

Delibera n. 75/2016

Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni.

L'Autorità, nella sua riunione del 30 giugno e del 1° luglio 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 decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)" e, in particolare, gli articoli 16, 17, 18 e 37;
- 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. 96/2015 del 13 novembre 2015, recante "*Criteria 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 termini e modalità per la procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore del nuovo sistema tariffario, con particolare riguardo al primo periodo tariffario 2016-2021;
- 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*";
- 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, Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI) ha presentato all'Autorità il nuovo sistema tariffario 2016-2021;
- VISTE** la note dell'Autorità prot. 3406/2016, 3407/2016, 3408/2016, 3873/2016, 3959/2016, 4217/2016 con le quali, a fronte delle valutazioni di SNCF Voyages Italia Srl, Trenitalia Spa, Nuovo Trasporti Viaggiatori Spa, DB Italia Srl, Fercargo, OBB Ag, portate a conoscenza dell'Autorità, si è inviata nei confronti delle stesse

una richiesta di informazioni tecnico/economiche, finalizzata agli approfondimenti istruttori relativamente alla 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 del Gestore dell’Infrastruttura, 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, in una successiva audizione, ulteriori indicazioni sulle modalità applicative 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;
- VISTA** la delibera n. 72/2016 del 27 giugno 2016, recante *“Attuazione della delibera n. 96/2015 – modalità applicative e differimento termini”*;
- VISTA** la nota con allegati, acquisita agli atti dell’Autorità con prot. 4791/2016 e 4792/2016 del 1 luglio 2016, con la quale il Gestore dell’Infrastruttura ha presentato all’Autorità una nuova proposta di sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso, a seguito delle indicazioni sulle modalità applicative delle misure enunciate dall’Autorità con la sopra citata delibera n. 72/2016;
- CONSIDERATO** che le attività di verifica svolte dagli Uffici dell’Autorità hanno rilevato che:

- nel computo dei costi operativi, si evidenzia un dato complessivo all'anno base pari a 1.829,99 M€, mentre dalla contabilità certificata risulta un dato pari a 1.830,41 M€;
- nella modulazione tariffaria afferente al segmento di mercato Open Access Premium, si rileva un differenziale di prezzo medio unitario tra le sottocategorie "MI & RM" e "MI o RM", stimabile in oltre il 40%;
- il criterio di differenziazione, all'interno del sub-segmento Open Access Premium "MI o RM", delle sottocategorie Base e Light, è stato fissato dal Gestore sulla base di una soglia del 30% dell'utilizzo della rete a livello di servizio elevato;

CONSIDERATO che ai sensi del combinato disposto delle Misure 8, 9, 21 e 22 della Delibera 96/2015 risultano rilevanti, ai fini della definizione del pedaggio annuale, le previsioni dei volumi di traffico (o Unità di Traffico) per ciascun anno del periodo regolatorio previsto dalla Delibera 96/2015;

RILEVATO che la proposta tariffaria si fonda sui volumi previsionali di traffico afferenti all'intero periodo tariffario, come dichiarati dalle Imprese Ferroviarie;

CONSIDERATO che, in merito ai criteri per la determinazione della componente B del canone, come definiti alla misura 22 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, al fine di salvaguardare la coerente impostazione del sistema di imposizione del canone medesimo, l'Autorità ha assunto come riferimento quanto stabilito in linea generale dall'art. 32 par. 1 della Direttiva 2012/34/UE, ovvero adottando il meccanismo di "coefficienti di maggiorazione" ivi delineato (in correlazione con i "binomi" di cui all'allegato VI punto 1 della Direttiva stessa) ed:

- avendo riguardo alla sostenibilità per il mercato;
- utilizzando principi efficaci, trasparenti e non discriminatori;
- garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario;
- facendo in modo che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

CONSIDERATO che il Gestore, come previsto alla misura 24 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, ha ritenuto di arricchire la struttura di base dei servizi ferroviari con l'aggiunta di ulteriori binomi, anche per il segmento Open Access Premium, i cui coefficienti di modulazione (J) sono stati autonomamente individuati;

CONSIDERATO che tali coefficienti di modulazione, oltre a riflettere le caratteristiche dei servizi, in base a criteri di equità, non discriminazione e sostenibilità del mercato, come prescritto alla misura 29 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, devono comunque:

- assicurare il rispetto dei principi generali di cui alla misura 22 sopra citata;
- non pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario;

CONSIDERATO che l’Autorità, nelle sue prerogative di organismo di regolazione, è tenuta a garantire che i canoni per l’accesso all’infrastruttura fissati dal Gestore siano conformi al modello approvato con delibera 96/2015, al d.lgs. 112/2015, e non siano discriminatori;

VISTI gli esiti dell’istruttoria, condotta dagli Uffici;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. Il nuovo sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, presentato da Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI) in data 30 giugno 2016, e acquisito agli atti dell’Autorità al prot. 4791/2016 e 4792/2016 del 1 luglio 2016, è conforme ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, approvati con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni, con le seguenti prescrizioni:
 - a. nel computo dei costi operativi all’anno base, il Gestore deve conformarsi agli importi risultanti dalla contabilità certificata trasmessa all’Autorità;
 - b. il coefficiente J_{min} relativo al binomio “Open Access Premium MI o RM” / “Open Access Premium MI & RM” non deve risultare inferiore al valore limite di 0.85, al fine di garantire, preservandola da sviluppi indesiderabili, la concorrenza nel relativo segmento di mercato;
 - c. il criterio di differenziazione delle sottocategorie Base e Light all’interno del sub-segmento Open Access Premium “MI o RM”, fissato dal Gestore sulla base di una soglia del 30% dell’utilizzo della rete a livello di servizio elevato, è considerato conforme fino al raggiungimento del limite massimo di 3 milioni di tr*km annui per i volumi di traffico afferenti alla sottocategoria Light, effettivamente circolati. Qualora detti volumi risultino superiori al predetto limite, il Gestore è tenuto a sottoporre all’Autorità una proposta di revisione di detto criterio di differenziazione, al fine di prevenire l’eventuale verificarsi di effetti distorsivi sul segmento di mercato pertinente;
 - d. il Gestore dell’Infrastruttura è tenuto a comunicare all’Autorità, a partire dal mese di aprile 2018, in considerazione dei dati relativi ai volumi di traffico circolati, nonché dell’aggiornamento delle previsioni di traffico derivanti dalle richieste di tracce relative all’anno successivo, gli eventuali scostamenti rispetto ai volumi previsionali di traffico assunti come base di riferimento per il sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, in modo da consentire all’organismo di regolazione l’adozione di eventuali misure correttive, ai fini del mantenimento della conformità di tale sistema tariffario al D.Lgs. 112/2015.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 1° luglio 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