

Delibera n. 113/2022

Procedimento individuale avviato con delibera n. 21/2022, del 9 febbraio 2022, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Adozione del provvedimento ordinatorio ai sensi dell'articolo 37, commi 3 e 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, in relazione alla metodologia di allocazione degli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106.

L'Autorità, nella sua riunione del 14 luglio 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 anche: "Autorità" o "ART");

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016;

VISTO il D.lgs. 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)*", come modificato dal D.lgs. 23 novembre 2018, n. 138, e, in particolare, l'articolo 37, commi 1, 2, 3 e 9, ai sensi del quale:

- "*1. L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto*";

- "*2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, 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, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:*

- a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;*
- b) criteri in esso contenuti;*
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;*
- 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;

f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13;

g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17;

g-bis) gestione del traffico;

g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata;

g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater”;

- “3. Fatte salve le competenze dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l’organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all’articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, 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). L’organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti”;

- “9. L’organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze dell’autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l’organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater)”;

VISTO

il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106, recante “Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali” (di seguito anche: “decreto-legge n. 73/2021” o “Decreto Sostegni-bis) e, in particolare, l’articolo 73, rubricato “Disposizioni urgenti in materia di trasporto”, che ai commi 4 e 5 prevede:

- “4. Allo scopo di sostenere la ripresa del traffico ferroviario e in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 è autorizzata l'ulteriore spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2021 a favore di Rete ferroviaria italiana Spa. Lo

stanziamento di cui al primo periodo del presente comma è dedotto da Rete ferroviaria italiana Spa dai costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso al fine di disporre, dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, entro il limite massimo dello stanziamento di cui al medesimo primo periodo, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. Il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura su cui applicare la riduzione di cui al secondo periodo del presente comma è determinato sulla base delle vigenti misure di regolazione definite dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”;

- “5. Eventuali risorse residue, nell'ambito di quelle di cui al comma 4, conseguenti anche a riduzioni dei volumi di traffico rispetto a quelli previsti dal piano regolatorio 2016-2021 e riferiti al periodo compreso tra il 1° maggio 2021 e il 30 settembre 2021, sono destinate a compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo. Entro il 15 novembre 2021, Rete ferroviaria italiana Spa trasmette al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e all'Autorità di regolazione dei trasporti una rendicontazione sull'attuazione del comma 4 e del presente comma”;

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 anche “Regolamento procedurale”), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, e, in particolare, l'articolo 6;

VISTO il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, adottato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni, applicabile in quanto compatibile al solo fine di garantire i diritti di partecipazione al presente procedimento;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 21/2022, del 9 febbraio 2022, notificata in pari data con prot. ART n. 2659/2022, con la quale è stato avviato un procedimento individuale, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche “RFI” o “Società”), per l'eventuale adozione di un provvedimento ordinatorio ai sensi dell'articolo 37, commi 3 e 9, del decreto legislativo n. 112/2015, per la rideterminazione della metodologia applicata e, conseguentemente, per l'applicazione di una nuova metodologia di allocazione, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106;

VISTA la nota prot. ART n. 4647/2022, del 9 marzo 2022, con la quale la Società, oltre a presentare una istanza di audizione, ha formulato taluni chiarimenti e osservazioni, evidenziando, *inter alia*, che:

- *“l'art. 73 D.L. 73/ 2021 ha autorizzato la spesa di 150 milioni di euro in favore del Gestore dell'infrastruttura a fronte della riduzione, per il periodo 1°maggio - 30 settembre 2021, del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100% della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (c.d. "componente B" del canone), corrisposto dalle Imprese Ferroviarie che prestano servizi passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e dalle Imprese Ferroviarie operanti nel settore merci (c.d. sconto pedaggio)”;*
- *“Con nota del 10 giugno 2021, questo Gestore, rilevata - sulla base delle stime dei volumi di traffico previsti - l'insufficienza dei 150 milioni stanziati dalla norma in oggetto a coprire la riduzione del 100% della quota di canone sopra indicata, ha provveduto a sottoporre all'attenzione anche di codesta Autorità la necessità di individuare dei criteri da adottare per l'applicazione della norma in questione proponendo a tal fine due ipotesi alternative”;*
- *“Dette soluzioni, come noto, constavano nel riconoscimento di una riduzione del 100% della componente B a partire dal 1°maggio e fino ad esaurimento dell'importo stanziato (ipotesi A), ovvero nel riconoscimento di una riduzione inferiore determinata in maniera utile ad assicurare la copertura dell'intero periodo 1° maggio - 30 settembre 2021 (ipotesi B)”;*
- *“I dati previsionali, di cui questo Gestore disponeva al momento della scelta della metodologia di allocazione dello sconto pedaggio, evidenziavano una sostanziale invarianza nella distribuzione dello sconto tra i due segmenti di mercato interessati dal DL 73/2021 nei due diversi scenari, in ragione del fatto che la distribuzione dei volumi nel periodo Maggio-Agosto (60% Pax a mercato-40% Merci) risultava pressoché pari a quella del periodo Maggio-Settembre (59% Pax a mercato - 41% Merci), con uno scarto dell'ordine dell'1% da cui, ad avviso della Scrivente, non parevano derivare effetti distorsivi della concorrenza nel mercato ferroviario”;*
- *“(…) questo Gestore, al fine di dar corso alle stesse, ha individuato autonomamente l'ipotesi A come soluzione più adatta in quanto: (i) per un verso si poneva in sostanziale continuità rispetto alle modalità di applicazione delle precedenti misure di "sconto pedaggio"; (ii) per altro verso garantiva un quadro maggiormente stabile alle imprese beneficiarie dal punto di vista della gestione contabile, riducendo la possibilità di conguagli esclusivamente al mese di settembre”;*
- *“La stessa Autorità nel riscontro trasmesso in data 5 agosto 2021, pur propendendo per l'applicazione del criterio di cui all'ipotesi B, ha escluso che l'esercizio di una o dell'altra delle due opzioni proposte [...] sia in grado di determinare significative distorsioni all'interno dei mercati di riferimento posto che l'importo complessivo del sostegno spettante a ciascuna impresa ferroviaria varierebbe in misura molto limitata adottando il primo o il secondo criterio”;*

- *“(...) la metodologia di sconto applicata da questo Gestore, comunicata alle IF interessate in data 21 luglio 2021, non ha riscontrato rilievi da parte di tali ultime ovvero richieste di una differente metodologia volta garantire la copertura in egual misura per l'intero periodo considerato dalla norma in questione”;*

- *“[l]o scenario delineato in base ai dati previsionali ha trovato sostanziale conferma anche con riferimento ai dati di consuntivo estratti dal sistema PIC_WEB, da cui emerge una differenza tra i due scenari dell'1% (58% Pax a mercato - 42% Merci nel periodo maggio- agosto, 59% Pax a mercato - 41% Merci). La sostanziale invarianza tra i due scenari, fatta sulla base dei volumi e per segmenti di mercato, è stata confermata anche a livello di ripartizione dello sconto, con una differenza tra i due scenari sempre dell'ordine dell'1% (Scenario A: 80% Pax a mercato - 20% Merci, Scenario B 81% Pax a mercato - 19% Merci), dovuta a una maggiore ripresa del traffico viaggiatori”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 4710/2022, 10 marzo 2022, con la quale, in accoglimento all'istanza presentata, la Società è stata convocata in audizione dinanzi all'Ufficio Vigilanza e Sanzioni per il giorno 21 marzo 2022, alle ore 10:00;

VISTA

la nota prot. ART n. 5315/2022, 17 marzo 2022, successivamente integrata con nota prot. ART n. 5389/2022, del 18 marzo 2022, con la quale RFI ha trasmesso i nominativi, e i relativi documenti, dei partecipanti all'audizione;

VISTO

il verbale dell'audizione, acquisito agli atti con nota prot. ART n. 5481/2022, del 21 marzo 2022, nel corso della quale la Società ha fornito ulteriori precisazioni, evidenziando, in particolare, che:

- *“(...) per la Società non vi sia, tra le due metodologie di allocazione già rappresentate all'Autorità, una differenza rilevante tale da comportare una ripartizione non equa e discriminatoria verso le imprese beneficiarie”;*

- *“con riferimento ai presupposti sottesi alla ripartizione delle risorse, evidenzia che le stesse avrebbero dovuto far fronte ad una situazione di crisi emergenziale tale da giustificare l'applicazione della metodologia “A” rispetto alla metodologia “B” in quanto ritenuta maggiormente tempestiva”;*

- *“rispetto alle ipotesi metodologiche, come l'equilibrio sia stato garantito in rapporto ad un intero segmento di mercato e non ad ogni singola impresa (...) I dati a disposizione della Società hanno evidenziato la non rilevanza degli stessi tra le due metodologie in questione (...) La scelta della metodologia “A”, in particolare, voleva sostenere nell'immediato le imprese ferroviarie sulla base di dati, all'epoca, non definitivi (...) i dati evidenziano uno scarto tra il segmento merci e il segmento passeggeri dello 0,3 % a favore del primo”;*

- *“vi sia la necessità di individuare, all’esito del procedimento di cui alla delibera n. 21/2022, elementi idonei a rendere cogente l’allocazione delle risorse anche al fine di evitare possibili contestazioni da parte delle imprese”;*

- *“il timing costituisca, nel procedimento in corso, un elemento di criticità nella misura in cui già ad agosto era presente, stante l’esiguità della somma, una propensione dell’Autorità per l’ipotesi “B” stante la poco rilevante differenza con l’ipotesi “A”;*

VISTA

la nota acquisita al prot. ART n. 10189/2022, del 13 aprile 2022, con la quale, nel rispetto del termine assegnato in sede di audizione, la Società ha trasmesso i dati relativi al conguaglio derivanti dalla allocazione delle risorse applicando la metodologia “B”, rispetto a quanto già allocato con la metodologia “A”, con la puntuale indicazione dei dati riferiti ad ogni impresa ferroviaria, sia per il segmento merci che per il segmento passeggeri, integrati con le risultanze derivanti dai conguagli previsti dalle delibere ART nn. 58/2021 e 175/2021, evidenziando che:

- *“(…) ha in primis modificato/integrato i dati di pedaggio precedentemente inviati con le risultanze derivanti dai conguagli previsti dalle delibere ART nn. 58/2021 e 175/2021, determinando così il nuovo ammontare di pedaggio per il periodo maggio/settembre 2021”;*

- *“Successivamente sono stati elaborati i dati relativi al conguaglio derivanti dall’allocazione delle risorse di cui al richiamato Decreto, applicando la metodologia c.d. “B”, rispetto a quanto già allocato con la metodologia c.d. “A” (visibile in PIC e riportata comunque nel file), con la puntuale indicazione dei dati riferiti ad ogni impresa ferroviaria interessata, sia per il segmento merci che per il segmento passeggeri, e per singolo mese di riferimento”;*

VISTE

le risultanze istruttorie relative al presente procedimento, comunicate con nota prot. ART n. 13722/2022, del 31 maggio 2022 a RFI, previa approvazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell’articolo 6, comma 4, del Regolamento procedurale;

VISTA

la nota prot. ART n. 14713/2022, 16 giugno 2022, con la quale la Società, a seguito della comunicazione delle risultanze istruttorie, ha trasmesso una nota nella quale ha evidenziato che:

- *“(…) provvederà ad applicare la nuova metodologia di allocazione degli stanziamenti (...) prendendo a riferimento le basi dati, relative al periodo temporale 1° maggio – 30 settembre 2021, presente in PIC_WEB alla data di pubblicazione della delibera conclusiva (...)”;*

VISTA

la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella suddetta relazione e, in particolare, che:

1. dalla documentazione agli atti, risulta che RFI, nella allocazione degli stanziamenti previsti dall’articolo 73, comma 4, del decreto-legge n. 73/2021,

- abbia applicato una metodologia (*rectius*, metodologia cd. “A” consistente nel riconoscimento di uno sconto pari al 100 per cento della componente B fino ad esaurimento delle risorse stanziare con il Decreto Sostegni-*bis*) che ha generato risultati non equi tra i vari segmenti di trasporto e, in particolare, tra le singole imprese ferroviarie destinatarie dei cd. “Ristori Covid”, nella misura in cui è emerso un aggravio dell’impatto nei confronti delle imprese ferroviarie che hanno conseguito un più forte incremento dei volumi di traffico tra i mesi di agosto e settembre, a vantaggio delle imprese ferroviarie per le quali, di contro, i volumi di traffico sono rimasti costanti nello stesso periodo;
2. al riguardo, dall’analisi dei dati di traffico a consuntivo rapportati alle risorse stanziare, è emerso come l’applicazione della metodologia cd. “B”, consistente nel riconoscimento di una quota di sconto inferiore al 100 per cento determinata in misura utile a coprire tutto il periodo temporale indicato dal Decreto Sostegni-*bis*, con eventuale conguaglio da effettuarsi nella mensilità di settembre sulla base dei volumi effettivamente realizzati dalle imprese ferroviarie rientranti nell’ambito soggettivo della norma in questione, avrebbe prodotto un effetto maggiormente utile sia per il segmento passeggeri *open access* sia per il segmento merci in termini di proporzionalità della scontistica applicata rispetto all’andamento del traffico realmente circolato nel periodo di riferimento;
 3. più nel dettaglio, la verifica dei dati di traffico a consuntivo per il periodo dal 1° maggio al 30 settembre 2021 ha fatto emergere come le due metodologie di allocazione proposte dalla Società non producano i medesimi effetti né, tanto meno, generino scostamenti irrilevanti. In particolare, ciò che emerge dall’applicazione della metodologia cd “B”, rispetto alla applicata metodologia cd “A”, è, non solo, un aumento dello stanziamento riconosciuto alle imprese ferroviarie pari ad euro 471.844,00 ma anche una organica rideterminazione degli importi riconosciuti in considerazione dei volumi di traffico registrati dal primo all’ultimo giorno del periodo sussidiato;
 4. analogamente, in considerazione dell’incidenza delle delibere nn. 58/2021 e 175/2021 sull’applicazione del pedaggio afferente al pacchetto minimo di accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale nel periodo considerato, non può trascurarsi come, in termini sistematici, l’applicazione della metodologia cd. “B”, rispetto alla metodologia cd. “A”, generi un pressoché generalizzato differenziale positivo, stimabile in euro 2.172.916,00, a vantaggio delle imprese ferroviarie appartenenti sia al segmento passeggeri *open access*, in maggior misura, che al segmento merci, sebbene in misura più contenuta;
 5. non di meno, i criteri allocativi sottesi all’applicazione della metodologia cd. “B” appaiono in linea non solo con la formulazione letterale dell’articolo 73, comma 4, del decreto-legge n. 73/2021, ma anche con la *ratio* sottesa allo stanziamento di risorse a sostegno di un determinato settore per un periodo definito, nella

misura in cui assicurano che gli effetti di tali misure siano distribuiti in modo equo e proporzionale tra i soggetti beneficiari;

6. per quanto riguarda, invece, la circostanza evidenziata dalla Società per cui <<*il timing costituisca, nel procedimento in corso, un elemento di criticità nella misura in cui già ad agosto era presente, stante l'esiguità della somma, una propensione dell'Autorità per l'ipotesi "B" stante la poco rilevante differenza con l'ipotesi "A">> (cfr. pag. 2 del prot. ART n. 5481/2022), è opportuno evidenziare come, in riferimento alla disciplina di cui all'articolo 73 del decreto-legge n. 73/2021, all'Autorità non sia attribuita una competenza *ex ante* nella determinazione del criterio allocativo, la quale permane nella esclusiva sfera di competenza di RFI, bensì sia affidato un potere di monitoraggio *ex post* sulla situazione concorrenziale del mercato dei servizi ferroviari;*
7. sul punto, è opportuno precisare, infine, come la "propensione" manifestata dall'Autorità per la metodologia cd. "B" (cfr. nota prot. ART n. 12202/2021, del 5 agosto 2021) non sia derivata da una analisi puntuale dei dati di traffico a consuntivo, posta la indisponibilità degli stessi in quella circostanza, bensì dalla interpretazione della disposizione normativa che ha disposto lo stanziamento delle risorse a sostegno in materia di trasporti;
8. in altri termini, è stato osservato come la norma in questione appaia chiara nel definire l'ambito oggettivo di applicazione della misura di sostegno in quanto vengono definiti in modo puntuale sia il periodo di applicazione (dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021) che il limite massimo all'importo complessivamente riconoscibile alle imprese ferroviarie (150 milioni di euro), mentre per la quota di riduzione non risulta essere assunto un valore puntuale, quanto piuttosto un limite superiore (fino a 100% della componente B del canone);

RITENUTO

pertanto, di accertare che la metodologia di allocazione cd. "B", integrata dagli effetti delle delibere n. 58/2021 e n. 175/2021, rispetto alla già applicata metodologia cd. "A", consente di generare risultati maggiormente equi tra i vari segmenti di trasporto e, in particolare, tra le singole imprese ferroviarie, in termini di proporzionalità della scontistica applicata rispetto all'andamento del traffico realmente circolato nel periodo di riferimento;

RITENUTI

conseguentemente, sussistenti i presupposti per l'adozione, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di un ordine di rideterminazione della metodologia applicata e, conseguentemente, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106;

RITENUTO

adeguato, al fine di correggere gli sviluppi indesiderabili sul mercato dei servizi ferroviari, anche alla luce di quanto emerso a seguito delle valutazioni dei dati

trasmessi dalla Società nella propria nota acquisita al prot. ART n. 10189/2022, di ordinare a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di:

- applicare, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del decreto-legge n. 73/2021, la metodologia cd. "B" così come rappresentata nel prospetto allegato al prot. ART n. 10189/2022, del 13 aprile 2022;
- aggiornare i dati di pedaggio per il periodo maggio-settembre 2021 applicando i conguagli previsti dalle delibere ART nn. 58/2021 e 175/2021;

RITENUTO

congruo fissare in sessanta giorni il termine per dare esecuzione all'ordine di rideterminazione della metodologia applicata e, conseguentemente, di applicazione della nuova metodologia di allocazione, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, come sopra individuata;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la inidoneità della metodologia applicata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di allocazione degli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106;
2. è adottato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un ordine di rideterminazione della metodologia applicata e, conseguentemente, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione, ai sensi dell'articolo 37, commi 3 e 9, del D.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, come modificato dal D.lgs. 23 novembre 2018, n. 138;
3. conseguentemente, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, si ordina a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di:
 - a) applicare, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del decreto-legge n. 73/2021, la metodologia cd. "B" così come rappresentata nel prospetto allegato al prot. ART n. 10189/2022, del 13 aprile 2022;
 - b) aggiornare i dati di pedaggio per il periodo maggio-settembre 2021 applicando i conguagli previsti dalle delibere ART nn. 58/2021 e 175/2021;
4. è assegnato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il termine di 60 giorni per dare attuazione agli ordini di cui al punto precedente; entro il medesimo termine, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. trasmette all'Autorità idonea documentazione comprovante l'attuazione dei menzionati ordini;
5. il presente provvedimento è notificato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per i profili di competenza, è comunicato alle imprese ferroviarie interessate ed è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 14 luglio 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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