

Documento per la stampa

Allegato al Comunicato Stampa n. 45 del 5 novembre 2014

**Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie:
Misure di Regolazione aggregate per area di intervento (*cluster*)**

CLUSTER 1:

ACCESSO ALLA RETE E PROGRAMMAZIONE

Consultazione: questione 1

ACCORDO QUADRO: AMBITO, LIMITI E OGGETTO

Misure di regolazione

- 1.6.1** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di rendere pubbliche annualmente, nel Prospetto Informativo della Rete, le seguenti informazioni, distinte per tratta e fascia oraria:
- a) valore di riferimento della capacità dell'infrastruttura (con esplicitazione in nota della relativa modalità di calcolo) e della soglia di capacità assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro;
 - b) quota di capacità già assegnata con gli Accordi quadro in essere;
 - c) quantitativo di capacità dell'infrastruttura impegnato dall'insieme delle Imprese ferroviarie nell'orario di servizio in corso.
- 1.6.2** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, modificando opportunamente il Prospetto informativo della rete, di provvedere alla:
- a) eliminazione del riferimento alla soglia del 70% della capacità complessiva dell'intera rete nel contesto del processo di allocazione e con riguardo alla definizione delle soglie di capacità allocabili con Accordi quadro;
 - b) individuazione, come nuova soglia di capacità complessiva assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro, l'85% di quella complessivamente disponibile per ciascuna tratta e ciascuna fascia oraria;
 - c) introduzione della possibilità per il singolo titolare di Accordo quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
 - d) introduzione nello schema-tipo di Accordo quadro di clausole di salvaguardia che facciano salvo il diritto di accesso, in termini di capacità, all'infrastruttura ferroviaria da parte di soggetti nuovi entranti.
- 1.6.3** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, all'interno degli Accordi quadro, su richiesta esplicita dell'Impresa ferroviaria esercente servizi di AV, anche l'individuazione dei binari di ricevimento dedicati per ogni stazione ove sono offerti i servizi ferroviari passeggeri oggetto di accordo.
- 1.6.4** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di adottare, sentite Regioni, Province Autonome e altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, uno schema-tipo di Accordo quadro da destinare all'utilizzo da parte di tali enti per la prenotazione della capacità funzionale all'esercizio dei servizi di Trasporto pubblico locale, che soddisfi i seguenti principi:
- a) durata commisurata a quella del contratto di servizio stipulato con le Imprese ferroviarie affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale, già consentita in base a quanto previsto all'art. 23 co. 5 del D.Lgs. n. 188/2003;
 - b) definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamenti e coincidenze ai nodi della rete, in una logica di integrazione con le altre modalità di trasporto;
 - c) possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti;
 - d) priorità nell'allocazione annuale della capacità;
 - e) localizzazione di impianti e servizi, con informazioni precise circa la loro disponibilità per eventuali soggetti nuovi entranti a seguito delle procedure di affidamento;
 - f) condizioni di contenimento delle penali per mancata contrattualizzazione o utilizzo di tracce;
 - g) indici di qualità del servizio reso dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria (es. velocità commerciale garantita per traccia/tratta).

Il nuovo schema di Accordo quadro, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera.

Consultazione: questione 2

ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ

Misure di regolazione

- 2.6.1** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire all'Autorità, entro il 31 dicembre di ogni anno, un documento informativo, in formato digitale elaborabile, che contenga:
- a) per ciascuna traccia richiesta nell'ambito della programmazione annuale del servizio: categoria, origine, destinazione, ora partenza, ora arrivo, fermate intermedie, istradamento, periodicità, materiale rotabile, richieste dalle Imprese ferroviarie ed assegnate dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria;
 - b) segnalazione delle tracce rielaborate nel processo di armonizzazione, con le variazioni apportate;
 - c) segnalazione delle tracce oggetto di procedura di coordinamento e loro esiti.
- 2.6.2** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, nell'ambito del processo di armonizzazione, di ridurre la fascia di tolleranza a $\pm 10'$ nelle fasce orarie di punta.
- 2.6.3** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire nel Prospetto informativo della rete la previsione esplicita del coinvolgimento, prima della conclusione del processo di armonizzazione, delle Imprese ferroviarie direttamente interessate da variazioni alle tracce richieste.
- 2.6.4** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare i seguenti criteri operativi nell'ambito del processo di allocazione della capacità:
- a) estensione della fascia oraria caratterizzata da priorità per i servizi quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio, al fine di renderla più coerente con la reale distribuzione del traffico dei passeggeri pendolari;
 - b) assegnazione di priorità nell'allocazione annuale della capacità ai titolari di Accordi quadro;
 - c) incentivazione del trasporto merci, anche di natura nazionale e su linea non specializzata, nella fascia oraria notturna, con assegnazione di priorità alle Imprese ferroviarie titolari di contratti commerciali sottoscritti, sottesi alla richiesta di tracce, per il trasporto di merci pericolose ed per il trasporto combinato/integrato.
- 2.6.5** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere, nel Prospetto informativo della rete, l'inserimento delle informazioni da inviare ai soggetti coinvolti in procedure di coordinamento. Il contenuto minimo di tali informazioni dovrà comprendere:
- a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
 - b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
 - c) tracce ferroviarie alternative proposte sugli itinerari pertinenti;
 - d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.
- Dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.
- 2.6.6** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nel Prospetto informativo della rete, che le Imprese ferroviarie interessate possono portare all'attenzione dell'Autorità eventuali comportamenti discriminatori nella procedura di armonizzazione e/o di coordinamento nell'assegnazione delle tracce.

Consultazione: questione 10

ASSEGNAZIONE DI SPAZI PUBBLICITARI, DESK INFORMATIVI, AREE PER LA FORNITURA DI SERVIZI AUTOMATIZZATI ALLA CLIENTELA

Misure di regolazione

- 10.6.1** Ad ogni Impresa Ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le Imprese ferroviarie presenti in stazione pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori.
- 10.6.2** Ogni Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri ha diritto alla promozione dei propri servizi e all'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie rispetto alle Imprese Ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.
- 10.6.3** Ogni contratto siglato tra Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri e Gestore della stazione deve rispettare i seguenti criteri:
- a) individuazione, in accordo con la Impresa ferroviaria, di SLA che garantiscano qualità dei servizi resi, con la loro puntuale identificazione. Tra questi servizi dovrà essere compreso quello informativo all'utenza, per assicurare la rapida e puntuale/corretta informazione ai passeggeri circa i treni in partenza/arrivo della Impresa ferroviaria (orario, ritardo, binario, collocazione delle vetture sul binario, ove prevista);
 - b) canoni orientati ai costi, più un utile ragionevole;
 - c) durata anche pluriennale, compatibilmente al diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla stazione e ai suoi servizi delle altre Imprese ferroviarie aventi diritto.

Consultazione: questione 5

EFFETTI DELLA MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE E/O UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE

Misure di regolazione

5.6.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elaborare, sentite le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, una rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, sulla base dei seguenti principi e criteri:

- a) non eccessiva onerosità per le Imprese ferroviarie;
- b) neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone;
- c) rispetto della specificità dei servizi, mantenendo la differenziazione delle franchigie fra servizi viaggiatori e servizi merci e specificando esplicitamente la non cumulabilità delle due franchigie;
- d) introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui al punto b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;
- e) allineamento delle penali per mancata contrattualizzazione e mancata utilizzazione di tracce per i servizi AV a quelle previste per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;
- f) mantenimento di una penale, sebbene in misura ridotta rispetto a quella ordinaria, anche in caso di riassegnazione delle tracce.

Il nuovo sistema di penali-franchigie, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo, entro i 30 giorni successivi la sua pubblicazione. Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione dei suddetti principi e criteri, la nuova rimodulazione del sistema penali-franchigie dovrà essere comunicata all'Autorità entro la data della sua pubblicazione, corredata da una simulazione di calcolo al fine di evidenziarne l'impatto sulle Imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.

CLUSTER 2:

GESTIONE DELLA CAPACITA'

Consultazione: questione 3

GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

Misure di regolazione

- 3.6.1** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, nel Prospetto informativo della rete, il cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti a ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra AV/AC e traffico convenzionale. La pubblicazione dovrà essere corredata da ogni informazione necessaria al fine di individuare l'ordine di priorità degli investimenti programmati ed i criteri utilizzati per determinarne il rispettivo ordine di priorità.

Consultazione: questione 7

PERFORMANCE REGIME

Misure di regolazione

- 7.6.1** Si prescrive l'adozione, da parte del Gestore della infrastruttura della rete, di un nuovo *Performance Regime*, sentiti le Imprese Ferroviarie, le loro Associazioni, gli enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e le Associazioni dei consumatori, orientato ai seguenti principi e criteri:
- a) rilevazione dei ritardi anche nelle stazioni commerciali intermedie o in altri punti intermedi della rete;
 - b) eliminazione della soglia di tolleranza dei ritardi;
 - c) aumento della penalità unitaria per minuto di ritardo, eventualmente differenziata a seconda della tipologia di traffico (passeggeri vs merci);
 - d) ulteriore aumento della penale unitaria al raggiungimento dei 60 minuti di ritardo, incrementandola ancora al raggiungimento dei 120 minuti di ritardo;
 - e) introduzione di criteri orientati alla trasparenza (accesso ai dati del traffico via web; comunicazione puntuale degli eventi che hanno originato l'attribuzione di penalità - data, treno interessato, traccia, causa del ritardo, ritardo totale -; casistica dei ritardi e modalità di attribuzione della responsabilità del ritardo; identificazione di una procedura per risolvere eventuali conflitti in merito all'implementazione del sistema di incentivazione);
 - f) attribuzione di un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno soppresso.
- Il nuovo schema di *Performance Regime*, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

CLUSTER 3:

ACCESSO AI SERVIZI

Consultazione: questione 8

CONDIZIONI DI ACCESSO AI SERVIZI

Misure di regolazione

- 8.6.1** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete di pubblicare nel Prospetto informativo della rete, con aggiornamento annuale, un unico documento che contenga, in forma analitica, le informazioni circa l'attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria, comprensivo, tra l'altro, dei seguenti elementi:
- a) localizzazione degli impianti;
 - b) loro caratteristiche e dotazioni esistenti, e relativi piani di sviluppo;
 - c) soggetto responsabile della loro gestione;
 - d) canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

Consultazione: questione 4

SGOMBERO DELLE INFRASTRUTTURE

Misure di regolazione

- 4.6.1** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, nuove procedure di sgombero dell'infrastruttura, da inserire nel Prospetto informativo della rete, in conformità ai seguenti principi e criteri:
- a) efficace ed efficiente dislocazione del materiale rotabile di riserva (esclusi i mezzi di soccorso attrezzati), costituita con priorità da convogli commerciali costituenti la c.d. riserva "calda" delle Imprese Ferroviarie. Tale dislocazione, sotto la regia del Gestore della Infrastruttura, potrà essere posta in capo alle Imprese ferroviarie, eventualmente in forma consorziata;
 - b) efficace e tempestivo intervento sulle linee con materiale rotabile, su indicazione del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, indipendentemente dall'Impresa ferroviaria proprietaria;
 - c) esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altri mezzi idonei) in capo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, che dovrà dotarsi dei mezzi e assicurare la loro ottimale allocazione entro il 31 dicembre 2015. L'esercizio dell'attività di sgombero potrà essere effettuato anche da soggetto terzo, ove il suo affidamento avvenga a seguito di procedure concorsuali, da concludersi entro il 30 giugno 2016;
 - d) fissazione di tariffe per gli interventi di sgombero più tipici, in caso di utilizzo di materiale di altra Impresa ferroviaria, su linea tradizionale e linea AV, sulla base del principio di orientamento ai costi, più un utile ragionevole;
 - e) introduzione dell'obbligo per le Imprese ferroviarie, fino a quando la gestione dell'attività di sgombero non sia effettuata dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, di rendere disponibili i mezzi di soccorso attrezzati in loro possesso, al fine di consentire, su richiesta dello stesso Gestore, lo svolgimento di un servizio efficace e non discriminatorio. L'eventuale rifiuto di una Impresa ferroviaria all'uso dei propri mezzi deve essere giustificato per iscritto da oggettive e dimostrabili difficoltà di carattere tecnico.

Le nuove procedure di sgombero, parte del Prospetto informativo della rete, dovranno essere pubblicate sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e rese operative, laddove applicabili, entro i 30 giorni successivi la loro pubblicazione.

Consultazione: questione 11

SERVIZI DI MANOVRA

Misure di regolazione

11.6.1 Si prescrive al Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultati i Gestori unici, le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto per il servizio di manovra tra Gestore Unico e Impresa ferroviaria richiedente, sulla base dei seguenti principi e criteri:

- a) inserimento nello schema di contratto di procedure di accesso eque e non discriminatorie a tutte le Imprese ferroviarie richiedenti (comprese eventuali nuove entranti), caratterizzate da tempi certi di evasione delle richieste;
- b) predisposizione di un elenco dei principali servizi offerti (terminalizzazione treno con o senza composizione/scomposizione, aggancio/sgancio locomotore, aggiunta/scarto carri, traino/pilotaggio locomotori, etc.);
- c) inserimento nello schema di contratto di un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati alle Imprese ferroviarie (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) e conseguente adozione di un adeguato sistema sanzionatorio qualora i livelli di qualità erogata fossero inferiori allo standard concordato.

Il nuovo schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo dagli attuali Gestori unici, che dovranno adottare tariffe per i servizi di cui all'elenco al punto 11.6.1 b), nei propri impianti orientate ai costi più un utile ragionevole, entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

11.6.2 Per gli impianti sottoposti al regime di Gestore Unico, si prescrive al Gestore della Infrastruttura di avviare, entro il 30 giugno 2015, procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di manovra, sulla base dello schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, secondo i seguenti principi e criteri:

- a) affidamento del contratto sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in cui fra i parametri di valutazione siano inseriti tra l'altro: (i) il prezzo per i principali servizi offerti, (ii) il livello di qualità dei servizi, con particolare riferimento alle tempistiche di evasione delle richieste delle Imprese ferroviarie;
- b) durata massima degli affidamenti non superiore a 3 anni;
- c) divieto di subappalto;
- d) soddisfacimento, per la partecipazione alla gara, del requisito dell'indipendenza del Gestore unico da Imprese ferroviarie con significativo potere di mercato.

11.6.3 Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di predisporre e pubblicare, nel Prospetto Informativo della Rete, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto di noleggio per l'assegnazione dei locomotori resi disponibili per l'autoproduzione dal Gestore della Infrastruttura nei singoli impianti, sulla base dei seguenti principi: adozione di tutte le misure necessarie affinché sia resa possibile ed effettiva l'erogazione dei servizi di manovra anche alle Imprese ferroviarie sprovviste di mezzi, a condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda le tariffe e le tempistiche, attraverso (i) l'impegno diretto dell'Impresa ferroviaria titolare o (ii) la messa a disposizione alle altre Imprese ferroviarie dei veicoli assegnati, compatibilmente con la normativa di sicurezza.

Il nuovo schema-tipo di contratto tra Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria e Impresa ferroviaria destinataria dell'assegnazione del locomotore, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

11.6.4 Per gli impianti in regime di autoproduzione, si prescrive l'obbligo da parte del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di fornire annualmente informazioni all'Autorità in merito all'assegnazione dei locomotori resi disponibili dal Gestore della Infrastruttura alle Imprese ferroviarie, per ciascun impianto.

CLUSTER 4:

PERSONE A MOBILITA' RIDOTTA

Consultazione: questione 9

PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PMR)

Misure di regolazione

- 9.6.1** Si prescrive al Gestore della stazione di fornire il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta consistente nell'accompagnamento al/dal binario del treno con costo totalmente a proprio carico nelle 264 stazioni già individuate dal Gestore della Infrastruttura e dove è presente con proprio personale.
- 9.6.2** Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di determinare una tariffa, da pubblicare sul Prospetto Informativo della Rete, per il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta offerto dove il Gestore della stazione è presente con proprio personale, che preveda un importo per l'Impresa ferroviaria pari ai costi marginali per la fornitura del servizio.
- 9.6.3** Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di fornire le seguenti informazioni, con cadenza annuale, da rendere accessibili nel Prospetto Informativo della Rete pubblicato sul sito web dello stesso Gestore e nella sezione del proprio sito web dedicata alle persone con mobilità ridotta:
- a) attuale distribuzione sul territorio delle stazioni aperte al pubblico prive dei servizi di assistenza alle PMR, con precisa identificazione delle caratteristiche di accessibilità;
 - b) programma di investimenti nei prossimi cinque anni per l'adeguamento alle STI-PMR-2007 delle stazioni aperte al pubblico lungo la rete ferroviaria del Gestore della infrastruttura.

CLUSTER 5:

PEDAGGI

Consultazione: questione 6

PEDAGGIO PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Misure di regolazione

- 6.6.1** Si prescrive al GI di modificare la modalità applicativa per il calcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto di materiale rotabile relativo ai soli servizi AV, assorbendo l'invio nella traccia commerciale immediatamente precedente/seguito, eliminandone in tal modo la componente di diritto fisso tratta/nodo;
- 6.6.2** Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità prescrive al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura, adeguatamente rimodulato, esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:
- a) la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;
 - b) la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.
- 6.6.3** Si prescrive al GI di fornire adeguata evidenza all'Autorità, per ciascun anno, degli investimenti programmati, attivati e delle linee di debito correlativamente accese, fornendo ogni opportuna documentazione utile per valutarne la coerenza con le migliori condizioni di mercato.
- 6.6.4** Si prescrive al GI di adottare con decorrenza immediata il nuovo pedaggio AV/AC, calcolato dallo stesso GI secondo i criteri di cui al punto 6.6.2.