

Delibera n. 32/2022

Canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015. Segnalazione di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. in merito al conguaglio determinato dal Gestore dell'infrastruttura in attuazione della delibera n. 88/2021, del 17 giugno 2021. Determinazioni dell'Autorità.

L'Autorità, nella sua riunione del 24 febbraio 2022

VISTA la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (rifusa nella direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico);

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" e, in particolare, gli articoli 17 ("Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria") e 18 ("Maggiorazioni e riduzioni dei canoni di accesso");

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 dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" o "ART") e, in particolare, il comma 2, lettere b), c) ed i), secondo cui: "*L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede: (...)*

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni dei pedaggi tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori";

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)";

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura (...) e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura";

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)" e, in particolare:

- l'articolo 3, comma 1, lettere qq) e uu), le quali dispongono, rispettivamente, che: per "*progetti di investimento specifici*" s'intendono "*progetti di investimento finanziati, integralmente o parzialmente, con capitale di debito o di rischio*"; "*costo*

totale” indica “l’insieme dei costi operativi, degli ammortamenti e del costo di remunerazione del capitale investito, nelle sue componenti di capitale di debito o di rischio”;

- l’articolo 16, comma 1, secondo cui: “I conti del gestore dell’infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell’arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all’articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall’altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito”;

- l’articolo 18, comma 8, ai sensi del quale: “Per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (...) [di seguito: “AV/AC”] 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. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti”;

- l’articolo 37 e, in particolare, i commi 2, 3, 9 e 10 i quali dispongono che: “ogni richiedente ha il diritto di adire l’organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, più precisamente avverso decisioni prese (...) dal gestore dell’infrastruttura (...) in relazione a quanto segue: (...) d) sistema di imposizione dei canoni; e) livello o struttura dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare” (comma 2, lett. d) ed e); “(...) l’organismo di regolazione dei trasporti (...) ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell’infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater)” (comma 3); “(...) ove opportuno, l’organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere (...) le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater)” (comma 9); “La decisione dell’organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo. L’organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni” (comma 10);

VISTA

la delibera dell’Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante “Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie” e, in particolare, le misure 6.6.2 e 6.6.4, relative ai criteri di calcolo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, nonché le stime dei volumi di traffico della rete AV/AC acquisite nel corso del relativo procedimento;

VISTA

la delibera dell’Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore

della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.” e, segnatamente, le prescrizioni sulle tariffe ivi contenute;

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”* e, segnatamente, le misure nn. 18 [*“Costi di capitale (capex): Capitale Investito Netto (CIN)”*] e 20 [*“Costi di capitale (capex): Il WACC per la remunerazione del Capitale Investito Netto”*];

VISTA

la delibera dell’Autorità n. 75/2016, del 1° luglio 2016, recante: *“Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni”*, con la quale l’Autorità ha accertato che la proposta tariffaria 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, presentata da RFI in data 30 giugno 2016, e acquisita agli atti dell’Autorità al prot. 4791/2016 e 4792/2016 del 1° luglio 2016, è *“conforme ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, approvati con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni”*, anche per quanto concerne il tasso di remunerazione del capitale investito indicato nella nota prot. ART 4743/2016, del 28 giugno 2016, pari al 4,52%;

VISTA

la sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, 9 settembre 2019, n. 6108, che, in riforma della sentenza del T.A.R. Piemonte, 21 aprile 2017, n. 541, ha annullato parzialmente, nei termini di cui in motivazione, gli atti impugnati in primo grado da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito: *“RFI”* ovvero *“Gestore dell’infrastruttura”*) e, in particolare, la citata delibera dell’Autorità n. 70/2014 nella parte in cui, nell’individuare la misura del canone di pedaggio da applicarsi nel periodo intercorrente tra il 6 novembre 2014 e il 31 dicembre 2015, non ha incluso la remunerazione del capitale investito nella realizzazione dell’infrastruttura AV/AC;

CONSIDERATO

che il Consiglio di Stato, con l’indicata sentenza n. 6108 del 2019 - dopo aver rilevato che, ad avviso di RFI, il *“pregiudizio economico derivante dal mancato recupero nel 2015 dei costi totali che avrebbero dovuto essere remunerati con il pedaggio può essere stimato almeno in 101,93 milioni”* - ha stabilito:

- che tra i costi totali da recuperare tramite il canone di accesso *“va di regola incluso (...) anche il rendimento del capitale investito”*, come, peraltro, *“confermato dalla normativa nel frattempo intervenuta, la quale - essendo rimasto inalterato il modello aziendale prefigurato dal legislatore per la gestione dell’infrastruttura - consente una lettura retrospettiva del materiale normativo previgente”*;

- che *“[d]al 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 prodottisi). 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";

VISTA

la sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, 12 febbraio 2021, n. 1262, che ha dichiarato inammissibili i ricorsi presentati da Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (nel seguito: "Italo"), dall'Autorità e da Trenitalia S.p.A. (nel seguito: "Trenitalia") per la revocazione della citata sentenza del Consiglio di Stato n. 6108 del 2019;

CONSIDERATO

che avverso l'anzidetta sentenza del Consiglio di Stato n. 6108 del 2019 l'Autorità ha presentato ricorso per Cassazione ai sensi dell'articolo 111, ultimo comma, della Costituzione e dell'articolo 110 del codice del processo amministrativo, che Trenitalia ha proposto ricorso incidentale in seno al medesimo giudizio e che la Corte di Cassazione a Sezioni Unite Civili, con ordinanza n. 5627/22 del 21 febbraio 2022, ha dichiarato inammissibile il ricorso principale e quello incidentale;

VISTA

la delibera dell'Autorità n. 88/2021, del 17 giugno 2021 e relativi allegati, recante *"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 39/2021. Criteri 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"*, con la quale l'Autorità, fatto salvo l'esito del contenzioso a quella data ancora pendente avverso l'anzidetta sentenza del Consiglio di Stato n. 6108 del 2019, ha stabilito, *inter alia*, che:

1. i costi di infrastruttura della rete AV/AC, per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, sono determinati sommando i costi operativi, gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito (voce, quest'ultima, da calcolare avendo riguardo sia al capitale di debito che al capitale di rischio) (misura n. 1 dell'allegato A);

2. l'ammontare dell'eventuale, mancato introito da pedaggio, da richiedere ai soggetti che, nel periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC:

2.1 *"è calcolato come valore minimo tra:*

- la differenza fra i costi complessivi di infrastruttura di cui al punto 1 e l'importo complessivo dei pedaggi riscossi nel periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC;

- 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 n. 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" (misura n. 2.1 dell'allegato A), ciò traducendosi, in base agli elementi illustrati nella

relazione istruttoria alla predetta delibera 88/2021, in un importo massimo pari a 123.963.290,00 (centoventitremilioninovecentosessantatremiladuecentonovanta/00) euro;

2.2 va *“ripartito fra le imprese ferroviarie interessate in ragione delle rispettive percorrenze chilometriche, a consuntivo, riferibili al periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015”* (misura n. 2.2 dell'allegato A);

3. il suddetto conguaglio va recuperato *“in un numero minimo di 10 rate annuali, a partire dal 31 dicembre 2021, da individuarsi a cura del gestore dell'infrastruttura sentite le imprese interessate, nel rispetto dei principi di proporzionalità e non discriminazione. 3.2 Nel calcolo della rata annuale a carico di ciascuna impresa ferroviaria, deve essere assicurata la corrispondenza fra i seguenti valori: a) da un lato, il valore al 31 dicembre 2015 dell'importo da recuperare, determinato ai sensi del punto 2; b) dall'altro, la somma dei valori attualizzati al 31 dicembre 2015 (con l'utilizzo del WACC derivante dall'applicazione dei criteri di cui alla delibera dell'Autorità n. 96/2015, valorizzato alla data di pubblicazione dei presenti criteri) di ciascuna delle rate previste a cadenza annuale”* (misura n. 3 dell'allegato A);

VISTA

la delibera dell'Autorità n. 172/2021, del 6 dicembre 2021 e relativi allegati, recante *“Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il sistema tariffario 2023 relativo ai Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati – verifica di conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive modifiche e integrazioni”*, con la quale l'Autorità ha, *inter alia*, prescritto a RFI di confermare per il 2023, con riferimento al tasso di remunerazione del capitale investito, *“il tasso di remunerazione nominale pre-tax vigente nel precedente periodo regolatorio, pari a 4,52%”*;

VISTO

il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito: *“Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità”*), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l'articolo 6;

VISTA

la segnalazione di Italo del 22 novembre 2021 e la documentazione ivi allegata (prot. ART n. 18652/2021, di pari data), con la quale la predetta impresa ferroviaria ha lamentato, in sintesi, che i conteggi effettuati da RFI per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 – 31 dicembre 2015:

i) sarebbero *“notevolmente diversi”* da quelli stimati, dalla stessa RFI, nell'ambito del giudizio conclusosi con l'anzidetta sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 e tali da *“vanifica[re] tutti gli effetti meritori e legittimi della delibera 70 del 2014, ripristinando il regime tariffario ad essa previgente”*;

ii) sarebbero, altresì, viziati dal tasso di attualizzazione applicato dal Gestore dell'infrastruttura per il periodo 2015-2021, rispetto al quale *“la mancata percezione delle somme in questione da parte di RFI non [sarebbe] imputabile alle imprese ferroviarie, bensì allo svolgimento di procedimenti giurisdizionali e amministrativi”*;

- VISTA** la richiesta istruttoria del 2 dicembre 2021 (prot. ART n. 19226/2021, di pari data), con la quale l’Autorità ha chiesto a RFI di trasmettere documentazione utile a verificare il rispetto dei criteri di determinazione del canone AV/AC stabiliti con la summenzionata delibera n. 88/2021;
- VISTA** la nota di riscontro trasmessa da parte di RFI in data 16 dicembre 2021 e i relativi allegati (prot. ART n. 20098/2021, di pari data), con la quale la predetta Società ha: trasmesso documentazione contenente *“gli elementi quantitativi utilizzati per determinare gli importi richiesti a Italo (...), in ottemperanza alla delibera in oggetto”*; rappresentato, tra l’altro, di aver fatto *“riferimento al valore di 4,52% validato da codesta Autorità per il primo periodo regolatorio, al fine di aggiornare le somme dovute dalle IF destinatarie degli effetti della Delibera n. 88/2021”*;
- VISTA** la nota del 22 dicembre 2021 (prot. ART n. 20468/2021, di pari data), con la quale l’Autorità ha chiesto a RFI di integrare il predetto riscontro istruttoria del 16 dicembre 2021;
- VISTA** la nota di RFI del 30 dicembre 2021 (prot. ART n. 20805/2021, di pari data), con la quale la predetta Società, riservandosi di adempiere alla suddetta richiesta istruttoria entro il termine ivi indicato (*i.e.* 13 gennaio 2022), ha fornito all’Autorità ulteriori informazioni relative all’esecuzione della delibera n. 88/2021;
- VISTA** la nota di Italo dell’11 gennaio 2022 (prot. ART n. 354/2022, di pari data), con la quale la predetta impresa ferroviaria ha comunicato all’Autorità le determinazioni assunte nei propri confronti da parte di RFI, auspicando la tempestiva definizione dell’attività di vigilanza sul rispetto dei criteri stabiliti con la predetta delibera n. 88/2021;
- VISTE** le ulteriori note intercorse tra RFI ed Italo, ed inviate per conoscenza all’Autorità, in merito all’esecuzione della delibera n. 88/2021 e, segnatamente: al tasso di attualizzazione del conguaglio, ricalcolato da RFI facendo riferimento al valore di 4,52%, in luogo di quello del 4,60% precedentemente comunicato alle imprese ferroviarie; alle modalità di versamento del conguaglio dovuto da parte delle imprese ferroviarie, ulteriori rispetto a quelle indicate nella predetta delibera n. 88/2021 e finalizzate a *“limitare gli effetti finanziari dell’esposizione debitoria”* (cfr. prott. ART nn. 20099/2021, del 16 dicembre 2021; 20477/2021, del 22 dicembre 2021, 365/2022, dell’11 gennaio 2022);
- VISTA** la documentazione integrativa trasmessa da RFI in data 13 gennaio 2022 e relativi allegati (prot. ART n. 472/2022, di pari data) contenente i *“dati tecnico-economici utili a ricostruire l’intero processo che ha portato alla quantificazione dei conguagli di cui alla Delibera in oggetto [88/2021], dovuti al Gestore da entrambe le imprese ferroviarie coinvolte”* e, segnatamente, i calcoli effettuati da parte del predetto Gestore per pervenire *“all’ammontare della 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 n. 70/2014 e i pedaggi effettivamente riscossi nel periodo in questione”*;

VISTA

la nota del 4 febbraio 2022 (prot. ART n. 2427/2022, di pari data), con la quale l’Autorità ha rappresentato a RFI che: dall’esame di tutta la documentazione trasmessa, emergeva la parziale difformità del conguaglio dalla stessa calcolato rispetto ai criteri stabiliti con l’anzidetta delibera n. 88/2021, per essere stato il relativo tetto determinato *“adottando i volumi di traffico rilevati a consuntivo, che risulta[vano] maggiori di quelli stimati a preventivo”*; la corretta attuazione dei criteri stabiliti con l’anzidetta delibera n. 88/2021 avrebbe dovuto condurre, in conformità a quanto già illustrato nella relazione istruttoria alla delibera n. 88/2021, ad un conguaglio inferiore di euro 4.009.534,00 (quattromilioninovemilacinquecentotrentaquattro/00) rispetto a quello calcolato da RFI, pari a euro 127.972.824,00 (centoventisettemilioninovecentosettantaduemilaottocentoventiquattro/00) e, conseguentemente, ad una diversa ripartizione tra le imprese ferroviarie. Con la predetta nota l’Autorità ha, infine, chiesto al Gestore dell’infrastruttura di fornire chiarimenti in merito alle predette difformità e di indicare eventuali azioni correlate;

VISTA

la nota di riscontro alla suddetta richiesta istruttoria (prot. ART 2803/2022, del’11 febbraio 2022) con la quale RFI, premesse brevi considerazioni sugli effetti derivanti dalla summenzionata sentenza del Consiglio di Stato n. 6108 del 2019, ha rappresentato:

- i) di aver calcolato il predetto conguaglio avendo riguardo alle ordinarie modalità di calcolo del pedaggio ferroviario e nel rispetto del *«complessivo impianto della Delibera 88/2021 ove, per il calcolo dell’ammontare del mancato introito da pedaggio di cui il gestore è titolato a pretendere la restituzione, si fa riferimento a dati di consuntivo quali “l’importo complessivo dei pedaggi riscossi nel periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 per l’accesso all’infrastruttura ferroviaria AV/AC” ovvero le “rispettive percorrenze chilometriche, a consuntivo, riferibili al periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015”»*;
- ii) la propria disponibilità a riesaminare, nel caso in cui le predette argomentazioni non fossero state ritenute fondate, *“la questione anche ai fini delle conseguenti rettifiche dei valori di conguaglio nei termini indicati nella nota che si riscontra, procedendo, altresì, alla successiva comunicazione alle IF”*;

VISTO

il verbale dell’audizione di RFI del 15 febbraio 2022 (prot. ART n. 2957/2022, di pari data) - convocata con nota prot. ART n. 2838/2022 dell’11 febbraio 2022, riscontrata dalla predetta Società con nota prot. ART n. 2927/2022, del 14 febbraio 2022 – dal quale risulta che nel corso della stessa:

- gli Uffici dell’Autorità hanno ulteriormente illustrato le ragioni per le quali il conguaglio determinato da RFI nei confronti delle imprese ferroviarie non poteva ritenersi conforme ai criteri stabiliti nella summenzionata delibera n. 88/2021, con argomenti che non potevano dirsi superati neppure in considerazione di quanto evidenziato da RFI con la predetta nota 2803 dell’11 febbraio 2022;
- RFI ha ribadito il rationale del proprio operato, riconducendolo alla lettura complessiva della delibera n. 88/2021 e, segnatamente, della relativa misura 2.2 ed

ha confermato, anche in ragione dell'esigenza di garantire maggiore certezza nei rapporti intercorrenti tra tutti i soggetti coinvolti nell'attuazione della predetta delibera, la propria disponibilità a: ricalcolare il conguaglio in questione nel rispetto dei termini indicati dall'Autorità con nota prot. n. 2427/2022, del 4 febbraio 2022, così come ulteriormente precisati nel corso dell'audizione; sottoporre preventivamente all'Autorità la nuova ipotesi di calcolo del conguaglio e la sua conseguente ripartizione tra le imprese ferroviarie interessate; rimettere le stesse nella condizione di accedere alle ulteriori forme di pagamento proposte con la summenzionata nota n. 20099/2021, del 16 dicembre 2021;

VISTA

la nota del 17 febbraio 2022 e relativi allegati (prot. ART 3095/2022, di pari data), con la quale RFI - confermando quanto rappresentato nella summenzionata nota prot. n. 2803/2022, dell'11 febbraio 2022, nonché nel corso della successiva audizione del 15 febbraio 2022 - ha trasmesso l'importo rettificato del conguaglio dovuto per l'accesso all'infrastruttura AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, nonché la relativa ripartizione tra le imprese ferroviarie interessate;

VISTA

la relazione predisposta dall'Ufficio competente, agli atti del procedimento, in merito agli esiti delle verifiche condotte;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella suddetta relazione in merito alla circostanza che, sulla base di tutti gli elementi acquisiti agli atti (cfr., in particolare, le citate note prott. ART nn. 18652/2021, del 22 novembre 2021; 20098 e 20099/2021, del 16 dicembre 2021; 472/2022, del 13 gennaio 2022; 2803/2022, del'11 febbraio 2022; 3095/2022, del 17 febbraio 2022 e relativi allegati, nonché il verbale dell'audizione di RFI del 15 febbraio 2022; prot. ART n. 2957/2022, di pari data), non ricorrono i presupposti per dare ulteriore seguito alla richiamata segnalazione concernente il canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 – 31 dicembre 2015, in quanto:

i) il Gestore dell'infrastruttura, in esito alle richieste istruttorie integrative formulate dall'Autorità, ha dimostrato, in primo luogo, di aver calcolato i pertinenti costi dell'infrastruttura afferenti alla rete AV/AC in conformità ai criteri stabiliti dalla misura n. 1 della delibera n. 88/2021; segnatamente, l'analisi condotta sui costi operativi, sugli ammortamenti e sulla remunerazione del capitale investito dimostra che le predette componenti dei costi risultano correttamente determinate da RFI sia dal punto di vista metodologico sia con riferimento alla relativa quantificazione, con un risultato complessivo proporzionato e coerente anche con i dati del bilancio di esercizio relativo alle annualità 2014 e 2015, nonché con la correlata contabilità regolatoria;

ii) in secondo luogo, con riferimento alla determinazione del conguaglio di cui alla misura 2.1 della delibera n. 88/2021, RFI, al fine di rimuovere le iniziali difformità emerse nel corso delle verifiche condotte dagli Uffici dell'Autorità, ha successivamente rettificato il valore del predetto conguaglio riconducendolo al "valore minimo tra:

- la differenza fra i costi complessivi di infrastruttura (...) e l'importo complessivo dei pedaggi riscossi nel periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 (...);

- 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 n. 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", in conformità alle stime contenute nella predetta delibera n. 88/2021 e nella relativa relazione istruttoria (da intendersi, in tal sede, integralmente richiamate).

La determinazione, da parte di RFI, del tetto dell'indicato conguaglio sulla base dei volumi di traffico stimati al 2014, in luogo di quelli (più elevati) rilevati a consuntivo, è funzionale ad evitare che vengano addebitati alle imprese ferroviarie costi che il Gestore dell'infrastruttura, nel 2014, non avrebbe applicato in fase di determinazione del pedaggio della rete AV/AC. Segnatamente, la sopravvenuta adozione, da parte di RFI, del criterio stabilito dalla summenzionata misura 2.1 della delibera n. 88/2021 ha consentito di escludere dal calcolo del conguaglio, determinato *ex post*, la quota parte dei maggiori ricavi derivanti dall'aumento del traffico ferroviario registrato in conseguenza della significativa riduzione dei canoni di accesso all'infrastruttura, resa possibile dai criteri regolatori introdotti con l'anzidetta delibera n. 70 del 31 ottobre 2014 i cui effetti, pertanto, non erano stimabili *ex ante*.

La soluzione finale cui è pervenuta RFI risulta, infine, conforme a quanto stabilito dal Consiglio di Stato con la summenzionata sentenza n. 6108/2019, il quale, nell'imporre l'adozione di un atto tecnicamente retroattivo, ha fatto esplicito riferimento all'esigenza di ricostruire "ora per allora" la pienezza della posizione del Gestore dell'infrastruttura, qual è, per l'appunto, quella risultante dall'adozione di un conguaglio calcolato, non già sulla base dei volumi di traffico rilevati a consuntivo, bensì sulla base delle stime di traffico elaborate nel 2014 e assunte agli atti del procedimento conclusosi con la predetta delibera 70/2014;

iii) in terzo luogo, il Gestore dell'Infrastruttura ha dato atto di aver correttamente aggiornato gli importi dovuti dalle imprese ferroviarie che hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC nel periodo 6 novembre 2014 – 31 dicembre 2015. Il tasso di attualizzazione impiegato da RFI, infatti, è, da un lato, conforme alla metodologia e ai criteri della delibera dell'Autorità n. 96/2015 e, dall'altro lato, risulta correttamente valorizzato alla data di pubblicazione della delibera n. 88/2021. A tal riguardo, l'utilizzo di un WACC pari al 4,52% risulta altresì coerente ai valori già validati dall'Autorità con la summenzionata delibera n. 75/2016, del 1° luglio 2016, la quale, come visto, ha accertato la conformità della proposta tariffaria 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, presentata da RFI in data 30 giugno 2016 (note prott. ART nn. 4791/2016 e 4792/2016 del 1° luglio 2016), anche per quanto concerne il tasso di remunerazione del capitale investito, pari, per l'appunto, al 4,52%. Né, d'altra parte, assume rilievo il fatto che la mancata percezione delle somme dovute a RFI sia dipesa, come sostenuto dall'impresa segnalante, dallo "svolgimento di procedimenti giurisdizionali e amministrativi" (che, peraltro, hanno riguardato direttamente tutte le imprese ferroviarie, ivi inclusa la segnalante); ciò che rileva, e ciò che è stato accertato nel corso dell'attività di verifica dei criteri applicati da RFI, è, infatti, che il predetto tasso

sia conforme alla misura 3 della delibera n. 88/2021 e, quindi, non ecceda quanto necessario per riconoscere, ora per allora, la piena remunerazione del capitale investito da RFI per la realizzazione dell'infrastruttura AV/AC;

CONSIDERATO

altresì che il Gestore dell'infrastruttura, a seguito della rideterminazione del conguaglio in conformità a quanto indicato nella delibera ART n. 88/2021, ha rappresentato all'Autorità che il relativo importo, fatto in ogni caso salvo quanto previsto nella misura 3 della predetta delibera, potrà essere recuperato garantendo, a tutte le imprese ferroviarie, ulteriori modalità di riscossione (cfr. nota prot. ART n. 20099/2021, del 16 dicembre 2021), che risultano conformi ai principi di proporzionalità e non discriminazione;

RITENUTO

pertanto, ai sensi dell'articolo 37, commi 3 e 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6 del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, di non dare ulteriore seguito - in ragione della complessiva, sopravvenuta conformità ai criteri stabiliti con delibera ART n. 88/2021 del conguaglio determinato da RFI con nota prot. n. 3095/2022, del 17 febbraio 2022, all'esito di un procedimento coerente e corretto quanto a metodologia utilizzata e quantificazione finale - alla segnalazione di Italo nelle parti in cui lamenta l'erronea determinazione, da parte di RFI, degli importi dovuti dalle imprese ferroviarie che, nel periodo 6 novembre 2014-31 dicembre 2015, hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC;

RITENUTO

altresì necessario, in ragione della suddetta rideterminazione del conguaglio da parte di RFI, prescrivere al predetto Gestore di comunicare alle imprese ferroviarie interessate il riparto del conguaglio come da ultimo rettificato con nota prot. n. 3095/2022, del 17 febbraio 2022;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. ai sensi dell'articolo 37, commi 3 e 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6 del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, di non dare ulteriore seguito - per i motivi indicati in premessa, che si intendono qui integralmente richiamati e che danno conto della complessiva, sopravvenuta conformità ai criteri stabiliti con delibera ART n. 88/2021 a seguito della rideterminazione del conguaglio da parte di RFI con la nota prot. n. 3095/2022 del 17 febbraio 2022 - alla segnalazione di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., essendo allo stato superato, per effetto della suddetta rideterminazione, quanto ivi lamentato circa l'erronea quantificazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., degli importi dovuti dalle imprese ferroviarie che, nel periodo 6 novembre 2014-31 dicembre 2015, hanno avuto accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC;
2. ai sensi dell'articolo 37, commi 3 e 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6 del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, di prescrivere

a Rete Ferroviaria S.p.A. di comunicare alle imprese ferroviarie interessate il riparto del conguaglio come da ultimo rettificato con nota prot. n. 3095/2022, del 17 febbraio 2022;

3. la presente delibera è notificata a mezzo PEC a Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Trenitalia S.p.A., nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto, per quanto d'interesse, ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale, entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica, oppure ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica.

Torino, 24 febbraio 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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