

Criteria per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108 del 2019

RELAZIONE ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI

1. Premessa

Con la delibera n. 39/2021 del 25 marzo 2021, l'Autorità ha avviato il procedimento di ottemperanza alla sentenza del 9 settembre 2019, n. 6108, con cui il Consiglio di Stato ha accolto l'appello proposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI o anche il ricorrente) avverso la sentenza del TAR Piemonte emessa in data 21 aprile 2017, n. 541.

L'accoglimento dell'appello ha comportato il parziale annullamento dei provvedimenti dell'Autorità concernenti la determinazione del canone di accesso alla rete AV/AC - ossia, essenzialmente, della misura 6.6.2 della delibera ART n. 70/2014 - a causa della *"parziale e non adeguata considerazione della remunerazione del capitale investito"* tra gli elementi di costo da riconoscere in sede di fissazione del pedaggio. Tale misura ha disciplinato il periodo transitorio che ha preceduto l'adozione del nuovo sistema tariffario previsto dalla delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, trovando applicazione soltanto tra il 6 novembre 2014 e il 31 dicembre 2015.

La sentenza ha disposto, altresì, che *"Dal carattere retroattivo dell'annullamento consegue l'obbligo conformativo per l'Autorità di colmare «ora per allora» il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione, attraverso l'adozione di un atto tecnicamente retroattivo, dal momento che i relativi effetti sono fatti decorrere da un momento antecedente rispetto al perfezionarsi della fattispecie. La retroattività esecutiva del giudicato - a differenza di quella (per così dire) 'naturale' dell'annullamento d'ufficio - è imposta dalla necessità di rimuovere gli ostacoli che si frappongono alla effettiva realizzazione dell'interesse meritevole di tutela del ricorrente vittorioso, 'ricostruendo' la pienezza della posizione giuridica lesa dall'atto annullato dal giudice (con il solo limite delle sopravvenienze di fatto o di diritto che possano aver reso impossibile travolgere gli effetti medio tempore prodotti). L'Autorità di regolazione, nel rinnovare il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015, dovrà compiere un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza, consentendo la partecipazione di tutti gli operatori interessati"* (paragrafo 6.1).

2. Indizione di consultazione

Contestualmente all'avvio del procedimento, al fine di dare esecuzione alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, con l'indicata delibera n. 39/2021 l'Autorità ha posto in consultazione un documento finalizzato alla riedizione del potere amministrativo, ed in particolare alla definizione di criteri per:

1. l'accertamento dell'**ammontare dei costi complessivi del gestore** da recuperare con i canoni di accesso all'infrastruttura AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, ivi compresa la componente di costo di capitale descritta *supra*, tenendo conto del quadro normativo e regolatorio all'epoca vigente.

In particolare, è stato previsto che detto ammontare fosse determinato come somma di tre componenti: (i) costi operativi; (ii) ammortamenti; (iii) remunerazione del capitale investito. Sono stati inoltre definiti

specifici criteri di quantificazione per ciascuna di dette componenti, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, a partire dal bilancio di esercizio di RFI relativo alle annualità 2014 e 2015, nonché dalla correlata contabilità regolatoria, redatta dal gestore in ottemperanza ai dettami della normativa all'epoca vigente, ossia l'articolo 15, comma 2, del d.lgs. 8 luglio 2003 n. 188.

2. il **calcolo del livello dell'eventuale conguaglio** a favore del gestore dell'infrastruttura ed a carico delle imprese ferroviarie utenti della rete AV/AC, come scaturente dalla differenza fra l'ammontare dei sopra indicati costi di infrastruttura ed il gettito del pedaggio effettivamente percepito per il periodo in esame.

Al riguardo, è stato previsto che l'importo riferibile a detto conguaglio sia ripartito fra le imprese ferroviarie che, nel periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC, in ragione delle rispettive percorrenze chilometriche a consuntivo.

3. la **determinazione delle modalità con cui il gestore dell'infrastruttura procederà al recupero dell'importo** eventualmente risultante dall'indicato calcolo.

In tal caso, si è previsto che detto recupero debba avvenire in rate annuali, a partire dal 31 dicembre 2021, da individuarsi, nel rispetto del principio di proporzionalità, nel massimo di 10, assicurando la neutralità finanziaria per il gestore dell'infrastruttura.

Per la descrizione analitica dei criteri sopra descritti, nonché delle motivazioni alla base della relativa adozione, rileva quanto segue.

ACCERTAMENTO DEI COSTI COMPLESSIVI A CARICO DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Secondo quanto stabilito dall'articolo 16 del d.lgs. 112/2015 di recepimento della direttiva 2012/34/UE, per la determinazione dei "costi di infrastruttura" da recuperare con "il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura", ai fini dell'equilibrio economico della gestione dell'infrastruttura ferroviaria, occorre riferirsi alle componenti "di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito" da assumere al netto dei contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali e delle eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche.

Sul punto, la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, ha statuito, tra l'altro, che "La strumentalità del sistema tariffario rispetto al conseguimento degli obiettivi di carattere economico-industriale impone l'integrale copertura dei costi di produzione del servizio, ivi compresi quelli di indiretta imputazione e quelli generali: quali ammortamenti, costi finanziari della raccolta e del servizio al debito, costi generali di governance, nonché per l'appunto i costi figurativi di remunerazione del capitale investito".

Con specifico riferimento ai criteri per la determinazione delle singole componenti di costo sopra descritte, così come poste in consultazione, occorre, in particolare, evidenziare quanto segue.

1. *Determinazione del livello dei costi operativi al netto dei contributi statali*

Al riguardo, va premesso che la relativa base di calcolo non può che essere rappresentata dal bilancio di esercizio relativo alle annualità 2014 e 2015, nonché dalla correlata contabilità regolatoria, redatta dal gestore in ottemperanza ai dettami della normativa all'epoca vigente, ossia l'articolo 15, comma 2, del d.lgs. 188/2003, che prevedeva di evidenziare "i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività" con un livello di disaggregazione tale da far emergere "l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici".

Quanto alle voci rilevanti, in tale ambito, per l'estrazione dei costi allocati alla rete AV/AC, si ritiene ragionevole riferirsi ai costi/servizi specificamente afferenti alla rete AV/AC medesima (che, negli schemi afferenti a tale contabilità regolatoria, risulterebbero i seguenti: "Costi traccia oraria AV", "Costi manutenzione AV"), con valutazione al netto della contribuzione pubblica ottenuta dal gestore

nell'ambito del Contratto di programma con lo Stato, parte Servizi, secondo le quantità risultanti nei medesimi schemi di contabilità regolatoria. Ciò evidenziato, si è ritenuto, tuttavia, necessario - nel documento di consultazione - adottare l'ulteriore accortezza di:

- dedurre dagli importi desumibili dalle indicate voci della contabilità regolatoria, *pro quota*, le eventuali eccedenze provenienti da altre attività commerciali, così come già previsto dall'articolo 15 del d.lgs. 188/2003 e confermato dall'articolo 16 del d.lgs. 112/2015;
- depurare dai medesimi importi, ove necessario:
 - la pertinente quota di costi per lavori interni capitalizzati - già oggetto di recupero attraverso i costi di capitale - al fine di evitare doppie contabilizzazioni;
 - eventuali quote riferibili a costi non ammissibili, nonché ad accantonamenti, rilasci ed utilizzi;
- applicare ai conti del 2014 e del 2015, *pro quota*, i medesimi correttivi previsti dalla delibera ART n. 11/2019, del 14 febbraio 2019, in esito alla verifica della rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo, in ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017.

2. Determinazione dei costi di capitale relativi agli ammortamenti

RFI determina l'ammontare degli ammortamenti annui correlati alla infrastruttura ferroviaria AV/AC applicando il metodo a quote variabili in base ai volumi di produzione, espressamente previsto dalla specifica normativa di riferimento, ovvero il d.m. 23 luglio 2007 del Ministero dell'economia e delle finanze.

Secondo tale metodologia:

- il costo complessivo degli investimenti – posto alla base dell'ammortamento - è dato dalla somma: (i) del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali costituenti l'infrastruttura ferroviaria, come risultanti dal bilancio d'esercizio, al netto del relativo fondo di ammortamento nonché dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti, escludendo le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva; (ii) delle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quelle relative ai rinnovi dell'infrastruttura ferroviaria esistente; (iii) degli oneri finanziari, previsti da sostenere lungo l'intera durata della concessione, connessi a finanziamenti relativi alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria. La citata norma di riferimento specifica, inoltre, che deve rimanere escluso dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della concessione;
- l'aliquota annua di ammortamento si determina come rapporto fra i volumi di traffico conseguiti nell'annualità di riferimento e i volumi complessivi stimati per le annualità comprese fra quella di riferimento e quella di scadenza della concessione (2060).

In riferimento al costo complessivo degli investimenti, il criterio descritto appare pienamente allineato a quello affermato nella delibera n. 96/2015.

Quanto invece alla quantificazione della quota annua di ammortamento, nella determinazione dei volumi di traffico afferenti al periodo 2014-2060 (per l'anno 2014) e al periodo 2015-2060 (per l'anno 2015), è apparso opportuno, nel documento di consultazione, considerare come riferimento - in luogo delle stime di traffico assunte dal gestore all'atto della stesura dei pertinenti bilanci di esercizio - i volumi di traffico registrati a consuntivo, limitando l'utilizzo di stime previsionali, peraltro opportunamente aggiornate, solo per le annualità di cui non risulta disponibile un dato a consuntivo. Tale approccio permette di tenere in debita considerazione, almeno in parte, la rilevante crescita dei volumi conseguente allo sviluppo della concorrenza sulla rete AV, che si è ritenuto dovesse essere posto in correlazione, tra l'altro, con l'applicazione delle misure adottate dall'Autorità con la delibera n. 70/2014 e, successivamente, con la delibera n. 96/2015.

3. Determinazione dei costi di capitale relativi alla remunerazione del capitale investito netto

Detta componente rappresenta, concretamente, il costo che l'azienda deve sostenere: (i) per raccogliere risorse finanziarie presso i terzi finanziatori (*remunerazione del capitale di debito*); (ii) per remunerare adeguatamente, in termini di costo-opportunità, le risorse finanziarie impegnate nell'azienda stessa da parte dei soci azionisti (*remunerazione del capitale di rischio*).

Circa la quantificazione della prima sub-componente (remunerazione del capitale di debito), costituisce necessario riferimento, per le annualità *de quo*, il livello degli oneri finanziari da riconoscere ai terzi finanziatori a fronte dei debiti contratti dall'azienda, in quanto soluzione compatibile con l'esigenza di assicurare il rispetto delle misure già adottate, sotto tale aspetto, con la delibera n. 70/2014¹. Al riguardo, si è ritenuto ragionevole - ai fini della consultazione - prendere in considerazione i valori effettivamente scaturenti dalle risultanze della contabilità del gestore.

Per quanto attiene alla seconda sub-componente (remunerazione del capitale di rischio), ai fini della consultazione è apparso innanzi tutto necessario procedere ad una puntuale determinazione del capitale investito netto (CIN), da assumere - si è ritenuto - nel rispetto dei criteri generali stabiliti dall'Autorità con la Misura 18, approvata con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, che prevede le seguenti componenti:

- (+) Immobilizzazioni nette, rappresentate da immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie, espresse al loro valore netto contabile, con l'esclusione:
 - degli oneri finanziari capitalizzati;
 - delle immobilizzazioni descritte alla lettera g) della Misura 16, approvata con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, ovvero: (i) le spese incrementative, non ancora effettivamente sostenute, che concorrono alla produzione complessivamente prevista (comprendenti quindi anche i futuri ampliamenti o sviluppi); (ii) le spese relative ai rinnovi dell'infrastruttura ferroviaria esistente, effettivamente sostenute nonché previste da effettuare (sulla base di motivate stime) lungo l'intera durata della Concessione, per la parte eventualmente non coperta da contribuzione pubblica, con conseguente effetto sulle quote di ammortamento c.d. "regolatorie" ad esse riferibili; (iii) gli oneri finanziari, sostenuti dopo il completamento di tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo, ovvero previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, connessi a finanziamenti relativi alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, a tal fine direttamente imputati all'attivo patrimoniale, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti;
- (+) Lavori in Corso (LIC), comprensivi di acconti/anticipi verso fornitori, al netto di eventuali contributi pubblici e di eventuali oneri finanziari capitalizzati;
- (±) Capitale Circolante Netto, rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti, altri crediti e debiti commerciali o altre passività nette;
- (-) Poste rettificative rappresentate dal TFR o altri fondi;
- (-) Valore residuo dell'infrastruttura, pari alla somma del costo dei terreni, in quanto beni non soggetti a deperimento e consumo, e delle eventuali altre immobilizzazioni materiali ed immateriali (principalmente ponti, viadotti, gallerie, sedi di stazioni) che non hanno esaurito, nell'arco di durata della Concessione, la loro funzionalità.

¹ In particolare, sono da prendere in considerazione gli oneri finanziari, riconosciuti ai sensi della Misura 6.5.3 della delibera n. 70/2014, relativi all'indebitamento assunto da RFI per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete ferroviaria AV/AC non coperti da contributi pubblici, per i quali la Società ha stipulato i pertinenti contratti di prestito.

Come noto, la remunerazione annua del CIN, in generale, dovrebbe realizzarsi attraverso l'applicazione al suo complessivo ammontare di un tasso di rendimento, determinato come previsto dalla Misura 20 approvata con delibera n. 96/2015, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (WACC/CAPM). Infatti, per come costruito, il WACC (*Weighted Average Cost of Capital*) tiene conto sia del tasso medio di indebitamento, sia del tasso medio di mercato per la remunerazione del capitale proprio.

Nella fattispecie, tuttavia, ai fini della consultazione si è assunto (vedi *supra*) che la remunerazione del capitale di debito dovesse essere pari all'effettivo ammontare dei pertinenti oneri finanziari a carico del gestore, come registrati nei bilanci di esercizio relativi alle annualità 2014 e 2015. Per la determinazione del livello di remunerazione del capitale proprio, è risultato pertanto necessario:

- da un lato, determinare il capitale di rischio oggetto di separata remunerazione, scorpendo dal CIN una quota corrispondente al pertinente ammontare del debito assunto dal gestore nei bilanci di esercizio alle date del 1° gennaio 2014 e del 1° gennaio 2015;
- dall'altro, determinare "ora per allora" un congruo tasso di remunerazione, applicando secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità i criteri contenuti nella misura 20 approvata con delibera n. 96/2015. In merito, è stata ritenuta adeguata l'adozione di un tasso specifico da ottenere, a partire dal WACC determinato dal gestore in applicazione dei citati criteri (pari a 4,52%), assumendo il solo tasso di remunerazione del capitale proprio (pari a 6,40%), ponderato per la quota di capitale proprio convenzionalmente fissata con la medesima delibera n. 96/2015 (pari a 40%), ottenendo un tasso pari a 2,56%.

Si è ritenuto che - alla luce delle simulazioni svolte dagli Uffici - tale approccio determinasse una soluzione complessivamente proporzionata nel risultato quantitativo finale, anche in considerazione dell'opportunità, considerata nella definizione dei citati criteri, che il recupero complessivo non risultasse superiore alla differenza tra il livello dei ricavi riferibile ai previgenti canoni² e quello stimato in applicazione delle misure 6.6.2 e 6.6.4 dell'Allegato alla delibera n. 70/2014. La tematica sarà meglio sviluppata nel seguito della presente relazione.

EVENTUALE CONGUAGLIO A FAVORE DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Attraverso l'applicazione delle metodologie sopra descritte, si determina dunque l'ammontare del mancato introito da pedaggio di cui il gestore dell'infrastruttura, in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, è titolato a pretendere la corresponsione da parte dei soggetti che hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC, ciascuno per le percorrenze effettivamente registrate nel periodo considerato.

Ai fini della consultazione, si è ritenuto che tale ammontare, in una logica di equità, si dovesse determinare secondo il seguente duplice passaggio:

- a) dapprima si determina l'ammontare complessivo dell'importo da recuperare, come differenza fra i costi complessivi di infrastruttura e l'importo complessivo dei pedaggi riscossi;
- b) successivamente, si ripartisce detto ammontare fra le imprese ferroviarie interessate in ragione delle rispettive percorrenze chilometriche a consuntivo.

² Detto livello dei canoni, secondo l'impostazione previgente alla delibera n. 96/2015, costituisce la base per la determinazione dei ricavi da traffico che, prima dell'intervento dell'Autorità, venivano assunti dal gestore ai fini del raggiungimento dell'equilibrio economico della gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

MODALITÀ DI RECUPERO DELLE PERTINENTI PARTITE ECONOMICHE

Il recupero delle pertinenti partite economiche tra gestore e imprese ferroviarie interessate è stato previsto dover avvenire, nel rispetto del principio di proporzionalità, tenendo conto di una congrua dilazione nel tempo.

Al riguardo, ai fini della consultazione si è ritenuto che il recupero potesse ragionevolmente avvenire nell'arco di massimo 10 annualità, a partire dal 31 dicembre 2021.

Restando fermo che deve essere assicurata la neutralità finanziaria dell'importo complessivo percepito dal gestore rispetto a quanto dovuto, nel calcolo della rata annua a carico di ciascuna impresa ferroviaria, è stato previsto che dovesse essere assicurata la corrispondenza fra i seguenti valori:

- da un lato, il valore al 31 dicembre 2015 dell'importo da recuperare, determinato secondo quanto illustrato *supra*;
- dall'altro, la somma dei valori attualizzati al 31 dicembre 2015 (con l'utilizzo del WACC di cui alla delibera n. 96/2015) di ciascuna delle rate previste, a cadenza annuale, a partire dal 31/12/2021 e sino a non oltre 31/12/2030.

3. Sintesi delle osservazioni

Entro il prescritto termine del 30 aprile 2021, individuato dalla delibera n. 39/2021, sono pervenuti all'Autorità i contributi³ dei seguenti soggetti:

- **Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.** (di seguito: Italo-NTV) - prot. ART 6933/2021;
- **Trenitalia S.p.A.** (di seguito: Trenitalia) - prot. ART 7203/2021;
- **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) - prot. ART 7204/2021.

Di seguito, distinte per tematiche, si riportano le corrispondenti osservazioni e proposte con riguardo allo schema di atto posto in consultazione.

1. Accertamento dell'ammontare dei costi di infrastruttura afferenti alla rete AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015

In riferimento a quanto previsto al punto 1 del documento di consultazione, riguardante i criteri per l'accertamento dell'ammontare dei costi di infrastruttura:

- a) **Italo-NTV**, oltre a segnalare la necessità di corretta formulazione dell'acronimo relativo al tasso di remunerazione del capitale proprio al punto 1.4, lettera b), si sofferma sui criteri di quantificazione della componente tariffaria correlata agli ammortamenti, segnalando l'opportunità che le stime previsionali del traffico ad essa correlate siano effettuate dal gestore previa richiesta dei dati alle imprese ferroviarie, al fine di *“una chiara e precisa determinazione del canone previsto dalla normativa di riferimento”*.
- b) **Trenitalia** non esprime alcuna osservazione al riguardo;
- c) **RFI** propone numerosi emendamenti ai criteri posti in consultazione, come di seguito evidenziato:
 - i. il gestore eccepisce innanzi tutto che la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 debba ritenersi riferibile alla sola componente del canone relativa di remunerazione del capitale di

³ Tali osservazioni sono pubblicate sul sito *web* istituzionale dell'Autorità al seguente indirizzo: <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sui-criteri-per-la-rideterminazione-del-canone-di-accesso-allinfrastruttura-ferroviaria-ad-alta-velocita-alta-capacita-per-il-periodo-6-novembre-2014-31-dicembre-2015-in-otte/> .

rischio. Conseguentemente, l'obbligo per l'Autorità di conformarsi al giudicato dovrebbe, a suo avviso, essere circoscritto a detta specifica componente e non estendersi alla rideterminazione di altre voci di costo, quali i costi operativi e gli ammortamenti, cosa che secondo la rispondente configurerebbe una *“difformità specifica dell'atto amministrativo rispetto all'obbligo processuale di attenersi esattamente all'accertamento contenuto nella sentenza da eseguire, tale da tradursi in un'ottemperanza inesatta e/o violazione del giudicato”*;

- ii. ferme e impregiudicate le considerazioni di cui al precedente punto (i), RFI segnala che la sentenza n. 6108/2019, nell'annullare parzialmente la delibera ART n. 70/2014, ha disposto un *“obbligo conformativo per l'Autorità di colmare «ora per allora» il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione, attraverso l'adozione di un atto tecnicamente retroattivo”*. Ne conseguirebbe, ad avviso della rispondente, che *“non possano in alcun modo trovare applicazione al procedimento in questione ‘i correttivi’ di cui alla Delibera ART n. 11/2019, in quanto introdotti in un momento successivo rispetto al periodo temporale in cui era vigente la Delibera ART n. 70/2014”*. Ciò in quanto RFI ritiene pacifico che *“l'esecuzione del giudicato debba avvenire in base allo stato di fatto e di diritto vigente al momento dell'atto lesivo, caducato in sede giurisdizionale, così come è consolidato il principio secondo il quale in sede di giudizio di ottemperanza (e dunque, a fortiori, anche in sede di ottemperanza amministrativa) non può essere riconosciuto un diritto nuovo ed ulteriore rispetto a quello fatto valere ed affermato con la sentenza da eseguire, anche se sia ad essa conseguente o collegato”*. Inoltre, ad avviso del gestore, i criteri di cui alla richiamata delibera n. 11/2019 avrebbero un perimetro di applicazione ben determinato e del tutto estraneo al periodo di vigenza della misura 6.6.2 della delibera ART n. 70/2014;
- iii. ferma la contrarietà alla riedizione dell'attività amministrativa al riguardo, come evidenziato al precedente punto (i), RFI osserva comunque come il criterio di calcolo degli ammortamenti stabilito dall'Autorità al punto 1.3 del documento di consultazione sia tale da determinare l'amplificazione delle criticità dedotte dal gestore in sede giurisdizionale, anziché la loro rimozione, in quanto *“il mancato recupero dei costi di infrastruttura -nella sentenza del giudice amministrativo circoscritto ad una parte delle remunerazione del capitale investito netto- andrebbe ad estendersi anche alla voce ‘ammortamenti’”*. In sintesi, RFI rivendica la necessità di attenersi alle aliquote di ammortamento già adottate dal medesimo gestore nel corso della redazione dei bilanci di esercizio relativi alle annualità 2015 e 2016, in quanto una variazione di tali aliquote sulla base di stime di traffico aggiornate - come proposto dall'Autorità nel documento di consultazione - determinerebbe, rispetto a quanto già riportato nei citati documenti di bilancio, un ulteriore e ingiustificato abbattimento di costi, stimabile in circa 20 milioni di euro, senza che peraltro lo stesso possa essere compensato dalla previsione di un corrispondente innalzamento del capitale investito netto da remunerare, come invece sarebbe stato logico attendersi in conseguenza dei citati mancati ammortamenti;
- iv. quanto alla determinazione dell'ammontare della componente relativa alla remunerazione del capitale investito, RFI censura l'approccio dell'Autorità basato sulla *“ingiustificata promiscua applicazione delle misure riportate nelle due diverse delibere”* (nn. 70/2014 e 96/2015), in quanto inadeguato a conseguire *“la corretta remunerazione del capitale investito nella sua componente di capitale di rischio come previsto dalla sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, 9 settembre 2019 n. 6108”*.

A supporto delle proprie ragioni, RFI produce gli esiti di una simulazione di calcolo, secondo cui:

- la pedissequa applicazione del criterio proposto da ART condurrebbe, per il periodo considerato, ad una remunerazione del capitale di rischio complessivamente pari a 98 milioni di euro;

- di contro, detta remunerazione potrebbe ammontare a circa 244 milioni di euro (quindi con una differenza a favore del gestore di circa 146 milioni di euro), qualora si applicassero i seguenti diversi criteri, proposti da RFI in alternativa a quelli posti in consultazione:
 - assunzione a riferimento, per l'intera determinazione della remunerazione del capitale investito, della struttura finanziaria reale di RFI, in coerenza con l'impostazione generale della delibera n. 70/2014;
 - conseguente quantificazione in 41 milioni di euro dell'importo da riconoscere quale remunerazione del capitale di debito, corrispondente all'ammontare degli oneri finanziari registrati nel periodo di riferimento, da cui discende l'applicazione al valore effettivo di debito contratto da RFI (pari a 1.045 milioni di euro per il 2015) di un tasso implicito pari a 3,37% per l'intero periodo di riferimento;
 - in continuità con tale approccio, determinazione dell'*equity* sulla base del valore effettivo della relativa sub-componente di capitale (pari a 3.302 milioni di euro per il 2015), e conseguente applicazione alla stessa di un tasso di remunerazione pari a 6,40%, ossia del tasso *equity* effettivo (non ponderato) derivante dall'applicazione dei criteri di cui alla delibera ART n. 96/2015.

2. Calcolo dell'eventuale conguaglio dovuto al gestore dalle imprese ferroviarie utenti della rete AV/AC

Quanto al punto 2 del documento di consultazione, inerente ai criteri per il calcolo dell'eventuale conguaglio dovuto al gestore da parte dei soggetti che, nel periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC:

a) **Italo-NTV** non esprime alcuna osservazione;

b) **Trenitalia** segnala preliminarmente la necessità di non utilizzare il termine 'conguaglio' per definire la differenza fra i costi di infrastruttura scaturenti dall'applicazione dei criteri di cui al punto 1 del documento di consultazione e i canoni effettivamente percepiti dal gestore, asseritamente *"per coerenza sia con l'iter logico motivazionale sviluppato nella sentenza del Consiglio di Stato n. 6108 del 2019, sia con riguardo al contenuto delle Misure 2 e 3"*.

Conseguentemente, Trenitalia propone che l'ammontare dell'eventuale importo oggetto di recupero sia considerato *"credito regolatorio"* da imputare al canone di accesso all'infrastruttura AV/AC nel corso dei periodi regolatori successivi a quello vigente, a seguito dell'avvenuto accertamento in via definitiva della legittimità della richiesta avanzata dal Gestore.

Infatti, posto che risulta ancora pendente innanzi alla Corte di Cassazione il giudizio promosso dall'Autorità nei confronti di RFI per la cassazione della sentenza n. 6108/2019 del Consiglio di Stato, la rispondente propone di emendare la misura specificando che l'accertamento in via definitiva da parte del giudice amministrativo del diritto a detto recupero costituisca condizione irrinunciabile perché la richiesta da parte del gestore dell'infrastruttura possa essere considerata legittima;

c) **RFI** non esprime alcuna osservazione.

3. Modalità di recupero del conguaglio di cui al punto 2

Con riguardo punto 3 del documento di consultazione, afferente alle modalità di recupero della somma dovuta al gestore in forza dell'applicazione dei criteri definiti dall'Autorità nelle prime due misure:

a) **Italo-NTV** richiede:

- di incrementare a 15 il numero di rate annuali in cui ripartire la somma in questione, portando dunque al 2035 il termine per il conseguimento del pieno recupero da parte del gestore dell'infrastruttura, al fine di assicurare una maggiore coerenza *"con la situazione di grave crisi economica che è stata ingenerata dalla pandemia da COVID 19"*;

- di identificare puntualmente nel 4,52% il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare per la valutazione della neutralità finanziaria per il gestore con riguardo al recupero della medesima somma, in quanto tasso determinato dal gestore in applicazione dei criteri di cui alla delibera dell’Autorità n. 96/2015, come già indicato nel documento di consultazione alla misura 1.4, lettera b).
- b) **Trenitalia**, oltre a riaffermare le già richiamate necessità di non utilizzare il termine ‘conguaglio’, ritiene che il recupero della somma in questione debba essere effettuato dal gestore prevedendo l’imposizione di una componente tariffaria aggiuntiva, determinata con metodologia RAB (*Regulatory Asset Base*), da applicarsi per l’accesso alla rete ferroviaria AV/AC nel corso dei due periodi regolatori successivi all’esito del contenzioso pendente presso la Corte di Cassazione. Ciò, asseritamente, in ragione del fatto che “*il settore ferroviario è sottoposto a regolazione*” e dell’analogia “*a quanto da tempo adottato in altri contesti regolati (es. energia)*”;
- c) **RFI** rileva che la rateizzazione dell’importo da recuperare debba avvenire secondo modalità e tempistiche definite dal gestore, in quanto soggetto creditore con riferimento alla specifica partita economica di cui trattasi.

4. Valutazioni degli Uffici

Con riferimento alle tematiche esposte dagli *stakeholders* nei contributi pervenuti all’Autorità, come sopra enumerate, si rappresentano di seguito le rispettive valutazioni degli Uffici e le conseguenti modifiche che, ove ritenuto necessario, si propone di introdurre nelle misure regolatorie rispetto a quanto posto in consultazione.

1. Accertamento dell’ammontare dei costi di infrastruttura afferenti alla rete AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015

In riferimento ai contributi pervenuti relativamente al punto 1 posto in consultazione:

- a) con riguardo all’osservazione con la quale RFI eccepisce che la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 debba ritenersi riferibile alla sola componente del canone relativa alla remunerazione del capitale di rischio, si osserva quanto segue.

Preliminarmente va considerato che il dettato della sentenza in oggetto, al paragrafo 6.1, secondo periodo, reca: “[l]’Autorità di regolazione, nel **rinnovare il procedimento** relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015, dovrà compiere **un’istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza**, consentendo la partecipazione di tutti gli operatori interessati” (enfasi aggiunta).

Ne consegue che l’Autorità, nel conformarsi alle decisioni del giudice amministrativo, è tenuta a rieditare l’istruttoria che ha condotto all’adozione delle misure impugnate della delibera n. 70/2014, tenendo in dovuta considerazione l’ulteriore principio secondo cui la tariffa debba essere stabilita comprendendovi la remunerazione del capitale di rischio.

Va registrato, tuttavia, che l’istruttoria oggetto di censura riguardava il totale dei costi di infrastruttura relativi alla rete ferroviaria AV/AC, tant’è che la rimodulazione del canone per l’accesso alla rete AV/AC adottata con la delibera n. 70/2014 era basata su quattro principi⁴ che afferivano a tutte le diverse

⁴ Detti principi, come riportato al paragrafo 6.5.3 dell’Allegato A alla delibera 70/2014, risultano i seguenti:

a) *in coerenza con quanto specificato dal D.Lgs 188/2003 all’art. 15, i conti del GI devono presentare un tendenziale equilibrio*

tipologie di costo concorrenti all'equilibrio economico del gestore - tra l'altro, come evidenziato nello stesso allegato A alla delibera n. 70/2014, nell'ottica della tutela della concorrenza che, all'epoca, era in fase di dispiegamento e consolidamento - a cui la sentenza in questione si è limitata ad aggiungere un quinto, come sopra illustrato.

Rileva peraltro, al riguardo, che la stessa RFI, nella documentazione presentata in sede di giudizio amministrativo a sostegno delle proprie tesi oggetto della citata pronuncia del Consiglio di Stato, quantifica l'importo relativo alla perdita subita utilizzando metodologie che afferiscono al ricalcolo dell'insieme dei costi di infrastruttura.

Ciò evidenziato, si ritiene imprescindibile basare la riedizione dell'istruttoria sui medesimi criteri di costo già oggetto della delibera n. 70/2014, opportunamente integrati per tenere conto dell'ulteriore principio sancito dalla citata sentenza, riguardante la remunerazione del capitale investito.

Peraltro, come di seguito evidenziato, l'adozione dei citati criteri di costo non può prescindere da valutazioni relative all'effettiva incisione delle aspettative economiche del gestore per effetto del mutato quadro regolatorio conseguente all'adozione della delibera n. 70/2014, rispetto al regime tariffario previgente.

Si ritiene conseguentemente di confermare l'impostazione adottata nel documento di consultazione;

- b) circa i criteri di determinazione dei costi operativi, appare opportuno accogliere l'osservazione di RFI relativa alla natura tecnicamente retroattiva dell'atto regolatorio dell'Autorità, in ragione della quale non risultano applicabili al procedimento in questione i correttivi di cui alla Delibera ART n. 11/2019, in quanto riferiti ad un momento successivo rispetto al periodo temporale in cui è risultata vigente la delibera ART n. 70/2014.

Si ritiene conseguentemente di espungere dal testo dell'atto di regolazione la lettera c) del punto 1.2 posto in consultazione;

- c) quanto ai criteri di determinazione dei costi per ammortamenti di cui al punto 1.3 del documento di consultazione:
- i. appare opportuno accogliere l'osservazione di RFI relativa all'utilizzo delle aliquote di ammortamento già adottate dal medesimo gestore nel corso della redazione dei bilanci di esercizio relativi alle annualità 2015 e 2016, in quanto, come correttamente affermato dal gestore, l'utilizzo di aliquote differenti (come si otterrebbe, ad esempio, assumendo a riferimento i volumi di traffico registrati a consuntivo e nuove stime opportunamente aggiornate) determinerebbe l'alterazione della quadratura dei conti già consolidata, causando squilibri di bilancio per RFI medesima, anche in riferimento alle annualità successive al 2015.

Si ritiene pertanto di emendare in tal senso il testo del punto in questione;

- ii. si ritiene da respingere - in quanto non più rilevante nel contesto conseguentemente ridefinito - la proposta di Italo-NTV relativa al coinvolgimento delle imprese ferroviarie nell'aggiornamento di tali stime di traffico;

tra i ricavi complessivi a vario titolo conseguiti ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura;

- b) *le voci di costo ammissibili, ed in particolare gli oneri finanziari, devono essere valutati dal GI avuto riguardo ad ogni possibile ottimizzazione della gestione del debito, in coerenza con le migliori condizioni di mercato;*
- c) *gli investimenti del GI successivi al 31/12/2013 devono essere modulati annualmente, così come le linee di debito correlativamente accese;*
- d) *riguardo alla componente di costi di gestione dell'infrastruttura, la sua incidenza deve essere rimodulata nel tempo, con attuazione immediata, al fine di gravare in misura minore nel periodo in cui lo scenario competitivo si va dispiegando e consolidando.*

d) per quanto attiene all'osservazione di RFI relativa a criteri di remunerazione del capitale, si rileva che la natura tecnicamente retroattiva dell'atto impone all'Autorità la definizione di criteri compatibili con il quadro normativo e regolatorio vigente alla data dell'atto impugnato. Ne consegue che:

- i. per quanto riguarda la remunerazione del capitale di debito, la previsione contenuta alla lettera a) del punto 1.4 posto in consultazione risulta pienamente legittima, in quanto riferibile agli oneri finanziari effettivamente registrati dal gestore dell'infrastruttura nel periodo considerato, come peraltro evidenziato dalla stessa RFI nelle sue osservazioni;
- ii. la disciplina previgente al d.lgs. 112/2015 non faceva invece alcun riferimento alla remunerazione del capitale proprio, che per il periodo di riferimento ha trovato infatti piena legittimazione solo con la citata sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019. Pertanto, per il periodo considerato (2014-2015) non esiste allo stato una metodologia consolidata applicabile alla determinazione (a) della quota di capitale investito proprio da assumere nel calcolo e (b) del relativo tasso di remunerazione.

Tuttavia, mentre per il secondo aspetto la sentenza n. 6108/2019 (ai paragrafi 3.1 e 4.1) fa esplicito riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*) quale metodologia di calcolo, la medesima sentenza non fissa alcun principio in riferimento alla quantificazione del capitale di rischio.

A tale ultimo riguardo, fatta salva la precisazione di seguito indicata, si ritiene opportuno che il capitale investito proprio, come già previsto nel documento di consultazione al punto 1.4, lettera b), primo alinea, debba continuare a scaturire dalla differenza fra:

- il capitale investito netto (CIN), determinato assumendo quale parametro di riferimento i medesimi criteri generali stabiliti dall'Autorità, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità in esito alla pertinente istruttoria, di cui alla Misura 18, approvata con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015; detti criteri, in particolare, prevedono che gli oneri finanziari capitalizzati siano espunti dal computo del CIN;
- la quota di capitale di debito determinata nel rispetto di quanto previsto alla lettera a) del punto 1.4 posto in consultazione.

Per quanto attiene al tasso di remunerazione, in assenza di indicazioni specifiche oltre al generico riferimento al WACC di cui alla citata sentenza, appare opportuno confermare l'impostazione già assunta con il documento di consultazione, secondo la quale si è determinato "ora per allora" un congruo tasso di remunerazione, utilizzando quale parametro di riferimento, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità, gli stessi criteri di cui alla misura 20 approvata con delibera n. 96/2015. In merito, tuttavia, appare accoglibile l'osservazione di RFI secondo la quale il tasso di remunerazione del capitale proprio scaturente dall'applicazione di tali criteri (pari a 6,40%), debba essere assunto senza ulteriori ponderazioni, essendo tale valore già esplicitamente riferito alla specifica componente di capitale proprio.

Ciò evidenziato, appare in ogni caso opportuno riprendere le motivazioni che avevano indotto l'Autorità a porre in consultazione l'originaria metodologia di quantificazione del tasso di remunerazione del capitale proprio di cui al punto 1.4, lettera b), secondo alinea.

Tali argomentazioni, come precedentemente esplicitato, prevedevano infatti che la quantificazione dei costi di infrastruttura fosse effettuata tenendo conto di un limite superiore all'entità dei ricavi da recuperare a copertura degli indicati costi da parte di RFI, ragionevolmente individuato nella differenza

tra il livello dei ricavi riferibile ai previgenti canonici⁵ e quello stimato in applicazione delle misure 6.6.2 e 6.6.4 dell'Allegato alla delibera n. 70/2014.

Detto limite superiore, giustificato in base al legittimo affidamento del gestore nell'applicazione dei criteri tariffari fissati per legge⁶ e previgenti all'intervento dell'Autorità censurato dal Consiglio di Stato, risulta essere il seguente:

dati in euro

	Volumi di traffico rete AV stimati al 2014 (tr*km)	Pedaggio unitario previgente (€/tr*km)	Ricavi da traffico stimati in applicazione del pedaggio previgente	Pedaggio unitario delibera ART n. 70/2014 (€/tr*km)	Ricavi da traffico stimati delibera ART n. 70/2014	Differenza
2014 - intero anno	21.720.000					
2014 - pro quota dal 6/11 al 31/12 (56 giorni su 365)	3.332.384	12,81	42.687.839	8,20	27.325.549	15.362.290
2015 - intero anno	22.300.000	13,07	291.461.000	8,20	182.860.000	108.601.000
TOTALE			334.148.839		210.185.549	123.963.290

Occorre al riguardo evidenziare che l'importo riportato nella tabella di cui sopra quale tetto al recupero tariffario legittimamente conseguibile dal gestore dell'infrastruttura, in applicazione dei criteri tariffari in questione (e pari a circa 123,96 milioni di euro), appare pienamente in linea con le aspettative manifestate dalla medesima RFI in sede di contenzioso amministrativo.

Infatti, la stessa sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, al paragrafo 1.1, lettera e), nel riportare le censure sollevate da RFI avverso la sentenza TAR Piemonte 541/2017, indica che il gestore ha eccepito la violazione di legge con riferimento alla circostanza che *"il canone di 13,1 euro/km era stato determinato in relazione agli investimenti programmati ed approvati con delibera CIPE del 2005, la sua immediata riduzione non terrebbe conto della voce di costo del capitale investito (WACC) e provocherebbe al gestore una perdita annua di oltre 120 milioni di euro, con conseguente impossibilità di far fronte agli impegni finanziari già assunti (prestiti UE ed emissioni di obbligazioni)"* (sottolineatura aggiunta). Inoltre, al punto 3.3 della medesima sentenza il Collegio, nell'affermare che la pretesa della società appellante al recupero, per l'anno 2015, delle somme impiegate per la realizzazione e lo sviluppo in Italia della rete AV/AC non trova preclusione nella disciplina di settore, ritenendo tra l'altro significativo *"rimarcare come sia stata la stessa Autorità di regolazione, con la successiva delibera n. 96 del 2015, valevole per il periodo regolatorio 2016-2021, ad includere tra le voci tariffarie la remunerazione del capitale investito nell'infrastruttura AV/AC come componente necessaria del canone di pedaggio, sia pure senza prevedere alcuna forma di recupero per l'anno 2015"*, osserva poi incidentalmente al riguardo: *"(l'appellante, senza specifica contestazione di controparte, ha precisato che il pregiudizio economico derivante dal mancato recupero nel 2015 dei costi totali che avrebbero*

⁵ Detto livello dei canoni, secondo l'impostazione previgente alla delibera n. 96/2015, costituisce la base per la determinazione dei ricavi da traffico che, prima dell'intervento dell'Autorità, venivano assunti dal gestore ai fini del raggiungimento dell'equilibrio economico della gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

⁶ Il canone di accesso all'infrastruttura AV/AC previgente all'intervento regolatorio dell'Autorità è stato fissato *ex-ante*, da ultimo, dal d.m. 10 settembre 2013 (https://www.gazzettaufficiale.it/atto/vediMenuHTML?atto_data Pubblicazione Gazzetta=2013-09-19&atto.codiceRedazionale=13A07514&tipoSerie=serie_generale&tipoVigenza=originario), che ha definito nella misura del 15% la riduzione da applicare, a decorrere dalla data del decreto, sul valore del pedaggio in essere a tale data per le linee bidirezionali AV (pari a 14,7752 €/km). Ne consegue un livello del pedaggio, dal 10 settembre 2013, pari a 12,81 €/km. Alla luce di quanto riportato nelle premesse di tale decreto, detto livello di pedaggio risulta pienamente compatibile con l'equilibrio economico del gestore dell'infrastruttura.

Ai fini della quantificazione del livello di pedaggio previsto *ex-ante* per il 2015, rileva inoltre l'art. 1, comma 970 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 che, per le linee AV, ha stabilito l'adeguamento in misura non inferiore al 2 per cento annuo dei pedaggi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Ne consegue un livello del pedaggio, dal 1° gennaio 2015, pari a 13,07 €/km.

dovuto essere remunerati con il pedaggio può essere stimato almeno in € 101,93 milioni)⁷ (sottolineatura aggiunta).

Alla luce di quanto evidenziato, si ritiene, pertanto opportuno apportare le seguenti modifiche all'atto posto in consultazione:

- 1. espungere dal punto 1.4, lettera b), secondo alinea, la parte afferente alla ponderazione del tasso di remunerazione del capitale proprio per la quota di capitale convenzionalmente fissata con la delibera ART n. 96/2015;**
 - 2. modificare il punto 2.1, specificando che l'ammontare dell'eventuale mancato introito da pedaggio di cui il gestore dell'infrastruttura è titolato a pretendere la corresponsione da parte dei soggetti che, nel periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC, deve essere determinato assumendo come tetto massimo la differenza fra il livello stimato al 2014 dei ricavi che sarebbero scaturiti dall'applicazione dei canoni fissati per legge e previgenti alla data di pubblicazione della delibera 70/2014 e quello, parimenti stimato, dei ricavi derivanti dall'applicazione delle misure 6.6.2 e 6.6.4 dell'Allegato alla delibera n. 70/2014.**
- e) occorre accogliere l'osservazione di Italo-NTV relativa alla corretta formulazione dell'acronimo afferente alla remunerazione del capitale proprio (*Re* anziché *Rd*).

Conseguentemente, si ritiene di modificare il riferimento *Rd* in *Re* al punto 1.4, lettera b), secondo alinea.

2. Calcolo dell'eventuale conguaglio dovuto al gestore dalle imprese ferroviarie utenti della rete AV/AC

Quanto punto 2 posto in consultazione:

- a) in relazione alla proposta di Trenitalia circa la necessità di non utilizzare il termine 'conguaglio' per definire la differenza fra i costi di infrastruttura scaturenti dall'applicazione di quanto previsto al punto 1 e i canoni effettivamente percepiti dal gestore, si rileva che - come più volte indicato nella presente relazione - la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 si riferisce esplicitamente alla riedizione dell'istruttoria propedeutica all'adozione della delibera n. 70/2014, che per la parte oggetto di censura ha trovato applicazione al periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015. Ne consegue che l'applicazione dei criteri regolatori adottati in esecuzione di detta sentenza non possono che riferirsi ai soggetti che, in tale periodo, hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC, secondo una ripartizione basata, ragionevolmente e proporzionatamente, sulle rispettive percorrenze chilometriche a consuntivo riferibili al medesimo periodo. Ogni scelta diversa rischierebbe di essere sia discriminatoria nei confronti degli attuali operatori ferroviari AV/AC, che costitutiva di una potenziale barriera all'ingresso di nuovi operatori su tale mercato.

Non appare quindi opportuno, con riguardo a tale tematica, apportare modifiche ai criteri regolatori posti in consultazione.

⁷ RFI, nel proprio ricorso in appello presso il Consiglio di Stato, afferma che il "*pregiudizio economico — in termini di mancato recupero dei costi totali che avrebbero dovuto essere remunerati con il pedaggio — può essere stimato in euro 101,93 milioni di euro se si tiene conto di quanto incide la voce di costo non riconosciuta rispetto a tutte le altre previste nella delibera n. 70/2014, oppure in euro 139,30 milioni di euro se si tiene invece conto dei parametri utilizzati dalla delibera n. 96/2015*" (enfasi aggiunta). Al riguardo è stata prodotta in giudizio una nota illustrativa da parte dello stesso gestore, corredata della relativa procedura di verifica redatta dalla Società di certificazione KPMG.

3. Modalità di recupero del conguaglio di cui al punto 2

Con riguardo a quanto previsto al punto 3 del documento di consultazione:

a) In riferimento all'imposizione di una componente tariffaria aggiuntiva, da determinarsi – secondo l'osservazione di Trenitalia - con metodologia RAB (*Regulatory Asset Base*) e da applicarsi in periodi regolatori futuri, si osserva che il recupero oggetto di esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato ha la finalità di *“colmare «ora per allora» il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione, attraverso l'adozione di un atto tecnicamente retroattivo”*. Esso, pertanto, si configura – in termini di effetti tariffari - quale rettifica dei corrispettivi spettanti al gestore dell'infrastruttura causata dall'aggiornamento di stime compiute in precedenti esercizi, da applicarsi con l'anzidetta logica retroattiva. Appare invece condivisibile, in linea di principio, l'osservazione di Trenitalia riferita all'opportunità di condizionare l'attuazione dei criteri regolatori adottati all'esito del contenzioso tuttora pendente presso la Corte di Cassazione avverso la medesima sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2021, rispetto alla quale, peraltro, va osservato che, come già indicato nella stessa delibera n. 39/2021, l'avvio del procedimento di ottemperanza non comporta acquiescenza.

Tuttavia, occorre precisare che la sentenza del Consiglio di Stato è pienamente esecutiva e, conseguentemente, l'Autorità è tenuta ad ottemperarvi.

D'altronde è pacifico che, se la Corte di Cassazione dovesse annullare la sentenza, decadrebbero anche il provvedimento esecutivo dell'Autorità e gli effetti economici sino a quel momento dallo stesso prodotti.

In ogni caso non si ritiene necessario specificare tale circostanza nell'atto di regolazione, quanto piuttosto evidenziarla nella delibera di chiusura del procedimento;

b) quanto all'osservazione di RFI che rivendica il diritto di determinare modalità e tempistiche del recupero, si evidenzia che la stesura del testo posto in consultazione non è affatto in contraddizione con tale pretesa. Nella formulazione del criterio posto in consultazione si è infatti solamente inteso specificare che: (i) il recupero dovesse avvenire in rate annuali; (ii) il numero di tali rate non dovesse essere superiore a 10; (iii) si dovesse assicurare la neutralità finanziaria per il gestore.

Si conferma pertanto che modalità e tempistiche del recupero sono individuate a cura del gestore dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi di proporzionalità e non discriminazione, avuto riguardo della necessità di sentire le imprese interessate, secondo un principio di trasparenza e di partecipazione al procedimento.

Appare al riguardo opportuno puntualizzare tali circostanze adeguando la formulazione del testo dell'atto di regolazione;

c) circa la proposta di Italo-NTV di spalmare su 15 rate annuali la riscossione del conguaglio e di stabilire in modo puntuale il tasso di remunerazione del capitale sulla base del quale valutare la neutralità finanziaria per il gestore, si rileva che:

- i. nel rispetto del principio di autonomia del gestore dell'infrastruttura, si conferma che è rimessa al gestore stesso, sentite le imprese ferroviarie interessate, la determinazione del numero di rate annuali secondo cui ripartire la riscossione del conguaglio e la loro conseguente quantificazione; nulla osta, tuttavia a che il numero massimo di rate possa essere adeguato a quello proposto da Italo-NTV, anche tenuto conto degli effetti economici della pandemia da COVID-19 da quest'ultima evocati.

Appare al riguardo opportuno, pertanto, modificare da massimo a minimo il numero di 10 rate annuali secondo cui ripartire la riscossione del conguaglio, espungendo dall'atto di regolazione gli ulteriori riferimenti temporali riportati nel testo posto in consultazione;

- ii. appare parimenti opportuno confermare, quale ulteriore criterio fornito dall'Autorità, che il tasso di remunerazione del capitale da adottare per l'attualizzazione delle citate rate annuali ai fini della neutralità finanziaria, è quello già individuato nel testo posto in consultazione e corrispondente al WACC di cui alla delibera dell'Autorità n. 96/2015. Tuttavia, tale definizione non può che essere assunta in senso metodologico, riservando la quantificazione puntuale del tasso di attualizzazione ad una valutazione dei singoli parametri (tra i quali *risk free rate*, *equity risk premium*, *beta*) da effettuare al momento della pubblicazione dei criteri regolatori di cui al procedimento in oggetto. Ciò in quanto detti parametri risultano variabili nel tempo, per cui - secondo la consolidata prassi dell'Autorità anche con riferimento ai settori autostradale ed aeroportuale - risulta opportuno riferirsi ai valori più aggiornati, in quanto maggiormente rappresentativi del contesto economico.

Appare quindi necessario integrare in tal senso il testo posto in consultazione.

5. Proposta al Consiglio

Gli Uffici, alla luce dell'istruttoria svolta, propongono al Consiglio di approvare i criteri di regolazione sottoposti a consultazione con la delibera n. 39/2021, emendati ed integrati in esito alle valutazioni sopra rappresentate.

Torino, 15 giugno 2021

Il Responsabile del procedimento
f.to Ing. Roberto Piazza