

Delibera n. 72/2016

**Attuazione della delibera n. 96/2015 – modalità applicative e differimento termini**

L’Autorità, nella sua riunione del 23 e 27 giugno 2016

**VISTO** l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

**VISTO** il Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, approvato con delibera n. 5/2014 del 16 gennaio 2014;

**VISTA** la delibera n. 104/2015 del 5 dicembre 2015, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall’11-12-2016”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente”*;

**VISTE** le misure di regolazione di cui all’Allegato 1 alla citata delibera n. 104/2015, e in particolare:

- la misura 1.2.3, con cui si prescrive a RFI di inserire nel PIR una sezione che disciplina la procedura di aggiornamento ordinario del PIR stesso, prevedendo fra l’altro, l’obbligo per il Gestore dell’Infrastruttura, entro il 30 giugno di ogni anno, di predisporre e pubblicare la prima bozza del PIR relativo all’anno successivo, e di sottoporla all’esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che preveda il termine ultimo del successivo 31 luglio per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;

**VISTA** la delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, recante *“Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”*;

**VISTE** le misure di regolazione di cui all’Allegato 1 alla citata delibera n. 96/2015, e in particolare:

- le misure 4 (*“Procedimento di verifica della conformità dei canoni ai principi e criteri dell’Autorità”*) e 58 (*“Disposizioni sull’entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni”*) le quali definiscono modalità e tempi di entrata in vigore del sistema tariffario, rispettivamente in termini generali per ogni periodo regolatorio e con riferimento specifico al primo periodo regolatorio;
- la misura 29 (*“Criteri applicativi per la Componente B del pedaggio”*) la quale definisce, tra l’altro, i limiti di variabilità dei coefficienti di modulazione tariffaria fra i binomi costituenti la struttura di base dei servizi ferroviari;

- la Misura 8 (“Modello regolatorio: tariffa media unitaria”) che prevede, tra l’altro, che il Gestore dell’Infrastruttura deve provvedere, a seguito di una opportuna consultazione delle Imprese Ferroviarie (IF), a definire la previsione delle unità di traffico fino all’ultimo anno del periodo tariffario;
- la misura 41 (“Obblighi di trasparenza e termine di preavviso per variazione dei corrispettivi”) la quale stabilisce, al secondo punto dell’ultimo periodo, che, per ragioni di armonizzazione con le Misure relative al PMdA, il Gestore dell’Infrastruttura, nella sua funzione di operatore di impianto, si attenga ad una specifica procedura di verifica della conformità dei corrispettivi e che entro il 30 maggio 2016 l’Autorità, effettuate le necessarie verifiche, attesti la conformità ai principi e criteri stabiliti dalla Misure da 35 a 48, prescrivendo se necessario gli eventuali correttivi;
- la misura 10 (“Modello Regolatorio: Dinamica temporale delle grandezze correlate ai canoni”) che definisce i criteri per la stima previsionale della dinamica, nel corso del periodo tariffario, delle grandezze correlate alla determinazione dei canoni e dei pedaggi;
- la misura 31 (“Criteri regolatori di sostenibilità in relazione ai segmenti di mercato”) che definisce, tra l’altro, la cornice di variabilità massima delle tariffe medie afferenti al Pacchetto Minimo di Accesso, per alcune tipologie di servizio;

- VISTA** la delibera n. 28/2016 dell’8 marzo 2016, recante “Attuazione delibera n. 96/2015 – Differimento di termini e altre misure”;
- VISTA** la delibera n. 31/2016 del 23 marzo 2016, recante “Attuazione delibera n. 96/2015 – Precisazioni”;
- VISTA** la delibera n. 62/2016 del 30 maggio 2016, recante “Differimento dei termini di attuazione delle Misure 41 e 58 di cui all’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015”, con cui sono stati differiti al 1° luglio 2016, in particolare, i termini di cui alla Misura 41, ultimo periodo, secondo punto dell’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015;
- VISTE** le note acquisite agli atti dell’Autorità con prot. da 2940 a 2947 del 26 aprile 2016, con le quali il Gestore dell’Infrastruttura ha presentato all’Autorità il nuovo sistema tariffario 2016-2021, corredato della documentazione prevista alla misura 4;
- VISTE** la note dell’Autorità prot. 3406/2016, 3407/2016, 3408/2016, 3873/2016, 3959/2016, 4217/2016 con le quali si è inviata nei confronti, rispettivamente, di Trenitalia Spa, SNCF Voyages Italia Srl, Nuovo Trasporti Viaggiatori Spa, DB Italia Srl, Fercargo, OBB Ag, una richiesta di informazioni tecnico/economiche, finalizzata agli approfondimenti istruttori relativamente alla suddetta procedura di verifica di conformità;

- VISTI** i verbali delle audizioni dei soggetti di cui al punto precedente, occorse in data 7, 8, 10 giugno 2016, finalizzate ad approfondire i contenuti delle rispettive risposte alle richieste di informazioni dell’Autorità e delle criticità da essi evidenziate;
- CONSIDERATO** che le verifiche di sostenibilità, effettuate dall’Autorità nel corso del procedimento di definizione dei principi e dei criteri di cui alla delibera n. 96/2015, sono state integrate a seguito delle informazioni tecnico/economiche acquisite dalle Imprese Ferroviarie secondo le modalità sopra indicate;
- VISTA** la nota prot. 3926/2016 del 27 maggio 2016, con cui si è convocato in audizione il Gestore dell’Infrastruttura, in merito ad una serie di tematiche emerse nel corso dell’istruttoria per la verifica di conformità di cui alla misura 58, relativamente al Pacchetto Minimo di Accesso, meritevoli di approfondimento e/o di integrazione documentale;
- VISTO** il verbale dell’audizione di RFI occorsa in data 9 giugno 2016, nel corso della quale è stato discusso il contenuto degli specifici quesiti e osservazioni inviati dall’Autorità in allegato alla nota del 27 maggio sopra citata, rispetto ai quali RFI ha fornito primi chiarimenti e informazioni;
- CONSIDERATO** che, nel corso della medesima audizione, RFI si è impegnata a fornire, nel corso di una successiva audizione, ulteriori indicazioni sulle modalità applicative da adottare ai fini della completa definizione del sistema tariffario, finalizzate a meglio rispondere ai principi di competitività, sostenibilità e rispetto degli incrementi di produttività per le imprese ferroviarie, nonché dell’equilibrio economico del Gestore dell’Infrastruttura di cui all’art. 16 del d.lgs. 112/2015;
- VISTO** il verbale dell’audizione di RFI avvenuta in data 22 giugno 2016, nel corso della quale è stata fornita dal Gestore evidenza delle predette modalità applicative e dei relativi effetti e sono stati, altresì, approfonditi ulteriori aspetti operativi ed interpretativi evidenziati dal medesimo Gestore;
- CONSIDERATO** che in esito all’interlocuzione con il Gestore e tenuto conto delle verifiche di sostenibilità, opportunamente integrate sulla base delle informazioni tecnico/economiche fornite dalle Imprese Ferroviarie, per meglio assicurare l’ottemperanza ai principi di competitività, sostenibilità e rispetto degli incrementi di produttività per le imprese ferroviarie, nonché di equilibrio economico del Gestore dell’Infrastruttura di cui all’art. 16 del d.lgs. 112/2015, risulta opportuno enunciare le seguenti modalità applicative delle misure di cui all’allegato 1 della delibera n. 96/2015, concernenti i limiti di variabilità dei coefficienti di modulazione tariffaria pertinenti ai singoli segmenti di mercato, definiti alla misura 29, ed operanti sulla base dei binomi costituenti la struttura di base dei servizi ferroviari; in particolare:
- (i) stante il fatto che, per il binomio Open Access internazionale / Open Access nazionale, non appare riscontrabile di fatto una maggiore *ability to pay* del primo segmento rispetto al secondo, ed inoltre che i servizi

internazionali costituiscono una componente estremamente ridotta del traffico Open Access, il coefficiente  $J_{\min,B,5}$ , applicato a tale binomio, può assumere un valore superiore ad 1;

- (ii) per il binomio Open Access Premium / Open Access Basic, stanti le dimensioni dei rispettivi volumi di traffico, onde consentire al Gestore una migliore modulazione delle rispettive tariffe, è possibile ampliare verso il basso il limite minimo imposto dalla misura 29 relativo al coefficiente  $J_{\min,B,6}$ ;

## CONSIDERATO

che in esito alla medesima interlocuzione, per le stesse ragioni esposte al punto precedente, risulta inoltre utile fornire i seguenti ulteriori elementi di interpretazione del contenuto delle misure di cui all'allegato 1 della delibera n. 96/2015:

- a) i coefficienti relativi ai binomi dovranno essere calcolati, per ciascun anno del periodo tariffario, sulla base della distribuzione per segmento di mercato derivante dalle rispettive stime di traffico assunte;
- b) la misura 58, comma 1, secondo capoverso, lettere f) e g) e comma 2, anche in relazione al contenuto della misura 4, comma 2, punto 2, lettere B e C, deve essere intesa conformemente alle precisazioni di seguito esposte:
- (i) per i volumi di traffico prodotti fra il 1 gennaio 2016 ed il 9 giugno 2017, la tariffa applicata dal Gestore dell'Infrastruttura alle Imprese Ferroviarie, da assumere quale riferimento per la rilevazione dei relativi componenti economici (positivi o negativi) ai fini civilistici, deve essere quella definita alla misura 58, comma 1, secondo capoverso, lettera g);
- (ii) l'eventuale posta figurativa individuata alla misura 58, comma 2, calcolata secondo le modalità ivi prescritte, costituisce un parametro tecnico/economico, da utilizzare nell'algoritmo impiegato per la costruzione tariffaria del pedaggio da applicare ai volumi di traffico attinenti al periodo fra il 10 giugno 2017 ed il 9 dicembre 2021, anche con riferimento alla rilevazione dei relativi componenti economici (positivi o negativi) ai fini civilistici;
- c) con riferimento ai *cap* di cui alla misura 31 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015, ai fini della loro conformità al modello, tali valori sono da assumersi in termini reali e pertanto adeguati al tasso di inflazione programmata, onde assicurare la necessaria coerenza fra detti valori e l'*Efficient Total Cost* che, come previsto dalla stessa delibera 96/2015 alla misura 10, è a sua volta assoggettato ad analoghi meccanismi di adeguamento inflattivo;
- d) è consentito, nell'ambito della costruzione tariffaria, l'utilizzo di Poste Figurative (ulteriori rispetto a quelle indicate alle misure 4 e 58) come già previsto alla lettera c) della misura 10 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione di alcuni dei costi

ammessi, in maniera da assicurare l'opportuna gradualità all'evoluzione tariffaria;

- e) nell'ambito del periodo transitorio, così come definito dalla misura 58 alla lettera g), il tasso di inflazione ivi previsto va inteso sia con riferimento all'annualità 2016, sia per il periodo dal 1 gennaio al 9 giugno 2017;
- f) qualora l'evoluzione dei volumi di traffico nel corso del periodo regolatorio determinasse, a causa della differente composizione annua per classi di massa complessiva e di velocità di circolazione, variazioni al montante annuo di ricavi correlato alla componente A del pedaggio, tali variazioni devono essere tenute in debita considerazione ai fini della valorizzazione della corrispondente componente B del pedaggio, in modo da garantire il recupero dell'*Efficient Total Cost*;

**CONSIDERATO**

che relativamente ad un possibile meccanismo di verifica periodica, finalizzata a gestire le possibili variazioni dei volumi nel periodo tariffario rispetto a quanto assunto in fase previsionale dal Gestore dell'Infrastruttura, a garanzia sia del medesimo Gestore che delle Imprese Ferroviarie, sulla base di quanto proposto dal Gestore stesso nel corso dell'incontro del 22 giugno sopra citato, l'Autorità si riserva un approfondimento in merito, anche attraverso l'avvio di uno specifico procedimento;

**CONSIDERATO**

che le tempistiche relative alla procedura di aggiornamento ordinario del PIR, così come formulate nella delibera n. 104/2015, risultano incompatibili con la necessità di fornire alle Imprese Ferroviarie adeguata informazione circa il nuovo sistema tariffario, in conseguenza del differimento dei termini per la sua verifica di conformità ai contenuti della delibera n. 96/2015;

**RITENUTO**

conseguentemente opportuno differire i termini di cui alla misura 1.2.3 dell'allegato 1 alla predetta delibera n. 104/2015, nel seguente modo:

1. per il PIR 2018, il termine entro il quale il Gestore dell'Infrastruttura deve predisporre e pubblicare la prima bozza e sottoporla all'esame di tutti i soggetti interessati, attualmente fissato al 30 giugno 2016, viene differito al 22 luglio 2016;
2. conseguentemente, il termine ultimo del successivo 31 luglio per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione, viene a sua volta differito al 2 settembre 2016;

**VISTA**

la nota prot. 4105 del 7 giugno 2016 con cui, con riferimento ai servizi diversi dal Pacchetto minimo d'accesso, l'Ufficio Accesso alle infrastrutture ha evidenziato, a seguito di una prima valutazione dei criteri applicativi seguiti da RFI per l'elaborazione del nuovo sistema tariffario per il periodo regolatorio 2017-2021, la necessità di alcuni approfondimenti, ed ha chiesto a RFI di fornire al riguardo chiarimenti e informazioni;

**VISTA** la nota acquisita agli atti dell’Autorità con prot. 4501 del 17 giugno 2016, con cui RFI ha rappresentato la necessità di effettuare un’analisi puntuale delle problematiche evidenziate dall’Autorità con la nota prot. 4105 sopra citata ed ha conseguentemente chiesto, anche in considerazione della sovrapposizione con le attività correlate all’istruttoria relativa al nuovo sistema tariffario del Pacchetto minimo d’accesso, di concedere una proroga di 10 giorni del termine previsto per la presentazione delle informazioni richieste;

**RITENUTO** conseguentemente opportuno differire ulteriormente, portandolo al 15 luglio 2016, il termine di cui alla Misura 41, ultimo periodo, secondo punto dell’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, come già modificato dalla delibera n. 62 del 30 maggio 2016;

su proposta del Segretario generale

#### **DELIBERA**

1. Modalità applicative per l’attuazione delle misure di cui all’allegato 1 della delibera n.96/2015. Con riferimento ad alcuni dei limiti di variabilità dei coefficienti di modulazione tariffaria pertinenti ai singoli segmenti di mercato, definiti alla misura 29 ed operanti sulla base dei binomi costituenti la struttura di base dei servizi ferroviari:
  - (i) per il binomio Open Access internazionale / Open Access nazionale, il coefficiente  $J_{\min,B,5}$ , applicato a tale binomio, può assumere un valore superiore ad 1;
  - (ii) per il binomio Open Access Premium / Open Access Basic, onde consentire al Gestore una migliore modulazione delle rispettive tariffe, è possibile ampliare verso il basso il limite minimo imposto dalla misura 29 al relativo coefficiente  $J_{\min,B,6}$ ;
2. Elementi di interpretazione del contenuto delle misure di cui all’allegato 1 della delibera n. 96/2015:
  - a) i coefficienti relativi ai binomi dovranno essere calcolati, per ciascun anno del periodo tariffario, sulla base della distribuzione per segmento di mercato derivante dalle rispettive stime di traffico assunte;
  - b) la misura 58, comma 1, secondo capoverso, lettere f) e g) e comma 2, anche in relazione al contenuto della misura 4, comma 2, punto 2, lettere B e C; deve essere intesa conformemente alle precisazioni di seguito esposte:
    - (i) per i volumi di traffico prodotti fra il 1 gennaio 2016 ed il 9 giugno 2017, la tariffa applicata dal Gestore dell’Infrastruttura alle Imprese Ferroviarie, da assumere quale riferimento per la rilevazione dei relativi componenti economici (positivi o negativi) ai fini civilistici, deve essere quella definita alla misura 58, comma 1, secondo capoverso, lettera g);
    - (ii) l’eventuale posta figurativa individuata alla misura 58, comma 2, calcolata secondo le modalità ivi prescritte, costituisce un parametro tecnico/economico da utilizzare nell’algoritmo impiegato per la costruzione tariffaria del pedaggio da applicare ai volumi di traffico attinenti al periodo fra il 10 giugno 2017 ed il 9 dicembre 2021, anche con riferimento alla rilevazione dei relativi componenti economici (positivi o negativi) ai fini civilistici;

- c) con riferimento ai *cap* di cui alla misura 31 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015, ai fini della loro conformità al modello nel periodo regolatorio, tali valori sono assunti in termini reali e pertanto adeguati al tasso di inflazione programmata;
  - d) al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione di alcuni dei costi ammessi, in maniera da assicurare l'opportuna gradualità all'evoluzione tariffaria, è consentito, nell'ambito della costruzione tariffaria, l'utilizzo di Poste Figurative (ulteriori rispetto a quelle indicate alle misure 4 e 58) come già previsto alla lettera c) della misura 10 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015;
  - e) nell'ambito del periodo transitorio, così come definito dalla misura 58 alla lettera g), il tasso di inflazione ivi previsto va applicato sia con riferimento all'annualità 2016, sia per il periodo dal 1 gennaio al 9 giugno 2017;
  - f) qualora l'evoluzione dei volumi di traffico nel corso del periodo regolatorio, a causa della differente composizione annua per classi di massa complessiva e di velocità di circolazione, determinasse variazioni al montante annuo di ricavi correlato alla componente A del pedaggio, tali variazioni devono essere tenute in debita considerazione ai fini della valorizzazione della corrispondente componente B del pedaggio, in modo da garantire il recupero dell'*Efficient Total Cost*;
3. I termini di cui alla misura 1.2.3 dell'allegato 1 alla delibera n. 104/2015 sono differiti come segue:
- a) per il PIR 2018, il termine entro il quale il Gestore dell'Infrastruttura deve predisporre e pubblicare la prima bozza e sottoporla all'esame di tutti i soggetti interessati, attualmente fissato al 30 giugno 2016, deve essere differito al 22 luglio 2016;
  - b) conseguentemente, il termine ultimo del successivo 31 luglio per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione, deve essere a sua volta differito al 2 settembre 2016.
4. È ulteriormente differito al 15 luglio 2016 il termine di cui alla Misura 41, ultimo periodo, secondo punto dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, come modificato dalla delibera n. 62 del 30 maggio 2016.

Torino, 27 giugno 2016

Il Presidente  
Andrea Camanzi

---

"Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente  
Andrea Camanzi