



Audizione
disegno di legge n. 1541, concernente la conversione
in legge del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91

Commissioni riunite
Industria, commercio, turismo
Territorio, ambiente, beni ambientali

- Senato della Repubblica-

Ing. Michele Mario Elia
Amministratore Delegato

Roma, 3 luglio 2014

Il regime tariffario speciale per l'approvvigionamento di energia elettrica del sistema ferroviario

Nasce con la nazionalizzazione del settore elettrico (Legge 1643/62 e del DPR n. 730 del 1963) che espropriò le Ferrovie dello Stato delle proprie centrali idroelettriche e geotermiche trasferendole all'ENEL

A fronte della cessione di tali *asset*, **in luogo di una corresponsione in denaro**, ad FS è stato riconosciuto, il **diritto perpetuo** all'approvvigionamento di energia elettrica a costi equivalenti a quelli di un autoproduttore, trattandosi dello **sfruttamento di risorse non esauribili**

A seguito del processo di liberalizzazione, **tutte le imprese ferroviarie** (passeggeri e merci) si approvvigionano di energia elettrica da RFI **allo stesso costo. Non solo quindi quelle del Gruppo FS italiane**



A seguito dei processi di liberalizzazione/cessione degli *asset* (a titolo oneroso) del settore dell'energia elettrica e della privatizzazione dell'ENEL, **l'onere del regime speciale è transitato** dall'ex monopolista nazionale (ENEL) **all'utenza generale del sistema elettrico.**



I quantitativi di energia a cui si applica

Il regime tariffario individua 2 livelli quantitativi di energia con diversi meccanismi di compensazione:

5.000
GWh

3300 GWh (energia di base)

corrispondente ai limiti di quantità e di potenza a disposizione di FS nell'esercizio finanziario 1962-63;

1700 GWh (energia di eccedenza)

corrispondente all'ulteriore capacità potenziale di produzione/acquisizione di energia da parte di FS (impianti in via di realizzazione, concessioni su giacimenti geotermici e vari diritti di prelazione)

La componente tariffaria compensativa associata ai 2 livelli di energia

- FINO AL 1999 ENEL HA APPLICATO A FS DIRETTAMENTE LE TARIFFE DEFINITE NELLE CONVENZIONI
- DAL 2000 LE SOCIETA' ELETTRICHE APPLICANO A FS (OGGI RFI) LE TARIFFE DI MERCATO, RICONOSCENDO SUCCESSIVAMENTE UNA COMPONENTE TARIFFARIA COMPENSATIVA CALCOLATA CON CRITERI DIVERSI PER I DUE LIVELLI QUANTITATIVI (3300 GWh e 1700 GWh)
- DAL 2005 LA COMPENSATIVA E' EROGATA DALLA CCSE-CASSA CONGUAGLIO SETTORE ELETTRICO

CRITERI DI CALCOLO DELLA COMPONENTE TARIFFARIA COMPENSATIVA

FORNITURA
BASE

3.300 GWh

VARIABILE in funzione del costo definito con le convenzioni, il cui valore viene rivalutato annualmente sulla base di uno specifico indice Istat (costo della manodopera settore elettrico).

FORNITURA
ECCEDENZA

1.700 GWh

FISSATA TRIMESTRALMENTE con riferimento alle variazioni di costo dell'energia nelle ore off-peak.

Le attuali modalità di funzionamento

RFI acquista a prezzi di mercato l'energia per trazione presso la "borsa elettrica" e, successivamente, riceve dalla Cassa Conguaglio del Settore Elettrico l'importo oggetto di compensazione

Il costo netto è ribaltato da RFI sulle Imprese Ferroviarie (IF)



RFI fattura trimestralmente alle IF (senza distinzione della tipologia di servizio) sulla base del valore definito dal DM 2 aprile 2008, pari a 0,357 €/treno*km.

In base all'art. 17, comma 11 bis del D.Lgs. 188/03 RFI applica un conguaglio annuo nei confronti delle IF, dopo aver calcolato l'entità dei costi di approvvigionamento effettivamente sostenuti (a seguito del conguaglio effettuato dalla CCSE a favore di RFI stessa).

Art. 29 del Decreto Legge 24 giugno 2014, n.91

(Rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato)

- 1. Il regime tariffario speciale al consumo di RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1963, n. 730, è **applicato** a decorrere **dal 1° gennaio 2015 ai soli consumi** di energia elettrica impiegati per i **trasporti rientranti nel servizio universale**. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico da adottare **entro 60 giorni** dall'entrata in vigore del presente decreto – legge, sentite l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e i servizi idrici e l'Autorità per i trasporti, sono definite le **modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'attuazione del regime**. Il decreto viene aggiornato con cadenza biennale, seguendo le medesime modalità previste per la sua adozione.*
- 2. Fino all'entrata in operatività delle modalità di individuazione dei consumi di cui al comma 1, la componente tariffaria compensativa annua, riconosciuta in attuazione del regime tariffario speciale di cui al medesimo comma 1, è **ridotta sulla parte eccedente il quantitativo di 3300 GWh di un importo di 120 milioni di euro**.*
- 3. E' fatto divieto di traslare i maggiori oneri derivanti dall'applicazione della presente disposizione sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio universale. L'Autorità per i trasporti vigila sull'osservanza della disposizione di cui al primo periodo, anche mediante accertamenti a campione, e vigila altresì sulla corretta applicazione della norma sul mercato.*

Il Decreto Legge 24 giugno 2014, n.91: come cresce la bolletta elettrica dei servizi ferroviari a mercato

Dal 1 gennaio 2015 il regime speciale al consumo di RFI si applica ai soli consumi di energia elettrica impiegati per i **trasporti rientranti nel servizio universale**

Ciò porterà nel 2015 ad un **incremento** dei costi annui **dell'energia elettrica** per i soli **servizi a mercato** (passeggeri e merci) di circa **106 M€ in più rispetto al 2014**

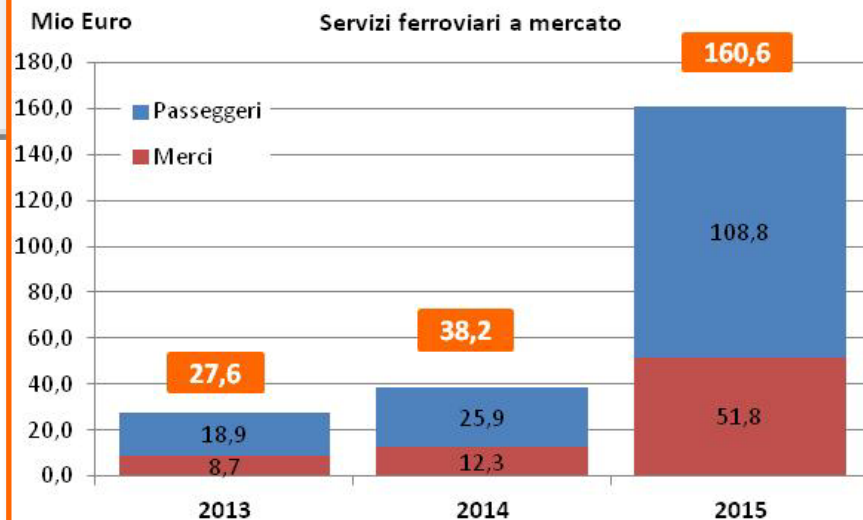
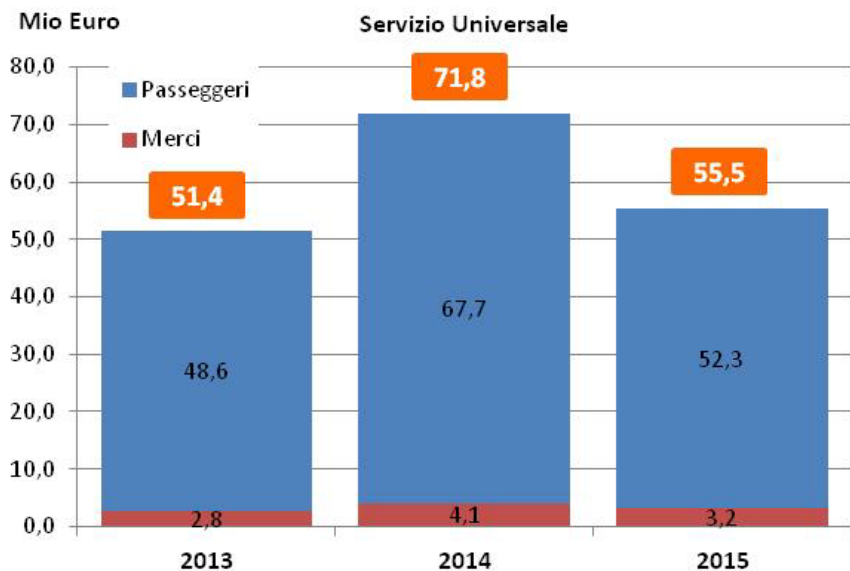
A ciò si aggiunge l'**aumento di 25 M€** già in vigore dal **1 gennaio 2014** per effetto della delibera AEEG n.641 del 27.12.2013, che ha **escluso RFI**, e quindi il settore ferroviario, **dai soggetti a forte consumo energetico!**

La bolletta elettrica dei servizi a mercato passerà, quindi, da circa 28 M€ del 2013 a circa 160 M€ del 2015 (+570%)

Quella dei **servizi universali** avrà una leggera **diminuzione** di costi

Energia Elettrica per trazione: Evoluzione periodo 2013-15 ed impatti economici

Servizi ferroviari a mercato



Servizio Universale

ANNO

2013

2014

2015

**COSTO TOTALE
ENERGIA (Mio Euro)**

79

110

216

I valori in gioco per l'utente elettrico: i risparmi attesi in bolletta dal taglio del regime speciale

In base ai più recenti dati pubblicati dall'AEEG*:



L'attuale **regime tariffario speciale per le ferrovie pesa**, sul **costo complessivo della bolletta elettrica** di un utente domestico tipo, per circa **lo 0,4%**

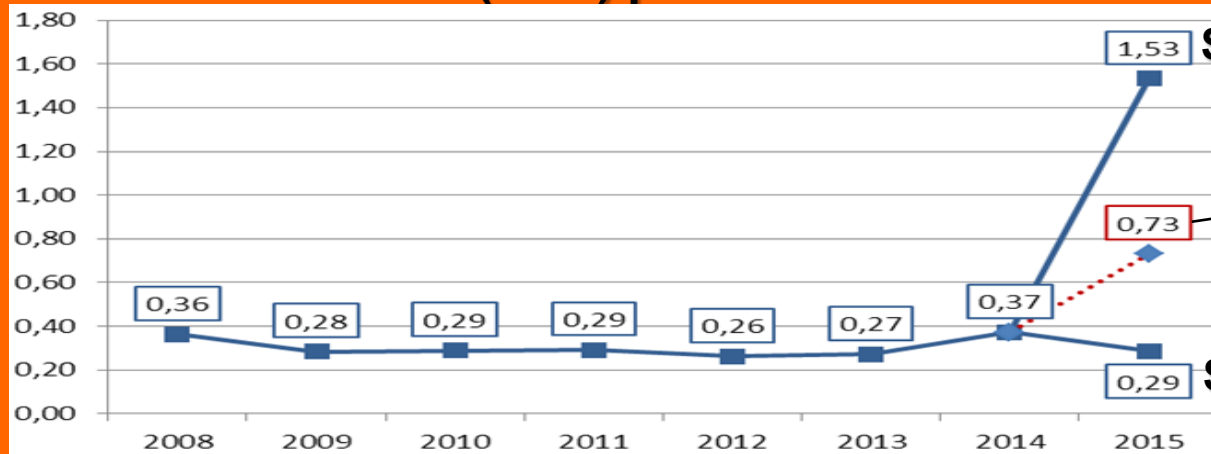
In **valore assoluto** rappresenta un **costo** di circa **2 Euro l'anno**

Con l'applicazione del recente Decreto Legge n. 91, a fronte di un **quasi raddoppio del costo totale dell'energia** per il **trasporto ferroviario** (che si traduce in un più che **quadruplicamento dell'onere per i servizi a mercato passeggeri e merci**),
l'utente domestico tipo andrebbe a risparmiare circa 70 centesimi di euro l'anno

I valori unitari dell'energia di trazione e del pedaggio

Tariffa energia di trazione: 0,357 €/tr*km (Decreto Ministeriale 2 aprile 2008) senza distinzione tipologie di servizio;

Costo tr*km (2015) per effetto DL 91/2014



Servizi a mercato

In ipotesi di incremento su tutti i Servizi

Servizio Universale

Canone d'uso dell'infrastruttura ferroviaria (cui si aggiunge il costo dell'energia di trazione):

Rete Tradizionale: circa 3 €/treno*km (Decreto Ministeriale 43-T del 2000)

Rete AV/AC: 12,81 €/treno*km (Decreto Ministeriale 10 settembre 2013) con il DM 10 settembre 2013 il pedaggio sulla rete AV è stato ridotto del 15%