

Misura n. 4.3.6 dell'Allegato A alla delibera n. 140/2017. Accertamento e verifica sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione delle tariffe PROMO per gli orari 2022-2023 e 2023-2024

L'Autorità, nella sua riunione del 24 febbraio 2022

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), e in particolare il comma 2, lett. a), che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie*»;
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “*Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)*”, ed in particolare l'articolo 18 che prevede:
- al comma 3, secondo periodo: “*Il gestore dell'infrastruttura può altresì applicare, fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE, le riduzioni sui canoni imposti all'impresa ferroviaria, secondo quanto previsto ai commi 11, 12 e 13, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16*”;
 - al comma 5: “*Il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario*”;
 - al comma 11: “*Le riduzioni di cui al comma 3, possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura e si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati*”;
 - al comma 12: “*A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria*”;
 - al comma 13: “*Il gestore dell'infrastruttura può istituire schemi di canone, destinati a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate*”;

- VISTO** il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante “*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59*”;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 96/2015 del 13 novembre 2015, recante “*Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria*”, ed in particolare la misura n. 34 con tale delibera approvata, che, per quanto in questa sede di interesse, prevede la possibilità per il GI, ai sensi dell’articolo 18, comma 3 del d.lgs. 112/2015, di adottare “*un regime tariffario di favore, limitato nel tempo, previo parere favorevole dell’Autorità*”, “*per ciascuna impresa ferroviaria, nell’ambito di ogni singolo contratto di utilizzo, relativamente: alla promozione dello sviluppo di nuovi servizi ferroviari e nuovi collegamenti (...)*”, precisando che “[o]ve intendesse applicare una o più delle forme di incentivo previste dalla presente misura, il Gestore è tenuto a pubblicare nel Prospetto Informativo della Rete i valori del regime tariffario di favore, nonché i relativi criteri di applicazione”;
- VISTA** la delibera n. 140/2017 del 30 novembre 2017, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto informativo della rete 2019’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto informativo della rete 2018’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto informativo della rete 2020’*”;
- VISTA** in particolare la prescrizione n. 4.3.6, approvata con la citata delibera n. 140/2017, con la quale l’Autorità, con riferimento al catalogo di tracce correlate all’applicazione di tariffe PROMO, di cui alla sottosezione 4.4.2 del Prospetto informativo della rete (di seguito: PIR), ha prescritto a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI):
- “*a) di attenersi scrupolosamente, nella stesura del catalogo, alle disposizioni normative previste all’art. 18, commi 3, 11, 12 e 13 del d.lgs. 112/2015, nonché ai principi e ai criteri previsti dalla misura n. 34 approvata con delibera ART n. 96/2015;*
- “*b) di sottoporre la proposta di catalogo all’Autorità, entro il 12 gennaio 2018, al fine di consentire alla stessa, entro i successivi 40 giorni, di esprimere il proprio parere vincolante a seguito di accertamento della rispondenza ai principi di trasparenza, equità e non discriminatorietà, nonché di verifica della conformità al modello regolatorio e al quadro normativo;*
- “*c) di procedere alla pubblicazione del catalogo PROMO, eventualmente emendato in esito al suddetto procedimento di verifica, contestualmente alla pubblicazione del catalogo per i servizi merci di cui alla stessa sottosezione 4.4.2 del PIR, ovvero entro 9 mesi dalla data di entrata in vigore dell’orario di servizio;*
- “*d) di adeguare la formulazione della medesima sottosezione 4.4.2 del PIR, specificando i contenuti della procedura di cui ai precedenti punti a), b), c)’;*

- VISTA** la delibera n. 111/2020 del 2 luglio 2020, recante “*Misura n. 4.3.6 dell’Allegato A alla delibera n. 140/2017. Accertamento e verifica sulla proposta di catalogo di tracce correlate all’applicazione delle tariffe PROMO per il biennio 2021-2022*”;
- VISTA** la delibera n. 187/2020 del 26 novembre 2020, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto informativo della rete 2022’ presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2021”*”;
- VISTO** il PIR 2022 – edizione dicembre 2021, pubblicato da RFI in data 10 dicembre 2021;
- VISTO** il PIR 2023 – edizione dicembre 2021, pubblicato da RFI in data 23 dicembre 2021, ed in particolare i paragrafi 4.5.4 e 5.3.2;
- VISTA** la nota di RFI del 20 dicembre 2021 (prot. ART 20312/2021), con la quale RFI, manifestando l’intenzione di “*estendere i benefici del sistema Alta Velocità, in coerenza con le strategie nazionali vigenti, ritenendo prioritaria un’incentivazione finalizzata all’intensificazione dei collegamenti AV tra il Nord Italia e le regioni Basilicata e Puglia*”, ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di seguito: MIMS), alla Regione Campania, alla Regione Basilicata ed alla Regione Puglia un parere preventivo sull’incentivazione della “*tratta di prolungamento da Salerno a Taranto e viceversa, via Potenza, di collegamenti AV ad oggi limitati al percorso Torino/Milano-Napoli/Salerno e viceversa, nel numero di due collegamenti per senso di marcia. Le corse specificamente individuate sono state selezionate al fine di minimizzare le interferenze con i servizi regionali esistenti*”. In particolare, RFI ha richiesto alle Amministrazioni citate se ritenessero: “- (...) le proposte motivate in relazione alle necessità trasportistiche dei territori; - (...) i nuovi servizi lesivi dal punto di vista economico rispetto ai Contratti di Servizio di rispettiva competenza; - (...) non accettabili le modifiche di orario indotte sui sistemi regionali di relativa competenza”;
- VISTA** la nota di RFI del 14 gennaio 2022 (prot. ART 535/2022), con la quale il gestore dell’infrastruttura ha trasmesso il ‘Catalogo per le tracce associate a Tariffe PROMO - Edizione 2022’, interessante due differenti segmenti di mercato, per ciascuno dei quali è previsto uno specifico schema di incentivazione, sintetizzabile come segue:
- 1) riguardo ai servizi di trasporto afferenti al segmento di mercato *Passeggeri OSP Regionali*: traffico regionale su linee della rete fondamentale a semplice binario e della rete complementare, con grado di utilizzazione - nell’orario 2020/2021 - non superiore al 25%, a fronte della disponibilità del Richiedente regionale a potenziare l’offerta, con individuazione di 43 diverse linee su tutto il territorio nazionale. Le proposte di incentivazione sono formulate per tratte coerenti da un punto di vista delle relazioni commerciali regionali interessate, con eventuali brevi estensioni di completamento degli itinerari anche su tratte attigue non a ridotta utilizzazione;

2) riguardo ai servizi di trasporto afferenti al segmento di mercato *Passeggeri Open Access Premium*: prolungamento di servizi afferenti alla rete a Livello di Servizio Elevato su specifiche tratte della rete fondamentale, con individuazione di 2+2 tracce orarie sulla direttrice Salerno – Potenza C.le – Ferrandina – Metaponto – Taranto;

VISTA la nota della Regione Campania (allegata alla citata nota prot. ART 535/2022), di riscontro all'indicata nota RFI prot. ART 20312/2021, con la quale tale Regione, nel rendere noto - sulla base complessiva di una comparazione tra costi e benefici della proposta di incentivazione sul segmento *Open Access Premium* - di aver rilevato modifiche orarie di non significativo rilievo e un minimo numero di treni regionali interessati, ha precisato che *"tali elementi non lasciano prevedere ripercussioni sull'equilibrio del Contratto di servizio, in capo alla scrivente, per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale, né sulle necessità degli utenti, a fronte di indubbi vantaggi in termini di collegamenti tra i capoluoghi interessati"*;

VISTA la relazione istruttoria predisposta dai competenti Uffici dell'Autorità;

CONSIDERATO che il gestore dell'infrastruttura nazionale, con la citata nota prot. ART 535/2022, ha precisato, tra l'altro, che il regime tariffario di favore che con la nota stessa è sottoposto all'Autorità è applicato in modo non discriminatorio e trasparente a qualsiasi impresa ferroviaria richiedente capacità aggiuntiva e non sostitutiva;

CONSIDERATO con particolare riguardo allo schema di incentivazione relativo al segmento di mercato *Passeggeri Open Access Premium Merci*, come sintetizzato al precedente punto 2, che, con riferimento all'orario di esercizio 2021-2022, è già previsto l'esercizio di una coppia di treni AV per trasporto passeggeri sulla direttrice Torino-Taranto, via Salerno-Potenza, ma che, come risultante dalle evidenze acquisite, tale livello di offerta - consistente in una sola coppia di treni - non risulta sufficiente rispetto alle esigenze di mobilità espresse dalla Regione Puglia e dalla Regione Basilicata in termini di collegamenti, stabili e di livello di servizio elevato, con la città di Roma e il Nord Italia;

CONSIDERATO al riguardo che tali esigenze di mobilità rilevate per le Regioni Puglia e Basilicata, in termini di maggiore e adeguata accessibilità alla città di Roma ed al Nord Italia, e le azioni conseguentemente intraprese dalle citate Regioni, nonché quelle attivate in sede di sindacato ispettivo parlamentare oggetto dell'interpellanza a risposta in Commissione del 28 ottobre 2019 n. 5/02999, renderebbero evidenti le seguenti criticità:

- il vigente Contratto di Servizio stipulato tra MIMS e Trenitalia S.p.A. per la fornitura di servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza non fornirebbe, al momento, risposte adeguate alle esigenze di mobilità delle Regioni Puglia e Basilicata;

- il servizio di cui si propone l'incentivazione, in assenza di compensazioni economiche quale quella attualmente prevista dal citato Contratto di Servizio tra Regione Basilicata e Trenitalia S.p.A. (di cui al repertorio n. 167575 del 7 dicembre 2016, recante *"Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario tra Regione Basilicata e Trenitalia S.p.A. per l'effettuazione di servizi media lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari da/verso MI-SA"*, prorogato fino al 2022 con delibera n. 815 del novembre 2019 della Giunta della Regione Basilicata), non sarebbe offerto da nessuna delle due imprese ferroviarie operanti nel segmento del trasporto passeggeri ad alta velocità;
- una sola coppia di treni non pare essere adeguata alle evidenti esigenze di mobilità dei predetti territori, da soddisfarsi con servizi di alta qualità, rendendo quindi opportuno promuovere uno sviluppo dell'offerta in tal senso;

RITENUTO

pertanto che lo schema di incentivazione in esame possa considerarsi rispondente ai requisiti di cui all'articolo 18, comma 13, del d.lgs. 112/2015, in quanto si ravvisa la sua destinazione allo sviluppo e potenziamento di servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità disponibili tra Taranto (via Potenza) e Torino/Milano, attualmente affetti dalle sopra indicate criticità;

RILEVATA

inoltre la necessità, nel caso in cui i servizi *Open Access Premium* incentivati siano anche oggetto di finanziamento da parte di Amministrazioni Regionali, che i benefici economici legati all'incentivazione debbano essere equamente ripartiti tra le imprese ferroviarie richiedenti e l'insieme di tali Amministrazioni regionali, in analogia a quanto già previsto per lo schema di incentivazione di mercato Passeggeri PROMO-R relativo ai servizi regionali con obbligo di servizio pubblico;

CONSIDERATO

infine che, riguardo al mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 18, comma 3, del d.lgs. 112/2015, ed alla citata misura n. 34, il regime tariffario di favore proposto da RFI garantisce il recupero dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario;

RITENUTO

tuttavia che, alla luce di quanto previsto dall'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 112/2015 e dall'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, risulta opportuno garantire al gestore, in aggiunta al recupero dei costi sopra richiamati, anche un *"tasso di rendimento accettabile per il mercato"*;

RILEVATA

la necessità che RFI valuti adeguatamente, in considerazione della potenziale crescita della relativa domanda di traffico, la previsione di una riserva di capacità dell'infrastruttura, da riconoscere ad altri potenziali richiedenti interessati ad operare nei segmenti di mercato con regime tariffario di favore;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. di esprimere, ai sensi della misura n. 34 di cui all'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, della prescrizione n. 4.3.6 di cui all'Allegato A alla delibera n. 140/2017 del 30 novembre 2017 e delle previsioni di cui al paragrafo 4.5.4 del PIR 2023, per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, parere favorevole sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione di tariffe PROMO per gli orari 2022-2023 e 2023-2024, presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con nota del 14 gennaio 2022 (prot. ART 535/2022), a condizione che, per lo schema di incentivazione proposto per il segmento di mercato *Passeggeri Open Access Premium*:
 - 1.1 il gestore dell'infrastruttura riconosca il medesimo incentivo ai potenziali richiedenti interessati ad operare prolungamenti di servizi di trasporto passeggeri AV da Salerno verso Taranto via Potenza, ulteriori rispetto a quelli ricompresi nel catalogo in esame, nel caso di una eventuale previsione di riserva di capacità dell'infrastruttura;
 - 1.2 le imprese ferroviarie che intendono usufruire di tale incentivo diano evidenza documentale al gestore dell'infrastruttura di eventuali finanziamenti da parte di Amministrazioni Regionali per l'effettuazione del prolungamento Salerno-Taranto, o di sua parte, e dell'avvenuta comunicazione alle amministrazioni stesse del regime tariffario di favore per le tracce ricomprese nel catalogo in esame, nonché della necessaria equa ripartizione, con le imprese ferroviarie richiedenti, dei benefici economici derivanti dall'indicata incentivazione;
2. il gestore dell'infrastruttura provveda, entro il termine di pubblicazione del catalogo di tracce orarie correlate all'applicazione di tariffe PROMO di cui al punto 1:
 - 2.1 alla stima di un tasso di rendimento accettabile per il mercato, da sommare eventualmente al recupero dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario afferente ai servizi inseriti nel catalogo stesso;
 - 2.2 alla conseguente eventuale variazione del livello del regime tariffario di favore di cui al paragrafo 5.3.2 del PIR 2023;
3. l'Autorità, con particolare riferimento all'assegnazione della capacità dell'infrastruttura, si riserva l'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
4. la presente delibera è comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a mezzo PEC.

Torino, 24 febbraio 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)