

Direzione Commerciale

*Il Direttore*

Spett.le

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI  
TRASPORTI

Ufficio Accesso alle Infrastrutture

Via Nizza 230

10126 Torino

Pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

*c.a. ing. Roberto Piazza*

**Oggetto: Delibera ART n. 23 del 25 febbraio 2021 “Misure per l’applicazione del pedaggio afferente al pacchetto minimo di accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale sulla direttrice VeronaBrennero in ottemperanza alla sentenza TAR Piemonte, 13 dicembre 2020, n. 835” – partecipazione alla consultazione pubblica.**

*Allegato 1*

Con la presente si trasmettono, in allegato, le osservazioni di questo Gestore allo schema di atto di regolazione adottato dall’Autorità in ottemperanza alla sentenza del TAR Piemonte n. 835 del 13 dicembre 2020, rispetto alla quale la Scrivente si riserva ogni valutazione anche in ordine alle iniziative giurisdizionali tutt’ora in corso da parte delle Imprese Ferroviarie.

L’occasione mi è gradita per porgere cordiali saluti.

Christian Colaneri



## OSSERVAZIONI ALLA DELIBERA ART 23/2021

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
1	1	<p>Ai fini della determinazione della sub-componente B1 del pedaggio afferente al Pacchetto Minimo di Accesso per i servizi di trasporto ferroviari appartenenti al segmento di mercato Merci, di cui alla tabella 6.5 del PIR 2021 (edizione gennaio 2021) di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., circolanti sulla linea ferroviaria Verona-Brennero, l'articolazione per sub-segmenti di mercato di cui al paragrafo 6.3.1.2 del medesimo PIR 2022, limitatamente ai giorni in cui il gestore dell'infrastruttura prevede interruzioni programmate in orario (IPO) notturne sulla linea stessa, fino alla data di apertura al traffico ferroviario della Galleria di Base del Brennero, si effettua tenendo conto che la fascia oraria 22:00-6:00 – all'interno della quale lo svolgimento di almeno il 51% del percorso determina l'attribuzione del requisito di servizio in fascia notturna – è simmetricamente</p>	<p><b>Tenuto conto del principio dell'equilibrio economico-finanziario del Gestore di cui all'art. 16 del D.Lgs. 112/2015</b> ai fini della determinazione della sub-componente B1 del pedaggio afferente al Pacchetto Minimo di Accesso per i servizi di trasporto ferroviari appartenenti al segmento di mercato Merci, di cui alla tabella 6.5 del PIR 2021 (edizione gennaio 2021) di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., circolanti sulla linea ferroviaria Verona-Brennero, l'articolazione per sub-segmenti di mercato di cui al paragrafo 6.3.1.2 del medesimo PIR 2022, limitatamente ai giorni in cui il gestore dell'infrastruttura prevede interruzioni programmate in orario (IPO) notturne sulla linea stessa, fino alla data di apertura al traffico ferroviario della Galleria di Base del Brennero, si effettua</p>	<p>Nel prendere atto della proposta di ampliare simmetricamente la fascia notturna- ai fini dell'applicazione del relativo pedaggio- di un periodo pari alla finestra temporale prevista per le IPO disposte da RFI sulla linea Verona-Brennero, occorre, in via preliminare, rappresentare nuovamente quanto già sostenuto in sede di <i>“relazione delle scelte adottate in applicazione dei principi e dei criteri di calcolo del pedaggio”</i> trasmessa a codesta Autorità in data 22 aprile 2016. Nel corpo di detta relazione si evidenziava che la <i>ratio</i> sottesa alla differenziazione della componente B della tariffa merci notturna rispetto a quella diurna tiene conto della minore <i>ability to pay</i> delle IF in relazione ai maggiori costi di produzione del servizio che le stesse devono sostenere di notte, tale che la tariffa notturna non possa essere considerata <i>“più vantaggiosa”</i> rispetto alla diurna. Tale logica è stata per altro approvata dall'ART sia con la Delibera 75/2016 che ribadita in sede di reclamo sollevato dall'impresa RTC.</p> <p>Ne consegue che, allo stesso modo, l'applicazione della misura proposta con lo schema di atto di regolazione di cui trattasi, richiederebbe l'acquisizione, da parte dell'Autorità, dei dati concernenti i costi operativi sostenuti dalle IF rispettivamente in fascia diurna e notturna ai fini di una corretta rimodulazione delle tariffe.</p> <p>Fermo quanto premesso, è necessario rilevare come l'applicazione di tale misura non debba pregiudicare il principio sancito dall'art. 16 D.Lgs 112/2015 e dalla Delibera ART 96/2015 secondo cui l'esercizio dei servizi del PMdA non deve costituire fonte di disequilibrio economico e finanziario del Gestore dell'infrastruttura. Non può, infatti, mettersi in discussione l'assunto in base al quale la mancata corrispondenza dei costi dell'infrastruttura da recuperare attraverso il gettito da pedaggio e il livello dei canoni riscossi nel periodo di riferimento può essere riconducibile, ai sensi delle pertinenti misure della Delibera ART 96/2015, esclusivamente ad una variazione dei volumi rendicontati rispetto a quelli stimati in sede di elaborazione della proposta tariffaria e non già dall'applicazione di una nuova misura di regolazione che intervenga nel corso del periodo regolatorio.</p> <p>Al riguardo si fa presente che la differente tariffazione operata per il binomio giorno/notte si fondava anche su</p>

		<p>ampliata di un periodo pari alla finestra temporale prevista per dette IPO.</p>	<p>tenendo conto che la fascia oraria 22:00-6:00 – all'interno della quale lo svolgimento di almeno il 51% del percorso determina l'attribuzione del requisito di servizio in fascia notturna – è simmetricamente ampliata di un periodo pari alla finestra temporale prevista per dette IPO.</p>	<p>una previsione di volumi effettuata sulla base dell'orario contrattualizzato 2016 in cui i volumi, per ciascuna categoria tariffaria, venivano riparametrati ai volumi acquisiti e validati da ciascuna IF nell'ambito della consultazione di cui alla misura 8 della Delibera ART 96/2015. Con la finalità di valutare gli impatti economici della misura di cui trattasi, si è proceduto all'analisi dei volumi previsti per i treni interessanti la tratta commerciale Verona-Brennero, per ciascun segmento di mercato, ivi compresi i volumi dei treni che percorrono sia la tratta d'interesse che altre tratte.</p> <p>Da tale analisi ne deriva che l'applicazione dell'estensione della fascia oraria notturna di un numero di ore pari all'IPO sulla tratta Verona-Brennero, genererebbe un mancato recupero dei costi (per effetto del minor gettito di pedaggio) calcolati sulla base del sistema tariffario di cui alla Delibera ART 96/2015 e quantificabili in circa 1,5 milioni di euro annui rispetto alla copertura dei costi stimata per il 2016.</p> <p>L'applicazione della misura proposta per <i>“porre rimedio alla circostanza, stigmatizzata dal TAR Piemonte nella citata sentenza, che il gestore dell'infrastruttura “ottiene canoni in media più alti[...].””</i> comporterebbe l'effetto diametralmente opposto risolvendosi, come visto, in perdite sul gettito da pedaggio stimato e conseguente mancata corrispondente copertura dei costi. Ne deriva che detta misura, debba necessariamente essere accompagnata dalla previsione di un ulteriore strumento idoneo a compensare il Gestore per la mancata copertura dei costi nell'ottica del conseguimento della neutralità economico-finanziaria della complessiva modifica apportata al quadro regolatorio vigente.</p> <p>Con riferimento alla decorrenza della misura proposta, la Scrivente ritiene che la stessa -da circoscriversi specificatamente alla linea Verona-Brennero, così come statuito dalla Sentenza del Tar Piemonte n. 835/2020- non possa che applicarsi a partire dalla conclusione del presente procedimento regolatorio.</p> <p>Ciò in quanto nell'allocazione della capacità nell'anno di introduzione della IPO, i treni sono stati riposizionati su tutto l'arco della giornata, a seguito di tavoli trilaterali con i gestori dell'infrastruttura europei e le IF.</p> <p>Di conseguenza applicando il criterio oggi proposto di estensione simmetrica della fascia a tariffa notturna e, dunque, con la retroattività della misura, si determinerebbe un indebito vantaggio per treni merci programmati ex ante nella fascia oraria che di converso usufruirebbe dell'estensione della tariffa notturna.</p> <p>A ben vedere, invero, prendendo a riferimento il rendicontato 2016, anno nel quale, come detto, la tratta Verona-Brennero, non era interessata da IPO, il traffico merci in fascia notturna si attestava al 37%. Applicando, invece, l'estensione della fascia notturna proposta dall'ART al contrattualizzato del 2021 si determinerebbe</p>
--	--	--	---	---

				<p>un traffico notturno pari al 55% e, dunque, sostanzialmente superiore rispetto al rendicontato del 2016.</p> <p>Da ultimo appare opportuno rappresentare che la rivisitazione delle logiche che hanno visto formulare e approvare la bipartizione tariffaria in diurna e notturna debba inquadrarsi nell'ambito della proposta tariffaria del nuovo periodo regolatorio (fino alla realizzazione della Galleria di Base del Brennero) da realizzarsi secondo le modalità espresse in premessa.</p>
1	2	<p>Il gestore dell'infrastruttura provvede, entro 15 giorni dalle modifiche dell'indicata articolazione, ad effettuare il pertinente aggiornamento straordinario del Prospetto Informativo della Rete.</p>	<p><b>Fatta salva l'entrata in vigore della misura 1.1. alla data di pubblicazione della presente delibera,</b></p> <p>Il gestore dell'infrastruttura provvede, entro 15 giorni dalle modifiche dell'indicata articolazione, ad effettuare il pertinente aggiornamento straordinario del Prospetto Informativo della Rete <b>provvedendo alla rendicontazione delle tracce interessate dalla misura 1.1. non inferiore a otto mesi dalla pubblicazione della presente delibera.</b></p>	<p>Occorre rappresentare che l'applicazione del nuovo modello proposto alla misura 1.1. si traduce in un algoritmo di segmentazione del mercato piuttosto complesso e che necessita, dunque, di una modifica ai sistemi di rendicontazione. Ciò implica la destinazione di risorse economiche quantificabili in alcune centinaia di migliaia di euro nonché la necessità tecnica di tempi di implementazione ragionevolmente non brevi. Si propone, dunque, a codesta Autorità, fatta salva l'entrata in vigore della nuova regola di cui alla misura 1.1., di parametrare le tempistiche di applicazione delle modifiche alle sopra esposte esigenze di RFI.</p>