

Attuazione dell'art. 5 l.r. 4/2021 - Criteri, modalità e termini per la concessione dell'agevolazione a Ferrovienord S.p.A.

Criteri, modalità e termini

Ambito di applicazione

I presenti criteri si applicano al Contratto di servizio tra Regione Lombardia e Ferrovienord 2016-2022, sottoscritto il 16/3/2016, di cui alla DGR X/4824 del 15/02/2016.

Più precisamente, ai fini dell'applicazione dei presenti criteri, il periodo considerato va dal 23/2/2020 al 30/4/2021 e la quantificazione economica viene convenzionalmente basata sull'intervallo di 14 mesi intercorrenti tra marzo 2020 e aprile 2021.

Finalità

In base al Contratto di servizio, Ferrovienord è remunerata da Regione Lombardia, in quanto non percepisce un canone di accesso ("pedaggio") dalle imprese ferroviarie che viaggiano sulla sua rete. Nel quadro normativo vigente, il pedaggio verrà introdotto a partire dall'anno 2022. Di conseguenza, il bilancio dell'azienda dipende da quanto erogato dalla Regione; in particolare, ai sensi del Contratto di servizio, una quota rilevante del corrispettivo è proporzionale alle percorrenze effettuate, cioè ai treni che viaggiano sulla rete. Ulteriori quote sono proporzionali ai km di binari o al numero di stazioni e non risentono della situazione emergenziale legata al Covid.

La finalità della l.r. 4/2021 è riconoscere al gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale Ferrovienord S.p.A., per tutto il periodo sopra definito, l'intero corrispettivo contrattuale calcolato sul servizio programmato, anziché su quello realmente effettuato, che è stato ridotto a causa della situazione emergenziale, nonché valutato senza applicare l'efficientamento, cioè la riduzione di corrispettivo unitario normalmente prevista dal contratto.

In questo modo viene assicurato l'equilibrio economico del contratto, dal momento che la maggior parte del corrispettivo copre costi di tipo fisso, che sono stati sostenuti nonostante la contrazione del traffico legata alla pandemia, e che, a causa della stessa pandemia, non è stato possibile mettere in atto le misure di efficientamento previste.

Modalità di applicazione

Il corrispettivo contrattuale viene definito annualmente a preventivo, in base al servizio programmato, ed è poi soggetto a congruaggio (positivo o negativo), in sede di relazione di chiusura dell'annualità, come previsto dall'art. 10 del contratto di servizio, entro il giugno successivo, sulla base del servizio realmente effettuato.

Di conseguenza, nel caso del 2020, il preventivo, redatto anteriormente all'inizio della pandemia, ha quantificato il corrispettivo in euro 98.731.409,19 Iva inclusa, come indicato nella lettera di fatturazione S1.2020.0002269 del 28/1/2020 (come integrata dalla nota S1.2020.0003160 del 31/1/2020).

Il corrispettivo è stato pagato in base a fatture mensili, fatta salva una trattenuta del 30% sulla mensilità di dicembre (euro 2.468.285,23), da erogare in sede di chiusura. Inoltre, l'importo del preventivo ha tenuto conto di una riduzione dei costi unitari del 2% annuo per la regola contrattuale che impone un efficientamento aziendale (art. 9 del contratto di servizio).

Di conseguenza, per l'anno 2020, l'applicazione della l.r. 4/2021 si attua mediante:

- la mancata decurtazione del corrispettivo per le percorrenze non effettuate, pari a euro 6.060.000 Iva inclusa, ottenuta confermando il valore già erogato in fatture mensili, nonché il valore ancora da erogare relativo alla trattenuta del 30%;

- il riconoscimento aggiuntivo della quota di efficientamento, per i 10 mesi del 2020 da marzo a dicembre, pari a euro 1.278.000,00 Iva inclusa.

Per l'anno 2021, il preventivo, redatto coerentemente con il servizio previsto a pandemia in corso, ha quantificato il corrispettivo in euro 94.974.394,71 Iva inclusa, come indicato nella lettera di fatturazione S1.2021.0005158 del 12/02/2021.

Di conseguenza, per l'anno 2021, l'applicazione della l.r. 4/2021 si attua mediante:

- la conferma del valore di fatturazione sopra definito;
- il riconoscimento aggiuntivo della quota di efficientamento, per i 4 mesi del 2021 da gennaio ad aprile, pari a euro 488.000,00 Iva inclusa.

Modalità di erogazione

Le parti prendono atto della mancata decurtazione delle risorse 2020 in sede di relazione di chiusura per il medesimo anno. Le risorse aggiuntive da erogare per l'anno 2020 verranno incluse nel saldo di tale relazione.

Le risorse aggiuntive da erogare per l'anno 2021 verranno incluse nel saldo della relazione di chiusura 2021.

Rispetto degli adempimenti correlati agli obblighi in materia di aiuti di Stato

Riconoscimento della situazione di non aiuto per effetto della l.r. 4/2021

Si fa riferimento alla "Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea" pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea in data 19/7/2016 (2016/C 262/01), richiamando i punti che seguono.

6. INCIDENZA SUGLI SCAMBI E SULLA CONCORRENZA

6.2. Distorsione della concorrenza

188. Il fatto che le autorità attribuiscano un servizio pubblico a un fornitore interno (pur essendo libere di affidare tale servizio a terzi) non esclude, di per sé, una potenziale distorsione della concorrenza. Tuttavia, si esclude una potenziale distorsione della concorrenza se ricorrono le seguenti condizioni cumulative:

- a) il servizio deve essere soggetto a un monopolio legale (stabilito in conformità del diritto dell'Unione) (272);
- b) il monopolio legale non deve soltanto escludere la concorrenza sul mercato, ma anche la concorrenza per il mercato ossia la concorrenza per la posizione di prestatore esclusivo del servizio in questione;
- c) il servizio non deve essere in concorrenza con altri servizi;
- d) se il prestatore del servizio opera in un altro mercato (geografico o del prodotto) aperto alla concorrenza, si deve escludere che vi sia una sovvenzione trasversale. Ciò presuppone che si utilizzino conti separati, che i costi e i ricavi siano imputati correttamente e che i fondi pubblici stanziati per il servizio soggetto al monopolio legale non possano andare a vantaggio di altre attività.

(nota 272) Esiste un monopolio legale quando un determinato servizio è riservato, per legge o regolamentazione, a un prestatore esclusivo e la sua prestazione è esplicitamente vietata agli altri operatori (non è ammessa nemmeno per soddisfare un'eventuale domanda residua di alcuni gruppi di clienti). Tuttavia, il semplice fatto che la prestazione di un servizio pubblico sia affidata ad una specifica impresa non significa che tale impresa goda di un monopolio legale.

7. INFRASTRUTTURE: ALCUNE INDICAZIONI SPECIFICHE

7.2. Aiuti al promotore/proprietario

7.2.3. Aiuti al promotore/proprietario di un'infrastruttura — panoramica per settore

219. Mentre la gestione di un'infrastruttura ferroviaria (323) può costituire un'attività economica (324), la costruzione di una tale infrastruttura per metterla a disposizione dei potenziali utenti a condizioni identiche e non discriminatorie in genere soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 211 e pertanto, in linea generale, il suo finanziamento non incide sugli scambi tra gli Stati membri e non falsa la concorrenza. Per garantire che l'intero finanziamento di un determinato progetto non sia soggetto alle norme sugli aiuti di Stato, gli Stati membri devono assicurare che siano soddisfatte le condizioni di cui al punto 212. Le stesse considerazioni valgono per gli investimenti in materia di gallerie e ponti ferroviari e di infrastrutture di trasporto urbano (325).

(nota 323) Come i binari e le stazioni ferroviarie.

(nota 324) Questa osservazione non pregiudica il fatto di valutare se qualsiasi vantaggio concesso al gestore dell'infrastruttura da parte dello Stato costituisca un aiuto di Stato. Ad esempio, se la gestione dell'infrastruttura è soggetta a un monopolio legale e se si esclude la concorrenza sul mercato per la gestione dell'infrastruttura, un vantaggio concesso al gestore dell'infrastruttura da parte dello Stato non può falsare la concorrenza e quindi non costituisce aiuto di Stato. Cfr. il punto 188 della presente comunicazione, la decisione della Commissione, del 17 luglio 2002, relativa all'aiuto di Stato N 356/2002 — Regno Unito — Network Rail e la decisione della Commissione, del 2 maggio 2013, relativa all'aiuto di Stato SA.35948 — Repubblica ceca — Proroga del regime di interoperabilità nel settore ferroviario. Come spiegato al punto 188, se il proprietario o il gestore opera in un altro mercato liberalizzato, al fine di evitare sovvenzioni incrociate, dovrebbe applicare una contabilità separata, un'adeguata ripartizione dei costi e degli utili e garantire che nessun finanziamento pubblico vada a beneficio di altre attività.

(nota 325) Ad esempio le rotaie dei tram o della metropolitana.

Con riferimento ai punti sopra richiamati, risulta pertanto che:

- Ferrovienord, in relazione al contratto di servizio qui esaminato, garantisce la gestione di un'infrastruttura ferroviaria (punto 219);
- questa attività potrebbe costituire attività economica, salvo che la gestione stessa sia soggetta a un monopolio legale e sia esclusa la concorrenza sul mercato (nota 324);
- nel caso di Ferrovienord la concessione in essere si configura come monopolio legale, nel senso chiarito dalla nota 272, e senza concorrenza sul mercato;
- le condizioni specificate al punto 188 risultano verificate per Ferrovienord;
- la condizione di non operare anche in un altro mercato liberalizzato (lettera d del punto 188 e nota 324) risulta verificata per Ferrovienord;
- di conseguenza si conclude che "un vantaggio concesso al gestore dell'infrastruttura da parte dello Stato non può falsare la concorrenza e quindi non costituisce aiuto di Stato".

In base all'analisi sopra condotta, l'agevolazione prevista dal comma 1 dell'art. 5 della l.r. 4/2021 non costituisce aiuto di Stato, e in tal senso è assicurato il rispetto degli adempimenti correlati agli obblighi in materia di aiuti di Stato, disposto dal comma 2.