

***Ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato del 20 aprile 2021, n. 3191. Disposizioni applicative in tema di definizione del pedaggio relativo alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate - Bivio/PC Roncadelle dalla data di entrata in esercizio della stessa fino al 31 dicembre 2017.***

## OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Disp. Applicativa	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
1	1.1	Alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate - Bivio/PC Roncadelle, dall'11 dicembre 2016 fino al 31 dicembre 2017, è applicato il canone di accesso AV/AC determinato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per le tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Roma-Napoli della rete AV/AC, in esecuzione della misura 58 approvata con la delibera n. 96/2015.	Alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate - Bivio/PC Roncadelle, dall'11 dicembre 2016 fino al 31 dicembre 2017, è applicato il canone di accesso previsto per la rete convenzionale, così come indicato da RFI nel Prospetto Informativo della Rete 2017 ("PIR") ai sensi del D.M. 43/T s.m.i.	<p>Il periodo compreso tra la data di entrata in esercizio della tratta Brescia-Treviglio (11 dicembre 2016 e il 31 dicembre 2017) rientra nella c.d. "prima fase transitoria" del nuovo modello tariffario definito dall'ART con Delibera 96/2015 per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria. Ai sensi della Misura 58, lett. g), di tale delibera, il pedaggio di accesso alla rete è soggetto alla "applicazione, in via transitoria, delle tariffe vigenti al 2015, adeguate applicando il tasso di inflazione".</p> <p>La normativa di riferimento applicabile al pedaggio Brescia-Treviglio fino al 2017 compreso è, dunque, quella vigente per i pedaggi del 2015 come di seguito sintetizzata.</p> <p>A partire dal 2000 le tariffe di accesso alla rete ferroviaria sono state stabilite con decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del GI (D.M 21 marzo 2000, n.43/T; D.M 18 agosto 2006; D.M. 10 settembre 2013).</p> <p>I suddetti decreti del 18 agosto 2006 e 10 settembre 2013 non si riferivano alla generalità delle linee</p>

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.  
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 1.607.137.500,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma -  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 0883047





Disp. Applicativa	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>qualificabili come AV/AC, ma solamente a quelle collocate lungo la direttrice Torino-Milano-Napoli, per la realizzazione delle quali la Delibera CIPE 18 marzo 2005, n. 1, aveva approvato uno specifico piano economico-finanziario che, oltre al finanziamento statale, prevedeva anche la partecipazione diretta di RFI alle spese di costruzione delle suddette linee. Le successive Leggi Finanziarie per gli anni 2006 e 2007 (Leggi 266/2005 e 296/2006) hanno poi consolidato il finanziamento diretto a carico del GI nella misura di euro 4,2 miliardi.</p> <p>Le competenze in materia di determinazione delle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria sono state attribuite all'ART ai sensi dell'art. 37 del decreto-legge n. 201/2011.</p> <p>La Misura 6.6.2 della Delibera ART n. 70/2014, relativamente al primo periodo regolatorio, ha indicato quali costi ammissibili ai fini della determinazione del pedaggio AV/AC esclusivamente i costi di gestione dell'infrastruttura e gli oneri finanziari a carico del GI per gli investimenti realizzati, con espressa esclusione dei contributi pubblici. Secondo esplicita previsione regolamentare,</p>



Disp. Applicativa	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>quindi, i finanziamenti statali destinati alla realizzazione di una determinata linea non devono essere tenuti in considerazione ai fini del calcolo del pedaggio e, quindi, non possono trovare copertura nel pagamento del pedaggio stesso.</p> <p>Nel caso della tratta Treviglio-Brescia tutti i costi di realizzazione sono stati coperti attraverso lo stanziamento di contributi pubblici (v. Leggi Finanziarie per gli anni 2006 e 2007 nn. 266/2005 e 296/2006) e, quindi, non possono essere oggetto di recupero da parte del GI attraverso il medesimo pedaggio applicato per la direttrice AV/AC Torino-Milano-Napoli per la quale RFI ha, invece, sostenuto gli oneri di realizzazione.</p> <p>L'applicazione di un pedaggio maggiorato rispetto a quello della rete convenzionale non ha, dunque, una valenza generalizzata, ma è strettamente correlata alla necessità di assicurare la copertura dei maggiori oneri finanziari posti in capo al GI per la realizzazione delle linee classificate come AV/AC dalla delibera CIPE 18 marzo 2005, n. 1 (ossia quelle collocate lungo la direttrice Torino-Milano-Napoli).</p> <p>A completamento del quadro e a conferma della correttezza della ricostruzione su riportata, va</p>



Disp. Applicativa	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>considerato anche il contenuto dell'art. 18, comma 8, D. Lgs. 112/2015, ai sensi del quale <i>“per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi totali a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati?”</i>.</p> <p>Tale norma si limita a consentire al GI di applicare canoni maggiorati per le linee AV/AC o per altri progetti di investimento specifici, senza imporre alcun obbligo di stabilire tali maggiori canoni per l'intero complesso delle linee AV/AC. Ciò risulta non solo dalla formulazione letterale della norma in questione (<i>“può stabilire”</i>), ma anche dal necessario coordinamento con le ulteriori disposizioni vigenti, in particolare la Misura 6.6.2 della Delibera 70/2014 e i citati decreti ministeriali.</p> <p>Inoltre, la modifica <i>ex post</i> del canone di accesso alla tratta ferroviaria in parola reca in sé un'insanabile anomalia, in quanto comporta un'alterazione del contesto e delle condizioni sulla base dei quali</p>



Disp. Applicativa	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>Trenitalia ha, del tutto legittimamente, orientato le proprie scelte imprenditoriali. Il tutto in violazione del diritto delle Imprese Ferroviarie di conoscere preventivamente i livelli tariffari applicati per l'utilizzo dell'infrastruttura al fine di un'adeguata programmazione economica e commerciale (art. 14 D.Lgs. 112/2015). Ci si riferisce, in tal senso, non solo alla possibilità, che Trenitalia avrebbe avuto, di optare per una diversa scelta commerciale, ma anche alla possibilità di calibrare in modo più opportuno il proprio <i>pricing</i>, attesa la diversa struttura dei costi direttamente connessi al servizio.</p> <p>Ciò genera un effetto lesivo dell'attività d'impresa in quanto l'intervento regolatorio determinerebbe maggiori costi rispetto a quelli conosciuti e comunicati in fase di programmazione e utilizzo delle tracce (Prospetto Informativo della Rete 2017).</p> <p>La presente consultazione, ove si concludesse con il rigetto della posizione rappresentata da Trenitalia, andrebbe ad incidere su scelte già operate da quest'ultima e, pertanto, non reversibili, creando un considerevole danno in quanto, per effetto di una determinazione assunta "ora per allora", verrebbe meno ogni leva di mitigazione dei maggiori oneri</p>



<b>Disp. Applicativa</b>	<b>Punto</b>	<b>Citazione del testo da modificare/integrare</b>	<b>Inserimento del testo modificato/integrato</b>	<b>Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione</b>
				<p>emergenti contravvenendo, così, ai più elementari principi del corretto agire d'impresa.</p> <p>Per le ragioni sopra esposte si ritiene che il Pedaggio Brescia-Treviglio debba essere calcolato per il periodo oggetto della presente consultazione sulla base del regime tariffario previsto per la rete convenzionale, così come indicato da RFI nel Prospetto Informativo della Rete 2017 ("PIR") ai sensi del D.M. 43/T s.m.i..</p>