma, in particolare per il trasporto merci lungo gli itinerari in cui questa non sostiene costi di pedaggio;



- d) incentivazione all'utilizzo delle tratte a scarso traffico attraverso politiche tariffarie di sconto.

Il livello complessivo dei canoni di pedaggio, pertanto, deve rispettare il principio di sostenibilità per le IF anche in considerazione del tipo di trasporto effettuato, come già avviene in altri Paesi europei. Ad esempio, il tasso di copertura dei costi del Gestore dell'Infrastruttura francese SNCF Réseau (ex RFF), GI è:

- a) inferiore al 100% per il traffico passeggeri (circa il 75% per l'AV);
- b) circa il 10% del costo totale e meno del 50% dei costi variabili per il traffico merci¹.

Relativamente alle modalità di calcolo, al fine di favorire il trasporto ferroviario passeggeri nelle tratte a scarso traffico e quello merci su tutta la rete, potrebbe essere opportuno che:

- a) i prezzi unitari di accesso e di utilizzo della rete, così come i coefficienti di modulazione della tariffa, siano differenziati se il trasporto è di passeggeri o merci;
- b) venga abolita la logica del costo d'accesso alla tratta elementare, simile per tutte le tratte elementari della rete fondamentale, (oggi varia dai 50 € della Pontremolese ai 66 € della Direttissima), oppure, che il costo di accesso alla tratta elementare venga differenziato sia per area geografica, sia per qualità/interesse commerciale della linea;
- c) i prezzi unitari tengano conto della dislocazione geografica della linea e pertanto dell'interesse commerciale che può avere per le IF;
- d) siano previsti in modo strutturato gli sconti che il GI può applicare per incentivare il trasporto merci nelle linee a scarso traffico.

¹ Fonte: RFF, 8 ottobre 2014 presentazione alle IF dell'ultima revisione del PIR francese 2015 e del PIR 2016.



Call for Input_3

Si chiedono considerazioni motivate in merito ai criteri di pricing ed alla relativa articolazione da applicare a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) non compresi nella PMdA, qualora non offerti in regime di concorrenza.

Nell'ambito dell'analisi dei criteri di *pricing* dei servizi non ricompresi nel PMdA occorre anzitutto evidenziare che la maggior parte dei servizi eserciti da Trenitalia sono svolti esclusivamente in quanto funzionali al servizio principale, ovvero al servizio di trasporto ferroviario. Ne deriva che l'organizzazione industriale di Trenitalia risulta coerente con la sua attuale presenza sul mercato in termini dimensionali e geografici.

In questo contesto, si potrebbe utilizzare, pertanto, una tariffa in funzione del *driver* di costo per singolo impianto (es. ore di lavorazione, materiali, etc..) dei servizi erogati, che tenga conto di tutti i costi sostenuti dall'impresa ferroviaria, compresi i costi funzionali all'impianto e quelli per il personale, inclusa la remunerazione del capitale investito.

In linea di principio, quindi il prezzo potenzialmente applicabile di un servizio sarà costituito da tale costo totale, oltre a un margine (*mark-up*) in linea con gli obiettivi aziendali di redditività stabiliti dagli azionisti (redditività del capitale investito).

Evidentemente, il servizio eventualmente domandato, non essendo già fornito a terzi dall'azienda, potrebbe presentare profili di inefficienza del costo e di allocazione non ottimale delle risorse, sia nella sua manifestazione temporale che nella sua manifestazione geografica.



Call for Input_4

Si chiedono considerazioni motivate in merito alle tematiche relative alla valutazione dei costi di cui alla tabella precedente, in quanto rilevanti ai fini della determinazione dei prezzi regolati.

Il perimetro dei costi da assumere a riferimento per quei servizi per i quali il *pricing* deve essere determinato sulla base del costo, deve fare riferimento a:

- a) costi operativi sostenuti per la produzione dei servizi;
- b) ammortamento dei beni direttamente ed indirettamente utilizzati per l'erogazione del servizio;
- c) remunerazione del capitale investito.

La configurazione dei costi operativi da assumere a riferimento per ciascuna delle attività effettuate per la produzione del servizio deve essere quella del costo pieno che include, oltreché i costi diretti, anche quelli indiretti. In tale logica tutti i costi (operativi e di supporto) originati da risorse che intervengono, direttamente o indirettamente, nella produzione del servizio in questione, dovranno essere allocati al fine di partecipare alla determinazione del costo del servizio.

I costi diretti sono allocati direttamente alla tipologia di servizio mentre per quelli indiretti è necessario procedere con l'utilizzo di specifici "driver" in grado di rappresentare l'effettivo assorbimento del costo in relazione allo specifico servizio.

Nell'ambito di alcuni servizi l'utilizzo del sistema dei costi standard su base unitaria rappresenta un utile strumento di definizione *ex ante* dei costi da assumere a riferimento. Lo standard consente di pervenire alla determinazione di un costo obiettivo che incorpora un obiettivo di efficienza/produttività nell'utilizzo delle risorse. L'elaborazione dei costi standard richiede la definizione di parametri (obiettivi) di



efficienza che devono tenere conto dei vincoli di natura normativa (regole d'ingaggio contrattuali per il costo del lavoro ad esempio) e di scenario.

La metodologia dei costi standard consente di definire *ex ante* il livello dei costi riconosciuti ammissibili per lo svolgimento di un'attività/servizio e consente, attraverso l'analisi delle varianti rispetto allo standard, di misurare il grado di efficienza nell'impiego delle risorse.

Il costo standard deve riflettere obiettivi e livelli di efficienza/produzione raggiungibili rispetto ai vincoli normativi e di scenario e deve altresì riflettere, in alcuni ambiti, differenziazioni legate alla modalità e delle condizioni di svolgimento delle attività. Ciò sta a significare che il costo standard riferito ad una specifica attività può assumere valorizzazioni differenti in funzione, ad esempio, dell'impianto presso il quale l'attività è svolta poiché, a parità di condizioni, vincoli derivanti ad esempio dal differente *lay-out* o attrezzaggio della linee determina livelli di efficienza/produzione per lo svolgimento di quella attività differenti e quindi costi standard differenti.

Le altre componenti del perimetro costi sono rappresentata dall'ammortamento dei beni utilizzati direttamente ed indirettamente per la produzione del servizio e la congrua remunerazione del capitale impiegato per la produzione del servizio che rappresentano, in senso lato, il costo del capitale.

La componente del costo del capitale sia per ciò che riguarda gli ammortamenti, sia per ciò che riguarda la remunerazione del capitale investito richiede la definizione del perimetro del "capitale investito" ed impiegato direttamente o indirettamente per la produzione di quel determinato servizio. Il concetto di capitale investito deve essere concettualizzato in un'ottica ampia ovvero ricomprendendo non solo il capitale fisso ma bensì anche quello circolante (magazzino, crediti, debiti) nella misura in cui è impiegato nella produzione del servizio per il quale si intende misurare il costo così come definito dagli standard internazionali.



Un elemento che può risultare critico è la non facile identificazione del perimetro del capitale riferibile al servizio per il quale si intende misurare il relativo costo. In alcuni casi, specie nell'ipotesi di beni fisici, l'identificazione è abbastanza agevole anche se nel caso di utilizzo promiscuo fra differenti servizi necessita l'individuazione di specifici *driver* per definirne la quota riconducibile ad uno specifico servizio sia in termini di ammortamento che della relativa remunerazione del capitale investito. La scelta del *driver* deve essere in grado di misurare il corretto impiego del capitale per il servizio oggetto di misurazione al fine di pervenire ad una corretta configurazione del costo del capitale. I metodi di determinazione degli ammortamenti devono riflettere la vita utile economico-tecnica stimata dei beni in accordo, quindi, con i principi contabili OIC.

E' necessario poi aggiungere la remunerazione del capitale investito sulla base di un tasso che esprima la sua congrua remunerazione. Il metodo di determinazione del costo del capitale è definito attraverso l'utilizzo del WACC che si ritiene essere il tasso che meglio esprima la remunerazione del capitale investito.

Call for Input_5

Si chiedono osservazioni motivate in merito agli aspetti di Contabilità Regolatoria di cui alla tabella precedente.

Il modello di controllo adottato da Trenitalia si basa sulla separazione dei business per settore contabile (5 settori contabili) (Divisione Long Haul Mercato, Divisione Long Haul Servizio Universale, Divisione Passeggeri Regionale, Divisione Cargo, Direzione Tecnica e Direzioni Centrali di Staff).

I costi operativi sono allocati originariamente (circa il 70/80% dei costi) a ciascun settore contabile in relazione al centro di responsabilità organizzativa che ha utilizzato i



fattori della produzione, gli stessi sono originariamente rilevati per natura, responsabilità e per processo/sub processo. I processi/sub processi rappresentano l'elemento costitutivo della catena del valore del business. Il Processo/sub processo comprende un insieme di attività elementari che costituiscono una macro "attività", completa ed enucleabile in cui la Società può essere articolata..

Il modello di controllo prevede che tra le Direzioni/Divisioni vi siano cessione/acquisti di servizi regolati attraverso gli scambi interdivisionali e tracciati contabilmente con specifiche scritture gestionali.

I costi comuni sono allocati attraverso l'utilizzo di specifici driver individuati in relazione alla tipologia di costo da ripartire, in grado di esprimere l'utilizzo/assorbimento di quel determinato costo.

Il modello di controllo è in grado di rappresentare conti economici separati per ciascun settore contabile la cui sommatoria è il conto economico dell'intera società Trenitalia.

Il modello prevede, a livello di *reporting*, di pervenire altresì a conti economici separati per le 4 unità di business (Divisione Long Haul Mercato, Divisione Long Haul Servizio Universale, Divisione Passeggeri Regionale, Divisione Cargo) secondo le logiche del *full cost*, vale a dire allocando, ai vari livelli del conto economico, i margini/risultati residuali della Direzione Tecnica e delle Direzioni delle Staff Centrali:

- a) che non hanno trovato completo azzeramento in fase di allocazione dei costi sui centri di responsabilità delle Divisione di Business attraverso le prestazioni interdivisionali;
- b) che ineriscono a componenti economici riferibili indistintamente all'intera società, come il risultato della gestione finanziaria e gli oneri di natura fiscale.



I criteri per il ribaltamento di tali componenti economiche per la determinazione del *full cost* delle Divisioni di Business avviene attraverso di *driver* specifici e sono definiti e normati in un apposito procedura aziendale e processati nel sistema di *reporting*.

Sulla base dei Conti Economici delle Divisioni di Business, a livello di sistema di *reporting*, vengono altresì elaborati i Conti Economici di Prodotto. Per la Divisione Long Haul Mercato e Servizio Universale il prodotto è il singolo treno mentre, per la Divisione Passeggeri Regionale i prodotti sono i singoli Contratti di Servizio con le Regioni e per la Divisione Cargo le singole Relazioni/Clienti.