

Allegato alla Delibera n° 104 del 4 dicembre 2015

**Procedura di aggiornamento
del Prospetto Informativo della Rete
ferroviaria nazionale gestita da R.F.I. S.p.A.
valido dall'11-12-2016 (PIR 2017)
e del Prospetto informativo della rete
attualmente vigente**

Indicazioni e prescrizioni dell'Autorità

ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del D.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112, e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214

Indice

Premessa - Nota di lettura	3
CAPITOLO 1 – Informazioni generali	4
1.1 Valutazioni dell’Autorità.....	4
1.2 Prescrizioni	5
CAPITOLO 2 - Condizioni di accesso all’infrastruttura	6
2.1 Valutazioni dell’Autorità.....	6
2.2 Indicazioni	8
2.3 Prescrizioni	8
CAPITOLO 3 - Caratteristiche dell’Infrastruttura	10
3.1 Valutazioni dell’Autorità.....	10
3.2 Indicazioni	10
3.3 Prescrizioni	10
CAPITOLO 4 - Allocazione della capacità	11
4.1 Valutazioni dell’Autorità.....	11
4.2 Indicazioni	12
4.3 Prescrizioni	13
CAPITOLO 5 - Servizi	14
5.1 Valutazioni dell’Autorità.....	14
5.2 Prescrizioni	14
CAPITOLO 6 - Tariffe	15
6.1 Valutazioni dell’Autorità.....	15
6.2 Indicazioni	18
6.3 Prescrizioni	18

Premessa - Nota di lettura

Con nota RFI-DCE\A0011\P\2015\0002637 del 9 ottobre 2015, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 4991/2015 del 13 ottobre 2015, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso la seconda bozza del Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2017, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 del D.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112 e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214.

Il presente documento riflette la strutturazione in sei capitoli del PIR, e per ciascun capitolo riporta, nell'ordine:

1. le pertinenti valutazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2017 inviata all'Autorità da RFI lo scorso 9 ottobre;
2. le conseguenti indicazioni e prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale, che dovranno essere recepite nel PIR 2017, entro la data di sua pubblicazione, cioè **entro il prossimo 11 dicembre 2015**¹.

Le indicazioni e prescrizioni in colore blu sono quelle che, come previsto dal punto 2 della delibera, dovranno essere recepite anche nel PIR 2015, oltre che nel PIR 2017, entro la stessa data di pubblicazione di quest'ultimo, cioè **entro il prossimo 11 dicembre 2015**.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PR:	<i>Performance Regime</i>
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
URSF:	Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari, art. 4, comma 1, lett. c) del D.P.R. 3/12/2008, n.211.

¹ ai sensi dell'art. 14, comma 5, del D.Lgs. 112/2015, "Il prospetto informativo della rete é pubblicato in lingua italiana ed in un'altra delle lingue ufficiali dell'Unione almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura". Tale termine è stato individuato dallo stesso GI nel prossimo 11 aprile 2016.

CAPITOLO 1 – Informazioni generali

1.1 Valutazioni dell’Autorità

Struttura del PIR – par. 1.5

Il Prospetto Informativo della rete si compone, oltre del testo di 6 capitoli sottoposto a consultazione, delle informazioni precedentemente contenute in documenti allegati e adesso confluite nel PIR WEB. Occorre precisare pertanto che, essendo il PIR WEB parte integrante del PIR, esso deve rispettare la tempistica e le modalità di aggiornamento stabilite dall’art. 14 del d.lgs. 112/2015.

Inoltre si deve osservare che il contenuto del PIR e del PIR WEB attualmente non risulta integralmente comprensibile e conoscibile da tutti i soggetti interessati, sia per la mancanza in alcuni casi di definizione delle abbreviazioni o delle espressioni utilizzate (ad es., lo “standard IF” cui si fa riferimento al terz’ultimo capoverso della Parte C dell’appendice al capitolo 6), sia per il mancato aggiornamento del manuale utente del PIR WEB (il manuale attualmente disponibile, aggiornato a dicembre 2014, contiene alla sezione 9 una modalità di consultazione degli allegati tecnici ormai non più esistente).

Si deve infine rilevare come il GI non abbia integralmente adempiuto, nel corso del 2015, alla prescrizione 1.2.2 della delibera ART n.76/2015, ed in particolare al punto b) ove si prescrive di evidenziare, in apposita tabella riepilogativa, anche il tema oggetto di eventuali modifiche intervenute successivamente alla prima pubblicazione. Si ribadisce tale prescrizione, indicando come utile riferimento il PIR francese. Si ritiene inoltre opportuno, al fine anche in questo caso di facilitarne l’individuazione da parte dei soggetti interessati, che siano allo stesso modo evidenziate le modifiche apportate, nella prima edizione del PIR relativo all’anno X, rispetto all’edizione vigente del PIR relativo all’anno X-1.

Procedura di aggiornamento ordinario

Per la procedura di aggiornamento ordinario (annuale) del Prospetto Informativo della Rete, RFI si è attenuta alle indicazioni impartite con il paragrafo 1.1 dell’allegato alla delibera n.76/2014.

L’Autorità, al fine di aumentare la trasparenza e il grado di partecipazione alla consultazione, ed in linea con le migliori prassi in materia di procedure di consultazione, ritiene utile prevedere che le osservazioni presentate da ciascun soggetto interessato con riferimento alla prima bozza vengano portate a conoscenza di tutti gli altri, salvo eventuali contenuti riservati debitamente motivati. In tale caso, sarà onere del partecipante alla consultazione segnalare la presenza di tali contenuti e inviare contestualmente una versione non confidenziale delle proprie osservazioni. Si ritiene inoltre utile estendere l’obbligo di motivazione, da parte di RFI, alle modifiche apportate al PIR già nella prima bozza, e prevedere che le motivazioni debbano essere rese accessibili a tutti i soggetti interessati. Ciò consentirà agli stakeholders di rappresentare all’Autorità, in linea con quanto avviene in altri Paesi europei, le proprie osservazioni sulla versione (la seconda bozza di settembre) destinata a diventare, a meno di variazioni derivanti dalle prescrizioni dell’Autorità, il testo definitivo.

Si precisa infine che l’obbligo del Gestore di motivare l’accoglimento o il rigetto delle osservazioni presentate dai soggetti interessati sussiste solo per le osservazioni riferite alle modifiche introdotte dal Gestore nella prima bozza, per la definizione della seconda bozza di settembre.

Procedura di aggiornamento straordinario – par. 1.6.2

La delibera ART n.76/2014 prevede, al secondo periodo del terzo capoverso della sezione 1.1, che *“Eventuali modifiche in ragione di cambiamenti del quadro normativo e/o di atti regolamentari o anche, in via eccezionale, su iniziativa del GI purché adeguatamente motivati, successive alla prima pubblicazione del Prospetto Informativo della Rete, dovranno essere comunicate all’Autorità entro la data di pubblicazione sul sito del GI e rese esecutive dopo 30 giorni dalla loro pubblicazione, ove non diversamente previsto da atto regolamentare o norma nazionale/comunitaria”*. Al fine di consentire all’Autorità di verificare preventivamente l’adeguatezza delle motivazioni

a giustificazione delle modifiche introdotte dal GI, di salvaguardare il principio partecipativo posto dal d.lgs. 112/2015 art. 14 comma 1 e di rendere effettivo il diritto riconosciuto dal d.lgs. 112/2015 art. 37 comma 2 lett. a) (di adire l'Autorità avverso le decisioni prese dal GI in relazione al prospetto informativo della rete anche "nella versione provvisoria"), si ritiene necessario prevedere che, qualora il GI, per esigenze di carattere eccezionale, intenda di propria iniziativa apportare modifiche al Prospetto informativo della rete successivamente alla sua prima pubblicazione, dovrà comunicarle all'Autorità e a tutti i soggetti interessati con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse, accompagnandole con una relazione che ne illustri le motivazioni.

1.2 Prescrizioni

1.2.1 Si prescrive a RFI di specificare, all'interno del PIR, tempistica e modalità di aggiornamento dell'applicazione internet PIR-WEB, coerenti con quanto stabilito dall'art. 14 del d.lgs. 112/2015, e di precisare che esso costituisce parte integrante del PIR medesimo.

1.2.2 Ferma restando la prescrizione di cui alla misura 1.2.2 della delibera n.76/2014, al fine di facilitarne l'individuazione da parte dei soggetti interessati, si prescrive a RFI di riportare all'interno del PIR, nell'apposita tabella riepilogativa ivi prevista, anche le differenze della prima edizione del PIR approvata da RFI in esito alla procedura ordinaria di aggiornamento, rispetto all'edizione vigente del PIR relativo all'anno precedente.

1.2.3 Si prescrive a RFI di inserire nel PIR una sezione che disciplina la procedura di aggiornamento ordinario del PIR stesso, prevedendo i seguenti obblighi e la seguente tempistica:

- a) entro il 30 giugno dell'anno X, il GI predispose e pubblica la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2 (nel seguito PIR X+2), con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente), comprensiva di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che preveda il termine ultimo del 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
- b) entro il 20 agosto dell'anno X, il GI pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati;
- c) entro il 30 settembre dell'anno X, il GI pubblica ed invia all'Autorità la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le motivazioni sottostanti le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione;
- d) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X, il GI pubblica il PIR X+2, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2); la denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2".
- e) il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1.

Gli obblighi di pubblicazione di cui sopra si intendono adempiuti con la pubblicazione sul sito *web* del GI.

1.2.4 Fermo restando quanto previsto nella sezione 1.1 della delibera n.76/2014, si prescrive a RFI di modificare, all'interno del PIR, la sezione "Procedure di aggiornamento straordinario" specificando che qualora il GI, per esigenze di carattere eccezionale, intenda di propria iniziativa apportare modifiche al Prospetto informativo della rete, successivamente alla sua prima pubblicazione, dovrà comunicarle all'Autorità e a tutti i soggetti interessati con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni.

CAPITOLO 2 - Condizioni di accesso all'infrastruttura

2.1 Valutazioni dell'Autorità

Documentazione, adempimenti e tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF – par. 2.3.2.1

Nella sezione 2.3.2.1 del testo sottoposto a consultazione, RFI introduce la previsione di una dichiarazione di copertura assicurativa che deve essere rilasciata secondo un "format indicato dal GI", ma non specifica tale format. RFI ha poi inviato all'Autorità il format in questione ed ha chiarito che obiettivo della modifica introdotta è quello di semplificare gli adempimenti a carico delle IF. L'Autorità condivide tale obiettivo e ritiene che possa essere meglio perseguito consentendo all'IF di scegliere se inviare copia della polizza, come finora previsto, o la suddetta dichiarazione, per la quale non appare necessario prevedere autentica notarile.

Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione – par. 2.4.2

Al punto 3 e al punto 4 della sezione 2.4.2, RFI ha introdotto, nel testo sottoposto a consultazione, la distinzione tra: il caso in cui l'interruzione di una linea o, più in generale, l'indisponibilità di una infrastruttura provochi "incrementi dei tempi di viaggio inferiori a 60'", che vengono trattati quali "ritardi" ai fini del performance regime (salvo nel caso in cui siano comunicati alle IF con almeno 7 giorni di anticipo); ed il caso in cui l'indisponibilità di una infrastruttura provochi "prevedibili maggiori percorrenze d'orario superiori a 60'", che vengono trattati, ai fini degli obblighi informativi a carico del GI, alla stessa stregua di "eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili".

Nel corso della consultazione, una IF ha osservato che la differenziazione degli obblighi informativi a carico del GI, a seconda che le prevedibili maggiori percorrenze d'orario sono superiori o inferiori a 60', non risponde alle esigenze delle IF, in quanto non permette una valutazione completa della sostenibilità commerciale e della fattibilità tecnica delle proposte avanzate dal GI.

Nelle valutazioni su tale osservazione, inviate all'Autorità, RFI chiarisce che in caso di interruzione che comporti sia modifiche d'orario che ritardi per treni della stessa IF, le tempistiche per la comunicazione dei ritardi sarebbero quelle più stringenti legate alla comunicazione delle modifiche d'orario, essendo il programma di esercizio redatto complessivamente e contestualmente per i treni coinvolti.

Si ritiene che il testo del PIR debba essere modificato per esplicitare maggiormente quanto chiarito da RFI.

Al **punto 5** RFI ha modificato, nella seconda bozza inviata all'Autorità, il testo come segue (testo aggiunto evidenziato in corsivo):

"[GI è tenuto a:] fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 3 nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile ovvero per o interventi urgenti all'infrastruttura al fine di garantire la circolazione in sicurezza, ovvero il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate".

RFI motiva detta variazione come finalizzata a recepire l'osservazione presentata con riferimento all'ultimo capoverso della sezione 4.5 ("Allocazione di capacità per manutenzione dell'infrastruttura"), in cui una IF ha chiesto di integrare il testo come segue (testo aggiunto evidenziato in corsivo):

"E' facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura e non procrastinabili per motivi di sicurezza, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi".

Nelle valutazioni inviate all'Autorità, RFI dichiara di condividere la proposta di modifica e di ritenere tuttavia che

“per coerenza con l’attuale strutturazione del PIR, la quale prevede al par. 2.4.2 i tempi con cui GI comunica alle IF le indisponibilità infrastrutturali, l’integrazione è stata operata al punto 5 del suddetto par. 2.4.2, eliminando la fattispecie qui in esame dal par. 4.5.”

Si osserva che nello spostare la disposizione oggetto di osservazione dalla sezione 4.5 alla sezione 2.4.2, RFI vi ha apportato una modifica sostanziale eliminando il “preavviso di almeno 7 giorni lavorativi”. Inoltre lo spostamento alla sezione 2.4.2 potrebbe modificare la rilevanza della fattispecie in esame ai fini dell’accertamento della responsabilità del GI in ordine alla soppressione di tracce, previsto al primo capoverso della sezione 2.4.3. Trattandosi di modifiche sostanziali nella regolazione dei rapporti tra GI e IF, si ritiene che le stesse debbano essere sottoposte a consultazione.

Sgombero dell’infrastruttura – par. 2.4.7.1

Con riferimento al paragrafo 2.4.7.1, l’Autorità ritiene che la definizione della quantità e della dislocazione dei mezzi di riserva (locomotive o convogli) a carico delle IF debba tenere conto, oltre che dei principi dettati dalle norme e delle prescrizioni dell’organismo di regolazione, anche del programma di esercizio delle singole IF. Si ritiene pertanto che anche per i servizi su linee AV, come per quelli su rete tradizionale, il PIR dovrebbe limitarsi a richiamare i suddetti principi ed i criteri predeterminati dal GI per dare attuazione a tali principi, rimandando per la definizione precisa degli obblighi alle specifiche valutazioni che verranno effettuate dal GI in sede di assegnazione delle tracce.

Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell’infrastruttura mediante l’utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva o mezzi di soccorso attrezzati – par. 2.4.7.5

La sezione 2.4.7.5 del PIR prevede che la mancata disponibilità di mezzi di riserva, ovvero l’ingiustificato rifiuto dell’IF all’ordine di sgombero impartito dal GI, costituiscono inadempimento del contratto di utilizzo; essa prevede inoltre che qualora l’inadempimento si verifichi in almeno due occasioni, il GI, valutata la gravità dell’inadempimento, può dichiarare risolto il contratto di utilizzo.

Il d.lgs. 112/2015 art. 37 comma 3, innovando rispetto a quanto previsto precedentemente dal d.lgs. 188/2003, ha assegnato all’Autorità il compito di verificare che il PIR “non attribuisca al GI poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti”. Da qui la necessità di circoscrivere la discrezionalità del Gestore nell’esercizio di un potere tanto rilevante, quale quello di risolvere il contratto di utilizzo.

Contratti tipo di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria – appendici cap. 2

Il D.L. 91/2014 art. 29 (Rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato) prevede al comma 1 che “*Il regime tariffario speciale al consumo di RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1963, n. 730, è applicato a decorrere dal 1° gennaio 2015 ai soli consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il settore del trasporto ferroviario delle merci. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico da adottare entro 60 giorni dall’entrata in vigore del presente decreto - legge, sentite l’Autorità per l’energia elettrica, il gas e i servizi idrici e l’Autorità per i trasporti, sono definite le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell’attuazione del regime.*”

In attesa dell’emanazione del decreto previsto, RFI ha introdotto, al punto 7) della sezione 4.2, la seguente disposizione: “Ai fini e per gli effetti dell’art. 29 del D.L. 91/2014 (convertito in Legge n. 116/2014) e successiva decretazione attuativa, le IF all’atto della richiesta di tracce, indipendentemente se formulate per l’orario successivo a quello in vigore o in corso d’orario (comprese quelle in gestione operativa), devono evidenziare - assumendosi ogni responsabilità a riguardo - le tracce oggetto di committenza pubblica, con l’indicazione del soggetto committente e degli estremi dell’accordo di affidamento dei servizi”.

Considerato che l’informazione fornita dall’IF determina l’applicazione del regime tariffario ridotto, appare necessario che l’IF si assuma la responsabilità della correttezza dell’informazione, non solo in sede di richiesta per via telematica delle tracce, ma anche attraverso apposita dichiarazione da rendersi in sede di quantificazione definitiva del corrispettivo dovuto per l’utilizzo della trazione elettrica, ove siano riportati tutti i dati a tal fine necessari.

Appare inoltre opportuno specificare, nella sezione 2.3.2, la precisazione introdotta nella sezione 4.6.4 riguardante "l'impossibilità per una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci".

Nei contratti tipo di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria viene inoltre modificato l'articolo 8 bis (Key Performance Index del GI, relativo ai soli contratti aventi per oggetto servizi passeggeri) per recepire le modifiche accessorie agli impegni proposti da RFI nell'ambito del procedimento sanzionatorio avviato con delibera ART n.24/2015, e resi obbligatori con delibera ART n.66/2015. Si osserva che nel testo dell'art. 8 bis viene omessa la parte degli impegni relativa alle modalità di calcolo dei KPI, alla tempistica di comunicazione ed agli effetti dell'eventuale mancato raggiungimento del valore target. Si ritiene invece che l'inserimento di tali aspetti nel testo dell'articolo, eventualmente attraverso un rinvio agli allegati alla citata delibera 66/2015, consentirebbe di renderli più facilmente conoscibili da parte di tutti i soggetti potenzialmente interessati.

Si ritiene inoltre che l'indicatore cui ci si riferisce (livello di gradimento degli utenti) potrebbe essere meglio esplicitato, in coerenza con quanto dichiarato negli impegni assunti (numero degli utenti soddisfatti rispetto al totale degli utenti).

2.2 Indicazioni

- 2.2.1 Con riferimento alla sezione del PIR intitolata "Documentazione, adempimenti e tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF", si ritiene utile, al fine di semplificare gli adempimenti a carico delle IF, consentire a queste ultime di scegliere se inviare copia della polizza assicurativa, come finora previsto, o una dichiarazione di contenuto equivalente rilasciata dalla compagnia assicurativa, per la quale non appare necessario prevedere autentica notarile.
- 2.2.2 Con riferimento alla sezione del PIR "Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione", si ritiene che gli obblighi informativi relativi alla comunicazione del progetto orario possano essere meglio chiariti, come indicato nelle sopra esposte valutazioni.
- 2.2.3 Appare opportuno che RFI specifichi, nella sezione 2.3.2 del PIR, relativa al contratto di utilizzo dell'infrastruttura, l'impossibilità per una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci.
- 2.2.4 Si richiama l'attenzione di RFI, all'interno del PIR, sulla formulazione dell'articolo 8 bis dei contratti tipo di utilizzo dell'infrastruttura, affinché essa sia pienamente comprensibile anche da parte di potenziali richiedenti che non siano a conoscenza degli impegni proposti da RFI nell'ambito del procedimento sanzionatorio avviato con delibera ART n.24/2015, e resi obbligatori con delibera ART n.66/2015.

2.3 Prescrizioni

- 2.3.1 Si prescrive a RFI, all'interno del PIR, di eliminare le modifiche apportate all'ultimo capoverso della sezione "Allocazione di capacità per manutenzione dell'infrastruttura" ed al punto 5 della sezione "Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione", ripristinando il testo precedente.
- 2.3.2 Ferme restando le prescrizioni di cui alla misura 4.6.1 della delibera n.70/2014, si prescrive a RFI di espungere dalla sezione 2.4.7 del PIR "sgombero dell'infrastruttura", per le IF che svolgono attività di trasporto passeggeri utilizzando interamente linee AV/AC, la definizione puntuale della quantità e della dislocazione dei mezzi di riserva (locomotive o convogli), rimandando per tale aspetto alle valutazioni effettuate dal GI in sede di assegnazione delle tracce, in analogia a quanto previsto per il resto della rete.
- 2.3.3 Ferme restando le prescrizioni di cui alla misura 2.2.5 della delibera n.76/2014, si prescrive a RFI di inserire, nella sezione del PIR relativa alle conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura, i criteri sulla cui base RFI valuterà la gravità degli inadempimenti.
- 2.3.4 Al fine di dare attuazione a quanto disposto dall'art. 29 del D.L. 91/2014, si prescrive a RFI di prevedere, all'interno del PIR, che le IF che beneficiano del regime tariffario speciale per consumi di energia elettrica effettuati per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il trasporto ferroviario delle merci, debbano

sottoscrivere apposita dichiarazione da rendere a RFI stessa al momento della determinazione definitiva del corrispettivo dovuto, ove siano riportati tutti i dati necessari per la sua determinazione.

CAPITOLO 3 - Caratteristiche dell'Infrastruttura

3.1 Valutazioni dell'Autorità

Utilizzazione della rete – par. 3.9

La determinazione della capacità massima ammissibile per ciascuna tratta elementare della rete, nonché per ciascun impianto di stazione o di servizio, costituisce una problematica rilevante, nel contesto della programmazione dell'esercizio, in quanto da essa discendono le valutazioni in merito alla definizione di "infrastruttura saturata" e "infrastruttura a capacità limitata", con le relative conseguenze in termini di assegnazione delle tracce orarie.

Nella sez. 3.9 del PIR, RFI introduce una tabella contenente i valori di soglia per la definizione di "infrastruttura a capacità limitata", distinti per tipologia di linea: la soglia è definita come numero di treni giornalieri (transitanti sulle linee) oltre il quale si determina il carattere di "infrastruttura a capacità limitata".

A giudizio dell'Autorità, l'utilizzo di un indicatore di tipo giornaliero non appare pienamente efficace ai fini della misura della limitatezza dalla capacità infrastrutturale, in quanto la concentrazione dei servizi nelle fasce orarie di picco comporta la presenza di condizioni vicine alla saturazione anche per tratte che, nella media giornaliera, possono invece posizionarsi al di sotto dei valori di soglia definiti nella tabella sopra citata. Quanto sopra descritto è confermato dall'analisi del documento tecnico, già denominato allegato 9 del PIR, presente nella versione vigente in PIR-WEB ed oggetto di una specifica planimetria, in cui, per ciascuna tratta elementare della rete, si evidenzia un impegno della capacità fortemente differenziato per fascia oraria.

Inoltre, con la delibera ART n. 96/2015, alla misura 30, si è introdotta una specifica componente del pedaggio correlata al transito di un treno in sezioni dell'infrastruttura "a capacità limitata", prevedendo non solo un'articolazione per tratta, ma anche una disaggregazione per fascia oraria.

Per le suddette ragioni, al fine dell'individuazione di linee e impianti a capacità limitata, si ritiene quindi necessaria la definizione di valori di soglia sulla base della capacità oraria, anziché della capacità giornaliera. Tali valori potranno essere riepilogati nella tabella riprodotta alla sezione 3.9 del PIR, ma dovranno essere inseriti, per ciascuna tratta elementare, nel documento tecnico, già denominato allegato 9 del PIR, presente in PIR-WEB, nonché essere oggetto di una ulteriore specifica planimetria. Dal confronto fra la capacità oraria assegnata ed il relativo valore di soglia, riprodotto in detto allegato, si desumeranno tratte e fasce orarie a capacità limitata.

3.2 Indicazioni

3.2.1 Relativamente alla definizione di "infrastruttura a capacità limitata", si invita RFI a riformulare le soglie introdotte nella tabella correlata alla sezione 3.9 della bozza finale di PIR 2017, adottando, per ciascuna delle tipologie di linea ivi definite, un valore di soglia definito sulla base della capacità oraria anziché di quella giornaliera.

3.3 Prescrizioni

3.3.1 Ferme restando le prescrizioni contenute nella misura 1.6.1 della delibera n.70/2014, nell'applicazione PIR-WEB, all'interno di una specifica planimetria e del documento tecnico denominato "Grado di utilizzo dell'infrastruttura e infrastruttura a capacità limitata", per ciascuna tratta elementare della rete, dovrà essere indicato il valore di soglia di capacità oraria per la definizione di "infrastruttura a capacità limitata"; inoltre, nel documento, dovranno essere evidenziate le fasce orarie in cui la capacità assegnata supera detto valore.

CAPITOLO 4 - Allocazione della capacità

4.1 Valutazioni dell’Autorità

Processo di allocazione – par. 4.4

Nell’ambito della descrizione del processo di allocazione (sezione 4.4), RFI introduce la seguente disposizione: *“Entro 9 mesi dall’entrata in vigore dell’orario di servizio GI pubblica il catalogo per i servizi merci, funzionale alle richieste di tracce per l’orario di servizio successivo a quello in vigore. Il catalogo è consultabile attraverso il portale PIC WEB, nell’ambito dell’applicazione ASTROIF.”*

A giudizio di RFI, audita sulla questione nell’incontro dello scorso 25 novembre, tale pubblicazione risponde alle aspettative del segmento di mercato afferente al trasporto merci, in quanto la definizione, sulle linee ferroviarie, di una serie di tracce orarie preconfezionate per il segmento merci costituisce un riferimento stabile ed affidabile a beneficio delle IF ivi operanti. Tale scelta, peraltro, si colloca sulla scia delle previsioni contenute nel Regolamento CE n. 913/2010, che ha introdotto per i corridoi internazionali merci lo strumento dei *pre-arranged paths*. Le tracce così definite, inoltre, si caratterizzerebbero per l’essere di fatto già armonizzate, con conseguente e sensibile attenuazione di conflittualità, che permarrebbe solo in casi marginali.

Il processo di inserimento delle tracce nel catalogo si concretizzerebbe attraverso una preliminare analisi del mercato e con il coinvolgimento degli operatori ferroviari del settore, mediante una procedura da avviare immediatamente dopo la pubblicazione del PIR al fine di rispettare il termine per la pubblicazione del catalogo, assunto dal Gestore per la metà del prossimo mese di marzo.

L’Autorità, nella sezione 2.5 dell’allegato alla delibera ART n.70/2014, si era espressa sulla questione nel seguente modo: *“Sull’ipotesi presentata dal GI di allestire un’offerta “a catalogo”, si osserva che benché tale proposta, se implementata, potrebbe soddisfare le esigenze di pre-consultazione e pre-coordinamento invocate dalle IF, le sue modalità applicative potrebbero causare una limitazione della flessibilità nell’allocazione delle tracce, potenzialmente lesiva degli interessi di vari soggetti coinvolti e, in definitiva, della stessa ottimizzazione dell’uso dell’infrastruttura. L’Autorità si riserva in ogni caso di valutare, sulla base di ulteriori approfondimenti con il GI e le IF, l’offerta “a catalogo”, anche in funzione delle concrete modalità di implementazione che il GI vorrà prospettare.”*

A giudizio dell’Autorità, la formulazione adottata da RFI nel PIR 2017, che prevede un catalogo di tracce (i) circoscritto al segmento di mercato afferente al trasporto merci, (ii) costruito a seguito di un contraddittorio con le IF del segmento, (iii) collocato sulla scia delle previsioni contenute nel Regolamento CE n. 913/2010, che ha introdotto per i corridoi internazionali merci lo strumento dei *pre-arranged paths*, può costituire la prima concreta modalità di implementazione di un sistema di tracce pre-armonizzate, i cui esiti sul mercato andranno peraltro attentamente monitorati.

Ai fini della concreta attuazione, tuttavia, si ritiene necessario che:

- il GI pubblichi sul PIR le tempistiche e le modalità attuative del procedimento di costruzione del catalogo per i servizi merci, comprensivo della preventiva fase di consultazione con le imprese merci, e destinato a concludersi entro la data prevista per la pubblicazione del catalogo medesimo;
- la pubblicazione del catalogo dovrà avvenire almeno 30 giorni prima della scadenza per le richieste di capacità relative all’orario di servizio successivo a quello in vigore;
- l’esistenza di tracce a catalogo per il settore merci non costituisca impedimento alle possibilità di accesso alla capacità dell’infrastruttura da parte degli altri segmenti di mercato.

Processo di armonizzazione – par. 4.4.2

Nella sezione relativa al processo di armonizzazione, è previsto che i servizi merci richiesti “fuori catalogo” vengano in qualche modo penalizzati rispetto a quelli “a catalogo”, nel senso che RFI, per i primi, prevede un margine di

tolleranza più ampio (30' invece di 15') in fase di armonizzazione. Lo stesso margine di tolleranza è previsto dal GI anche per l'armonizzazione delle richieste effettuate "a catalogo" delle IF merci, quando esse si riferiscono alla stessa identica traccia.

Appare evidente come l'insieme di misure sopra richiamate costituisca una forma di incentivazione, nei confronti delle IF merci, a servirsi dell'offerta "a catalogo" che, come ricordato nel paragrafo precedente, risponde alle aspettative del relativo segmento di mercato e sarà frutto di una consultazione con le IF stesse. Si rileva inoltre che dette misure, nel corso della procedura di consultazione sulla prima bozza del PIR 2017, non sono state oggetto di alcuna osservazione.

La nuova formulazione del testo della sezione 4.4.2, tuttavia, presenta una ulteriore differenza rispetto alle edizioni precedenti del PIR: in particolare, il GI restringe l'applicabilità della fascia di tolleranza di +/- 10' nelle fasce pendolari ai soli "servizi passeggeri regionali a committenza pubblica".

Si ritiene che ciò sia in contrasto con la misura 2.6.2 della delibera ART n.70/2014, che non è riferita a questa sola tipologia di servizi. E' pertanto necessario prescrivere al GI di riformulare la parte di testo relativa alle fasce di tolleranza, in maniera da garantire il rispetto della misura citata.

Processo di coordinamento – par. 4.4.3

RFI ha modificato, già nella bozza sottoposta a consultazione, il testo della sezione 4.4.3 dilatando i termini delle varie fasi del processo di consultazione, cosicché esso non deve più concludersi entro tre mesi dalla data di avvio del processo di allocazione (cioè entro la prima metà di luglio), bensì con la consegna del progetto orario definitivo (prima metà di novembre). La riforma della tempistica è giustificata da parte del gestore con l'esigenza di fornire, alle IF coinvolte nella procedura, le informazioni di cui alla misura 2.6.5 della delibera ART n.70/2014, alcune delle quali possono essere note soltanto dopo la predisposizione del progetto di orario, prevista entro la prima settimana di luglio.

A tale proposito, si rileva come la tempistica prevista non consenta, all'IF che lo ritenesse opportuno, di adire l'Autorità per il riesame delle determinazioni di RFI nell'ottica dell'assunzione di una decisione prima dell'avvio del nuovo orario di esercizio.

Nel corso dell'audizione del 25 novembre, sul punto RFI ha dato la propria disponibilità alla fissazione del termine per la conclusione della procedura di coordinamento alla data del 30 settembre.

Sistema penali-franchigie – par. 4.6

Nel corso dell'istruttoria sull'ottemperanza alla misura 5.6.1 della delibera ART n.70/2014, sono emersi alcuni scostamenti tra la disciplina prevista dal PIR e le modalità con cui RFI effettivamente calcola le penali a carico delle IF:

- a) nel calcolo applica un "bonus" qualora la disdetta di una traccia sia contestuale alla richiesta di un'altra traccia, senza che ciò venga regolamentato esplicitamente dal PIR;
- b) inoltre effettua la compensazione tra penali a carico del GI e penali a carico dell'IF dopo l'applicazione, su queste ultime della franchigia, diversamente da quanto previsto nella sezione 4.6.4, terz'ultimo capoverso.

Nel merito, nel corso dell'audizione del 25 novembre, RFI si è dichiarata disponibile:

- con riferimento al punto a), ad esplicitare nel testo la metodologia di calcolo del bonus;
- con riferimento al punto b), ad allineare il testo della sezione 4.6.4 per renderlo coerente con la metodologia effettivamente applicata.

4.2 Indicazioni

4.2.1 Ferme restando le prescrizioni di cui alla misura 5.6.1 della delibera n. 70/2014, nella sezione 4.6.4 "Franchigia sulle penali di cui al par.4.6.3" del PIR, si invita RFI:

- a) ad esplicitare la metodologia di calcolo del “bonus” applicabile qualora la disdetta di una traccia sia contestuale alla richiesta di un’altra traccia;
- b) a modificare il testo della sezione per renderlo coerente con la metodologia effettivamente applicata per la compensazione tra penali a carico del GI e penali a carico dell’IF.

4.3 Prescrizioni

- 4.3.1 Si prescrive a RFI di specificare, nella sezione 4.4 “Processo di allocazione” del PIR:
 - a) le tempistiche e le modalità attuative del procedimento di elaborazione del catalogo per i servizi merci, comprensivo della preventiva fase di consultazione con le imprese merci, e destinato a concludersi entro la data prevista per la pubblicazione del catalogo medesimo;
 - b) che la pubblicazione di detto catalogo dovrà avvenire almeno 30 giorni prima del termine previsto per la presentazione delle richieste di capacità relative all’orario di servizio successivo a quello in vigore;
 - c) che l’esistenza di tracce a catalogo per il settore merci non costituisce impedimento alle possibilità di accesso alla capacità dell’infrastruttura da parte degli altri segmenti di mercato.
- 4.3.2 Si prescrive a RFI, nella sezione 4.4.2 del PIR “Processo di armonizzazione”, di modificare la disciplina delle fasce di tolleranza, in maniera da garantire il rispetto del contenuto della misura 2.6.2 della delibera ART n.70/2014.
- 4.3.3 Ferma restando la prescrizione di cui alle misure 2.6.5 e 2.6.6 della delibera n. 70/2014, si prescrive a RFI, nella sezione 4.4.3 “Processo di coordinamento”, di fissare il termine per la conclusione della procedura di coordinamento alla data del 30 settembre.

CAPITOLO 5 - Servizi

5.1 Valutazioni dell'Autorità

Servizi di manovra – par. 5.4.5

L'Autorità nella sezione 11.5 della delibera ART n.70/2014 riconosceva la possibilità che in alcuni impianti per il servizio merci le attuali condizioni tecniche non consentano il regime di autoproduzione, e che sia necessario che il GI affidi il servizio ad un Gestore Unico.

Nella bozza di PIR 2017 sottoposto a consultazione, come pure nella edizione di giugno scorso del PIR 2015, RFI ha modificato la disciplina dei servizi di manovra eliminando la previsione del regime di Gestore Unico per determinati impianti, indicati nella tabella 1 della sezione relativa ai servizi di manovra delle precedenti edizioni.

Nel corso della consultazione, un'associazione di imprese ferroviarie che operano nel trasporto merci ha contestato tale modifica, evidenziando che, in assenza di informazioni e di una disciplina dettagliate sull'assegnazione di locomotive di manovra per l'autoproduzione, le IF non hanno la possibilità di programmare gli investimenti e di stipulare i necessari accordi di cooperazione per la gestione degli impianti in questione.

Nell'incontro del 3 settembre 2015 con gli Uffici dell'Autorità, RFI ha chiarito di non essere contrario a che il servizio di manovra possa essere svolto in regime di Gestore unico, purché tale gestore sia scelto dalla IF.

Nell'audizione svoltasi in data 17 novembre 2015 con RFI e con rappresentanti delle IF, dei Gestori unici e dei terminalisti, indetta al fine di acquisire gli orientamenti del mercato rispetto alla proposta inserita da RFI nella bozza del PIR 2017, è emersa l'esigenza, condivisa da tutti i partecipanti, di mantenere l'attuale regime di Gestore unico negli impianti ove esso è presente, al fine di garantire l'attuale livello di offerta di servizi ed evitare una immediata riduzione di capacità degli impianti (conseguenza diretta del passaggio all'autoproduzione), a svantaggio delle IF.

Alla luce di quanto sopra esposto, e rilevato che sussistono tuttora le condizioni tecniche che avevano indotto a ritenere appropriato, per taluni impianti, il regime di Gestore Unico, non si condivide la decisione di RFI di passare in tutti gli impianti al regime di autoproduzione.

Parking lunga sosta – par. 5.5.7

Nella sezione 5.5.7 RFI introduce, tra i servizi ausiliari, il servizio "Parking per lunga sosta", che viene fornito da RFI alle IF soltanto su alcuni impianti, e in alcuni di essi viene fornito con limitazioni.

Occorre rilevare che il servizio di "parking lunga sosta", prevedendo lo stazionamento di materiale rotabile di trazione con pantografo in contatto con la linea aerea di alimentazione elettrica, implica l'occupazione di capacità di infrastruttura su tratti di linea elettrificati, normalmente asserviti ad altre attività di preminente interesse regolatorio, quali la circolazione e la manovra di materiale a trazione elettrica. Occorre pertanto chiarire i criteri sulla cui base RFI deciderà in quali impianti e con quali limitazioni il servizio viene offerto, criteri che devono garantire che l'offerta di tale servizio non comporti una riduzione della capacità dell'infrastruttura.

5.2 Prescrizioni

5.2.1 Fermo restando quanto previsto alla misura 11.6.2 della delibera n. 70/2014, si prescrive a RFI di ripristinare, all'interno del PIR, il regime di Gestore unico per gli impianti merci per i quali tale regime era previsto nel PIR 2015 edizione marzo 2015, nonché di procedere all'avvio delle relative procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi entro e non oltre il 31 marzo 2016.

5.2.2 Si prescrive a RFI, con riferimento al servizio "Parking per lunga sosta", di precisare, all'interno del PIR, che l'offerta di tale servizio non deve comportare una riduzione della capacità dell'infrastruttura.

CAPITOLO 6 - Tariffe

6.1 Valutazioni dell'Autorità

Sistema di pedaggio – par.6.2

A seguito della pubblicazione della delibera ART n. 96/2015, è necessario aggiornare il riferimento, contenuto nel primo capoverso, al procedimento di cui all'articolo 2 della delibera ART n. 70/2014.

E' necessario inoltre, da parte del GI, rendere noto il modello tariffario previsto dalla misura 58 della delibera ART n. 96/2015 e valido per il periodo dal 1 gennaio 2016 al 9 giugno 2017.

Tariffe – par.6.3

Pacchetto minimo di accesso – par.6.3.1

A seguito della pubblicazione della delibera ART n. 96/2015, è necessario che il GI renda pubbliche le informazioni relative al livello di pedaggio per il pacchetto minimo di accesso, come previsto alla misura 58, secondo comma, lettera g) della delibera medesima:

g) per la prima fase del periodo tariffario (1 gennaio 2016 – 9 giugno 2017) il GI dovrà prevedere l'applicazione, in via transitoria, delle tariffe vigenti al 2015, adeguate applicando il tasso di inflazione programmato relativo all'anno 2016, così come risultante dal Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015, presentato dal Governo nazionale alle Camere nel mese di aprile 2015.

Pertanto, sia nel testo del paragrafo che nelle tabelle, dovranno comparire, in forma chiara e comprensibile, gli importi unitari previsti dal 1 gennaio 2016.

Servizi di manovra – par. 6.3.3.5

Facendo riferimento alle indicazioni e prescrizioni relative al capitolo 5, relative alla reintroduzione del regime di Gestore Unico per alcuni impianti, si ritiene necessario che il PIR, nel capitolo sulle tariffe, fornisca alle IF l'informazione che, per conoscere le tariffe relative ai servizi di manovra negli impianti in cui essi sono forniti da un Gestore Unico, è necessario riferirsi ai rispettivi siti web, di cui deve essere pubblicato l'indirizzo.

Parking per lunga sosta – par. 6.3.4.7

Nell'ambito della consultazione indetta da RFI, un'IF ha osservato che il testo posto in consultazione non consente di comprendere come la tariffa venga calcolata, ed in particolare quali siano i criteri che sottendono alla determinazione del parametro IMU_{kw} .

Al riguardo, RFI ha comunicato a questa Autorità che "Con riferimento alla determinazione del parametro IMU_{kw} , questo verrà calcolato in fase di sottoscrizione del contratto di utilizzo in base alla stima del quantitativo di energia elettrica necessario per il tempo di stazionamento richiesto dalla totalità delle IF e del trend storico del costo dell'energia sostenuto da RFI. L' IMU_{kw} deve essere, quindi, considerato una stima utilizzata in fase di fatturazione degli acconti. Essendo il costo effettivo direttamente legato al reale prezzo di acquisto dell'energia sostenuto da RFI durante l'esercizio ferroviario, tale costo determinerà l' IMU_{kw} con il quale RFI effettuerà il conguaglio finale".

A giudizio dell'Autorità, il parametro IMU_{kw} costituisce l'elemento qualificante dell'intera offerta relativa al *parking per lunga sosta*, in quanto rappresenta la tariffa unitaria da applicare, per ogni singolo treno, al consumo energetico correlato all'erogazione del servizio.

Per questa ragione il GI deve adottare la massima trasparenza nel definire:

- i criteri per la sua determinazione;
- la perimetrazione dei segmenti commerciali in base ai quali esso è classificato;
- il valore del parametro per ciascun segmento.

Per garantire trasparenza, semplicità applicativa e certezza di efficacia, inoltre, è opportuno che il valore stimato degli importi unitari, predeterminato dal GI tenendo conto anche del trend storico dei costi energetici, sia pubblicato sul PIR in tempo utile per consentire alle IF le proprie valutazioni in merito alla richiesta del servizio.

Per la perimetrazione dei segmenti di mercato un utile ed opportuno riferimento è costituito dalla misura 24 della delibera ART n. 96/2015.

Performance regime – par. 6.5

La misura 7.6.1 della delibera ART n.70/2014 prescriveva l'adozione, da parte del GI, ed a seguito di una procedura di consultazione, di un nuovo *Performance Regime*, secondo determinati principi e criteri dettati dall'Autorità. Il nuovo schema avrebbe dovuto essere pubblicato sul PIR entro 90 giorni dalla pubblicazione di detta delibera, e reso operativo entro i successivi 30 giorni.

RFI ha pubblicato un nuovo sistema di controllo delle prestazioni (performance regime, d'ora in poi PR) nella versione provvisoria del PIR 2015 di febbraio 2015, sottoponendolo a consultazione. In tale occasione tuttavia RFI ha precisato che l'attuazione del nuovo sistema avrebbe richiesto una "*complessa implementazione dei sistemi informativi (sia di rilevamento dei ritardi che di rendicontazione)*" per cui sarebbe potuto diventare operativo solo con il cambio orario previsto nel mese di dicembre 2015.

A seguito di richiesta da parte delle IF, RFI ha convocato due incontri a marzo e aprile 2015 per discutere ulteriori modifiche e affinamenti, che sono stati poi incorporati nell'edizione di giugno 2015 del PIR.

Nell'audizione del 7 maggio u.s., e con una serie di note (del 30 aprile, 22 maggio e 9 giugno uu.ss.) RFI ha illustrato all'Autorità il nuovo PR, spiegando:

- di non aver recepito la prescrizione contenuta nella lettera f) della misura 7.6.1 (attribuzione di un ritardo convenzionale di 120' per ogni treno soppresso) in quanto: (i) "*le soppressioni ai treni possono avere effetti positivi sulla risoluzione dei casi perturbativi*", e dunque non devono essere penalizzate nell'ambito di un sistema di controllo delle prestazioni; (ii) le soppressioni sono già penalizzate nell'ambito del sistema penali-franchigie; (iii) la gran parte delle soppressioni sono attribuibili alla responsabilità delle IF, e dunque la prescrizione di cui alla lettera f) è a beneficio di RFI e a svantaggio delle IF;
- che nel corso degli incontri di marzo e aprile uu.ss., le IF hanno richiesto di prevedere per l'orario di servizio 2015/2016 un periodo di pre-esercizio onde verificare il reale impatto del nuovo modello.

Con delibera n. 64 del 31 luglio, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per il mancato recepimento, in particolare, della lettera f) della misura 7.6.1.

Successivamente all'avvio del procedimento sanzionatorio, in sede istruttoria sono pervenute una serie di segnalazioni da parte del mercato. In particolare:

- Con nota del 2 ottobre u.s., NTV ha comunicato all'Autorità di non condividere la prescrizione contenuta nella lettera f) della misura 7.6.1, in quanto l'attribuzione di un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno soppresso rappresenterebbe una onerosa duplicazione di penalità a carico delle IF, considerato che la soppressione ha già come conseguenza il pagamento di una penale per mancata utilizzazione della traccia contrattualizzata.
- Analoghe osservazioni sono state espresse da Fercargo nella nota inviata all'Autorità il 30 novembre u.s., in cui si evidenzia inoltre l'incompatibilità dell'applicazione di una penale per il treno soppresso rispetto agli obiettivi conseguiti dal sistema.
- Con nota del 20 novembre u.s. RFI ha comunicato a tutti i soggetti interessati, e per conoscenza all'Autorità, di aver "*opportunamente veicolato all'ART, rimettendosi alle valutazioni di quest'ultima, l'unanime posizione rappresentata dalle IF nell'ambito degli incontri tecnici finalizzati all'implementazione del nuovo modello di performance regime, consistente nell'inopportunità di prevedere un ritardo convenzionale in caso di treno*

soppresso, nonché nella necessità di contemplare per l'anno 2016 un periodo di pre-esercizio del nuovo modello onde verificarne il reale impatto"; RFI ha comunicato, inoltre, in mancanza di diverse indicazioni da parte dell'Autorità, la volontà di rendere operativo il nuovo PR a decorrere dal cambio orario di dicembre 2015, inclusa la penalizzazione delle soppressioni come richiesto dalla lettera f) della misura 7.6.1., per non incorrere in sanzione.

In definitiva, il criterio di cui alla lettera f) della misura 7.6.1 della delibera 70/2014, alla luce delle informazioni registrate dall'Autorità, potrebbe rivelarsi inefficace rispetto agli obiettivi attesi per il nuovo sistema di *Performance Regime*, tanto da consigliare una valutazione circa le modifiche da apportarvi. Tuttavia, per assumere una decisione in merito, è necessario da parte dell'Autorità acquisire maggiori informazioni circa il suo effettivo funzionamento ed il suo impatto nei confronti del mercato.

Nelle more di tale valutazione, peraltro, è opportuno procedere alla sospensione, con esclusivo riferimento al criterio di cui alla lettera f) della misura 7.6.1 della delibera 70/2014, del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 64/2014, al fine di acquisire ulteriori elementi informativi e documentali necessari per completare la relativa istruttoria.

L'Autorità rileva inoltre che, in esito alla predetta consultazione, le IF si sono espresse in maniera unanime circa la necessità di prevedere un adeguato periodo di sperimentazione (definito "periodo di pre-esercizio"), nel corso del quale sia possibile consentire alle IF di valutare l'impatto del nuovo sistema sui propri costi operativi, al fine di stabilire eventuali variazioni della propria pianificazione industriale.

Dalle informazioni assunte nel corso dell'istruttoria, risulta che il GI è pronto a far partire il nuovo sistema di Performance Regime con l'entrata in vigore dell'orario di servizio prevista per il prossimo 13 dicembre, ma non è contrario all'istituzione di un periodo di pre-esercizio con le finalità sopra descritte.

Occorre inoltre evidenziare che RFI ha introdotto nel nuovo PR, di propria iniziativa o su richiesta avanzata dai partecipanti alle riunioni di marzo e aprile scorso, modifiche riguardanti numerosi aspetti, anche non contemplati dalla misura 7.6.1. Il risultato è un sistema molto complesso, con un numero elevato di parametri e di variabili, di cui si potrà verificare la necessità e l'appropriatezza soltanto attraverso la loro effettiva applicazione. Peraltro tale complessità impone di considerare con cautela la simulazione fornita da RFI all'Autorità ai sensi della prescrizione 6.3.8 della delibera 76/2014; inoltre rende difficile, per le IF, prevedere il reale impatto economico del nuovo sistema sui propri conti.

I dati della suddetta simulazione, che paiono far emergere uno squilibrio fra i segmenti di mercato, uniti ad una valutazione di generale complessità del nuovo regime, inducono l'Autorità a ritenere necessario un supplemento di istruttoria sull'intero sistema di Performance Regime, che potrà essere effettuato accogliendo la proposta di istituire un periodo di pre-esercizio, durante il quale monitorare attentamente i dati reali di impatto del nuovo sistema, senza che esso abbia conseguenze economiche per le IF.

Alla luce di quanto sopra esposto, l'Autorità ritiene opportuno prescrivere a RFI di istituire un periodo di sperimentazione e pre-esercizio, in contemporanea alla vigenza dell'attuale modello, dal 13 dicembre 2015 al 10 dicembre 2016. Sulla base dei dati raccolti nel periodo 01/01/2016 – 30/06/2016, RFI dovrà fornire all'Autorità, entro il 31 agosto 2016, tutte le informazioni necessarie per confrontare gli effetti, sia pur di pre-esercizio, del nuovo regime, con quelli derivanti dal regime esistente, al fine di valutare l'appropriatezza dei parametri adottati e stabilire eventuali correttivi finalizzati a garantirne una maggior efficacia.

Il periodo sperimentale di osservazione del mercato, dal 1 gennaio al 30 giugno, sufficientemente ampio per la predisposizione di una simulazione affidabile di chiusura della contabilità ai fini del calcolo di tutte le componenti previste dal nuovo sistema (penali e premi) per ogni IF interessata, consentirà:

- all'Autorità, di verificare (in assenza di effetti economici immediati per il mercato) se effettivamente il criterio introdotto con la lettera f) della misura 7.6.1 della delibera 70/2014 si presenta inefficace rispetto agli obiettivi attesi per il nuovo sistema di *Performance Regime*, così come emergerebbe dalle segnalazioni ricevute, al fine di valutare l'opportunità di una sua revisione;
- alle IF, di comprendere in anticipo l'impatto del nuovo PR sui propri flussi economici, e di tenerne conto in sede di programmazione dell'offerta (in quanto riceverebbero un *price-signal* tramite una doppia rendicontazione del PR: quella relativa al regime attuale e quella relativa al regime in pre-esercizio);

- di apportare al nuovo PR, prima che esso entri in vigore, i correttivi eventualmente necessari.

Inoltre, con riferimento a quanto evidenziato al paragrafo precedente, il procedimento sanzionatorio avviato con delibera 64/2015, limitatamente al criterio di cui alla lettera f) della misura 7.6.1 della delibera 70/2014, è sospeso dalla data di pubblicazione della presente delibera fino al termine massimo del 31 agosto 2016. I termini del procedimento sanzionatorio riprenderanno a decorrere dal giorno successivo alla data di ricezione delle informazioni.

6.2 Indicazioni

- 6.2.1 Si fornisce indicazione a RFI di rendere noti attraverso il PIR, sia nel testo del paragrafo 6.3.1 "Tariffe – Pacchetto Minimo di Accesso" che nelle relative tabelle, in forma chiara e comprensibile, gli importi unitari per il regime tariffario del Pacchetto Minimo di Accesso previsti dal 1 gennaio 2016 al 9 giugno 2017, in attuazione della misura 58 della delibera ART n. 96/2015.
- 6.2.2 Relativamente al servizio "Parking lunga sosta", si indica a RFI di integrare, all'interno del PIR, la disciplina delle tariffe ad esso correlate, mediante l'esplicitazione degli importi unitari IMU_{kw} , per segmento commerciale, in modo che il valore stimato di tali importi unitari, predeterminato dal GI tenendo conto anche del trend storico dei costi energetici, sia reso pubblico, nelle maniere più appropriate, in tempo utile per consentire alle IF le proprie valutazioni in merito alla richiesta del servizio.
- 6.2.3 Facendo seguito a quanto previsto dalla precedente misura 5.2.1, si invita RFI a rendere nota, attraverso il PIR, l'informazione che, per conoscere le tariffe relative ai servizi di manovra negli impianti in cui essi sono forniti da un Gestore Unico, è necessario riferirsi ai rispettivi siti web, di cui si ritiene debba essere pubblicato l'indirizzo.

6.3 Prescrizioni

- 6.3.1 Con riferimento al "Performance Regime", fermi restando i principi ed i criteri stabiliti dalla misura 7.6.1 della delibera 70/2014, ivi compresa la prescrizione di cui alla lettera f) nella vigente formulazione, le tempistiche e le modalità di attuazione del nuovo sistema elaborato dal GI, sono riformulate come segue:
- a) si prescrive a RFI di attivare il nuovo sistema PR in forma sperimentale e di pre-esercizio, in contemporanea all'applicazione del sistema antecedente l'approvazione della delibera n.70/2014, dal 13 dicembre 2015 al 10 dicembre 2016, rendendo accessibili alle IF le informazioni relative al loro andamento, sia per un sistema che per l'altro;
 - b) nel periodo di cui al punto a), i rapporti economici tra GI e IF continuano ad essere regolati dal sistema PR antecedente l'approvazione della delibera n.70/2014;
 - c) al termine del periodo fra il 1° gennaio 2016 ed il 30 giugno 2016, si prescrive a RFI di effettuare una simulazione di chiusura della contabilità ai fini del calcolo di tutte le componenti previste dal nuovo sistema PR (penali e premi) per tutte le IF interessate, dando a ciascuna di esse comunicazione, entro il 31 agosto 2016, dell'esito del conteggio, con i dettagli necessari per consentire alle stesse la valutazione dell'impatto economico derivante dall'applicazione del nuovo sistema;
 - d) sulla base dei dati raccolti nel periodo fra il 1° gennaio 2016 ed il 30 giugno 2016, RFI dovrà inoltre fornire all'Autorità, sempre entro il 31 agosto 2016, le informazioni di cui al punto c) relative a ciascuna delle IF, nonché tutte le altre informazioni necessarie per confrontare i due sistemi al massimo livello di dettaglio, al fine di valutare l'appropriatezza dei parametri adottati e stabilire eventuali correttivi finalizzati a garantirne l'efficacia;
 - e) si prescrive ad RFI di rendere operativo il nuovo sistema di Performance Regime, con gli eventuali correttivi ritenuti necessari in esito alla sperimentazione, con l'entrata in vigore dell'orario di esercizio 2016-2017, prevista per l'11 dicembre 2016.

Le suddette modalità e tempistiche dovranno essere recepite da RFI all'interno del PIR, nella sezione 6.5 "Performance Regime".