

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

78.	Controlla i criteri individuati dal gestore dell'infrastruttura per determinare il canone per mancato uso della capacità assegnata all'impresa ferroviaria ma non utilizzata.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 17.9 d.lgs. 112/2015
79.	Verifica: la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione; che tali coefficienti siano applicati in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione; che tali coefficienti siano applicati in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario; che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Comunica al MIT e al MEF gli esiti della verifica. Verifica che le riduzioni dei canoni rispettino le prescrizioni di cui ai commi 11, 12 e 13 dell'art. 18 d.lgs. n. 112/2015.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 18.4 d.lgs. 112/2015
80.	Si esprime, su richiesta del MIT, sull'istituzione di sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario, laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 19.1 d.lgs. 112/2015
81.	Definisce procedure e criteri per la stipulazione di accordi quadro tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e richiedenti.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 23.1 d.lgs. 112/2015
82.	Autorizza il rinnovo degli accordi quadro sottoscritti a partire dal 1° gennaio 2010, per un periodo iniziale di cinque anni.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 23.8 d.lgs. 112/2015
83.	Stabilisce i criteri di assegnazione della capacità di infrastruttura che vengono pubblicati nel PIR.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 26.1 d.lgs. 112/2015
84.	Approva la decisione del gestore dell'infrastruttura di continuare ad esigere il pagamento della componente del canone legata alla densità di circolazione su infrastrutture e tratti infrastrutturali saturati, nelle ipotesi previste dalla legge.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 33.5 d.lgs. 112/2015
85.	Detta prescrizioni sulle misure necessarie per il ripristino della normalità, nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 36.1 d.lgs. 112/2015
86.	Esamina le vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.2 d.lgs. 112/2015
87.	Monitora la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari, in particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.3 d.lgs. 112/2015
88.	Collabora con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e con l'autorità preposta al rilascio della licenza.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.4 d.lgs. 112/2015
89.	Garantisce che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 13, fissati dall'operatore di impianto, siano conformi a quanto previsto dal decreto n. 112/2015 e non siano discriminatori.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.6 d.lgs. 112/2015
90.	Supervisiona le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.6 d.lgs. 112/2015
91.	Esamina i reclami e decide in merito agli stessi, adottando le misure necessarie per rimediare alla situazione. Informa le parti interessate della sua decisione motivata.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.9 d.lgs. 112/2015
92.	Pubblica le decisioni sui reclami.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.12 d.lgs. 112/2015

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

93.	Consulta regolarmente i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.7 d.lgs. 112/2015
94.	Al fine di coordinare i processi decisionali con i propri omologhi europei, scambia informazioni sulla propria attività e sui criteri e le prassi decisionali adottate anche in riferimento ai problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 38.1 d.lgs. 112/2015
95.	Coopera coi propri omologhi europei a fini di assistenza reciproca nello svolgimento delle funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 38.2 d.lgs. 112/2015
96.	Riesamina le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura, relative ai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi e all'assegnazione della capacità di infrastruttura, che attuano le disposizioni del d.lgs. 112/2015 o facilitano il trasporto ferroviario internazionale.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 38.9 d.lgs. 112/2015
97.	Definisce, sentiti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.1 d.l. 1/2012
98.	Analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'UE e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare del servizio ferroviario regionale. In esito all'analisi predispone una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.1 d.l. 1/2012
99.	Svolge la funzione di organismo preposto all'esame dei reclami riguardanti la gestione/allocazione delle tracce in relazione alle competenze assegnate dal Regolamento (CE) n. 913/2010 sul Corridoio Ferroviario Merci Mediterraneo.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 20 Reg. (CE) n. 913/2010 Artt. 56 e 57 Dir. 2012/34/UE Art. 3.2 "Accordo di cooperazione tra gli organismi di regolamentazione competenti per il monitoraggio della concorrenza nel Corridoio Mediterraneo"
100.	Verifica che nei bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o limitative dell'accesso al mercato.	Trasporto ferroviario regionale	37.2.f)	
101.	Regola l'accesso equo e non discriminatorio agli impianti di servizio di cui all'art. 13, comma 2, del d. lgs. 112/2015 tra i quali: scali merci, scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra; aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari.	Piattaforme logistiche, interporti, terminali merci ⁸	37.2.a)	Artt. 13 e 37 d.lgs. 112/2015
102.	Assicura condizioni di accesso non discriminatorie e l'applicazione di tariffe trasparenti alle piattaforme logistiche ed ai terminali merci, che rientrano nelle infrastrutture dei trasporti ⁹ .	Piattaforme logistiche e interporti, terminali merci	37.2.a)	Reg. (UE) 1315/2013
103.	Effettua la verifica della sussistenza delle richieste «ai sensi dell'articolo 143, comma 8, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni».	Trasporto pubblico locale e regionale di persone		Art. 3-bis.2-bis d.l. 138/2011, conv. mod. l. 148/2011

⁸ L'art. 61-bis della l. 27/2012 recante "Piattaforma della rete logistica nazionale" definisce la rete logistica nazionale come comprensiva di interporti, centri merci, porti e piastre logistiche.

⁹ Reg. (UE) n. 1315/2013 del PE e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, in tema di rete transeuropea dei trasporti, che attraversa l'Italia mediante diversi "corridoi", tra cui il Corridoio Mediterraneo (RFC 6) per il quale l'Autorità riveste il ruolo di coordinatore. Cfr. artt. 15, par. 2, 22, par. 1, lett. b), e 25, par. 1) che evocano la necessità di un presidio regolatorio sull'accesso ai terminali merci presenti all'interno di porti (interni e marittimi) e aeroporti, prescrivendo che sia consentito a tutti gli utenti/operatori in modo non discriminatorio e con l'applicazione di tariffe trasparenti; funzione assicurata, nel nostro ordinamento, dall'Autorità nell'esercizio delle proprie competenze. Le "piattaforme logistiche" ed i "terminali merci", definiti dall'art. 3, alle lett. r) e s) del predetto regolamento, sono espressamente ricompresi nelle infrastrutture del trasporto ferroviario e stradale, ai sensi degli artt. 11, par. 1, lett. b), e 17, par. 1, lett. e); analoga previsione è recata dall'art. 21, par. 1, lett. b), in relazione alle Autostrade del mare.

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

104.	Attesta l'efficienza gestionale e la qualità del servizio dei gestori sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa al fine dell'attribuzione di finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'art. 119, quinto comma, della Costituzione.	Trasporto pubblico locale e regionale di persone	37.2.d) 37.2.b)	Art. 3-bis d.l. 138/2011, conv. mod. l. 148/2011
105.	Monitora e verifica la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.	Taxi	37.2.m)	
106.	Fornisce a Comuni e Regioni un parere preventivo sul servizio dei taxi sulla base di quanto disposto dalla legge.	Taxi	37.2.m)	
107.	Con riferimento alla disciplina di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) d.l. 201/2011, può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.	Taxi	37.2.n)	
108.	Stabilisce per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del <i>price cap</i> .	Trasporto autostradale	37.2.g)	
109.	Definisce gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione.	Trasporto autostradale	37.2.g)	
110.	Definisce gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le sub-concessioni.	Trasporto autostradale	37.2.g)	
111.	Definisce gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.	Trasporto autostradale	37.2.g)	
112.	Rilascia un parere su schemi di convenzione autostradale da sottoscrivere.	Trasporto autostradale	37.2.g)	Art. 178.8 d.lgs. 50/2016
113.	Fissa le modalità per la previsione delle pertinenze di servizio relative alle autostrade, per esigenze di sicurezza della circolazione connesse alla congruenza del progetto autostradale.	Trasporto autostradale e autotrasporto	37.2.g)	Art. 24.5-bis Cod. strada (d.lgs. 285/1992)
114.	Esprime un parere al MIT sugli gli schemi di atto aggiuntivo o di convenzione e i relativi piani economico-finanziari presentati dai concessionari di tratte autostradali nazionali.	Trasporto autostradale		Art. 5.1 l. 164/2014
115.	Garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali in relazione alle operazioni portuali di cui all'art. 16 l. 84/1994 (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale).	Infrastrutture portuali Mobilità delle merci	37.2.a)	Artt. 8.3.n) e 16 l. 84/1994;
116.	Garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali in relazione alla fornitura del lavoro portuale temporaneo di cui all'art. 17 l. 84/1994.	Infrastrutture portuali Mobilità delle merci	37.2.a)	Artt. 8.3.n) e 17 l. 84/1994
117.	Garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali in relazione alle concessioni di aree e banchine di cui all'art. 18 l. 84/1994.	Infrastrutture portuali Mobilità delle merci e dei passeggeri	37.2.a)	Artt. 8.3.n) e 18 l. 84/1994
118.	Approva il piano di risanamento delle società a partecipazione pubblica in crisi, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni.	Tutte le modalità	37.2	Art. 14.5 d.lgs. 175/2016

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

2. L'AIR dell'Autorità

Sin dall'inizio delle proprie attività, l'Autorità ha esaminato gli effetti delle proprie misure regolatorie e fatto emergere, anche attraverso la consultazione dei soggetti interessati, eventuali opzioni alternative.

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato gli approfondimenti metodologici preliminari alla introduzione a regime dell'analisi di impatto della regolamentazione (AIR) di cui all'art. 12 della legge 29 luglio 2003, n. 29, all'art. 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, alla legge 11 novembre 2011, n. 180 e al d.l. 5 febbraio 2012, n. 5 convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 2012, n. 35), in linea con le indicazioni fornite dal Dipartimento per gli affari giuridici della Presidenza del Consiglio dei Ministri (Dpcm 11 settembre 2008, n. 170, Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 gennaio 2013, e documento "Strumenti per il ciclo della regolazione", aprile 2013).

Attraverso la più recente integrazione della metodologia (delibera n. 136 del 24 novembre 2016) l'Autorità intende alimentare in modo più puntuale ed efficace l'esercizio della propria discrezionalità tecnica in vista del corretto perseguimento delle finalità istituzionali.

Come noto, il fulcro dell'analisi di impatto della regolamentazione consiste nell'esame delle opzioni disponibili e delle relative motivazioni di natura primaria (connessa all'esercizio di competenze) o secondaria (relativa ad elementi di fatto o contingenti) ed obiettivi, in ordine alla individuazione delle misure regolatorie da adottare.

Tali opzioni vanno dal mantenimento dello *status quo* fino all'imposizione di nuove prescrizioni ed oneri previsti dalla normativa di riferimento. Questi ultimi si articolano in funzione della onerosità imposta ai destinatari, cittadini ed imprese.

L'organizzazione graduale del set di misure regolamentari permette di costruire più scenari, tra loro confrontabili, caratterizzati da una minore o maggiore incisività dei vincoli comportamentali imposti ai soggetti destinatari della regolamentazione. Questa impostazione facilita la individuazione dell'opzione che, da un lato, minimizza gli oneri per i soggetti destinatari delle misure regolamentari e, dall'altro, massimizza i benefici per le imprese e gli utenti finali.

L'approccio sviluppato dall'Autorità, è rappresentato in una matrice a doppia entrata che mette in relazione il *mix* di ipotesi di intervento con ciascuna delle misure regolamentari incluse nel *set*.

L'applicazione dell'analisi di impatto è destinata ad una selezione di interventi individuata su base, di norma, annuale e nell'ambito di una apposita attività di programmazione, avendo a mente quelli maggiormente suscettibili di produrre effetti rilevanti sui mercati.

Tabella 7. Matrice per l'analisi dell'impatto della regolazione

		A	B
		Ipotesi di mantenimento dello <i>status quo</i>	Ipotesi di modifica e introduzione delle misure regolamentari
1	Trasparenza		
2	Non discriminazione		
3	Accesso a specifiche risorse		
4	Condizioni minime di qualità		
5	Contenuto degli schemi di bando e convenzioni		
6	Redazione della contabilità regolatoria		
7	Separazione contabile		
8	Separazione societaria		
9	Contenuto del servizio pubblico		
10	Efficienza produttiva		
11	Controllo dei prezzi		
12	Contenuto minimo degli specifici diritti		

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

3. La regolazione dell'accesso alle infrastrutture

3.1. L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

Tra i procedimenti che saranno, in prosieguo, sottoposti ad Analisi di impatto della regolazione rientra quello relativo alla revisione dei Modelli per la definizione dei diritti aeroportuali, adottati con la delibera n. 64 del 17 settembre 2014, in applicazione dei quali i gestori delle infrastrutture aeroportuali determinano i diritti al cui versamento sono tenuti i vettori (utenti) in esito ad un apposito procedimento di consultazione. Il periodo regolatorio interessato da tali Modelli terminerà nel 2019. Ancor prima di tale scadenza, tuttavia, l'Autorità ha ritenuto di procedere ad una *mid-term review* dei Modelli vigenti, della quale si dirà oltre.

3.1.1. L'applicazione dei Modelli vigenti: quadro d'insieme

L'Autorità ha sin qui completato il procedimento relativo all'approvazione dei nuovi diritti in quindici aeroporti: in undici casi (Pisa, Firenze, Bologna, Olbia, Napoli, Torino, Genova, Palermo, Trieste, Cagliari, Verona), le proposte tariffarie del gestore aeroportuale sono risultate conformi ai Modelli e, pertanto, le rispettive tariffe risultano regolarmente in vigore; in due casi (Lamezia Terme, Bergamo), la dichiarazione di conformità è stata condizionata all'applicazione di correttivi alla proposta iniziale del gestore e, conseguentemente, sottoposta ad una nuova verifica da parte dell'Autorità. In ulteriori due casi, i procedimenti di approvazione sono stati archiviati per improcedibilità (Catania e Aeroporti di Puglia). Al momento della redazione del presente Rapporto, un nuovo procedimento per la revisione dei diritti aeroportuali è stato avviato con riferimento all'aeroporto di Catania.

In termini di volumi di traffico, nel corso delle annualità 2015, 2016 e 2017, l'Autorità ha verificato la conformità ai modelli di scali aeroportuali che rappresentano, rispettivamente, il 31, oltre il 17 e quasi il 23% (e, quindi, complessivamente, più del 70%) del traffico aeroportuale negli aeroporti ai quali è stato applicato il modello di regolazione dell'Autorità. Quest'ultimo non comprende gli aeroporti allo stato regolati sulla base di contratti di programma c.d. "in deroga". La percentuale indicata, inoltre, non comprende gli aeroporti per i quali è intervenuta l'archiviazione della procedura, che rappresentano il 18,1% del traffico complessivo di quelli regolati dall'Autorità.

Per quanto concerne i tempi dell'iter procedimentale per la revisione dei diritti aeroportuali, nel corso dell'ultimo anno, l'Autorità ha impiegato in media 129 giorni per condurre l'istruttoria (dalla data di trasmissione all'Autorità della proposta definitiva da parte del gestore alla data di emanazione della delibera dell'Autorità in ordine alla conformità). Tale media è peraltro condizionata dai casi in cui l'Autorità ha provveduto a definire procedure di risoluzione delle controversie, che hanno richiesto tempi più lunghi. Escludendo tali casi, l'istruttoria ha richiesto all'Autorità una media di 35-40 giorni. Per l'entrata in vigore delle tariffe, il loro tempo medio di attuazione è di 136 giorni; per tutti i procedimenti (con l'eccezione di un solo caso di archiviazione), l'Autorità ha richiesto dei correttivi a tali tariffe imponendo prescrizioni che determinano l'individuazione di tariffe definitive in un termine medio di circa 294 giorni.

3.1.2. L'applicazione dei Modelli (giugno 2016-giugno 2017)

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato cinque procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali. Più specificamente, l'Autorità ha deliberato la conformità delle proposte di revisione tariffaria al pertinente modello di riferimento per quanto riguarda gli aeroporti di Verona, Cagliari e Bergamo, mentre ha ritenuto non esservi i presupposti per procedere alla verifica di conformità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali relativamente allo scalo di Catania Fontanarossa. Con riferimento all'aeroporto internazionale di Lamezia Terme, il procedimento di risoluzione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali si è concluso con la delibera n. 42/2017. Nel caso di Catania, come accennato, un nuovo procedimento è stato avviato al momento della redazione del presente Rapporto.

In particolare, con riferimento alla proposta di revisione del livello dei diritti aeroportuali per il periodo 2016-2019 presentata dalla Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., il procedimento è stato avviato con delibera n. 71 del 23 giugno 2016. Come di consueto, l'Autorità ha partecipato in qualità di osservatore/facilitatore all'audizione pubblica tenutasi alla presenza di utenti aeroportuali che rappresentavano circa il 68% delle WLU (*Work Load Unit*) relative all'anno base 2014. Nel corso della seduta, il gestore ha illustrato i contenuti di una nuova proposta tariffaria, aggiornata in base all'esito della discussione e delle richieste espresse dalla maggioranza degli utenti intervenuti, nonché di una proposta di *Service Level Agreement* (SLA), formulata anch'essa in esito al dibattito. L'audizione si è conclusa con il raggiungimento di una intesa sostanziale sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali con il voto favorevole dell'88,3% delle WLU totali. In riferimento alla consultazione, la società Ryanair Ltd.

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

ha presentato istanza di ricorso all'Autorità che ne ha disposto l'archiviazione con propria delibera n. 101 del 2 settembre 2016 per inammissibilità, in quanto riferito ad una proposta di revisione tariffaria sulla quale è stato raggiunto l'accordo tra gestore aeroportuale ed utenti in linea con quanto previsto dai Modelli. Il procedimento si è quindi concluso con la delibera n. 110 del 14 settembre 2016 con la quale l'Autorità ha accertato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali al pertinente modello tariffario di riferimento, condizionata all'applicazione di alcuni correttivi inerenti il tasso di remunerazione del capitale investito, le procedure di determinazione del Capitale Investito Netto, nonché alla costruzione tariffaria per il prodotto "imbarco passeggeri".

Tabella 8. L'applicazione dei Modelli di regolazione aeroportuale dell'Autorità (giugno 2016-giugno 2017)

REVISIONE DIRITTI AEROPORTUALI	MEDIA	Verona	Catania*	Cagliari	Lamezia Terme	Bergamo Orio al Serio	TOTALE
Durata consultazione	56,5	42		78	43	63	
Tempi istruttoria ART	129	40		216	225	35	
Tempi di attivazione tariffe provvisorie	136,25	103		142	103	197	
Tempi di attivazione tariffe definitive	294,25	275		368	337	197	
WLU 2016 (in milioni)	9,6	2,7	7,8	3,7	2,5	12,2	28,9
Peso percentuale WLU 2016/ Totale WLU 2016	17%	3,4%	9,8%	4,6%	3,1%	15,2%	36,1%

*Il procedimento di Catania è stato archiviato per improcedibilità del provvedimento. Un nuovo procedimento è stato avviato al momento della redazione del presente Rapporto.

Con riferimento alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2016-2019 presentata dalla Società So.G.Aer. S.p.A. (SOGAER), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas, l'Autorità ha avviato il procedimento con delibera n. 55 dell'11 maggio 2016. L'Autorità ha partecipato alle due audizioni pubbliche delle quali la prima si è conclusa con un mancato accordo tra gestore e utenti ed il voto contrario del 93,93% delle WLU totali all'anno base 2014. Al riguardo, sono pervenuti all'Autorità ricorsi da parte di alcune associazioni di categoria e della società Ryanair Ltd, riuniti in un unico procedimento avviato dall'Autorità con la delibera n. 100 del 1° settembre 2016. Successivamente con delibera n. 144 del 2 dicembre 2016, l'Autorità ha disposto la proroga del termine di conclusione del procedimento per la risoluzione della controversia e richiesto a SOGAER di formulare una proposta tariffaria emendata che tenesse conto di alcuni correttivi da essa indicati. Tale proroga ha consentito di effettuare gli opportuni approfondimenti in merito all'esatto inquadramento giuridico/fiscale degli interventi derivanti dall'accordo tecnico definito, nel 2009, tra Ministero della Difesa, ENAC e SOGAER, per l'attribuzione in concessione a quest'ultima di aree, immobili e infrastrutture, che avrebbe avuto ripercussioni sull'ammissibilità dei relativi costi ai prodotti regolati. Con la successiva delibera n. 31 del 3 marzo 2017, l'Autorità ha concluso la risoluzione della controversia, e ha prescritto a SOGAER l'applicazione, con entrata in vigore il 15 maggio 2017, dei diritti aeroportuali proposti dalla stessa il 13 febbraio 2017, e il recupero del saldo (positivo o negativo) a partire dal 1° ottobre 2016 e fino al 14 maggio 2017, della differenza tra i ricavi già maturati nel periodo transitorio, come risultanti dall'applicazione al traffico effettivo del livello provvisorio dei diritti, ed i ricavi effettivamente spettanti, come risultanti dall'applicazione al medesimo traffico del livello definitivo dei diritti.

Con riferimento alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2016-2019 presentata dalla Società Aeroporto di Catania S.p.A. (SAC), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto internazionale di Catania-Fontanarossa, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento con delibera n. 60 del 23 maggio 2016. A valle delle due audizioni pubbliche, alle quali l'Autorità ha partecipato, è sorta la necessità di procedere ad una rimodulazione del piano degli investimenti da sottoporre ad ENAC per le valutazioni di competenza; SAC ha pertanto formulato all'Autorità, istanza di sospensione dei termini del procedimento. Peraltro, nel dicembre 2016, il gestore ha richiesto la chiusura del procedimento in corso, manifestando l'intendimento di avviare, nel corso del 2017, un nuovo procedimento per l'aggiornamento dei diritti per il periodo 2017-2019. L'Autorità, di conseguenza, ha archiviato il procedimento con delibera n. 151 del 21 dicembre 2016.

L'Autorità ha avviato con delibera n. 73/2016 del 29 giugno 2016, il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2016-2019 presentata dalla Società Aeroportuale Calabrese S.p.A., (di seguito: SACAL), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto di Lamezia Terme. L'audizione degli utenti, alla

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

quale ha partecipato l'Autorità, si è conclusa con un mancato accordo sulla proposta di revisione con il voto contrario degli utenti rappresentanti il 54,72% delle WLU totali, misurate con riferimento all'anno base 2014. A seguito dell'istanza di ricorso da parte di Ryanair Ltd, l'Autorità, con delibera n. 102/2016 del 1° settembre 2016, ha avviato il procedimento per la risoluzione della controversia per mancato accordo sui diritti aeroportuali poi concluso con delibera n. 42/2017 prescrivendo l'applicazione del nuovo livello concordato dei diritti relativi con entrata in vigore in data 1° giugno 2017.

L'Autorità ha avviato con delibera n. 149 del 15 dicembre 2016 il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2017-2020 presentata dalla Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.A. (SACBO) affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto di Bergamo - Orio al Serio. L'Autorità ha partecipato a tre audizioni pubbliche e riscontrato il mancato accordo tra gestore e utenti sulla proposta di revisione del gestore con il voto contrario del 75,80% delle WLU totali, misurate con riferimento all'anno base 2015. Non è pervenuta all'Autorità alcuna istanza di riesame; conseguentemente, in linea con quanto previsto dal Modello di riferimento, l'Autorità ha considerato raggiunto di fatto l'accordo. Con delibera n. 41 del 24 marzo 2017 ha accertato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali presentata dalla SACBO, al pertinente Modello tariffario di riferimento, condizionata all'applicazione di correttivi inerenti le corrette componenti di costo da considerare tra gli oneri diversi di gestione e la valorizzazione del capitale di rischio. A seguito del pieno recepimento di tali correttivi il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali si è concluso con la delibera n. 73 del 18 maggio 2017 di asseverazione della conformità della proposta di revisione tariffaria al modello aeroportuale di riferimento.

3.1.3. La mid-term review dei Modelli

Come accennato, ancor prima di procedere alla elaborazione di nuovi Modelli alla fine del corrente periodo regolatorio, l'Autorità ha ritenuto di avviare, sulla base della esperienza sin qui acquisita, una *mid-term review* di quelli correnti orientata a migliorare, ove possibile anche per la residua parte del corrente periodo regolatorio, i criteri di costruzione delle tariffe e le connesse procedure amministrative. A questo fine, con delibera n. 106 dell'8 settembre 2016, l'Autorità ha avviato un apposito procedimento prevedendo, in ragione della complessità delle tematiche connesse, di procedere ad una *call for input* da parte degli interessati.

Tenuto conto anche dei contributi fatti pervenire da parte di altre amministrazioni (ENAC), associazioni (Assaeroporti, ACI Europe, IATA, A4E, IBAR, Assaereo), gestori aeroportuali e compagnie aeree (SACBO, Ryanair, Easyjet), con la delibera n. 62 del 19 aprile 2017, l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sugli schemi di atto di regolazione dei diritti aeroportuali, allegati alla delibera stessa. Nella immediatezza della redazione del presente Rapporto, l'Autorità ha approvato la *mid-term review*.

3.1.4. L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali

L'Autorità ha approvato i valori dell'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi calcolati con riferimento all'anno base 2016. Per la costruzione dell'indice 2017, necessario ai fini della valutazione del Capitale investito Netto dei gestori aeroportuali e dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, l'Autorità ha utilizzato la stessa metodologia del precedente esercizio (delibera n. 85 del 23 giugno 2017).

3.1.5. Le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori

Con parere adottato l'8 settembre 2016, l'Autorità ha espresso la propria posizione sulle nuove "Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori, ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9" (di seguito "Linee guida"), adottate dal MIT e finalizzate a sostituire quelle emanate con il DM n. 397 del 2 ottobre 2014, pure oggetto di un parere dell'Autorità. Le Linee guida si propongono l'obiettivo di garantire la più ampia accessibilità delle compagnie aeree ai programmi di incentivazione adottati dai gestori aeroportuali per l'avviamento e lo sviluppo delle rotte aeree che, non superando il test MEO (test dell'investitore privato operante in un'economia di mercato), costituiscono aiuti di Stato. Esse disciplinano le procedure di scelta dei beneficiari degli aiuti e prevedono una serie di adempimenti a carico dei gestori aeroportuali, tra i quali, in particolare, la pubblicazione semestrale del programma complessivo di incentivazioni che intendono attivare e l'effettuazione di procedure selettive dei beneficiari.

Esprimendo la propria posizione sul testo, l'Autorità ha osservato che, alla luce della normativa vigente, occorre in ogni caso assicurare che essa sia posta nella condizione di svolgere, sulla base di un'adeguata e completa documentazione, una compiuta valutazione delle considerazioni svolte *ex ante*, sia per quanto attiene all'analisi comparativa dei prezzi di

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

mercato, sia sulla generazione di una profittabilità incrementale per il gestore dell'aeroporto. Quanto alla valutazione di conformità degli incentivi pubblici al test MEO, l'Autorità ha evidenziato che detta valutazione dovrebbe seguire le indicazioni fornite dalla Commissione europea in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03), precisando che le informazioni prospettiche richieste dovrebbero essere coerenti e in continuità con i modelli di costo aeroportuali adottati dall'Autorità. Circa la procedura di scelta dei beneficiari delle incentivazioni non conformi al test MEO, l'Autorità ha osservato che la predeterminazione dei criteri di scelta dei beneficiari degli incentivi costituisce una condizione essenziale per il rispetto del principio di non discriminazione, tutelato sia in ambito comunitario che in ambito nazionale.

3.1.6. Le reti aeroportuali

Il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, che recepisce la direttiva 2009/12/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di diritti aeroportuali, all'articolo 74 stabilisce che le reti aeroportuali sul territorio italiano sono designate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previo parere della Conferenza Unificata. Il medesimo articolo 74, al comma 2, prevede che l'Autorità di vigilanza (in Italia, l'Autorità di regolazione dei trasporti) può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete ad introdurre un sistema di tariffazione comune e trasparente all'intera rete. Al riguardo il Ministero delle infrastrutture dei trasporti ha trasmesso all'Autorità le "Linee Guida per la designazione delle reti aeroportuali" approvate il 25 novembre 2016. In tali Linee guida, è stabilito che, a seguito della designazione in rete, i gestori aeroportuali possono presentare istanza all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'applicazione di un sistema di tariffazione comune.

3.2. L'accesso alle infrastrutture ferroviarie**3.2.1. I criteri per la determinazione dei canoni**

Nel corso del 2016 hanno avuto esecuzione i criteri per la determinazione dei canoni di accesso alle infrastrutture ferroviarie stabiliti dall'Autorità con delibera n. 96/2015 sulla base dei principi contenuti nel d.lgs. 112/2015, al cui proposito si è riferito nel precedente Rapporto annuale. Come ivi evidenziato, si tratta di un provvedimento adottato all'esito di un complesso procedimento di regolazione avviato nel corso del 2014 e finalizzato, nel suo complesso, ad assicurare al gestore dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI o il Gestore) piena autonomia nella definizione della propria politica tariffaria orientata a perseguire l'equilibrio economico della gestione, effettiva indipendenza dalle Imprese Ferroviarie (IF) e dallo Stato concedente, e flessibilità tariffaria mediante adeguati strumenti di modulazione per stimolare la crescita del traffico, specie nelle tratte meno utilizzate. Anche a beneficio delle imprese, le misure adottate dall'Autorità prevedono regole su allocazione costi e separazione contabile e si prefiggono l'obiettivo di assicurare che i corrispettivi dovuti siano orientati all'efficienza. Non ultimo, in esito all'applicazione delle misure di regolazione dell'Autorità, la durata del contratto di programma che intercorre tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Gestore sarà allineata a quella del periodo regolatorio.

Come anche riferito nel precedente Rapporto annuale, le misure di regolazione adottate dall'Autorità hanno ad oggetto due componenti principali. Da un lato, il c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" (PMdA) attinente al diritto, da parte di un'impresa ferroviaria, di far circolare un proprio treno sulla rete ferroviaria nazionale, comprensivo di (i) assegnazione della traccia oraria, (ii) utilizzo delle linee e delle stazioni, (iii) controllo e regolazione della circolazione. Dall'altro, le misure di regolazione riguardano ulteriori servizi, ai quali nel seguito si farà riferimento con l'espressione "servizi accessori", comprensivi dell'utilizzo degli spazi di stazione per biglietterie e assistenza ai clienti, dell'accesso agli scali merci, ai centri di manutenzione e ad altri impianti tecnici, dell'utilizzo della corrente di trazione, dei servizi di manovra, e dell'accesso alla rete di telecomunicazione.

In esecuzione della citata delibera n. 96/2015, come successivamente modificata ed integrata, l'Autorità si è pronunciata sulla conformità ai principi ed ai criteri ivi stabiliti del sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria predisposto dal Gestore dell'infrastruttura per il periodo 2016-2021 e sottoposto all'Autorità nel mese di aprile 2016. Ai fini della verifica di conformità, l'Autorità ha richiesto a RFI di integrare documentazione ed informazioni fornite ed ha svolto ulteriori approfondimenti attraverso apposite richieste indirizzate alle imprese ferroviarie ed alle loro associazioni, relativamente ai segmenti di mercato più rilevanti; le stesse imprese (Trenitalia, NTV, SNCF-SVI, DB Italia, ÖBB, Fercargo) sono poi state direttamente consultate per i chiarimenti del caso.

Dal confronto con il Gestore e le Imprese Ferroviarie sono emersi alcuni elementi di criticità, con riferimento alla prima ipotesi di sistema tariffario sottoposta a verifica. Gli approfondimenti svolti hanno conseguentemente determinato

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

l'approvazione della delibera n. 72/2016, recante modalità applicative e interpretative della delibera n. 96/2015 e, da parte di RFI, la presentazione di una nuova proposta tariffaria, migliorativa rispetto a quella originariamente trasmessa. Con la delibera n. 75/2016 del 1° luglio 2016, l'Autorità ha provveduto ad attestare la conformità della nuova proposta tariffaria di RFI, imponendo alcune prescrizioni, fra le quali un attento monitoraggio delle previsioni di traffico in modo da consentire all'organismo di regolazione, a partire dal 2018, l'adozione di eventuali misure ai fini del mantenimento della conformità di tale sistema tariffario al d.lgs. 112/2015.

In esecuzione della delibera n. 96/2015, la determinazione del canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura si basa su quattro componenti, delle quali due eventuali:

- componente A, finalizzata al recupero dei costi direttamente attribuibili alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, a sua volta costituita da tre sub-componenti: la tariffa basata sulla classe di massa complessiva del convoglio (peso: almeno il 50%) (A1); la tariffa basata sulla classe di velocità di percorrenza della traccia oraria (peso: fino al 50%) (A2); la tariffa basata sulla classe di usura della linea di contatto elettrica del materiale rotabile (peso: fino al 50%) (A3);
- componente B, costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed eventualmente alle successive componenti C e D, il recupero dei costi netti totali efficientati, relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio. Tale componente è costituita da tre sub-componenti additive, afferenti rispettivamente: all'*ability to pay* dei segmenti di mercato (peso: almeno il 50%) (B1); alla classe di tipologia di rete (peso: fino al 50%) (B2); alla fascia oraria del servizio (peso: fino al 50%) (B3);
- componente C (eventuale), legata alla scarsità di capacità, agli effetti ambientali, al sistema di controllo ETCS, alle compensazioni regionali;
- componente D (eventuale), riguardante, tra l'altro, coefficienti di maggiorazione introdotti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

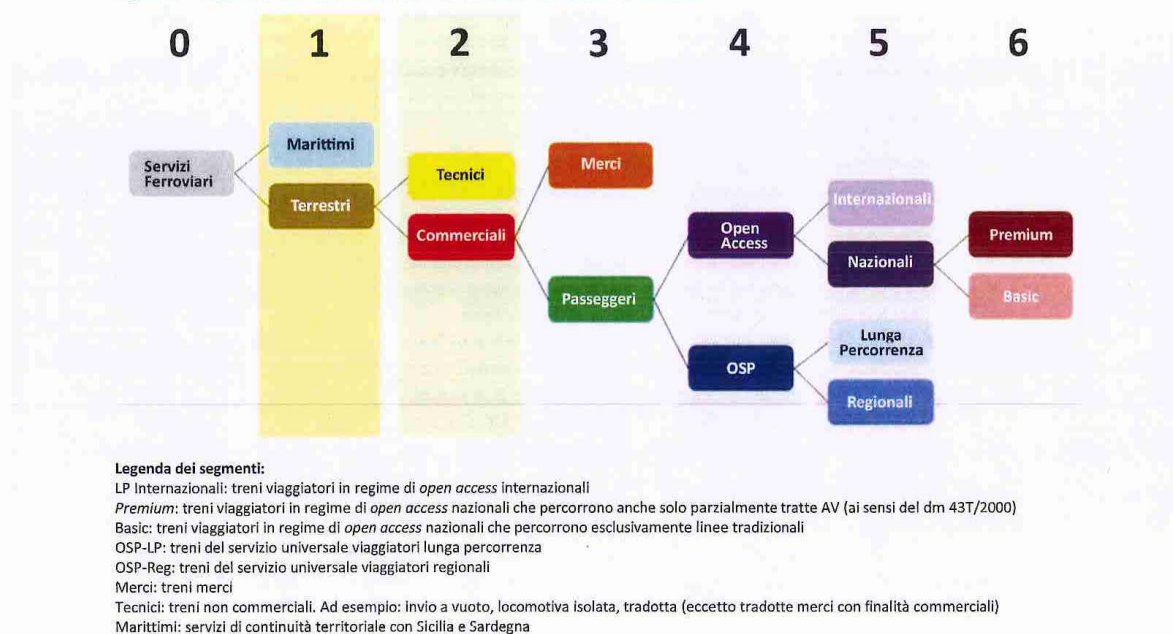
In particolare, secondo la misura n. 24 della delibera n. 96/2015, la componente B1 (basata sulla *ability to pay* dei segmenti di mercato), è differenziata per segmenti di mercato, individuati sulla base dell'articolazione per binomi riprodotta nella figura di seguito riportata. Fra i servizi commerciali, quindi, sono individuati i seguenti segmenti di mercato: merci; *open access* internazionali; *open access* nazionali premium; *open access* nazionali basic; OSP lunga percorrenza; OSP regionali. Per quanto riguarda il binomio *premium-basic*, relativo al trasporto passeggeri *open access* nazionale, la misura n. 24 prescrive di fare riferimento all'utilizzo dell'infrastruttura da parte di servizi di trasporto che presentino significative differenziazioni in termini di livello di servizio reso alla clientela, con particolare riferimento a frequenza e velocità commerciale. Inoltre, si rimette al Gestore la possibilità di differenziare ulteriormente la componente B1 del canone, sulla base di adeguate indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari.

In esecuzione della delibera il Gestore ha determinato il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura basandosi esclusivamente sulla somma delle componenti A e B, in base alla seguente ponderazione:

- per la componente A, il 50% riguarda la totale massa complessiva del convoglio (A1); il 46% riguarda la velocità di percorrenza della traccia oraria (A2), ed il 4% l'usura della linea di contatto elettrica (A3);
- per la componente B, il 100% è allocato sulla *ability to pay* dei segmenti di mercato (B1), ed in particolare, ai fini della quantificazione, secondo la conformazione rappresentata nella figura che segue.

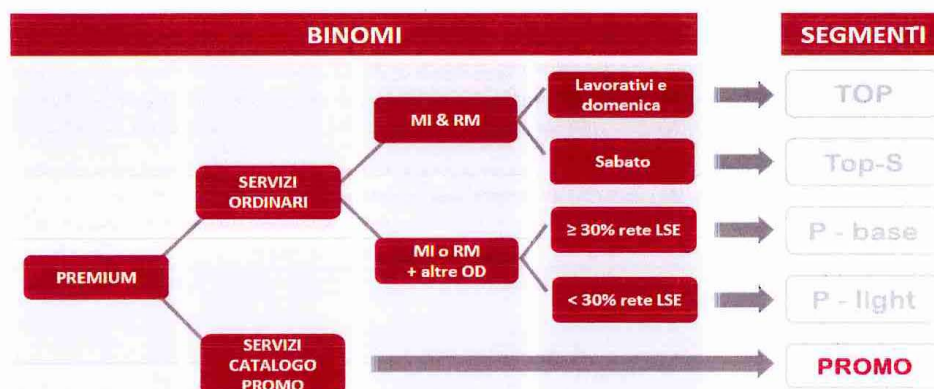
ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

Figura 1. Segmenti del mercato al fine della determinazione dei canoni



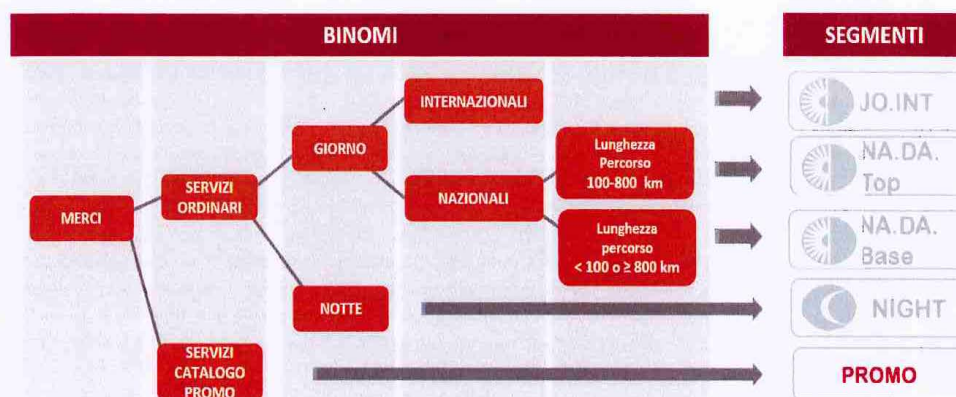
Alcuni dei binomi della misura 24 sono stati ulteriormente sviluppati da parte di RFI, in particolare per i segmenti di mercato di seguito specificati.

Segmento *open access* - premium

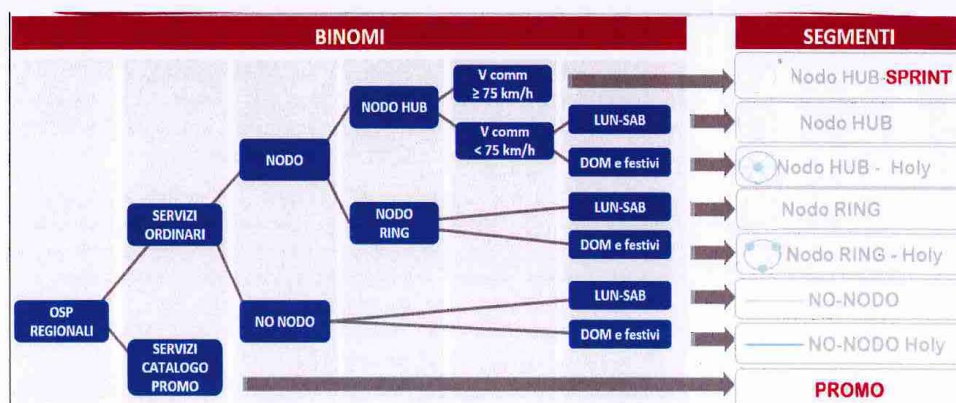


ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

Segmento Merci



Segmento OSP Regionali



Come sopra accennato RFI, oltre a svolgere la funzione di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, gestisce anche una serie di impianti e servizi accessori, quali ad esempio stazioni passeggeri (per lo più quelle di piccole dimensioni, essendo quelle di maggiori e medie dimensioni gestite rispettivamente da Grandi Stazioni Rail S.p.A. e dalla società che, al momento degli atti, era costituita come Centostazioni S.p.A.), fornitura di corrente di trazione, accesso ad aree di sosta e di smistamento treni. Molti di questi impianti e servizi hanno natura di *essential facilities*, nel senso che le imprese ferroviarie, per poter offrire un servizio di trasporto ferroviario competitivo, devono poter accedere a prezzi "ragionevoli" a tali impianti e servizi. Di conseguenza, la normativa comunitaria (Direttiva 2012/34/UE, c.d. "Recast") e nazionale (d.lgs. 112/2015) stabiliscono il principio per cui i soggetti che gestiscono questi impianti e servizi (definiti "Operatori degli impianti di servizio"), devono metterli a disposizione delle imprese ferroviarie a un prezzo non superiore al costo di produzione, aumentato di un profitto ragionevole (principio di orientamento al costo).

Si tratta evidentemente di un principio che intende conciliare l'esigenza di aprire il mercato del trasporto ferroviario, con quella di assicurare agli operatori degli impianti di servizio la possibilità di conseguire un equilibrio tra costi e ricavi, ed un tasso di rendimento sul capitale sufficiente ad attrarre investimenti nel settore. Nel caso specifico, l'applicazione di tale principio ha comportato nel complesso un aumento dei prezzi praticati da RFI nei confronti delle imprese ferroviarie in quanto, per alcuni servizi, RFI in passato non richiedeva alcun corrispettivo, mentre per altri richiedeva un corrispettivo inferiore a quello necessario a coprire i costi e la remunerazione del capitale.

Nella prima tipologia di servizi rientrano l'accesso alle aree di sosta e di smistamento dei treni, e agli scali merci. Il conto economico di tali servizi, fino al 2016, comprende soltanto voci negative, in quanto non veniva richiesta da parte del

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

Gestore alcuna tariffa. Nella seconda tipologia invece rientrano la fornitura di corrente di trazione, l'accesso ad alcuni centri di manutenzione e di lavaggio, ed il rifornimento idrico dei treni, che venivano offerti a tariffe non sufficienti a coprire i costi.

Come previsto dalla Misura 41 della delibera n. 96/2015, ad aprile 2016 RFI ha presentato all'Autorità il nuovo sistema di tariffe relativo a un periodo di cinque anni (2017-2021). La delibera n. 96/2015 stabilisce che, nel tracciare la dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario, l'operatore d'impianto debba basarsi su un'analisi dei costi che distingua tra costi variabili (cioè costi correlati al livello di produzione) e fissi, e su un'analisi approfondita della domanda da parte degli utenti dei servizi. RFI ha adottato delle ipotesi semplificatrici su entrambi questi aspetti, assumendo che la domanda dei servizi cresca in modo proporzionale al volume di traffico sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, qualificando i propri costi come interamente fissi. Pur rilevando che tale ultima ipotesi appare eccessivamente semplificatrice, l'Autorità con la delibera n. 80/2016 l'ha ritenuta giustificabile, in fase di prima attuazione, alla luce della novità della metodologia di determinazione dei corrispettivi introdotta dalla delibera n. 96/2015. Al contempo, l'Autorità ha chiarito che qualora, nel corso del quinquennio RFI intenda modificare le tariffe (possibilità ammessa dalla Misura 41 della delibera n. 96/2015 in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi unitari) deve basarsi su una analisi dei costi più approfondita, che distingua la componente variabile da quella fissa.

Riguardo alla modulazione delle tariffe, ed in particolare al servizio di accesso alle aree di sosta, che in precedenza era offerto gratuitamente, RFI ha introdotto una tariffa unica che, ad eccezione della previsione di gratuità per quelle inferiori ad un'ora, è indipendente dalla durata della sosta. Il Gestore ha riconosciuto l'esigenza di modulare le tariffe in relazione alla durata dello stazionamento del materiale rotabile, ma allo stato attuale tale esigenza si scontra con l'assenza di una procedura per la registrazione dei tempi di sosta dei treni. Per superare tale difficoltà, RFI ha manifestato l'intenzione di dotarsi di sistemi informatici che consentano di rendicontare in modo affidabile ed oggettivo la durata della sosta. L'Autorità, rilevato che una tariffa articolata in relazione alla durata della sosta è necessaria ad incentivare un uso efficiente degli impianti e del materiale rotabile, ha prescritto a RFI di implementare la procedura di rilevazione automatica dei tempi di sosta, in tempo utile per poter rimodulare le tariffe nel corso del 2018.

La delibera n. 96/2015 contiene dispositivi rivolti anche ad operatori d'impianti di servizio diversi dal Gestore dell'infrastruttura. In particolare la misura 38 della suddetta delibera ha sottoposto ad obblighi di contabilità regolatoria gli altri gestori di stazione (Grandi Stazioni Rail S.p.A. e – allora operante – Centostazioni S.p.A.) ed ha esplicitato la metodologia da utilizzare per la verifica del rispetto, da parte di tali gestori, del principio di orientamento dei corrispettivi al costo. Nell'ambito della fornitura dei servizi di stazione rientrano le strutture funzionali ai sistemi d'informazione di viaggio, gli spazi per i servizi di biglietteria e altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario. Quanto agli obblighi di contabilità regolatoria e rendicontazione imposti per i servizi di stazione, alcuni gestori hanno ritenuto di segnalare alcune difficoltà interpretative/operative circa la piena adattabilità delle disposizioni a carattere generale di cui alla delibera n. 96/2015 con il peculiare servizio gestito. Con delibera n. 84/2016 del 21 luglio 2016 sono state quindi dettate specifiche modalità applicative per gli operatori d'impianto che esercitano i servizi di stazione, di cui all'art. 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015. Specifiche prescrizioni hanno riguardato il periodo tariffario, l'individuazione dell'esercizio di riferimento per i documenti di programmazione economico-finanziaria, la dinamica dei corrispettivi, le unità operative di fatturazione, gli obiettivi di efficientamento, le modalità di allocazione dei costi operativi e del capitale investito netto.

Avverso le delibere n. 75/2016 e n. 80/2016, sono stati proposti ricorsi dinnanzi al giudice amministrativo. Quanto alla prima, relativa al sistema tariffario per i servizi compresi nel PMdA, Trenitalia e altre imprese ferroviarie (NTV, Rail Cargo Carrier Italy e altre imprese che esercitano il trasporto ferroviario di merci, associate a Fercargo) hanno contestato la remunerazione, attraverso i canoni di accesso al PMdA, dei costi totali efficienti della rete anziché dei soli costi direttamente legati al servizio ferroviario, ed un asserito difetto di competenza dell'Autorità ad individuare "coefficienti di maggiorazione" dei canoni. Gli operatori del settore merci contestano, inoltre, le prescrizioni sulla contabilità regolatoria del Gestore contenute nella delibera n. 96/2015 e la modulazione delle tariffe relative al settore merci, lamentando effetti distorsivi sul mercato. Imprese ferroviarie estere lamentano, oltre al difetto di competenza dell'Autorità e alla carenza di istruttoria, già rilevati da altre ricorrenti, la presunta natura discriminatoria dei canoni internazionali. Con riferimento alla delibera n. 80/2016, concernente il sistema tariffario per i servizi diversi da PMdA, le ricorrenti contestano, oltre al citato utilizzo dei coefficienti di maggiorazione dei canoni, aumenti del pedaggio che ritengono eccessivi rispetto al regime previgente. Infine, alcune imprese ferroviarie hanno proposto ricorso avanti al TAR Piemonte contestando il sistema di *performance regime* introdotto dal Gestore con il PIR 2017, sia per asserito

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

difetto di competenza di RFI, che avrebbe dettato prescrizioni in una materia che il legislatore riserva alla competenza dell'Autorità o, in casi eccezionali, del Ministero, sia per un presunto difetto d'istruttoria da parte dell'Autorità medesima, della quale censurano le indicazioni formulate con particolare riferimento alle delibere n. 70/2014, n. 76/2014, n. 104/2015, in quanto asseritamente generiche.

Contestati tutti i profili d'illegittimità rilevati dalle ricorrenti, l'Autorità è tuttora in attesa dei pronunciamenti del TAR Piemonte. Quest'ultimo, peraltro, è recentemente intervenuto con un'importante pronuncia nell'ambito del contenzioso instaurato dal gestore dell'infrastruttura per ottenere l'annullamento della delibera n. 70/2014 dell'Autorità, avente ad oggetto la "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie". Con detto provvedimento, oltre ad avviare il procedimento sovra citato, l'Autorità ha modificato i criteri per la misurazione del pedaggio relativo alla rete Alta Velocità, ed ha altresì introdotto misure riguardanti lo sgombero delle infrastrutture, l'assistenza agli utenti a mobilità ridotta e l'assegnazione degli spazi di stazione. Con la sentenza in argomento (n. 541/17) il giudice amministrativo ha rigettato tutti i profili d'illegittimità sollevati dal ricorrente. Con particolare riferimento alla regolazione del pedaggio AV/AC, alla luce del concreto andamento dell'istruttoria condotta dall'Autorità, il Collegio, innanzitutto, ha ritenuto insussistente la lesione delle garanzie partecipative e dell'effettività del contraddittorio lamentata dalla ricorrente. Anche le censure relative a presunti vizi d'incompetenza dell'Autorità sono state ritenute infondate, in quanto, sotto un primo profilo, non risulta essere stata nel concreto invasa la sfera di competenza di RFI relativamente alla puntuale fissazione del pedaggio; sotto altro profilo, alla luce della normativa vigente nazionale e comunitaria, non spetta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti approvare la proposta del gestore relativa all'individuazione del canone di accesso all'infrastruttura, mentre spetta all'Autorità, fatta salva l'autonomia del gestore dell'infrastruttura, definire i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura stessa da parte di quest'ultimo. Il giudice adito, inoltre, ha affermato che, avendo la delibera n. 70 del 2014 determinato una riduzione generalizzata e non discriminatoria del pedaggio per l'Alta Velocità, della quale hanno beneficiato tutte le imprese ferroviarie operanti nel settore, non risulta violata la normativa in materia di aiuti di Stato, in quanto difetta uno dei presupposti essenziali per l'identificazione degli aiuti di Stato illegittimi, ovvero il carattere della selettività della misura. Altrettanto infondata la doglianza avanzata dal ricorrente circa l'incompatibilità con il diritto comunitario dell'attribuzione da parte del legislatore nazionale all'Autorità della competenza a definire *ex ante* i criteri di determinazione dei pedaggi, posto che detta attribuzione non pregiudica la competenza del gestore di rete a determinare i canoni.

Circa le censure mosse in materia di sgombero delle infrastrutture, il giudice amministrativo ha ritenuto che, alla luce delle norme comunitarie e nazionali vigenti, l'Autorità ha legittimamente deciso che spetti al gestore dell'infrastruttura, quale soggetto responsabile della regolarità della circolazione ferroviaria e dell'accessibilità e funzionalità dell'infrastruttura, di coordinare le attività di sgombero ed eventualmente d'intervenire, anche a mezzo di propri appaltatori, nei casi in cui si debbano rimuovere mezzi rotabili al di fuori dei binari di stazionamento e nessuna impresa ferroviaria si dichiari disponibile. È risultata altrettanto immune dalle censure mosse dal ricorrente, in quanto compatibile con la normativa comunitaria di settore, la previsione della delibera secondo la quale i costi dell'assistenza nelle stazioni alle persone con mobilità ridotta sono a carico del gestore, mentre i costi dei servizi relativi alla salita e discesa dal treno devono essere ripartiti secondo determinati criteri tra gestore ed imprese ferroviarie.

In ultimo, in tema di spazi per biglietterie *self-service* e *desk* informativi, il motivo di ricorso sollevato dal ricorrente è stato dichiarato inammissibile per difetto di interesse, in quanto non è configurabile un pregiudizio astrattamente ascrivibile a RFI in relazione alla disciplina adottata in argomento dall'Autorità.

3.2.2. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è il documento, predisposto dal gestore dell'infrastruttura secondo quanto previsto dall'art. 14, comma 2, del d. lgs. n. 112/2015, che "(...) descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi (...)". Il comma 1 dello stesso articolo 14 del d. lgs. n. 112/2015 prevede che "Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle Regioni, delle Province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione".

Sulla base di tali disposizioni, in occasione dell'aggiornamento annuale del PIR, l'Autorità ha impartito con delibera n. 140 del 30 novembre 2016 alcune indicazioni e prescrizioni, in particolare in materia di accordi quadro, di corrispettivi per i servizi "accessori" forniti da RFI alle imprese ferroviarie e di sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario.

In tema di accordi quadro conclusi tra il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti capacità d'infrastruttura ferroviaria, tema già oggetto da parte dell'Autorità di misure di regolazione a partire dalla delibera n. 70/2014, il quadro normativo è stato recentemente modificato dall'entrata in vigore del Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016 della Commissione, del 7 aprile 2016 "Sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria". Nel suddetto Regolamento, che si applica dal 1° dicembre 2016, sono contenute una serie di disposizioni che vanno a definire le procedure e i criteri che devono essere seguiti per l'applicazione dell'art. 42 della direttiva 2012/34/UE. L'Autorità, dopo aver esaminato la bozza di PIR sottoposta da RFI alla sua attenzione, ha impartito alcune indicazioni e prescrizioni volte ad assicurarne la coerenza con il suddetto Regolamento. In particolare l'Autorità è intervenuta per modificare la disciplina del processo di allocazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. La bozza di PIR proposta da RFI prevedeva che, in caso di richiesta di nuovo accordo quadro che assicurasse un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto ad un accordo quadro già esistente, il gestore dell'infrastruttura modificasse l'accordo quadro già esistente, ma soltanto nel limite del 10% della capacità assegnata ed una sola volta nel corso della vigenza dell'accordo quadro. L'Autorità invece ha ritenuto necessario, per dare piena attuazione ai criteri e alle procedure contenuti nel suddetto Regolamento 545/2016, eliminare tali limiti e consentire dunque la modifica degli accordi quadro esistenti anche più volte nel corso della loro vigenza e anche in misura superiore al 10%.

Con riferimento ai corrispettivi dei servizi "accessori" (commi 2 e seguenti dell'articolo 13 del d.lgs. 112/2015) forniti da RFI alle imprese ferroviarie, l'aggiornamento del PIR svoltosi nel corso del 2016 è stata l'occasione per chiarire alcuni aspetti del sistema tariffario approvato dall'Autorità con delibera n. 80/2016, precedentemente descritta. I chiarimenti hanno riguardato in particolare le modalità di tariffazione dell'accesso alle aree di sosta dei treni e ai centri di manutenzione, e del servizio di rifornimento idrico. Inoltre nel corso della consultazione è emerso che RFI al momento non è in condizione di rilevare automaticamente l'utilizzazione di alcuni dei suddetti servizi "accessori" da parte delle IF, e dunque fa riferimento, ai fini della rendicontazione, ai dati comunicati dalle IF in sede di programmazione, riservandosi la facoltà di svolgere, a propria discrezione, delle verifiche sulla corrispondenza tra quanto comunicato e i servizi effettivamente utilizzati. Nella delibera n. 140/2016 l'Autorità ha prescritto a RFI di predisporre una procedura per l'effettuazione delle verifiche. La procedura è stata comunicata da RFI alle imprese ferroviarie in data 4 aprile 2017.

Per quanto riguarda il sistema di controllo delle prestazioni, è utile rammentare che si tratta dell'insieme di incentivi monetari (penali, compensazioni e premi) finalizzati a ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni (articolo 21 del d. lgs. 112/2015). Nel corso del 2015 RFI, anche in attuazione dei criteri stabiliti dall'Autorità con la delibera n. 70/2014, ha apportato profonde modifiche al sistema, che tuttavia non sono entrate immediatamente in vigore. L'Autorità infatti, con delibera n. 104/2015 adottata al termine del precedente processo di aggiornamento annuale del PIR, aveva previsto che nel corso del 2016 si svolgesse un articolato processo di sperimentazione del nuovo sistema, per consentire gli eventuali aggiustamenti ritenuti necessari prima della sua entrata in vigore. Dalla sperimentazione, i cui esiti sono stati valutati dall'Autorità nell'allegato alla delibera 140/2016, è emersa un'indesiderata penalizzazione economica per il settore merci, rispetto al settore passeggeri. Di conseguenza, l'Autorità ha adottato dei correttivi per evitare tali possibili effetti sperequativi, modificando sia la metodologia di determinazione delle penali (in particolare le penali che si applicano in caso di soppressione dei treni) che quella di determinazione degli incentivi (bonus) che vengono corrisposti alle imprese ferroviarie in proporzione ai treni-km realizzati in puntualità.

La delibera n. 140/2016, in materia di indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2017, al PIR 2018 e al PIR 2019, è stata impugnata da alcune imprese ferroviarie. Parte di queste si sono limitate a riproporre, con ricorso per motivi aggiunti, sostanzialmente le medesime censure sollevate con i ricorsi aventi ad oggetto le delibere n. 75/2016, n. 80/2016 e n. 96/2015, in materia di canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Diversamente, Trenitalia ha formulato dei nuovi motivi di ricorso specificamente rivolti alle prescrizioni introdotte dalla citata delibera, contestando, con un primo ricorso (che si inserisce nel contenzioso relativo alla delibera n. 75/2016, sul sistema tariffario per i servizi compresi nel PMdA), la prescrizione adottata dall'Autorità in materia di riallocazione della capacità d'infrastruttura in caso di conflitto

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

tra accordi quadro (di seguito anche "AQ") esistenti e richieste di AQ nuovi o modificati o fra richieste di nuovi AQ, ritenendola frutto di un non corretto bilanciamento di interessi. Con un secondo ricorso (nell'ambito del contenzioso avente ad oggetto la delibera n. 80/0216, sul sistema tariffario per i servizi diversi dal PMdA), la citata impresa ferroviaria rileva l'illegittimità di quest'ultima per aver approvato gli ulteriori incrementi tariffari contenuti nel PIR 2017, intervenuti in violazione delle tempistiche desumibili dal quadro normativo vigente. L'impresa contesta poi il livello dell'incremento delle tariffe e la conseguente approvazione di queste da parte della delibera impugnata, affermandone l'irragionevolezza in quanto in contrasto con l'obiettivo regolamentare della tutela dell'equilibrio finanziario delle imprese.

La delibera n. 84/2016 del 21 luglio 2016 con la quale l'Autorità, in esecuzione della delibera n. 96/2015, ha dettato modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all'art. 13, comma 2 del d.lgs. 112/2015 (servizi di accesso alle stazioni e relativi spazi), è stata impugnata da NTV sia per illegittimità derivata dalla delibera n. 96/2015 (impugnata con altro ricorso), sia per illegittimità autonoma. La ricorrente rileva, in particolare, che la delibera avrebbe approvato dei "corrispettivi stazione" stabiliti in violazione della già citata delibera n. 96. Lamenta, inoltre, il mancato coinvolgimento delle imprese ferroviarie nel procedimento di determinazione dei suddetti corrispettivi, in contrasto con quanto previsto dalla normativa vigente e dai principi di efficienza e efficacia dell'azione amministrativa. Rileva, infine, che la delibera n. 84 sarebbe illegittima in quanto avrebbe avallato la scelta dei gestori degli spazi ferroviari di escludere l'accesso agli spazi di stazione dedicati al *customer caring* dal novero dei servizi "ad accesso garantito".

La delibera n. 33/2016, con la quale sono state irrogate sanzioni per un totale di 30.000 euro per violazione delle misure 5.6.1, lett. b) e lett. d) della delibera n. 70/2014, in tema di rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, è stata oggetto di impugnativa da parte di RFI. La ricorrente chiede l'annullamento della delibera in oggetto, ritenendo detto provvedimento, innanzitutto, viziato per illegittimità derivata, in quanto affetto dei medesimi vizi che affliggerebbero la delibera n. 70/2014 (principalmente, la violazione dei principi del giusto procedimento e del modello del *notice and comment*), precedentemente impugnata dalla medesima con ricorso tuttora pendente avanti al TAR Piemonte. La ricorrente censura la delibera n. 33 anche sotto altri profili, ritenendo le contestazioni mosse dall'Autorità non motivate, né supportate da evidenze istruttorie.

3.2.3. La regolazione dei servizi di manovra ferroviaria

Tra i servizi "accessori" al servizio del trasporto ferroviario, l'Autorità sin dai suoi primi atti (vedi delibere n. 16, 24 e 70 del 2014), ha individuato il servizio di manovra (ossia il servizio di movimentazione del materiale rotabile tra i binari di stazione e gli impianti ove avviene il carico, lo scarico o il trasbordo della merce su altro mezzo di trasporto) come uno tra quelli meritevoli di maggiore attenzione, in quanto di cruciale importanza per lo sviluppo del trasporto merci su ferrovia. Con delibera n. 30/2016 del 23 marzo 2016 l'Autorità, a seguito delle difficoltà riscontrate nell'attuazione delle misure di regolazione emanate nel 2014, ha avviato uno specifico procedimento regolatorio, volto a stabilire le modalità più idonee a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra in 14 impianti, individuati in ragione della loro complessità e collocazione strategica, e dell'esigenza di trovare un nuovo assetto nell'organizzazione del servizio di manovra, a seguito del disimpegno di RFI come gestore del servizio a partire dal 2013. Il procedimento si è concluso, dopo un articolato confronto con gli *stakeholder*, con l'adozione di misure di regolazione riferite a tredici impianti.

La delibera n. 18/2017 definisce un'articolata disciplina delle modalità e delle condizioni di affidamento unitario del servizio di manovra (cosiddetto "regime di gestore Unico"), considerata non più come un'opzione residuale resa talvolta necessaria dalle caratteristiche tecniche degli impianti, o come una soluzione transitoria in attesa di adeguamenti infrastrutturali, bensì come una modalità di gestione del servizio di manovra che, a determinate condizioni e nella misura in cui consente la massimizzazione dell'efficienza produttiva, può essere prevista e disciplinata in modo stabile da un apposito regolamento definito a livello locale da parte dei soggetti più direttamente interessati (definiti "operatori comprensoriali"), previa consultazione delle Imprese Ferroviarie.

Considerato tuttavia che il regime di gestore Unico implica una limitazione della concorrenza, la delibera n. 18/2017 introduce una serie di cautele e di criteri volti a salvaguardare i principi di trasparenza, equità e non discriminazione. Innanzi tutto, il gestore unico deve essere in possesso dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 13, commi 4 e 5, del d.lgs. 112/2015. Inoltre resta ferma la possibilità di autoproduzione da esercitarsi nei termini di legge e nel rispetto dell'esigenza di programmazione integrata con la capacità dell'infrastruttura nazionale nonché con i tempi di lavorazione all'interno delle singole unità produttive.

ART - Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

La delibera n. 18/2017 stabilisce poi che l'individuazione del gestore Unico e la definizione del regolamento che a livello locale ne disciplina il servizio debbano risultare da un ampio consenso degli stessi (voto favorevole del 50% degli operatori che rappresentino più del 75% del traffico merci). L'affidamento del servizio deve basarsi su una valutazione comparativa dell'efficienza produttiva della gestione e del costo del servizio, e può avere durata compresa tra tre a cinque anni. Nel caso in cui si decida di affidare il servizio ad un soggetto terzo (diverso dagli operatori comprensoriali), quest'ultimo deve essere individuato attraverso una procedura selettiva. A tutela degli utenti, la delibera n. 18/2017 rafforza le disposizioni in materia di garanzia dei livelli di qualità del servizio, già precedentemente introdotte dalla delibera n. 70/2014, prevedendo un livello di penali pari ad almeno il 10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria. Il gestore Unico è inoltre tenuto a pubblicare sul proprio sito internet le condizioni tecnico-economiche di accesso al servizio, adottando un listino di corrispettivi strutturato in modo da agevolare il confronto con quelli praticati negli altri impianti.

La delibera n. 18/2017 contiene anche ulteriori misure volte a perseguire l'efficienza produttiva della gestione, garantendo che la programmazione del servizio di manovra ferroviaria sia coordinata con quella dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive. A tal fine gli operatori comprensoriali, il Gestore, il Gestore Unico e le imprese ferroviarie interessate sottoscrivono, nel rispetto della riservatezza commerciale, un documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio, con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari previsti. L'investimento nel settore, in particolare nell'acquisto e nell'ammodernamento dei locomotori di manovra, viene incoraggiato da un lato prevedendo che l'affidamento non possa avere durata inferiore a tre anni, dall'altro stabilendo che RFI, la quale, come accennato, non effettua più da alcuni anni il servizio di manovra in questi impianti ma è tuttora proprietaria di molti dei locomotori di manovra in essa impiegati, assuma degli impegni sull'utilizzo che intende fare degli stessi.

3.2.4. Corridoi ferroviari

I corridoi ferroviari merci sono stati istituiti con il Regolamento (UE) n. 913/2010 allo scopo di migliorare la competitività del trasporto ferroviario di merci, attraverso il superamento delle barriere infrastrutturali e commerciali che da sempre ne ostacolano la crescita. Più specificamente, l'obiettivo dei corridoi è di creare delle reti di traffico internazionali a servizio del trasporto merci caratterizzate da una infrastruttura interoperabile attraverso l'istallazione di un unico sistema integrato di segnalamento (*European Rail Traffic Management System*, ERTMS) e l'armonizzazione dei parametri tecnici di modulo linea (750 metri) e sagoma (PC80/410) e da uno sportello unico (*One Stop Shop*, OSS) incaricato delle assegnazioni di capacità e della assistenza agli utenti. I corridoi merci presentano una struttura di governance ispirata allo schema definito dal Regolamento n. 913/2010. In sintesi, essa si compone dell'*Executive Board*, nel quale sono rappresentati i governi dei paesi attraversati dal corridoio, che fornisce indicazioni politico-strategiche e del *Management Board*, composto dei rappresentanti dei gestori, incaricato di controllare e dirigere l'attività di allocazione di capacità del corridoio tramite lo sportello unico e di interfacciarsi con gli *stakeholder* (gestori, terminalisti e imprese ferroviarie).

L'allegato al Regolamento n. 913/2010 prevede inizialmente la costituzione di nove corridoi merci, dei quali quattro attraversano il territorio italiano, coprendo quasi tutti i transiti Internazionali Interessati dal trasporto merci. I corridoi merci che interessano la rete ferroviaria italiana sono:

- Corridoio Reno-Alpino (RFC1): collega i porti di Rotterdam e Anversa con il porto di Genova.
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (RFC3): collega la Scandinavia con l'Italia, assicurando l'accessibilità ferroviaria ai porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari Taranto, Gioia Tauro, Augusta e Palermo.
- Corridoio Baltico-Adriatico (RFC5): collega i porti baltici polacchi di Danzica Stettino e Gdynia con i porti adriatici di Capo d'Istria, Trieste, Venezia e Ravenna.
- Corridoio Mediterraneo (RFC6): si sviluppa dal sud della Spagna fino al confine tra Ungheria ed Ucraina ed attraversa tutta l'area padana da Modane a Trieste.

I Corridoi Reno-Alpino e Mediterraneo sono diventati operativi a novembre 2013, mentre i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico sono entrati in servizio a novembre 2015.

In questo quadro, gli organismi di regolazione europei hanno il compito di favorire il corretto funzionamento dei corridoi e di cooperare tra loro al fine di monitorare lo sviluppo della concorrenza e garantire un accesso equo e non discriminatorio alla capacità. L'Autorità, in particolare, ha partecipato, nell'ambito della rete degli organismi di regolazione costituita in osservanza dell'art. 57 della Direttiva 2012/34/UE, a disciplinare le modalità di monitoraggio e