

Osservazioni all'art. 29 del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91.

NTV è un'impresa interamente privata che ha iniziato ad operare nel 2012 nel trasporto ferroviario passeggeri AV, permettendo di fatto l'avvio del processo di liberalizzazione di tale mercato.

La rimodulazione del sistema tariffario elettrico, contenuta nell'art. 29 del decreto legge 24 giugno 2014 n. 91, mina in modo preoccupante l'equilibrio economico-finanziario non solo di NTV (con conseguente e non trascurabile impatto sul predetto processo di liberalizzazione) ma delle diverse imprese che erogano servizi di trasporto, con la sola eccezione di quelli rientranti nell'ambito del servizio universale ai quali continuerebbe ad applicarsi il regime speciale agevolato di cui al D.P.R. n. 730/1963.

Con specifico riferimento ad NTV, l'intervento normativo si tradurrebbe in un aggravio annuo di costi compreso tra i 12 ed i 15 milioni che si andrebbe a sommare all'ulteriore inatteso esborso di circa 1,5 milioni conseguenza dei provvedimenti emanati nel 2014 dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e i servizi idrici.

Per tentare almeno in parte di contenere gli effetti negativi di tale modifica ed al contempo preservare gli obiettivi di crescita dell'emanando "Quarto Pacchetto Ferroviario" da realizzarsi attraverso l'incremento della quota modale del trasporto ferroviario, **bisognerebbe prevedere che la rimodulazione (ossia il maggior onere annuo di 120 milioni) interessi tutti i servizi ferroviari senza alcuna esclusione.** Così facendo, il costo dell'energia che graverebbe sulle imprese sarebbe di circa 0,35/0,40 euro treno/km invece di circa 1,10 euro treno/km, quale risulterebbe dall'applicazione dell'attuale formulazione dell'art. 29.

Sotto diverso profilo, va poi rilevato che la modifica del sistema tariffario prospettata dall'art. 29 postula necessariamente l'individuazione di criteri e strumenti di rilevazione dei consumi effettivi di ciascun operatore onde garantire che i corrispettivi versati siano direttamente connessi a detti consumi. Pertanto, l'art. 29 andrebbe modificato nel senso di devolvere ad uno specifico decreto ministeriale la ridefinizione della materia consentendo in tal modo una migliore regolazione qualitativa che tenga conto della necessità di salvaguardare l'equilibrio economico-finanziario delle imprese e di tutelare la concorrenza.

Peraltro, posto che l'art. 29 incide su una rilevante componente del canone per l'accesso alla rete ferroviaria, sarebbe auspicabile che, nelle more della definizione dei criteri e strumenti di rilevazione dei consumi, venga soppressa la previsione contenuta nel comma 8 dell'art. 17 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 che impone un aumento annuo automatico del canone AV in misura non inferiore al 2%. Tale meccanismo, anche in assenza di un effettivo incremento dei costi, appare, infatti, privo di ogni giustificazione economica e determina un irragionevole ed indebito aumento del canone, in aperto contrasto con i principi comunitari e nazionali che sono invece orientati esclusivamente ai costi.