

Doc. XXVII

n. 11

RELAZIONE

SULL'ATTIVITA' SVOLTA DALL'UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

(Anni 2012 e 2013)

(Articolo 37, comma 1-bis, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188)

*Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
(LUIPI)*

Comunicata alla Presidenza il 20 marzo 2014

PAGINA BIANCA

INDICE

1. INTRODUZIONE	Pag.	9
2. LA GOVERNANCE DEL SISTEMA FERROVIARIO	»	11
<u>A - La continua evoluzione del quadro normativo comunitario e nazionale</u>	»	11
○ <i>A.1. Normativa di riferimento: la normativa nazionale a partire dal R.D. 1447/1912</i>	»	12
○ <i>A.2. La normativa comunitaria</i>	»	15
○ <i>A.3. La riforma nel trasporto ferroviario passa attraverso un riordino normativo: TESTO UNICO del settore ferroviario</i>	»	17
<u>B - L'attuale articolazione delle competenze nel settore della regolazione del trasporto ferroviario</u>	»	21
○ <i>B.1. Competenze URSF</i>	»	21
○ <i>B.2. Rapporti con le Regioni</i>	»	26
○ <i>B.3. Rapporti Autorità Garante Concorrenza Mercato ...</i>	»	27
○ <i>B.4. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>	»	30
3. LE ATTIVITÀ SVOLTE	»	31
<u>A - PIR e accesso all'infrastruttura:</u>	»	31
○ <i>A.1 Le novità nel PIR ed. dic. 2012</i>	»	31
○ <i>A.2 Il PIR 2013 innovazione e progressione</i>	»	35
<u>B - Monitoraggio del mercato ferroviario europeo e rapporti internazionali: definizione di regole comuni per il settore ...</u>	»	51
○ <i>B.1 Attività 2012 URSF</i>	»	51
○ <i>B.2 Attività 2013 URSF</i>	»	56
<u>C. - Il Mercato ferroviario italiano e la regolazione svolta dall'URSF</u>	»	61
○ <i>C.1 Attività generali di supporto al Ministro per la regolazione del settore e per lo sviluppo dei servizi ferroviari</i>	»	61
○ <i>C.1.1 Effetti della Concorrenza: il caso AV</i>	»	61
○ <i>C.1.2 Il trasporto merci in Italia: i terminali</i>	»	70

D - Affari Generali: Personale, Budget e Gestione	Pag. 75
○ <i>D.1 La struttura dell'Ufficio e la sua dotazione</i>	» 75
○ <i>D.2 Affari Generali URSF</i>	» 76
○ <i>D.3 Il bilancio e le spese di funzionamento</i>	» 77
E - Approcci innovativi	» 79
○ <i>E.1 La valutazione preventiva delle Opere Pubbliche</i>	» 79
4. WEB E CONTATTI	» 87

APPENDICI

1. LE DECISIONI DELL'URSF	91
<u>A. - Decisioni art. 37 D.Lgs 188/2003</u>	91
<u>B. - Decisioni art. 59 L. 99/2009</u>	107
2. ACCORDI INTERNAZIONALI	119
3. DECRETO RICORSI URSF	125
4. IF CON CERTIFICATO DI SICUREZZA	133
5. IF CON LICENZA FERROVIARIA	139

PAGINA BIANCA

LA RELAZIONE AL PARLAMENTO

(Articolo 37 comma 1-bis del D.Lgs. 188/2003)

PAGINA BIANCA

INTRODUZIONE

a cura del Direttore Generale

Il 2012 è stato un anno eccezionale per il trasporto ferroviario in Italia: il 28 aprile Nuovo Trasporto Viaggiatori ha inaugurato, con la prima corsa commerciale del suo treno Italo, la stagione della concorrenza nel mercato dell'alta velocità e il 9 maggio ha compiuto 100 anni il testo unico delle ferrovie, Regio Decreto n. 1447 del 1912, tuttora vigente.

Nell'evidente contraddittorietà di questi due dati ricaviamo la cifra significativa del sistema ferroviario italiano oggi: unico mercato al mondo dove sia stata aperta la concorrenza nel segmento maggiormente profittevole dei servizi di trasporto, retto però da un insieme di norme obsolete (ed è un eufemismo), contraddittorie e incomplete, che ne rendono difficile, quando non impossibile, la regolazione in modo dinamico, proattivo e coerente.

L'elenco delle norme non più coerenti con il sistema regolato, ovvero non attuate, non si esaurisce qui: vi sono, in un elenco non esaustivo, il Regio Decreto Legge 19 ottobre 1923, n. 2311; il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753; i mai emanati Decreti Ministeriali attuativi previsti dai commi 1 e 11 dell'art. 17 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188; la ratifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF), che io stesso – allora con altre funzioni – firmai, su mandato dell'allora Ministro, a Vilnius nel 1999 e solo oggi giunta in parlamento con l'A.C. 1620.

Emerge, in sostanza, l'impellente e non più procrastinabile necessità della redazione di un nuovo testo unico delle ferrovie e del trasporto ferroviario, che aggiorni, riordini e sistematizzi tutta la materia e che, soprattutto tenga conto dell'avvenuta liberalizzazione e della presenza contemporanea sulle reti di differenti operatori, oltre a mutate esigenze d'integrazione modale.

Dovrebbe, ad esempio, essere introdotta la tematica del mutuo soccorso, in analogia a quanto accade nel codice della navigazione, tematica non rilevante quando un solo monopolista era responsabile sia della rete che dei treni.

Il prossimo recepimento della Direttiva 2012/34/UE – c.d. *recast* ferroviario – che, come noto, dovrà avvenire entro il 16 giugno 2015, potrebbe essere la giusta occasione per mettere mano a un tale testo.

Ovviamente facendo tesoro, nel far ciò, di quanto autorevolmente espresso dal Prof. Sabino Cassese nella sua *lectio magistralis* tenuta l'11 febbraio 2013 nella Sala della Regina della Camera dei deputati in occasione della presentazione del rapporto 2012-2013 di "Italiadecide" in tema di eccessiva legificazione degli indirizzi e degli atti attuativi.

E' dunque in questo quadro normativo incerto e difficile che l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari ha dispiegato la sua attività, con compiti e funzioni crescenti (ad esempio la piena autonomia amministrativa ai sensi del DL 98/2011), organico decrescente (8 unità di ruolo, compreso il direttore e i due dirigenti – si consideri che l'omologo ufficio del Regno Unito, Office of Rail Regulation, ha un organico di 118 persone dedicate alla regolazione economica) e budget di circa € 30.000/anno (stipendi esclusi).

A fronte della situazione istituzionale e organizzativa sin qui descritta, l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari è riuscito, nei due anni ricompresi nella presente relazione, a intervenire significativamente sui temi che sono riportati in dettaglio nel prosieguo e che qui sinteticamente ricordo:

- Avvio della competizione nei servizi ad Alta Velocità;
- Tutela degli equilibri economici dei Contratti di servizio pubblico e, in particolare, di quelli regionali;
- Liberalizzazione progressiva dei servizi merci, in particolare del servizio di manovra;
- Adeguamento della disciplina dei raccordi ferroviari privati;
- Razionalizzazione dei criteri di accesso all'infrastruttura nazionale, ad esempio in tema di massimali assicurativi, e a quella interoperabile della regione Campania;

- Gestione dei contenziosi e ricorsi;
- Partecipazione agli organismi europei, generali e di corridoio, dei regolatori ferroviari europei;
- Partecipazione a seminari e conferenze internazionali (ad esempio presso l'Istituto Universitario Europeo) sulla regolazione e sull'alta velocità ferroviaria.

A tali attività formali andrebbero aggiunte tutte quelle informali, talvolta persino più importanti, cioè quegli interventi regolatori preventivi risolti con incontri, colloqui, *moral suasion*, ecc., interventi che hanno dimostrato di essere non solo necessari, ma particolarmente efficaci per evitare lunghi e intempestivi contenziosi.

Sono fermamente convinto che, nelle condizioni in cui ci siamo trovati ad operare, non si sarebbe potuto fare di più.

Alla vigilia dell'avvio dell'operatività dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti, questa relazione al Parlamento è anche il nostro legato a chi, dopo di noi, dovrà affrontare il delicato tema della regolazione del sistema ferroviario.

Fabio Croccolo
Direttore dell'URSF

LA GOVERNANCE DEL SISTEMA FERROVIARIO

A - LA CONTINUA EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO COMUNITARIO E NAZIONALE

La necessità di una profonda quanto radicale revisione della normativa del settore ferroviario si pone come ineludibile ed imminente passo alla luce del continuo processo di liberalizzazione del sistema ferroviario avviato dall'Unione Europea e delle sue continue modifiche per arrivare quanto prima ad un unico mercato ferroviario.

Come è noto, l'idea di fondo che sorregge il processo di liberalizzazione del servizio ferroviario è quella di operare – come in altri settori dei pubblici servizi – una **distinzione/separazione tra rete e servizio** (già in parte attuata) in modo da incrementare gli attuali livelli di trasparenza, concorrenzialità e **presenza di treni di differenti imprese ferroviarie**: sia imprese private che imprese pubbliche, anche di altri Stati. La compresenza di diversi operatori del servizio ferroviario, alla luce dei principi di concorrenza, impone che tutte le imprese siano poste su un piano di partenza uguale e che alle stesse vengano assicurate pari opportunità di sviluppo. Questo principio però, per non creare asimmetrie pericolose e discriminatorie nei diversi Paesi dell'Unione dovrebbe essere attuata con **medesime regole e procedure da rendere obbligatorie in tutti gli Stati membri**. In questo il sistema del recepimento delle direttive e del consenso (previsto nel processo di decisione ed emanazione delle norme) non hanno permesso la realizzazione di un sistema di gestione coerente con le regole di cui si è scelto di dotare il mercato unico delle ferrovie europee.

Il tema della concorrenza nel settore ferroviario – in considerazione della sua peculiarità (diverso da altri settori già regolati) e degli obiettivi di servizio universale che lo stesso deve comunque assicurare – necessita di una **distinzione tra concorrenza nel mercato e per il mercato**. Nel **primo caso** si verifica che più imprese propongono un identico servizio ferroviario. In questo caso, il cliente potrà scegliere con quale operatore concludere il suo contratto (di norma questo avviene con i servizi merci e per i servizi viaggiatori a lunga percorrenza e alta velocità "AV", che peraltro non è sussidiato con soldi pubblici ma è aperto alla concorrenza).

Viceversa la **concorrenza per il mercato** si applica al trasporto regionale, che è invece sempre sussidiato. In questo caso, l'ente pubblico sussidiante fa una gara per scegliere l'impresa ferroviaria a cui affidare il servizio. Tale gara dovrebbe essere aperta alla concorrenza dei diversi operatori e soprattutto, ai fini di una maggiore efficienza dei trasporti regionali, di una migliore attuazione delle politiche di trasporto e di una reale economicità di gestione, oltre che di coerenza fra investimenti e servizi, si renderebbe inevitabile, irrinunciabile e quanto mai opportuno effettuare gare integrate (tra differenti modalità) per il trasporto pubblico locale / regionale.

Mettere a bando sia servizi di linea automobilistici che ferroviari a livello regionale è l'unica strada da percorrere individuando però prima e in modo corretto i **bacini territoriali** di riferimento e di competenza. Tali bacini non necessariamente dovranno fare riferimento ai confini regionali. L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (di seguito anche URSF) in carenza di risorse finanziarie dedicate non ha potuto approfondire tali tipologie di problematiche.

Va inoltre precisato che il trasporto ferroviario di per sé non risulta essere storicamente remunerativo ma ha necessità di forti investimenti pubblici per potersi sviluppare e sopravvivere, con eccezione di alcuni settori. Questo determina che solo l'insistere e persistere di adeguate e lungimiranti politiche dei trasporti, tese a **sviluppare progetti integrati di intermodalità** (sia passeggeri che merci) coordinate non solo a livello europeo ma soprattutto nazionale, potranno permettere e giustificare l'esistenza dell'intero sistema ferroviario.

La normativa di settore necessita di adeguamenti e modernizzazione, e pertanto, nei prossimi anni il Legislatore sarà chiamato ad esercitare un ruolo fondamentale per affrontare le problematiche del sistema.

Ciò premesso, in linea generale e senza pretese di esaustività, si passa adesso a prendere in considerazione l'attuale situazione legislativa.

A.1. - NORMATIVA DI RIFERIMENTO: LA NORMATIVA NAZIONALE A PARTIRE DAL R.D. 1447/1912

Il quadro normativo in materia di trasporto ferroviario ha posto diversi problemi alcuni in fase di risoluzioni altri ancora da affrontare, le cui criticità principali presentano i seguenti caratteri distintivi:

- 1) disequilibrio;**
- 2) frammentarietà;**
- 3) esigenza di maggior coordinamento;**
- 4) esigenza di semplificazione.**

- 1) **disequilibrio:** perché in Italia si è pensato di seguire la linea europea di una concreta apertura del mercato ferroviario salvo poi rendersi conto che altri paesi avevano solo formalmente aperto alla concorrenza, spesso dotandosi di strutture fintamente indipendenti, e quindi il nostro paese avrebbe rischiato di essere "terra di conquista". In questo senso il cambiamento effettuato con la L. 99/2000 e s.m.i., e la previsione della necessaria "reciprocità" per l'ingresso di imprese ferroviarie (IF) estere nell'ambito dei servizi nazionali.
- 2) **frammentarietà:** poiché ad oggi esistono in vigore, nonostante vari "taglia leggi" e decreti di "semplificazione" innumerevoli Leggi, Decreti e Atti di vario genere, a partire dal lontano e ancora in vigore *Regio Decreto n. 1447 del 1912*. A questo proposito si riporta di seguito un elenco delle norme più significative ancora in vigore (le quali hanno nel tempo tutte subito modifiche e tagli da norme successive senza per questo essere state abrogate):

Fonti nazionali

- Regio Decreto Legge 19 ottobre 1923, n. 2311 - Norme per l'equo trattamento del personale addetto alle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna esercitate dall'industria privata, da provincie o da comuni.
- D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
- D.M. 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997"
- D.P.R. n. 146 del 16 marzo 1999 limitatamente all'art 8 commi 3 e 5 (che restano in vigore fino all'emanazione dei Decreti Ministeriali di cui all'art. 17, comma 11, D.Lgs. 188/2003);
- D.M. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97;
- D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 "Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.M. n. 44/T del 22 marzo 2000 "Criteri per la corresponsione agli utilizzatori dell'infrastruttura ferroviaria di uno sconto temporaneo a parziale compensazione dei maggiori costi indotti dall'attuale arretratezza tecnologica della rete ferroviaria";

- D.P.C.M. 16 novembre 2000 “Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l’esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;
- Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 “Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari”;
- D.Lgs. n. 188 dell’8 luglio 2003 (e successive modifiche ed integrazioni) “Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;
- D.M. 29/T del 15 luglio 2003 “Adeguamento al tasso d’inflazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Decreto 24 marzo 2005 “Adeguamento al tasso di inflazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria” (G.U. 20 aprile 2005);
- D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005 “Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all’assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- DM 28 ottobre 2005 “Sicurezza Gallerie Ferroviarie”, limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;
- D.M. 18 agosto 2006 “Aggiornamento del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria nazionale”, come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006);
- Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 art. 1 comma 970, “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)”;
- D.M. n. 92/T dell’11 luglio 2007 “Applicabilità dello sconto sul canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;
- D.Lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 “Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo”;
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.M. 2 aprile 2008 “Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula del pedaggio di accesso/utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria nazionale”;
- Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) “Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d’intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009;
- Legge n. 99 del 23 luglio 2009, “Disposizioni per lo sviluppo e l’internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia” (art. 58-63);
- D.Lgs n. 15 del 25 gennaio 2010 “Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all’imposizione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- D.M 2 febbraio 2011 “Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
- D.lgs. 43 del 24 marzo 2011 “Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

- L. n. 111 del 15 luglio 2011 “Conversione in legge con modificazioni del D.L. n. 98 del 6 luglio 2011: Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria” (artt. 21, co. 4);
 - L. n. 148 del 14 settembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 138 del 13 agosto 2011, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari” (art. 8 comma 3bis);
 - L. n. 214 del 22 dicembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici”(art. 37);
 - L. n. 27 del 24 marzo 2012 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” (artt. 36 e 37);
 - L. n. 98 del 9 agosto 2013 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 69 del 21 giugno 2013, recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia;
 - D.P.R. 9 agosto 2013 “Nomina componenti Autorità dei Trasporti”;
 - D.M. 10 settembre 2013 “Riduzione del 15% del pedaggio sulle linee AV” (G.U. 19 settembre 2013).
- 3) **esigenza di maggior coordinamento:** le norme più recenti recepiscono le Direttive comunitarie all'interno di Leggi di più ampia portata, quale ad esempio la Legge n. 99/2009, ma non considerano e non incidono su quelle precedenti, se non marginalmente, creando norme che restano in vigore solo in alcune parti perdendo coerenza con il resto del testo normativo pre-vigente. Un esempio è rappresentato dalle continue modifiche che hanno interessato due delle norme più importanti del panorama ferroviario oltre al già citato *D.Lgs. 188/2003*, ovvero:
- **DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 11 LUGLIO 1980 N. 753**
Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto.
 - **ATTO DI CONCESSIONE - DECRETO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE N. 138 DEL 31 OTTOBRE 2000**
- Tale assenza di coordinamento fra le norme ha creato la situazione di frammentazione sopra descritta ed il disequilibrio fra norme nazionali e di altri paesi dell'Unione.
- 4) **esigenza di maggior semplificazione:** ogni norma emanata non solo si aggiunge alle altre ma senza che si sia mai proceduto, dopo il tentativo del 1980, ad emanare un vero *testo unico*, anche prendendo spunto dalle varie fasi di riorganizzazione e/o liberalizzazione dell'intero settore ferroviario quali: la societarizzazione di Ferrovie dello Stato o l'emanazione di ben tre pacchetti ferroviari e una direttiva di Recast che hanno reso il settore ferroviario il più normato in Europa negli ultimi venti anni. La semplificazione ha inoltre incidenze anche nell'attribuzione delle norme di responsabilità precise e di compiti alle varie Istituzioni e Amministrazioni competenti. Un esempio su tutti è dimostrato dall'emanazione a settembre 2013 del D.M. 10 settembre 2013 “*Riduzione del 15% del pedaggio sulle linee AV*” (G.U. 19 settembre 2013) e dalla successiva conclusione del procedimento della Corte di Giustizia Europea del seguente mese di Ottobre (*Sentenza n. C-369/11 del 3 ottobre*, nella quale la Corte di Giustizia UE ha stabilito che il Gestore dell'infrastruttura RFI non è oggi sufficientemente autonomo dal Ministero dei Trasporti nella determinazione dei pedaggi, rispetto a quanto previsto dalle Direttive comunitarie) con la quale si sostiene dovesse essere l'URSF e non il MIT in quanto tale a definire i criteri di calcolo dei canoni di pedaggio ferroviario determinati dal GI.

Infatti, “*la Corte rileva che la normativa italiana prevede che la determinazione dei diritti, fissata di concerto con il Ministro, vincoli il gestore. Sebbene il Ministro eserciti un mero controllo di legittimità, detto controllo dovrebbe tuttavia spettare all’organismo di regolamentazione, nel caso di specie all’URSF. La Corte ne trae la conclusione che la legge italiana non consente di assicurare l’indipendenza del gestore dell’infrastruttura*”.

Tali profili, appena evidenziati, si pongono come esigenze cui dare risposta nel più breve tempo possibile anche in considerazione del quadro normativo europeo di riferimento che preme nel senso di una semplificazione dei testi normativi in modo da renderli maggiormente accessibili e comprensibili agli operatori, soprattutto stranieri, e recepire *in toto* i principi fondamentali delineati a livello comunitario in questo settore tra cui in primo luogo il principio della concorrenza.

Attualmente la normativa in questo settore si presenta come suddivisa tra diverse fonti normative di diverso rango.

L’elevato contenuto tecnico delle norme che regolano questo settore impone che l’opera di codificazione sia operata in modo prevalente, se non esclusivo, da soggetti con competenze ed esperienza in questo settore al fine di garantire che il nuovo testo normativo sia aderente alle esigenze degli operatori (pubbliche amministrazioni e imprese ferroviarie) che si troveranno a darne concreta applicazione.

A tal fine – in conformità con i principi di **analisi di impatto della regolamentazione** – si ritiene opportuno che la nascente normativa venga sottoposta ad una fase di consultazione regolare dei principali *stakeholder* del settore. In merito non appare superfluo richiamare – sebbene in modo sintetico – il pensiero di quell’autorevole dottrina amministrativistica (Cassese) secondo la quale la realizzazione di politiche pubbliche di qualità è idealmente scomponibile in due fasi: 1) **bottom up** e 2) **top down**.

La prima fase (*bottom up*) si concretizza nella necessità di strumenti di raccolta di proposte e commenti da parte dei destinatari delle norme su cui interviene e solo in un secondo momento (*top down*) si può giungere alla formulazione/emanazione di politiche vere e proprie. Più sinteticamente, si è del parere che sia estremamente opportuno prevedere e realizzare delle procedure di “*notice and comment*” nella fase della progettazione e formulazione, per ascoltare prima di decidere.

Si ritiene, infatti, che tale opzione metodologica consenta non solo una migliore e più completa acquisizione dei dati necessari a costruire norme adatte alla realtà su cui si va ad operare, ma altresì tende a garantire una maggiore efficacia delle stesse.

A.2. - LA NORMATIVA COMUNITARIA

In merito al nuovo **4° pacchetto ferroviario** dell’UE, attualmente in fase di discussione, si ritiene che si dovrebbe concentrare non solo su una maggior innovazione e concorrenza, ma anche sull’obbligo per tutti gli stati membri di recepire le regole in modo omogeneo e applicarle contemporaneamente.

Le proposte sono incentrate su quattro ambiti principali:

- i) Efficienza delle norme e delle omologazioni: la Commissione intende ridurre le spese amministrative delle imprese ferroviarie e favorire l’ingresso di nuovi operatori sul mercato;
- ii) Qualità migliore e maggiore possibilità di scelta grazie all’ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari; la Commissione propone di aprire a nuovi operatori e servizi il trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal dicembre 2019;

- iii) Una struttura funzionante; per garantire un accesso alla ferrovia equo e aperto a tutti, è necessario che le reti siano gestite da manager dell'infrastruttura indipendenti in modo efficiente e non discriminatorio e che siano coordinate a livello UE per favorire lo sviluppo di una rete genuinamente europea;
- iv) Una forza lavoro competente.

i) In base alle nuove proposte, l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) diverrà lo "sportello unico" per il rilascio dell'autorizzazione all'immissione dei veicoli sul mercato e del certificato UE di sicurezza degli operatori. Oggi le autorizzazioni dei veicoli e i certificati di sicurezza sono rilasciati dai singoli Stati membri.

Le misure proposte da Bruxelles permetterebbero di ridurre del 20% sia i tempi necessari a una nuova impresa ferroviaria per entrare sul mercato sia il costo e la durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo previsto per le imprese dell'ordine di 500 milioni di euro entro il 2025, oltre ad una omogeneizzazione e maggiore garanzia dei tempi necessari, oggi molto diversi fra loro nei vari Paesi.

ii) Le proposte puntano poi ad una qualità migliore e ad una maggiore possibilità di scelta grazie all'ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari. In particolare, la Commissione propone di *aprire a nuovi operatori e tutti i servizi il trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal dicembre 2019*. Le proposte garantiranno chiari benefici ai passeggeri in termini di migliori servizi e maggiore scelta e, associate alle riforme strutturali, dovrebbero assicurare entro il 2035 più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini e alle imprese, oltre alla fornitura, secondo le stime della Commissione, di circa 16 miliardi supplementari di km/passeggero.

I mercati di trasporto nazionale di passeggeri restano in gran parte chiusi. Soltanto la Svezia e il Regno Unito hanno aperto integralmente i relativi mercati. Seguono Austria, Italia, Germania e Paesi Bassi, i quali hanno registrato una ampia apertura, anche se con qualche distinguo.

Molto indietro sono invece gli altri, soprattutto se consideriamo il reale stato di apertura dei singoli mercati di riferimento.

L'Italia è comunque l'unico paese ad avere una vera e reale concorrenza sul settore a mercato ed è pronta per una libera concorrenza anche del trasporto pubblico locale, purché si tenga conto delle necessità di integrazione modale (su questo punto bisognerà fare in modo che anche in Europa non si receda dalla linea intrapresa o si riduca il grado di apertura e integrazione per eccesso di compromesso).

iii) La Commissione Europea vuole poi una struttura funzionante che garantisca un accesso all'infrastruttura equo e non discriminatorio. Per questo è necessario che le reti siano gestite da manager dell'infrastruttura indipendenti in modo efficiente e non discriminatorio e che siano coordinate a livello Ue per favorire lo sviluppo di una rete genuinamente europea, anche mediante i c.d. "***allocation body***" che sono un'ottima alternativa al verificarsi del più generico e totalitario "***unbundling***".

In linea generale, la proposta conferma che la separazione istituzionale è il modo più semplice e trasparente per conseguire questo obiettivo. Nel 2019 le imprese ferroviarie indipendenti dai gestori dell'infrastruttura avranno immediato accesso al mercato interno del trasporto di passeggeri.

iv) Infine, la Commissione vuole una forza lavoro competente. Nei prossimi 10 anni le ferrovie dovranno affrontare diverse sfide combinate in questo ambito: attirare nuovo personale per sostituire un terzo del loro organico che andrà in pensione, reagendo al contempo a un contesto nuovo e più competitivo.

Fonti comunitarie:

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (CE) n.1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
- Regolamento (CE) n.1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie);
- Regolamento (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, fornendo il Recast del primo pacchetto ferroviario (direttive 2012/12/UE -2012/13/UE -2012/14/UE).

A.3. LA RIFORMA NEL TRASPORTO FERROVIARIO PASSA ATTRAVERSO UN RIORDINO NORMATIVO: TESTO UNICO DEL SETTORE FERROVIARIO

Alla luce di quanto sopra esposto, emerge chiaramente come sia necessario contenere i ben noti fenomeni di ipertrofia normativa il cui effetto – soprattutto in settori come quello dei trasporti ferroviari, connotato da un *elevato tecnicismo e altamente specialistico* (contrariamente a quanto il senso comune porti a pensare, senza uguali in altri settori – es. Gas, Energia o Telecomunicazioni, poiché per fare servizi ferroviari non basta “*aprire un rubinetto*” o “*accedere alla rete connettendosi ad essa*”) – può essere quello di condizionare le finalità delle politiche di trasporto.

Quanto ai contenuti si evidenzia che il riordino/ammodernamento della normativa in materia di trasporto ferroviario dovrà tenere conto del quadro delineato dalla normativa europea e dalle reali esigenze del settore che, si ripete, è diverso da quelli già regolati da altre Authority.

In particolare, i **principali settori di intervento** appaiono essere:

- Regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto;
- Bandi di gara per costruzione e concessione di infrastrutture, assegnazione di servizi ferroviari e individuazione Bacini territoriali per il TPL;
- Regime concessorio e regole di esercizio / accesso equo e non discriminatorio;
- Criteri per il rilascio, proroga e modifica delle licenze;
- Principi e procedure da applicare nella determinazione e riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie;
- Emanazione normativa anche a livello comunitario;
- Cooperazione internazionale e istituzionale;
- Contenzioso e individuazione condizioni minime di qualità dei servizi ferroviari;
- Analisi e studio di impatto della regolazione
- Elaborazione reclami, vigilanza / monitoraggio del settore e potere sanzionatorio.

La normativa di riordino del settore dei trasporti ferroviari, pertanto, dovrà tenere conto dei **principi enucleabili dalla normativa comunitaria** ed in particolare:

1. **Apertura alla concorrenza** nel rispetto delle peculiarità del settore: necessità di norme che consentano il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura e concorrenza leale tra imprese; distinzione tra fornitura di servizi di trasporto e gestione dell'infrastruttura;
2. **Non discriminazione** fra le imprese - accesso equo, semplificato (anche in termini di minori costi e migliori condizioni) e non discriminatorio all'infrastruttura ed ai servizi connessi;
3. **Partecipazione delle imprese al piano commerciale** del gestore;
4. **Centralità dell'organismo di regolazione** nel sistema (indipendenza dello stesso) e coordinamento con gli organismi di regolazione di altri Paesi;
5. **Solidità/affidabilità** delle imprese ferroviarie, mediante riduzione dei costi di esercizio per le IF del sistema.

Nello specifico si evidenzia - senza particolari pretese di esaustività che per quel che riguarda l'ampio *genus* della concorrenza (all'interno del quale è possibile inglobare anche il profilo di cui al punto 2 relativo alla non discriminazione) - uno degli obiettivi principali da raggiungere appare quello di consentire e contribuire alla realizzazione di un mercato ferroviario integrato a livello comunitario, favorendo in tal modo l'accesso di nuovi operatori, e gare integrate per favorire l'intermodalità e l'efficienza del comparto.

Con specifico riguardo al profilo della concorrenza in Italia si può osservare come allo stato attuale la legislazione italiana recepisca pienamente quanto stabilito a livello europeo nel mercato per il trasporto merci, abbia autonomamente promosso la competizione nel settore AV e stia predisponendo l'avvio della concorrenza anche nel trasporto nazionale/regionale di passeggeri.

Sotto diverso ma complementare profilo si osserva che la complessità e la necessaria intersezione del settore dei trasporti ferroviari con altri ambiti disciplinari positivamente normati (principalmente: contratti pubblici, ambiente etc.) richiederà il coordinamento di un testo unico normativo con le norme già esistenti di settore. A tal fine potranno essere utilizzate le tecniche dell'abrogazione e del **rinvio dinamico**.

Guardando in prospettiva verso il futuro, il nuovo Testo Unico/Codice dei trasporti ferroviari dovrà - dal punto di vista della tecnica normativa - contenere in sé quegli strumenti di adeguamento/innovazione che consentano al codice stesso di porsi sempre al passo con i tempi.

In linea con tale obiettivo, pertanto, appare opportuno prevedere clausole di delegificazione che consentano di demandare alla potestà regolamentare il potere di modifica di alcune norme, anche considerando i diversi atti normativi comunitari.

Più nello specifico, guardando alla normativa attualmente in vigore, è da ritenersi che l'introduzione di un codice dei trasporti ferroviari dovrebbe comportare l'abrogazione del R.D. 1447 del 1912 e l'armonizzazione degli altri testi vigenti.

Alla luce di queste premesse, il **Testo Unico dei trasporti ferroviari** dovrebbe comporsi di **quattro parti**, ovvero: **i)** una prima parte introduttiva nella quale individuare finalità, soggetti e definizione dei principali termini utilizzati nel corpo del testo al fine di evitare possibili difficoltà e fraintendimenti interpretativi; **ii)** una seconda parte dovrebbe contenere: regole e presupposti per la concessioni alle imprese ferroviarie (regole e garanzie sui requisiti che garantiscano solidità/affidabilità delle imprese ferroviarie); procedure di scelta delle imprese ferroviarie nel rispetto della normativa di settore sulla concorrenza; disciplina generale del contratto di servizio e forme di determinazione delle tariffe; **iii)** una terza parte dovrebbe contenere le norme sugli obblighi per il gestore della rete e per le imprese nonché norme sui poteri/ruolo dell'autorità di regolazione dei trasporti ferroviari e modalità di tutela avverso i provvedimenti da essa emessi; **iv)** un'ultima quarta parte in cui inserire gli aspetti innovativi, di gestione e principi di riduzione dei costi operativi.

Da ultimo, ma non per ordine di importanza è da ritenersi opportuno procedere altresì ad un recepimento mediante codificazione dei principi e dei criteri enucleati nell'ambito dell'attività di regolazione già svolta da questo Ufficio, nonché degli interventi che, per quanto di sua competenza, sono promanati dall'AGCM.

La nascita dell'ART darà continuità e miglioramenti all'azione di regolazione ferroviaria avviata da questo Ufficio potendo contare su risorse incommensurabilmente superiori a quelle dell'URSF e a competenze più ampie. Nel contempo importante sarà definire fin da subito il **ruolo di cooperazione e collaborazione con l'AGCM** che spesso, invece, nel recente passato ha dimostrato di avviare azione di regolazione oltre che di tutela della concorrenza. A tale proposito utile sarebbe un chiarimento sui limiti attuativi della legge 287/90 e s.m.i. che determina inclusione o esclusione dall'ambito di competenza dell'AGCM di determinati Organismi e Istituzioni.

PAGINA BIANCA

B) L'ATTUALE ARTICOLAZIONE DELLE COMPETENZE NEL SETTORE DELLA REGOLAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO.

B.1 - COMPETENZE UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Il tema dell'attuale articolazione delle competenze nel settore ferroviario – anche in considerazione del quadro normativo e della molteplicità di interessi che coinvolge – vede la compresenza di vari soggetti pubblici, sia enti con diversa natura giuridica e funzione.

Con particolare riguardo al settore della regolazione dei servizi ferroviari, un ruolo peculiare lo ha svolto l'URSF, incardinato – seppur con garanzie di indipendenza – all'interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'analisi delle competenze dell'Ufficio per la Regolazione del Servizio Ferroviari presuppone un accenno alla sua **natura giuridica ed alle sue funzioni**. Tale breve descrizione si pone infatti come prodromica alla migliore comprensione delle sue competenze e dunque quale angolo privilegiato per comprendere il ruolo che esso svolge – in costanza dell'attuale disciplina normativa – nel contesto regolatorio ferroviario italiano ed europeo.

L'URSF è un organismo di regolazione del settore ferroviario, che ha trovato la concreta attuazione con l'emanazione prima dell'art. 37 del D.Lgs. 188/2003 e poi del D.P.R. n. 184 del 2004, di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 16, comma 4).

Tale ufficio è posto alle dirette dipendenze del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e non è ricompreso fra gli uffici di diretta collaborazione del Ministro.

L'istituzione di tale Ufficio, indispensabile per rispettare un obbligo comunitario (ed una specifica esigenza del settore ferroviario molto tecnico ed in fase di profondo cambiamento fin dalla fine degli anni novanta), è sorta per dare attuazione all'art. 30 della direttiva 2001/14/CE che ha stabilito che la funzione di regolazione del processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario debba essere affidata ad organismi nazionali, che possono essere individuati nel Ministero competente in materia di trasporti o in altro organismo, ma che devono essere indipendenti sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e finanziario dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. Diversi sono stati gli interventi normativi che hanno riguardato questo Ufficio e che di seguito si elencano, seguendo l'ordine cronologico:

- 1) Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 184 del 2 luglio 2004, recante “riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”, ed in particolare il comma 4 dell'art. 16, ha istituito l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF). Per garantire assoluta autonomia e piena indipendenza di carattere organizzativo, giuridico e decisionale, l'Ufficio è stato posto alle dirette dipendenze del Ministro, e non rientra tra gli Uffici di diretta collaborazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 2001, n. 320. Il comma 5 dello stesso art. 16 ha stabilito che l'Ufficio svolge i compiti di cui all'art. 37 del decreto legislativo n. 188/2003, con particolare riferimento alle funzioni di vigilanza sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario, di controllo sulle attività del gestore delle infrastrutture ed alla risoluzione del relativo contenzioso.
- 2) Il Decreto ministeriale n. 321 del 19 aprile 2005 emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante “individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero” ed in particolare l'art. 7, ha individuato le tre uffici dirigenziali in cui era articolato l'Ufficio, competenti rispettivamente in materia di Vigilanza e monitoraggio (Divisione 1), Contenzioso (Divisione 2) e Regolazione (Divisione 3).

- 3) Il D.P.R. n. 271 dell'8 dicembre 2007 "Regolamento di riorganizzazione del Ministero dei Trasporti a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296", ha stabilito all'art. 4 che l'URSF opera nell'ambito del Ministero dei Trasporti, ed è articolato in 2 uffici dirigenziali non generali, svolge i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, con particolare riferimento alla vigilanza sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario ed alla risoluzione del relativo contenzioso. All'Ufficio è preposto, nell'ambito della dotazione organica complessiva, un dirigente di livello dirigenziale generale, da nominarsi ai sensi del comma 6, dell'articolo 16, del decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184.
- 4) Il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 62/T del 04 marzo 2008, all'art. 5 stabilisce che l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è articolato in due uffici di livello dirigenziale non generale, denominati divisioni, che svolgono i compiti rispettivamente di Vigilanza e Monitoraggio (Divisione 1) e Regolazione (Divisione 2).
- 5) Il D.P.R. n. 211 del 13 dicembre 2008, recante "Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" e, in particolare, l'articolo 4, comma 1, lett. c) individua la struttura ed i compiti dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari.
- 6) Il Decreto Ministeriale n. 307 del 2 aprile 2009 di riorganizzazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individua i compiti della Divisione 1 e della Divisione 2 dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari.
- 7) L'art. 59 della Legge 23 luglio 2009 n. 99, recante "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia", attribuisce all'URSF ulteriori compiti rispetto a quelli previsti dal D.P.R. 211/2008.
- 8) Il Decreto Ministeriale 29 aprile 2011, n. 167, all'art. 4, individua i compiti della Divisione 1 (Vigilanza e Monitoraggio) e della Divisione 2 (Regolazione) dell'URSF.

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari opera quindi nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In particolare, il comma 1 dell'art. 37 stabilisce che l'Ufficio è indipendente sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. L'Ufficio, che prevalentemente espleta attività di vigilanza sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario, provvedendo alla risoluzione del relativo contenzioso, svolge i seguenti compiti come definiti dall'art. 4 del decreto ministeriale 2 aprile 2009, n. 307 recante "riorganizzazione degli Uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti":

- Vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza e sul grado di contendibilità dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario e dei servizi specificatamente inerenti all'esercizio del sistema dei trasporti ferroviari;
- Verifica ed esercizio del potere prescrittivo, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188, con riguardo al prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale;
- Esercizio del potere conoscitivo di cui all'articolo 37, comma 4, del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188;
- Partecipazione alle attività di cooperazione, scambio di informazioni e coordinamento su attività, principi e prassi decisionali previste in ambito internazionale per gli organismi di regolazione di cui all'articolo 30 della direttiva UE 14/2001.
- Gestione delle questioni giuridiche e dei processi inter istituzionali coinvolgenti altri organismi pubblici competenti in materia di concorrenza nel settore del trasporto ferroviario;
- Decisioni in relazione ad atti ed attività degli operatori del settore, con particolare riferimento al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ed alle imprese ferroviarie;
- Attività generali di supporto al Ministro per la definizione delle linee guida per la regolazione del settore e per lo sviluppo della concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari.

L'art. 37 del D.Lgs. 188/2003 è stato successivamente modificato dall'art. 2 della L. 166/2009 e dall'art. 21, comma 4, della legge n. L. 111/2011 con le seguenti previsioni:

1. l'Ufficio è funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico;
2. all'Ufficio sono assegnate le risorse umane, strumentali e finanziarie necessarie per lo svolgimento dei suoi compiti, nell'ambito delle risorse stanziare nel bilancio di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
3. all'Ufficio è attribuito il potere di irrogare sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni espressamente indicate dalla norma;
4. all'Ufficio è riconosciuta autonomia organizzativa e contabile nei limiti delle risorse finanziarie ad esso assegnate, con l'obbligo di riferire annualmente al Parlamento sull'attività svolta.

Tuttavia il punto 2 non si è di fatto mai attuato in quanto l'URSF ha sofferto, per varie motivazioni collegate per lo più alle misure di contenimento di personale e della spesa nell'ambito delle pubbliche amministrazioni, di una significativa *carezza di personale*, in particolare nei profili di esperti giuridici ed economici ed esperti informatici, con conoscenze linguistiche adeguate per poter lavorare proficuamente in un settore nel quale sia le pubblicazioni scientifiche che le necessarie e frequenti comunicazioni con enti/organismi internazionali sono svolte prevalentemente in inglese. Inoltre l'Ufficio, nell'ambito della propria attività di vigilanza del mercato dei servizi ferroviari da un lato tutela la liberalizzazione del trasporto ferroviario di passeggeri e dall'altro assicura il mantenimento dell'equilibrio economico dei contratti di servizio stipulati per la prestazione dei servizi sussidiati.

L'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri è disciplinata dalla Direttiva 2007/58/CE, che modifica la Direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la Direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

In particolare la Direttiva 2007/58/CE attribuisce all'Organismo di regolamentazione la competenza a valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti. Ciò in quanto *"l'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri, compreso il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, tra cui stazioni situate nel medesimo Stato membro, può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico"* (Considerando 10).

Pertanto, nella ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, l'organismo di regolamentazione, su richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, del GI o dell'IF che adempie al contratto di servizio pubblico, può imporre limitazioni al diritto di accesso al mercato dopo aver effettuato ad un'analisi economica oggettiva basata su criteri prestabiliti, sebbene con limitazioni circa l'avvio di tali valutazioni e le loro richieste.

Ciò trova attuazione nelle valutazioni dell'Ufficio ex art. 59 della legge n. 99 del 23 luglio 2009 finalizzate a verificare:

- a) se la finalità principale del servizio di trasporto internazionale passeggeri richiesto dalle imprese ferroviarie è il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi ai sensi del comma 1 dell'art.59;
- b) se lo svolgimento dei servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto;
- c) se ed a quali limitazioni i servizi ferroviari richiesti dovranno essere assoggettati per effetto delle risultanze della verifica di cui ai precedenti punti a) e b).

A tal fine l'Ufficio in data 6 maggio 2010 ha emanato il decreto dirigenziale n. 203/1/URSF con il quale sono stati individuati i criteri per le valutazioni di cui al predetto art. 59. Tale provvedimento è stato successivamente modificato ed integrato da due successivi decreti n. 528/URSF dell'11 luglio 2012 e n. 901/URSF del 20 novembre 2012, i quali hanno tenuto conto sia delle indicazioni che la Commissione ha formulato nella "Comunicazione interpretativa in merito ad alcune disposizioni della Direttiva 2007/58/CE" del 28 dicembre 2010 che dell'esperienza maturata dall'URSF nell'applicazione delle suddette disposizioni.

Per maggiore completezza e chiarezza giova, altresì, ricordare che l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari fa parte della **rete di Regolatori Europei** del settore ferroviario (*European Network of Rail Regulatory Bodies - ENRRB*), la cui funzione è quella di favorire lo scambio di informazioni, cooperare fra loro nei casi di problematiche relative all'accesso alla rete ferroviaria da parte dei servizi ferroviari internazionali e consentire una regolazione quanto più omogenea di questo settore dei trasporti, arrivando a definire norme comuni e specifici accordi di settore.

A questo va aggiunto quanto previsto dalla L. 99/2009, ed in particolare dall'art. 58 e dal titolo autorizzatorio, introdotto nell'ordinamento italiano con l'art. 131, comma 1, della Legge n. 388/2000 e successivamente inserito nel D.Lgs. 188/2003.

In particolare con riferimento al tema del diritto di accesso all'infrastruttura, il modello di liberalizzazione attuato in Italia si conforma pienamente ai principi generali affermati a livello comunitario. L'utilizzo della rete ferroviaria nazionale da parte di una IF viene, infatti, subordinato al possesso di una licenza, rilasciata dal Ministero infrastrutture e trasporti (MIT).

Al fine del conseguimento di tale licenza, l'IF deve dimostrare il possesso dei requisiti previsti nel D.Lgs. 188/2003 (onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti, diretta disponibilità di materiale rotabile e di personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli).

In aggiunta a ciò lo stesso D.Lgs. n. 188 ha previsto (nella sua versione originaria), qualora una IF intenda espletare sull'infrastruttura nazionale servizi di trasporto per i quali non sia ancora intervenuta l'apertura del mercato a livello comunitario, che la stessa richieda al MIT il rilascio del "titolo autorizzatorio" di cui all'art. 131, comma 1, della suindicata legge n. 388/2000.

Nel caso di IF estere (o di loro controllate) il suddetto titolo autorizzatorio può essere concesso soltanto a condizione di reciprocità ovvero solo se negli Stati membri di stabilimento delle IF richiedenti fosse riscontrabile la presenza di un livello analogo di liberalizzazione.

L'art. 3, comma 1, lett. r), del D.Lgs. n. 188/2003 definisce il "titolo autorizzatorio" come "*il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate*".

Quanto al grado di apertura del mercato ferroviario italiano, la normativa allora vigente (costituita non solo dal D.Lgs. n. 188/2003 ma anche dalle disposizioni delle direttive comunitarie aventi carattere di immediata applicabilità) riconosceva, tra l'altro:

- all'IF stabilita in un qualsiasi Stato membro ed in possesso di Titolo Autorizzatorio (oltre che ovviamente di Licenza e Certificato di Sicurezza), il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'espletamento di:

- a) servizi di trasporto internazionale passeggeri, nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale;
- b) servizi di trasporto nazionale passeggeri (media/lunga percorrenza);
- c) servizi di trasporto nazionale e internazionale merci (combinato e tradizionale);

Da quanto sopra, emerge chiaramente come la normativa italiana di recepimento si sia spinta oltre le prescrizioni contenute nelle direttive del primo pacchetto ferroviario, anticipando in diversi casi le disposizioni poi inserite nel secondo e, in particolare, nel terzo pacchetto ferroviario: attraverso lo strumento del "titolo autorizzatorio" infatti - e sebbene a condizione di reciprocità - il D.Lgs. n.

188/2003 ha ammesso la possibilità che ogni IF europea acceda all'infrastruttura nazionale per l'espletamento di tutte le tipologie di traffico.

In Italia esiste, quindi, di fatto, una completa apertura al mercato per i servizi ferroviari sia merci che passeggeri, attuata a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Successivamente, tenuto anche conto di quanto disposto nell'ambito del "terzo pacchetto" di direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del settore ferroviario (in particolare della direttiva 2007/58/CE), nonché dal Regolamento n.1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, si è reso necessario un intervento legislativo che, proseguendo il percorso di apertura al mercato già avviato nel nostro Paese, evitasse contestualmente che la liberalizzazione del settore avvantaggiasse in maniera ingiustificata imprese operanti in contesti nazionali meno esposti alle pressioni concorrenziali.

Le norme proposte e approvate con la *Legge n. 99/2009* hanno, pertanto, risposto ad un'esigenza di urgente modifica del quadro regolatorio per l'accesso ai servizi ferroviari, per rendere più aderente la situazione italiana alla normativa comunitaria ed a quanto avviene negli altri Paesi europei.

In particolare:

1) *articolo 58 (Requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale)*: è stata introdotta una licenza ferroviaria per lo svolgimento di servizi ferroviari in ambito nazionale, da rilasciare alle imprese aventi sede legale in Italia ovvero, se controllate da imprese aventi sede all'estero, *qualora ricorrono le condizioni di reciprocità*. E' stata, inoltre, introdotta una disciplina transitoria per consentire alle imprese ferroviarie interessate di sostituire il precedente titolo autorizzatorio con la licenza ferroviaria.

2) *articolo 59 (Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale)*: ai sensi della direttiva 2007/58/CE si è previsto che dal 1 gennaio 2010, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, senza il possesso della licenza nazionale, qualora la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

Nel 2013 sono state apportate ulteriori modifiche al quadro regolatorio sopra sintetizzato, e precisamente l'*articolo 24 (Modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ed alla legge 3 luglio 2009, n. 99)* del *Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69* (Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia) ha, tra l'altro:

- al *comma 1*, stabilito modifiche relative ai commi 1 e 11 dell'art. 17 del D.Lgs 188/2003 relativo ai Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

- al *comma 2*, stabilito modifiche all'articolo 5 del D.Lgs 188/2003 relativo alla Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie. Al fine di completare l'adeguamento della normativa nazionale agli obblighi previsti dalla direttiva 91/440/CEE, si è indicato che la separazione contabile e dei bilanci deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività;

- al *comma 3*, al fine di semplificare le procedure di accesso al mercato nei segmenti di trasporto nazionale a media e lunga percorrenza nonché al fine di integrare il recepimento della direttiva 2007/58/CE, apportato le seguenti modifiche all'articolo 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99;

a) al comma 2, le parole: "*diritto di far salire e scendere*" sono sostituite dalle seguenti "*diritto di far salire o scendere*";

b) dopo il comma 4, sono inseriti i seguenti:

"4-bis. L'autorità competente, qualora venga accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, può richiedere all'impresa ferroviaria oggetto della procedura di cui al comma 2, la riscossione di opportuni, trasparenti e non discriminatori diritti di compensazione. Tale compensazione non può comunque eccedere quanto necessario per coprire i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio, inclusa la componente di remunerazione del capitale investito prevista nei contratti di

servizio. Nel caso in cui le imprese ferroviarie, interessate dal procedimento di limitazione di cui ai commi 1 e 2, provvedano al pagamento dei sopra indicati diritti alla competente autorità, non sono più soggette alle limitazioni sul far salire o scendere le persone fintanto che non si incorra in nuove ulteriori compromissioni dei contratti di servizio pubblico sulle relazioni interessate.

"4-ter. Si prescinde dalla valutazione di cui ai commi precedenti e dalle limitazioni conseguenti qualora il modello di esercizio sia tale che le fermate intermedie siano a distanza superiore ai 100 Km e i livelli tariffari applicati risultino di almeno il 20% superiori a quelli dei servizi a committenza pubblica.

B.2 - RAPPORTI CON LE REGIONI

Il profilo riguardante i rapporti con le Regioni deve prendere necessariamente le mosse dal quadro di competenze delineato dalla Costituzione nell'art. 117, che al comma 3, inserisce le **grandi reti di trasporto tra le materie di legislazione concorrente**, cui appare necessario rinviare, anche per quel che concerne la giurisprudenza costituzionale che si è sviluppata in merito.

In relazione ad alcune rilevanti criticità manifestatesi nello svolgimento delle proprie attività, l'URSF ha istruito gli atti volti a definire le competenze e ad intavolare rapporti di collaborazione tra Amministrazione centrale e Regioni in materia di regolazione del mercato dei servizi ferroviari.

La principale criticità è infatti proprio il riparto di competenze tra Stato e Regioni sulla materia di quo, e in particolare l'attuazione del D.Lgs 188/2003 al livello regionale.

L'art. 1 del suddetto D.Lgs ha stabilito che le reti ferroviarie regionali interconnesse con la rete ferroviaria nazionale devono essere regolate sulla base dei principi contenuti nelle Direttive del Primo Pacchetto Ferroviario e nello stesso D.Lgs. 188/2003.

In attuazione del successivo comma 5, è stato emanato il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 28T del 5 agosto 2005 che all'art. 3 assegna alle regioni il compito di individuare i soggetti responsabili dell'assegnazione della capacità, i gestori di ciascuna rete e l'organismo di regolazione di cui all'art. 37 del D.Lgs 188/2003.

Con particolare riferimento all'individuazione degli organismi di regolazione, le Regioni non hanno ancora provveduto in tal senso e, in generale, si evidenzia una diffusa disapplicazione dei principi comunitari di cui trattasi nell'ambito del trasporto ferroviario regionale.

Un'adeguata regolazione delle reti ferroviarie regionali interconnesse risulterebbe, al contrario, funzionale allo sviluppo dell'intero mercato ferroviario, nazionale e comunitario. In via preliminare, sarebbe opportuno individuare le modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni e conseguentemente opportuni correttivi normativi che prevedano non più forme di coordinamento tra i Regolatori regionali (una volta individuati) e l'Organismo di Regolazione nazionale, ma un unico Regolatore che, ai sensi dell'art. 31 della Direttiva 2001/14/CE, deve essere il referente al livello comunitario con gli altri Regolatori europei e presso la Commissione Europea. Per analizzare le suddette problematiche è stato costituito un Gruppo Tecnico composto da funzionari URSF e funzionari di alcune Regioni. Il Gruppo si è riunito 2 volte (20 gennaio 2010 e 13 aprile 2010), e nel corso delle suddette riunioni i membri dell'URSF:

a) hanno svolto un'indagine - attraverso un questionario conoscitivo - sullo stato di recepimento del decreto legislativo 188/2003 al livello regionale;

b) hanno chiesto un parere ai rappresentanti delle Regioni sulla bozza di provvedimento predisposta dall'URSF in relazione alle nuove competenze attribuite all'Ufficio dall'art. 59 della legge 23 luglio 2009 n. 99.

Tuttavia le Regioni non hanno manifestato particolare interesse a proseguire nell'attività di confronto e cooperazione, ad esclusione della Regione Campania che si è avvalsa dell'Ufficio di

Regolazione durante la procedura di aggiornamento (anni 2011-2013) del Prospetto Informativo della Rete Regionale dell'EAV (Ente Autonomo Volturmo).

Infatti nel 2011 MetroCampania NordEst (MCNE) S.r.l. ha trasmesso alla Regione Campania e a quest'Ufficio il PIR edizione 2011-2012 per le valutazioni di competenza, chiedendo anche un parere alla Regione stessa in merito all'individuazione dell'Organismo di Regolazione Regionale previsto dall'articolo 3 comma 3 del DM 28/T del 5/08/2005.

L'URSF ha da subito rappresentato la propria disponibilità a supportare la Regione Campania nelle fasi di valutazione del PIR. La Regione, evidenziando la propria incompatibilità all'approvazione del PIR in quanto proprietaria della ex MCNE, ha formalmente richiesto - dovendo avvalersi di un soggetto terzo - all'URSF di svolgere, per conto della Regione stessa, le funzioni di cui all'art. 13, comma 1 del D.Lgs n. 188/2003.

L'URSF pertanto, per gli anni 2011 e 2013, ha provveduto ad analizzare il Prospetto Informativo della Rete Regionale dell'EAV e a formulare le opportune e necessarie indicazioni e prescrizioni.

Lasciando, quindi, sullo sfondo il profilo normativo del riparto di competenze legislative e di attribuzioni amministrative appare opportuno segnalare ed evidenziare come la particolarità geografica delle Regioni – soprattutto transfrontaliere – ponga, in concreto, delle nuove fattispecie rispetto alle quali non si ravvisa una adeguata chiarezza normativa, come nel caso di quelle imprese straniere che – svolgendo un servizio internazionale – attraversino due regioni transfrontaliere chiedano di svolgere un servizio localizzato in determinati ambiti territoriali, di nota vocazione turistica.

B.3 - RAPPORTI CON L'AUTORITÀ GARANTE PER LA CONCORRENZA ED IL MERCATO

Come è noto il settore del trasporto ferroviario, in quanto attività di impresa, è un ambito nel quale coesistono, quanto meno potenzialmente, e comunque per dei profili diversi ma complementari le competenze di due soggetti: l'AGCM per i profili attinenti i comportamenti di impresa di cui alla legge n. 287 del 1990 e l'URSF per i profili di regolazione anche della concorrenza nel mercato ferroviario.

In merito a tale profilo appena evidenziato, appare opportuno per completezza informativa dare conto del quadro giurisprudenziale formatosi in merito a tale aspetto e dalla cui lettura emerge con chiarezza la necessità/opportunità di un intervento legislativo che contribuisca a **perimetrare i rispettivi ambiti di competenza** – anche al fine di evitare potenziali situazioni conflittuali – e regolamentare forme di collaborazione istituzionale che si palesano come necessarie.

In particolare si fa riferimento a quanto recentemente affermato in una sentenza dal Tar Lazio di cui si riporta un passaggio che si ritiene di cruciale importanza per la capacità di evidenziare le cd. "zone grigie" di competenza tra i due soggetti, si legge, infatti, nella sentenza che "Tar Lazio, che *la competenza di AGCM coesiste con la competenza dell'organismo preposto allo specifico settore dei servizi ferroviari, vale a dire URSF, in ragione della differente finalità delle funzioni svolte dai due istituti. In particolare, l'attività dell'Autorità antitrust è indirizzata in via generale alla protezione dei consumatori e degli interessi concorrenziali tra le imprese, mentre l'attività di vigilanza svolta dall'URSF sui servizi ferroviari, come indicato dall'art. 30, co. 3, della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria e finalizzata specificamente a garantire che i diritti fissati determinati dal gestore per l'utilizzo delle infrastrutture siano conformi al capo II della stessa direttiva e non siano discriminatori, atteso che, come emerge dal 49^ considerando, gli obiettivi della direttiva sono il coordinamento dei meccanismi degli Stati membri che disciplinano la ripartizione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria e i diritti dovuti per il suo utilizzo nonché la certificazione di sicurezza [...]*". (Tar Lazio, sez. I, sentenza n. 865 del 26 gennaio 2012).

Ad ogni modo per quanto riguarda l'URSF l'indipendenza è il carattere più essenziale (e controverso) delle autorità di regolazione. La regolazione è una funzione tradizionale delle

amministrazioni pubbliche, mentre la regolazione indipendente è un fenomeno relativamente nuovo, sviluppatosi insieme alla trasformazione della presenza pubblica nell'economia, all'evoluzione di settori protetti in mercati aperti e liberalizzati, all'estensione del principio di concorrenza entro ed oltre i confini dell'ordinamento nazionale.

L'indipendenza delle autorità di regolazione ha, come Giano, un duplice volto. Le autorità devono essere indipendenti dagli operatori attivi sul mercato, per poter determinare le regole e vigilare sulla loro applicazione senza condizionamenti da parte degli interessi di settore.

Le autorità devono essere indipendenti anche dal governo, sia perché le funzioni di regolazione e di vigilanza devono svolgersi liberamente anche nei confronti delle imprese pubbliche, sia perché quelle funzioni non sono finalizzate al perseguimento di politiche pubbliche: le autorità di regolazione non cambiano le regole a seconda delle maggioranze politiche, sebbene simili attività possono essere intraprese anche dalla continuità dell'azione amministrativa delle singole Amministrazioni pubbliche.

L'ordinamento prevede garanzie formali della indipendenza delle autorità, che vanno dalle procedure di nomina, alle modalità di finanziamento, agli obblighi di consultazione e di contraddittorio, ai limiti di mandato e alla disciplina dei conflitti di interesse, ai criteri di selezione del personale, per citare solo le più rilevanti.

Tale indipendenza, tuttavia, può essere realmente garantita solo dalle specifiche competenze dei commissari, valorizzando quei soggetti dotati di una cultura professionale e istituzionale adeguata al ruolo da svolgere.

Si riportano ora in sintesi gli atti dell'AGCM che hanno avuto maggiore effetto sulle attività dell'URSF.

Procedimento A389 - RAIL TRACTION COMPANY/RFI

L'Autorità ha avviato, in data 18 settembre 2007, un'istruttoria nei confronti di RFI e della controllante FS per presunto abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE, a seguito delle segnalazioni presentate da RTC, NC e RL.

L'istruttoria riguarda i comportamenti posti in essere da FS, per il tramite di RFI, nel mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e consistenti nella revoca sin dal giugno 2004 della concessione dello sconto K2 alle imprese ferroviarie e nella decisione, espressa con comunicazione alle IF del 1° agosto 2007, di pretendere la restituzione delle somme che le IF segnalanti si erano autoridotte a titolo di sconto per l'intero periodo 2004-2006, pena la risoluzione del contratto di accesso alla rete

Procedimento A409 - NTV/RFI-ACCESSO AL NODO DI NAPOLI

A seguito della segnalazione di NTV del 4 settembre 2008, l'Autorità ha avviato, in data 2 ottobre 2008, un'istruttoria nei confronti di RFI e della controllante FS per presunto abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE.

In particolare, nella segnalazione si dava conto:

- a) della richiesta, inviata dalla stessa società in data 15 aprile 2008 alla società RFI, di accesso ed utilizzo del centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale del Nodo di Napoli (di seguito IDP);
- b) della richiesta di accesso agli spazi nei fabbricati viaggiatori inviata dalla stessa società in data 26 giugno 2008 alla società RFI, nonché del rinvio opposto da RFI a tali richieste.

Procedimento A409 - ARENAWAYS-OSTACOLI ALL'ACCESSO NEL MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI

In data 17 novembre 2010 e 23 novembre 2010 sono pervenute all'Autorità due segnalazioni, rispettivamente da parte di Altroconsumo e CODACONS nelle quali si lamenta l'esistenza di barriere all'entrata di natura normativa-regolamentare o eventualmente riconducibili a condotte di

imprese del gruppo FS (a cui appartengono sia il gestore della rete ferroviaria che il principale operatore ferroviario nazionale), nel mercato italiano dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri; tali circostanze sarebbero testimoniate dagli ostacoli frapposti all'ingresso di Arenaways S.p.A., primo operatore concorrente in Italia, a cui sarebbe stato impedito di effettuare fermate intermedie sulla tratta Milano-Torino, con l'effetto di impedire la piena liberalizzazione del settore ferroviario e favorire l'unico operatore presente, ai danni degli utenti dei servizi ferroviari in questione, inclusi i passeggeri "pendolari". Il 29 novembre 2010 l'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A. ha segnalato all'Autorità il comportamento del gestore Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. società appartenente al gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., il quale, a sostegno degli interessi di Trenitalia S.p.A. anch'essa appartenente al gruppo FS, avrebbe ingiustificatamente ostacolato l'utilizzo della rete da parte del primo operatore concorrente di Trenitalia - la stessa Arenaways - nell'offerta di servizi di trasporto passeggeri e limitato l'ingresso di Arenaways in quest'ultimo mercato. Il procedimento è stato avviato dall'AGCM in data 15 dicembre 2010, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, nei confronti della società Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Segnalazione AS986 - DECRETO DIRIGENZIALE URSF CONCERNENTE LA COMPROMISSIONE DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO FERROVIARIO

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 21 della legge n. 287/90, nella sua adunanza del 6 settembre 2012 ha formulato alcune considerazioni in merito ad alcune determinazioni contenute nel Decreto Dirigenziale n. 203 del 6 maggio 2010 - per effetto delle modifiche intervenute a seguito dell'adozione del Decreto Dirigenziale n. 528 dell'11 luglio 2012 -, in quanto suscettibili di violare le norme a tutela della concorrenza e del mercato nell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario nazionale dei passeggeri.

Procedimento A443 - NTV/FS - COMPORTAMENTI DEL GRUPPO NEI MERCATI DELL'ACCESSO ALLA RETE, DELLA GESTIONE DEGLI SPAZI PUBBLICITARI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGIERI AD ALTA VELOCITÀ

Con una segnalazione inviata in data 16 maggio 2012, successivamente integrata in data 26 giugno 2012, 26 luglio 2012, 13 dicembre 2012, 29 marzo 2013, 2 e 8 maggio 2013, l'impresa ferroviaria Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito NTV, o anche il denunciante) ha denunciato all'Autorità l'esistenza di un'articolata strategia escludente posta in essere dalle società del gruppo Ferrovie dello Stato - segnatamente, Ferrovie dello Stato S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A., FS Sistemi Urbani S.r.l. Grandi Stazioni S.p.A. e Centostazioni S.p.A. - nei mercati dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (accesso alla rete e agli impianti di manutenzione della stessa), della gestione di spazi pubblicitari all'interno delle stazioni, nonché nell'offerta di servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità, finalizzata a ritardare e/o a rendere particolarmente oneroso l'accesso al mercato da parte della stessa NTV, attualmente unico concorrente di Trenitalia nell'offerta di servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità.

Segnalazione ASI094 - URSF - DINIEGO AUTORIZZAZIONE PER LA COMMERCIALIZZAZIONE DI SERVIZI DI CABOTAGGIO IN TERRITORIO ITALIANO SULLA TRATTA INTERNAZIONALE MILANO-PARIGI

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella propria riunione del 29 ottobre 2013, ha deliberato di esprimere alcune osservazioni - ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287 - relativamente al contenuto del provvedimento n. 641/4/URSF del 31 luglio 2013 con cui l'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari ha negato alla società Viaggiatori Italia S.r.l. l'autorizzazione a commercializzare i collegamenti domestici tra le città di Milano, Novara e Vercelli con Oulx e Bardonecchia, lungo la tratta Milano-Parigi, a seguito della relativa istanza presentata, in data 20 febbraio 2013, dalla società SVI, titolare della licenza n. 60 rilasciata in data 21 dicembre 2009 dal MIT per l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri e del certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale della sicurezza delle Ferrovie.

B.4 - MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Per quello che attiene al profilo dei rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti occorre preliminarmente sottolineare che l'URSF, sebbene incardinato all'interno del predetto Dicastero, è posto in una posizione di particolare autonomia – per le ragioni sopra indicate – e come tale posto alle dirette dipendenze del Ministro.

Nell'attività di liberalizzazione il MIT e l'URSF hanno operato nel senso di un incremento dei livelli di accessibilità all'infrastruttura nazionale e incremento degli operatori e delle IF.

Prova ne sia il fatto che l'Italia può considerarsi a vario titolo fra i paesi più liberalizzati d'Europa e del Mondo in ambito ferroviario, non solo per le regole fissate dal legislatore, le attività amministrative o di regolazione, ma soprattutto per i fatti concreti che hanno portato all'ingresso di nuovi operatori in tutti i settori.

Viceversa si sono verificate difficoltà per la ricerca di personale e di risorse finanziarie adeguate in relazione alla già richiamata normativa in materia di contenimento della spesa pubblica.

B.5 - AUTORITA' PER LA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

L'Autorità di regolazione dei trasporti è stata istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità, di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481.

Il nuovo organismo ha competenza in materia di regolazione nel settore dei trasporti e di accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori. Tra i suoi compiti rientrano anche la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori. L'Autorità riferisce annualmente alla Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire ed opera, in piena autonomia, in regime di autorità amministrativa indipendente in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali.

Per quanto riguarda il rapporto con l'URSF, il comma 6-bis del citato articolo 37 prevede che a decorrere dalla data di entrata in operatività dell'Agenzia *“l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento”*.

LE ATTIVITÀ SVOLTE

Ciò premesso, in linea sintetica, si procede ora ad una descrizione delle principali attività svolte dall'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari negli ultimi due anni:

A. PIR E ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

La prima da prendere in considerazione, fra le attività svolte, è quella di "*Verifica ed esercizio del potere prescrittivo, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188, con riguardo al prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale ed esercizio del potere conoscitivo di cui all'ar.37, comma 4, del medesimo D.Lgs. 188/2003*". Potere esercitato dall'URSF nel tentativo di regolare al meglio il mercato ferroviario nel rispetto delle norme vigenti.

A.1 - LE NOVITÀ NEL PIR EDIZIONE DICEMBRE 2012

Si riportano in questo paragrafo le principali attività di verifica ed esercizio del potere prescrittivo con riguardo al Prospetto Informativo della Rete PIR edizione 2012:

- **11 gennaio 2012** – Riunione presso la sede dell'URSF con tutti i soggetti del mercato ferroviario - imprese ferroviarie (IF), Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria nazionale (GI), Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), competenti Direzioni Generali di questo Ministero - durante la quale si è discusso prevalentemente delle tematiche di particolare interesse evidenziate nel corso dei precedenti aggiornamenti del PIR, tra cui:
 - massimali assicurativi;
 - penali a carico delle IF;
 - Performance Regime;
 - terminal merci ed autoproduzione;
 - modalità e tempistica per l'aggiornamento del PIR.

- **25 gennaio 2012** – Con nota prot. 67/3 l'URSF, in riferimento alla procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete, ha invitato il GI - alla luce dell'esperienza maturata nei precedenti aggiornamenti del documento ed in esito alla suddetta riunione dell'11 gennaio 2012 - a predisporre la prima bozza del PIR edizione dic. 2012-dic. 2013 entro e non oltre il 30 giugno 2012, al fine di permettere a tutti i soggetti coinvolti di svolgere adeguatamente la propria attività nell'ambito del procedimento. E' stato inoltre stabilito al 31 luglio 2012 il termine entro il quale le IF possono formulare le proprie eventuali osservazioni alle proposte di modifica avanzate dal GI. Infine l'Ufficio ha invitato il GI a trasmettere entro il 30 settembre 2012 la bozza finale del PIR unitamente a:
 - a) copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti interessati, con le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI;
 - b) un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte ed una relazione che ne illustri i significati e le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI.

- **31 gennaio 2012** – Con nota prot. 88/3 l'URSF, in riferimento ai massimali assicurativi RTC ed a quanto prescritto in materia nei precedenti aggiornamenti, ha richiesto al GI una dettagliata *analisi di benchmark* sui massimali assicurativi previsti nei Network Statements degli altri stati membri. L'URSF ha affermato poi che, attese le competenze in materia di sicurezza in capo al GI, qualora questi volesse proporre un massimale assicurativo RCT che si discosti sensibilmente rispetto al valore medio individuato nella suddetta analisi di benchmark, dovrà produrre *un'analisi di rischio* che giustifichi il nuovo valore di massimale proposto: tale analisi dovrà essere suddivisa per tipologia di trasporto (passeggeri su linee AV, passeggeri su linee tradizionali, merci tradizionali, merci pericolose).
- **3 aprile 2012** – Riunione presso l'URSF con il GI per discutere in particolare dell'adeguamento dei massimali assicurativi RCT.
- **19 aprile 2012** – RFI, come preannunciato nell'incontro dell'11 gennaio 2012 presso l'URSF, ha organizzato una riunione con quest'Ufficio e tutte le IF per illustrare il graduale percorso di riorganizzazione del servizio di manovra, in previsione del fatto che dall'orario di servizio 2012/2013 il servizio di manovra potrà essere espletato, previo il coordinamento del GI stesso, dalle IF in autoproduzione.
- **7 maggio 2012** – RFI ha organizzato una seconda riunione, dopo quella del 19 aprile, con l'URSF e tutte le IF per approfondire la tematica dei terminal merci e del servizio di manovra in autoproduzione.
- **3 luglio 2012** - il Gestore ha trasmesso la 1° bozza di aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012, informando che le tematiche oggetto di modifica sono:
 - a) Periodo di validità del PIR (par. 1.6.1), specificando che le regole e procedure concernenti l'allocazione della capacità, la sottoscrizione ed esecuzione di atti negoziali (contratto di utilizzo e Accordo Quadro), nonché quelle relative all'*offerta infrastrutturale* avranno validità a partire dall'orario di servizio dic. 2013-dic. 2014;
 - b) Rivisitazione delle penali per soppressione, disdetta, mancata contrattualizzazione /utilizzo della capacità (paragrafi 2.4.3, 4.6.1 e 4.6.2);
 - c) Documentazione e adempimenti funzionali alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo
 - d) Servizio di manovra.Infine il GI ha segnalato che è in fase di definizione una proposta di rivisitazione delle regole concernenti il massimale assicurativo RCT, che verrà inviata ai soggetti interessati entro il **31 luglio 2012**, ed ha chiesto all'URSF la convocazione di un incontro al fine di fornire una descrizione analitica delle singole tematiche contenute nella proposta di aggiornamento del PIR.
- **13 luglio 2012** – Riunione con il GI che fornisce all'URSF una descrizione puntuale delle modifiche proposte con l'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012.

2 agosto 2012 – il GI trasmette per email l'aggiornamento del paragrafo 2.3.2.3 della bozza di PIR relativo alle Assicurazioni, stabilendo al **20 settembre** il termine per la presentazione da parte dei soggetti interessati di eventuali osservazioni.
- **8 ottobre 2012** – Riunione presso l'URSF con il GI che consegna la 2° bozza del PIR, le osservazioni pervenute dai soggetti interessati e le valutazioni di RFI rispetto a dette osservazioni.

Durante la riunione l'URSF ha richiesto chiarimenti in particolare sui terminal merci e la previsione che le manovre dovranno essere svolte dalle IF in autoproduzione.

- **12 ottobre 2012** – Riunione di tutti i soggetti coinvolti nel trasporto ferroviario presso la sala conferenze del Ministero in Roma, viale dell'Arte, convocata dal Sottosegretario di Stato Dott. Guido Improta. Obiettivo della riunione è la definizione di un percorso di adeguamento del PIR che coniughi efficienza logistica, sostenibilità economico-finanziaria e semplificazione, in modo da ridurre i costi e ampliare le opportunità del sistema. Tra gli argomenti discussi in riunione i terminal merci, le manovre ed i massimali assicurativi per le IF.
- **29 ottobre 2012** – Riunione presso il GI che ha presentato nel dettaglio le principali modifiche contenute nell'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012. Preliminarmente RFI ha chiarito che le regole, le procedure e le notizie relative all'offerta strutturale avranno validità a valere dall'orario di servizio dic. 2013- dic. 2014, adeguando l'orizzonte temporale di applicazione di tali regole/procedure allo standard adottato in ambito europeo. Il GI ha ribadito la volontà di aumentare il massimale assicurativo per RCT delle IF elevandolo da 50 Mln a 100 Mln di euro: al fine di attenuare il maggior onere per le IF è stato previsto l'obbligo per le IF stesse di stipulare singolarmente una propria polizza (di 1° rischio) per i primi 50 Mln, con la possibilità di aderire ad una copertura (di 2° rischio) in convenzione per gli ulteriori 50 Mln di euro. Il GI ha poi illustrato le modifiche riguardanti le penali (sia a carico del GI stesso che delle IF), le regole per la gestione della circolazione perturbata sull'infrastruttura AV/AC, ed infine i servizi di manovra. Su quest'ultimo punto il GI ha chiarito che, nel condividere le esigenze manifestate dalle IF interessate al processo di riorganizzazione del servizio di manovra, si è esteso di un anno il periodo in cui il GI garantisce tale servizio negli impianti dove opera è fornitore.
- **16 novembre 2012** – Riunione presso l'URSF con il GI che ha ribadito quanto già comunicato nelle precedenti riunioni e cioè che il PIR edizione dic. 2011 avrà validità anche per l'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013 con riferimento a:
 - reticolo degli impianti funzionali all'operatività del trasporto merci;
 - ai servizi ex art. 20 del D.Lgs 188/2003 (e relativa disciplina economica);
 - alle regole concernenti l'esecuzione del contratto di utilizzo.Per quanto concerne il PIR edizione dicembre 2012 in fase di approvazione, avrà validità:
 - **a partire da aprile 2013 per le regole che disciplinano:**
 - a)** il processo di allocazione della capacità per l'orario 2013-2014
 - b)** i requisiti funzionali alla sottoscrizione dei contratti di utilizzo valevoli da dicembre 2013 (compresi quelli concernenti le assicurazioni RCT);
 - c)** il regime delle penali per mancata utilizzazione.
 - **a partire dal cambio di orario di dicembre 2013:**
 - a)** le regole che disciplinano i contratti sottoscritti per l'orario dic. 2013-dic. 2014
 - b)** l'adeguamento dei massimali assicurativi RCT e terminal merci con manovre in autoproduzione.
- **27 novembre 2012** - Con il provvedimento n. 930/3 l'URSF ha formulato le proprie indicazioni e prescrizioni sulla Bozza di aggiornamento 2012 del Prospetto Informativo della Rete presentata da GI. L'URSF ha prescritto che la validità del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2011 sia estesa all'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013, tenuto conto in particolare:
 - che la complessità di alcune tematiche oggetto dell'aggiornamento del PIR e le rilevanti ripercussioni che le modifiche approvate potrebbero avere sull'intero sistema ferroviario, hanno richiesto l'istituzione di specifici tavoli di lavoro le cui attività sono attualmente ancora in corso;

- che il GI, condividendo le esigenze manifestate dalle IF interessate al processo di riorganizzazione del servizio di manovra ed in un'ottica di costruttiva collaborazione, ha esteso di un anno il periodo in cui lo stesso garantisce tale servizio negli impianti dove è fornitore della manovra;
- della nota del 16 novembre 2012 con cui il GI ha ribadito - tra l'altro - che il PIR edizione dicembre 2011 avrà validità anche per l'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013;
- che eventuali indicazioni e prescrizioni di quest'Ufficio su limitati aspetti o singoli argomenti dell'aggiornamento del PIR potrebbero essere non correttamente comprese dalle IF o dal GI, e dar origine a possibili dubbi interpretativi su un documento che deve invece garantire la massima trasparenza e chiarezza;

6 dicembre 2012 - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con una nota ha argomentato in merito alle suddette indicazioni e prescrizioni disposte dall'URSF con la nota n. 930, informando circa ulteriori approfondimenti intercorsi tra il GI stesso e le IF.

Nella medesima nota RFI S.p.A. propone di inserire alcune modifiche nel PIR edizione 2012 tali da consentire alle IF di poter pianificare adeguatamente le proprie attività con un anticipo congruente con la tempistica prevista per la richiesta di tracce e servizi per l'orario 2013-2014.

6 dicembre 2012 - L'URSF, con nota prot. 972/3, ha preso atto delle attività di consultazione dei soggetti interessati svolte dal GI, con particolare riferimento alle problematiche ancora esistenti e con l'obiettivo di pervenire ad una loro rapida risoluzione, e ha comunicato al GI stesso che nulla osta all'inserimento nel PIR delle seguenti parti:

- le modifiche/integrazioni che non sono state oggetto di osservazioni da parte dei soggetti interessati;
- modifiche intervenute su istanza delle imprese ferroviarie, sia attraverso le osservazioni formulate sulla 1a bozza di aggiornamento che durante le riunioni tenutesi alla presenza del GI e di quest'Ufficio;
- paragrafi oggetto delle suddette ulteriori attività di confronto tra il GI e le IF, con particolare riferimento a:
 - 1) Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi;
 - 2) Assicurazioni;
 - 3) Obbligo delle IF di messa a disposizione di informazioni relative alla sicurezza;
 - 4) Regole per la gestione della circolazione perturbata sull'infrastruttura AV/AC (ad eccezione dell'ultimo capoverso del par. 2.4.5);
 - 5) Franchigia sulla disdetta tracce;
 - 6) Definizione dei prezzi di utilizzo degli impianti di manutenzione e delle platee di lavaggio;
 - 7) Penali conto IF.

Il Prospetto Informativo della Rete aggiornato - approvato con Disposizione dell'AD n° 11 del 07 dicembre 2012 - è stato pubblicato sul sito ufficiale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (<http://www.rfi.it>) nella sezione "clienti e mercato".

Di seguito si descrivono in sintesi le principali tematiche oggetto di aggiornamento del PIR.

➤ *Periodo di validità del PIR*

In coerenza con quanto previsto dai Network Statement di altri Gestori europei, è stato specificato che le informazioni relative all'offerta infrastrutturale, così come le regole concernenti le condizioni di accesso all'infrastruttura e quelle riguardanti l'esecuzione dei

contratti con le IF avranno validità con riferimento dall'orario di servizio dicembre 2013-dicembre 2014. Ciò consente agli operatori di poter pianificare adeguatamente e per tempo le proprie attività e i rapporti con i committenti sulla base di regole certe e rese pubbliche con un anticipo di quattro mesi prima della richiesta di capacità al Gestore dell'infrastruttura.

➤ *Documentazione e adempimenti funzionali alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo*

E' stata definita con maggiore chiarezza la tempistica da rispettare ai fini della produzione documentale funzionale alla sottoscrizione del contratto di utilizzo, specificando i casi in cui la mancata/tardiva presentazione della stessa comporta la decadenza dal diritto di fruire della capacità assegnata e il conseguente obbligo di corrispondere le penali per mancata contrattualizzazione.

E' stata inoltre proceduralizzata, con la previsione di specifiche scadenze, la parte concernente la regolarizzazione di eventuali pendenze debitorie prima della sottoscrizione del contratto di utilizzo.

A.2 - IL PIR 2013 INNOVAZIONE E PROGRESSIONE

Come sopra citato con la nota 67/3 del 25 gennaio 2012 l'URSF, in riferimento alla procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete, alla luce dell'esperienza maturata, ha proposto la seguente tempistica:

- 30 giugno: predisposizione della prima bozza del PIR da parte del Gestore dell'Infrastruttura da sottoporre all'esame di tutti i soggetti interessati;
- 31 luglio: termine ultimo entro cui le IF possono formulare le proprie eventuali osservazioni alle proposte di modifica avanzate dal GI;
- 30 settembre: invio da parte del GI della bozza finale del PIR unitamente a:
 - a. copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti interessati, con le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI;
 - b. un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte ed una relazione che ne illustri i significati e le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI.

Confermata anche per l'anno 2013 tale procedura, in relazione all'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete - Edizione dicembre 2013 - si riassumono di seguito gli eventi più rilevanti avvenuti nell'anno:

- 31 gennaio 2013 – Riunione presso la sede dell'URSF con tutti i soggetti del mercato ferroviario - imprese ferroviarie (IF), Gestore dell'Infrastruttura (GI), Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), competenti Direzioni Generali di questo Ministero – durante la quale si è discusso prevalentemente delle tematiche affrontate nel corso dei precedenti aggiornamenti del PIR e di quelle che dovranno essere oggetto di modifiche e implementazioni, tra cui:
 - terminal merci: manovre in autoproduzione e soggetto unico;
 - raccordi privati;
 - ultimo miglio e manovre nei porti;
 - massimali assicurativi;
 - penali a carico delle IF;
 - Performance Regime;
 - modalità e tempistica per l'aggiornamento del PIR;
 - mezzi di soccorso e sgombero dell'infrastruttura;

febbraio-novembre 2013 – come preannunciato nell’incontro del 31 gennaio presso l’URSF, nel periodo indicato si sono espletate le attività necessarie alla individuazione - per quanto concerne la riorganizzazione del servizio di manovra negli impianti di proprietà del Gestore dell’Infrastruttura - delle soluzioni più idonee a contemperare le esigenze del GI con quelle delle IF. In particolare, con la continua presenza e supervisione dell’URSF, sono state svolte le seguenti attività:

- riunioni presso RFI con tutte le IF interessate al fine di individuare la migliore soluzione per ogni singolo impianto (sia con Gestore Unico che in Autoproduzione);
- riunioni con l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria concernenti responsabilità, tempistica e compiti dei soggetti coinvolti nel processo di certificazione/manutenzione dei locomotori da assegnare al GU o alle IF;
- riunioni con altre Istituzioni, Stakeholders e Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT);
- sopralluoghi presso alcuni Terminali/Impianti Merci per verificare direttamente alcune specifiche problematiche (tecniche e/o procedurali) evidenziate dagli operatori;

- **8 febbraio 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2013\0000389, ha trasmesso il **benchmark concernente i livelli di massimale relativi alla copertura RCT** richiesti dai principali Gestori delle reti ferroviarie europee alle imprese operanti sulle rispettive infrastrutture. RFI evidenzia come non esiste un unico livello di massimale minimo a dimostrazione – secondo il GI stesso – che ogni Gestore deve effettuare un’analisi del rischio basata sulla congruità delle coperture assicurative rispetto ai rischi di incidentalità, anche in ragione del grado di tutela che si intende offrire alle stesse IF e alla collettività nel suo complesso. RFI informa di essersi basata su dati storici (incluso l’incidente di Viareggio del 29/06/2009) individuando un meccanismo idoneo a evitare che l’innalzamento del massimale incidesse in misura significativa sui costi degli operatori. In tale ambito è stata prevista la possibilità di garantire la **copertura di 2° rischio**, pari a 50 mln di euro, attraverso la sottoscrizione collettiva di più imprese ferroviarie. Secondo RFI, applicando tale meccanismo, l’incremento medio del premio assicurativo sarebbe pari al 25%-30% rispetto a quello precedentemente sostenuto.
- **8 febbraio 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2013\0000109, in riferimento alla tematica relativa alla costruzione e all’esercizio di **Raccordi ferroviari** con stabilimenti commerciali industriali e assimilati, ha trasmesso la seguente documentazione:
 - i) Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali (DICC) ed. gennaio 2013;
 - ii) Schema Contrattuale Tipo per Raccordo singolo di nuova costruzione ed. gennaio 2013;
 - iii) Criteri per il calcolo degli oneri posti a carico dei titolari di raccordi ferroviari.
- **6 maggio 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0024\P\2013\0001139, ha comunicato alle IF - al fine di permettere una più corretta pianificazione delle loro attività - di aver aggiornato il PIR e precisamente:
 - i) l’Allegato 7 Parte A “**Interventi di aumento di capacità dell’infrastruttura**”, con la ricalendarizzazione delle attivazioni infrastrutturali e;
 - ii) l’Allegato 2 “**Caratteristiche impianti**” con l’inserimento dei marciapiedi per servizio passeggeri aventi un altezza di 55 cm;
- **10 maggio 2013** – il Gestore, dopo numerosi incontri con i soggetti interessati, con nota RFI-AD\A0011\P\2013\0000498 ha trasmesso, in riferimento ai Raccordi ferroviari, la seguente documentazione nella edizione finale di maggio 2013:
 - Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali (DICC);
 - Schema Contrattuale Tipo per Raccordo singolo di nuova costruzione;

- **16 maggio 2013** - l'URSF con nota n. 391/3, a seguito di una specifica problematica rappresentata dall'IF NTV S.p.A., ha verificato che la formulazione utilizzata nel PIR relativamente alla tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore può dar adito a interpretazioni non univoche del testo e delle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie. Nella nota suindicata l'URSF ha pertanto segnalato al GI l'opportunità di predisporre delle modifiche al Prospetto Informativo della Rete - in occasione del suo periodico aggiornamento - al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie;
- **17 maggio 2013** - l'URSF con **Decisione n. 400/5** (Ricorso NTV c/ RFI - *Richiesta dell'IF di prescrivere al Gestore di provvedere all'attuazione di specifici interventi infrastrutturali, individuando ove ritenuto necessario le sedi e le modalità per un costruttivo confronto sui tempi e sui modi per la loro realizzazione*) ha invitato RFI ad attivarsi per istituire, insieme e/o di concerto con le Strutture ministeriali competenti, un Tavolo Tecnico di confronto, con tutte le IF circolanti regolarmente in Italia, su temi riguardanti specifici interventi infrastrutturali da realizzare. Il Tavolo Tecnico ha l'obiettivo di raccogliere proposte, iniziative e segnalazioni di interventi infrastrutturali migliorativi della capacità, efficienza e qualità della rete, dell'accesso all'infrastruttura e degli impianti di competenza di RFI.
- **26 giugno 2013** - l'URSF con nota n. 535/1, valutate le DICC edizione maggio 2013, ha segnalato alle competenti Direzioni Generali di questo Ministero alcune esigenze rappresentate dagli operatori ferroviari raccordati, e in particolare la necessità di:
 - i) omogeneizzare tutti i contratti di raccordo presenti attualmente sul territorio;
 - ii) definire, anche tramite Decreto Ministeriale, i seguenti principi:
 - obbligo di aprire un raccordo sull'infrastruttura pubblica nazionale convenzionale qualora motivatamente richiesto;
 - classificare la sospensione di un raccordo come una attività residuale da espletare solo in specifiche situazioni limite;
 - definizione di tempi procedurali e amministrativi per le attività in capo al Gestore;
 - puntuale definizione dei costi per le attività connesse all'apertura, esercizio e sospensione dei raccordi.
- **1 luglio 2013** - RFI ha comunicato, con nota RFI DCE/A0011/P/2013/0001680, ai fini della fase di consultazione di cui all'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 188/03, la pubblicazione sul proprio sito internet della proposta di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2013.

RFI ha rappresentato, inoltre, che l'edizione definitiva del PIR dicembre 2013 sarà oggetto di informatizzazione degli allegati tecnici in modo da renderne immediatamente fruibile la consultazione, e che il termine ultimo per formulare eventuali osservazioni al testo è stabilito al 2 agosto 2013.

Le principali modifiche apportate al PIR riguardano:
 - aggiornamento della tabella relativa agli impianti di manutenzione rotabili in asset RFI;
 - evidenza dei Rail Freight Corridor (RFC) che interessano RFI (specifica richiesta dell'associazione dei Gestori europei RailNetEurope - RNE);
 - modifica della procedura di coordinamento al fine di assicurare al Gestore una maggiore flessibilità sulla programmazione delle tracce necessaria per il notevole incremento di traffico sulle linee fondamentali;
 - modifica delle condizioni di risoluzione del contratto di utilizzo in caso di mancato pagamento dei corrispettivi dovuti al Gestore a titolo di canone, servizi ed energia;

- precisazione sulla clausola relativa all'obbligo di attivazione della polizza di assicurazione RCT (la Compagnia si impegna, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità, ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati, fermo restando che il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia);
 - nuove regole per la manovra che saranno inserite nella versione definitiva del PIR a conclusione dell'interlocazione in atto con le IF e con l'URSF;
 - nuovo servizio ausiliare ASTRO IF;
 - nuovo servizio ausiliare PIC ARRIVO-PARTENZE per soggetti diversi dalle IF;
 - distribuzione gratuita del PIR sul sito di RFI nella sua versione completa.
- **22 luglio 2013** - l'URSF con **Decisione n. 625/5** (Ricorso NTV c/ RFI in relazione alla "mancata assegnazione, da parte del GI, di tracce in uscita da Roma verso Nord nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55") ha formulato, tra le altre, le seguenti prescrizioni:
- relativamente alla **Procedura di Coordinamento**, avendo rilevato un "disallineamento" esistente tra quanto previsto dalla normativa europea ed il relativo recepimento nell'ordinamento italiano, al fine di rendere tale processo coerente con le Direttive Comunitarie, il Gestore deve modificare opportunamente il **paragrafo 4.4.2 del PIR**;
 - nelle more dell'auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, riorganizzazione e rivisitazione complessiva delle norme di settore (ad esempio istituendo un **Testo Unico per le Ferrovie** che armonizzi e coordini la normativa esistente), il Gestore deve procedere obbligatoriamente - in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità - all'attivazione del Processo di risoluzione dei conflitti come previsto al paragrafo 4.4.4 del PIR, specificando dettagliatamente in tale paragrafo la natura e la composizione della prevista "**Commissione interdisciplinare**". Tale procedura, che non preclude alle IF la possibilità di presentare un successivo ricorso all'URSF nel caso non si pervenisse ad una soluzione condivisa, potrebbe in molti casi permettere alle IF stesse di giungere ad una rapida soluzione delle vertenze (entro i 10 giorni previsti dal D. Lgs. n. 188/2003);
 - il Gestore deve modificare il **Paragrafo 4.4.1 "Limitazione all'Accordo Quadro"** del PIR, proponendo nuovi limiti di riserva di capacità calibrati non solo sulla capacità complessiva della intera rete gestita, ma anche per singole fasce orarie in ciascuna tratta. Nel proporre il limite massimo di riserva della capacità ottenibile da parte di una singola IF per una specifica tratta e in una determinata fascia oraria, il GI deve tenere nella dovuta considerazione quanto previsto dal D. Lgs. n. 188/2003 in particolare agli artt. n. 23 comma 2 (*Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti o servizi*) e n. 29 comma 1 (*[...] tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività*), con particolare riferimento all'assegnazione della capacità su quelle tratte e nelle fasce orarie di maggior interesse per l'utenza ed economicamente più vantaggiose per le imprese ferroviarie;
- **27 settembre 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCEVA0011VP\2013\0002402, ha fornito ulteriori informazioni relativamente alle **Polizze Assicurative** e al previsto innalzamento dei relativi massimali. RFI ribadisce come i danni riconducibili agli incidenti di Viareggio del 29/09/2009 e di *Eschede* in Germania del 3/06/1998 sono stati di dimensioni di gran lunga superiori al livello di inassimale precedentemente previsto (50 mln di euro) ma anche a quello aumentato con l'aggiornamento del PIR 2012 (100 mln di euro). Secondo RFI i casi sopraindicati evidenziano che l'entità del danno prescinde dal fatto che il trasporto sia di passeggeri o di merci, così come irrilevanti sarebbero le dimensioni del traffico esercito dalle singole imprese ferroviarie;

- 30 settembre 2013 - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\PI\2013\0002411, ha richiesto di prorogare di 10 giorni lavorativi il termine previsto (30 settembre) per la trasmissione della seconda bozza del PIR, tenuto conto che dell'interlocuzione in atto tra RFI/IF/URSF relativamente alla regolamentazione del servizio di manovra negli impianti/terminal merci. L'URSF, con nota n. 776/3 in pari data, ha accolto la richiesta di RFI fissando il nuovo termine per la presentazione della 2° bozza di PIR - unitamente alle valutazioni di RFI - al 14 ottobre 2013.

- 11 ottobre 2013 - l'URSF con nota n. 832/3, in riferimento alle nuove regole per i servizi di manovra negli Impianti e Terminal Merci di proprietà del Gestore, in fase finale di definizione a conclusione del processo di interlocuzione tra tutti i soggetti coinvolti (GI, IF, Gestori di Terminal e URSF), ha comunicato al GI la necessità di acquisire - unitamente alla trasmissione della seconda bozza di aggiornamento del PIR e in aggiunta a quanto già concordato nelle riunioni sinora effettuate sull'argomento - il costo di ogni singola tipologia di manovra limitatamente agli impianti oggi eserciti dal GI e per i quali sarà delegata la gestione ad un nuovo Soggetto Unico.
In particolare l'URSF ha richiesto al GI di fornire per ogni singolo impianto un raffronto tra le tariffe attualmente vigenti per la fornitura dei servizi di manovra da parte di RFI e quelle di nuova definizione richieste dal Soggetto Unico, evidenziando la percentuale di ribasso del costo applicato da quest'ultimo rispetto alle tariffe finora richieste dal Gestore;

- 14 ottobre 2013 - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\PI\2013\0002499, ha trasmesso all'URSF, per le valutazioni di competenza, la 2° bozza del Prospetto Informativo della Rete (edizione dicembre 2013 - all.1) unitamente alle osservazioni (all.2) pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazioni di cui all'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 188/03 e alle valutazioni di RFI (all.3) rispetto a dette osservazioni.
Con riferimento alla prescrizione URSF emanata con la Decisione n. 625/5 e concernente l'attivazione del Processo di Risoluzione dei conflitti, come previsto al paragrafo 4.4.4 del PIR, RFI informa di aver avviato una ricognizione e comparazione delle modalità di implementazione seguite dagli altri Gestori di infrastruttura europei, nonché ad una verifica di eventuali modelli simili applicati in altri settori dei trasporti (ad es. trasporto aereo) ed di altri settori economici (ad es. bancario).
RFI ritiene infatti tale attività - *l'elaborazione di una disciplina di ADR (Alternative Dispute Resolution)* - che investe diversi profili quali la composizione, i meccanismi e i requisiti di nomina dei componenti e il relativo regolamento di procedura della Commissione Interdisciplinare - richieda un'adeguata analisi e ponderazione considerate l'impatto e le ripercussioni che un tale strumento potrà avere nell'ambito delle vertenze afferenti il processo di allocazione della capacità.
RFI riporta poi, a titolo esemplificativo, una delle principali criticità riconducibile all'implementazione della suddetta Commissione, e cioè la necessità di una corretta identificazione - oltre la rappresentanza del Gestore e dei Richiedenti interessati - del soggetto in grado di svolgere, in questa fase prodromica ad un eventuale ricorso innanzi all'URSF, il ruolo di terzo imparziale ed indipendente nell'ambito di tale Commissione.
In considerazione di quanto sopra esposto il Gestore ha ritenuto di modificare il paragrafo 4.4.4 con l'intendimento di dare una corretta informazione sul processo di risoluzione dei conflitti dando compiuta attuazione a quanto richiesto a valle dei necessari approfondimenti da condividere con l'Autorità di Regolazione.
Per quanto concerne la prescrizione relativa alle modifiche da apportare al paragrafo 4.4.1 (Limitazioni all'Accordo Quadro) il Gestore ritiene che trattasi di una materia la cui disciplina deve necessariamente trovare fonte nell'ambito dei decreti di cui all'art. 17 comma 11 del D.Lgs 188/03;

- **29 ottobre 2013** - l'Associazione Fercargo (a nome di tutte le IF aderenti) ha chiesto al GI chiarimenti riguardo alla richiesta di documentazione necessaria per la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria 2013/2014 trasmessa da RFI nel mese di ottobre 2013. In particolare Fercargo ribadisce le osservazioni formulate dall'Associazione sulla Bozza di aggiornamento del PIR in materia di Assicurazioni, e richiede chiarimenti sul paragrafo 2.4.7.1 "*Sgombero dell'infrastruttura*" con riferimento alla disponibilità dei mezzi di soccorso attrezzati (carri soccorso e carri gru), già oggetto di prescrizione dell'URSF nel maggio del 2011;

- **5 novembre 2013** - l'URSF con Decisione n. 885/5 (Ricorso NTV c/ RFI in relazione alle "*informazioni al pubblico concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC*"), ha formulato, al fine di garantire a tutte le imprese ferroviarie il medesimo livello di servizio di informazione al pubblico (sia nei tempi che nel contenuto) le seguenti prescrizioni:
 - di apportare - entro il 15 dicembre 2013 - le necessarie modifiche al *Manuale Annunci Sonori* (MAS), tenendo conto sia delle nuove esigenze derivanti dalla concomitanza di più imprese operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, che delle necessarie informazioni da fornire ai passeggeri;
 - di prevedere nel nuovo MAS una formulazione degli annunci tale da informare circa le cause dei ritardi e l'imputabilità degli stessi ad una specifica IF o al GI, solo nei casi in cui tali elementi siano stati individuati con assoluta certezza. In tutti gli altri casi l'annuncio deve essere generico relativamente all'imputabilità del ritardo ad uno specifico soggetto, mantenendo però l'assoluta precisione sulla quantificazione del ritardo, la durata del disagio e le conseguenze che lo stesso sta determinando.

- **5 novembre 2013** - l'URSF con Decisione n. 890/5 (Ricorso NTV c/ RFI in relazione al "*mancato recepimento - da parte di RFI - di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV*") avendo verificato che non esiste una procedura standardizzata che definisca modalità e tempistiche per la richiesta e la successiva assegnazione di aree e spazi nelle stazioni, ha prescritto al Gestore dell'Infrastruttura di emanare entro il prossimo cambio orario uno specifico regolamento al fine di avere un processo autorizzatorio equo, trasparente e non discriminatorio. Tale documento deve regolamentare l'assegnazione di spazi/superfici nelle stazioni, anche con riferimento alle aree per le Biglietterie Self Service - Desk Mobili - Totem Informativi, disciplinando le modalità con cui effettuare la richiesta di aree, dando indicazione dei referenti, della tempistica prevista per il completamento dell'istruttoria ed il rilascio/rigetto dell'autorizzazione e delle possibili cause di rigetto, stabilendo i principi di calcolo delle tariffe per l'utilizzo delle aree.

Per quanto concerne i monitor "posizione carrozza", l'URSF ha riscontrato il permanere - nonostante l'avvenuto adeguamento del software da parte del GI - di differenze nelle informazioni relative ai servizi offerti dai treni Frecciarossa e Italo, e ha prescritto di aggiornare e implementare tempestivamente e progressivamente il suddetto software affinché i messaggi trasmessi dai monitor siano di tipo "standard" e uguali per tutte le IF.

Inoltre, in relazione alla cartellonistica e alla segnaletica di stazione l'URSF ha prescritto al Gestore di modificare il "*Progetto di variante al sistema segnaletico*" - a tutela dei passeggeri e sempre garantendo equità e non discriminazione tra le imprese ferroviarie - eliminando il cosiddetto "principio di informativa anonima" e prevedendo invece l'inserimento nella cartellonistica e segnaletica di stazione del nome/logo dell'operatore che fornisce specifici servizi (biglietteria, sala accoglienza, punti informazioni; etc.);

- **6 novembre 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2013\0002657, integra la precedente nota del 27 settembre 2013 relativa ai Massimali Assicurativi, fornendo l'indicazione dei valori di magnitudine correlati ai più gravi sinistri ferroviari avvenuti negli ultimi anni:
 - 1998 Eschede (Germania): la valorizzazione definitiva evidenzia un importo superiore ai 250 mln di €, con 101 persone decedute e 100 feriti;
 - 2009 Viareggio (Italia): la valorizzazione – ancora in fase di definizione – si può stimare in oltre 130 mln di €, con 30 persone decedute e 200 feriti;
 - 2011 Cina: la valorizzazione – ancora in fase di definizione – si può stimare in oltre 170 mln di €, con 43 persone decedute e 200 feriti;
 - 2013 Spagna: la valorizzazione – ancora in fase di definizione – si può stimare in oltre 265 mln di €, con 79 persone decedute e 140 feriti;Il GI informa inoltre che, in merito ai costi incrementali a carico di ciascuna IF che aderisse ad una polizza collettiva di 2° rischio con un massimale di 50 mln di €, le prime valutazioni effettuate fanno prevedere un costo fisso per impresa pari a 10.000 € oltre una quota aggiuntiva di importo pari al 3% del valore di treni*km operati dall'IF.

- **14 novembre 2013** – l'URSF, con nota n. 941/3, ha richiesto al GI – in considerazione dell'ormai imminente aggiornamento del PIR - di comunicare in un'unica nota a tutte le Imprese Ferroviarie, ai Gestori Unici e ai Terminalisti le seguenti informazioni:
 - Elenco degli impianti con indicazione del Gestore Unico (GU)/Autoproduzione di Molteplicità di Imprese Ferroviarie (AMIF);
 - Numero e tipo delle locomotive assegnate a ciascun impianto sia per GU che AMIF;
 - Modalità di messa a disposizione delle locomotive, con indicazione del costo per gli assegnatari (inclusa la manutenzione);Il Gestore deve inoltre richiedere che le IF e il GU assegnatari di locomotive diesel diano conferma di accettazione dei rotabili entro il 5 dicembre 2013.

- **26 novembre 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2013\0001158, in riscontro alla nota URSF del 14 novembre u.s. e a seguito di quanto emerso dalle interlocuzioni con l'URSF stesso e con le IF, Terminalisti e GU, ha riassunto le informazioni concernenti le modalità organizzative dei servizi di manovra valevoli a partire dal 15 dicembre 2013;

- **28 novembre 2013** – l'URSF, con nota n. 1010/3, in risposta alla nota del GI del 26 novembre u.s., ha fornito ulteriori chiarimenti sul tema delle manovre e, a seguito delle risultanze prodotte nel corso dei numerosi incontri avuti con il GI stesso, l'ANSF e le IF ha formulato una serie di prescrizioni che sono integralmente riportate nelle INDICAZIONI E PRESCRIZIONI emanate da questo Ufficio con nota 1076 del 10/12/2013

- **4 dicembre 2013** – l'URSF, con nota n. 1051/3, ha fornito all'Associazione Fercargo chiarimenti e precisazioni su alcune specifiche tematiche di aggiornamento del PIR, in particolare sulle Assicurazioni (adeguamento dei massimali Responsabilità Civile Terzi) e sui servizi di manovra negli impianti di proprietà del Gestore. Le suddette precisazioni sono riportate nelle INDICAZIONI E PRESCRIZIONI emanate da questo Ufficio con nota 1076 del 10/12/2013.

- **18 dicembre 2013** – l'URSF, con e-mail certificata, ha chiesto a RFI di modificare il PIR pubblicato in data 13 dicembre a causa di un refuso e di un errore di digitazione riscontrati che però cambiavano profondamente il senso dell'intero paragrafo 4.4. La correzione è stata subito apportata dal GI.

In particolare le prescrizioni emanate si evidenziano come segue, fermo restando che per quanto concerne il Performance Regime (PR), il Gestore ha avviato una fase ricognitiva al fine di analizzare le metodologie adottate in altri paesi europei (a tal proposito si segnala l'incontro del 23 maggio 2013, a Roma, presso RFI con il Regolatore Ferroviario inglese ORR) che dovrà necessariamente prevedere una ulteriore fase di approfondimento (con tutti i soggetti interessati) nel corso del 2014 al fine di poter conclusione l'aggiornamento del Performance Regime nel corso del medesimo anno.

Tornando al PIR, qui di seguito si illustrano *le principali modifiche e innovazioni* adottate nell'edizione dicembre 2013.

Paragrafo 1.9 - RAIL FREIGHT CORRIDOR (RFC) (pag. 13)

Per quanto concerne i Rail Freight Corridor, l'URSF ha ritenuto opportuno far inserire le seguenti ulteriori informazioni:

- relativamente ai *Corridoi n. 1 e n. 6*, indicare che sono stati sottoscritti dai Regulatory Bodies i relativi Cooperation Agreement (CA), che regolamentano la procedura relativa ai reclami presentati dagli operatori di trasporto in merito alle tracce preassegnate dall'OSS dei medesimi Corridoi;
- per reclami avverso l'OSS e le tracce preassegnate dei RFC, indicare che il Regolatore responsabile per il RFC n. 6 è l'URSF e per il RFC n. 1 è B.Net.A. (il Regolatore tedesco): in quest'ultimo caso si potrà comunque fare riferimento all'URSF per l'inoltro del reclamo.
- indicare che ogni reclamo inerente l'OSS e i RFC deve essere inviato all'URSF sia in lingua italiana che in lingua inglese, così come dovrà essere inoltrato obbligatoriamente anche per e-mail agli indirizzi riportati al paragrafo 1.4.2.
- indicare che ulteriori notizie, ed in particolare i Cooperation Agreement (Accordi fra Regolatori dei vari RFC) che regolano i ricorsi avverso l'OSS e le tracce preassegnate, si possono trovare nel sito web dell'URSF.

CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

Paragrafo 2.2.2.2 - Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura

Punto 2.2.2.2.2

Tale punto prevede che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore l'IF che non è ancora in possesso dell'estensione/certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro e non oltre quattro mesi (tre mesi se trattasi di servizio internazionale) successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste di tracce.

L'URSF ha proposto di prevedere un unico termine per produrre il certificato sia nel caso di servizi nazionali che per quelli internazionali, rendendo tale allineamento valido dal primo cambio orario possibile, ovvero già a partire dal cambio di orario di servizio dicembre 2013- dicembre 2014.

Paragrafo 2.2.3 - LICENZA

L'URSF ha ritenuto opportuno far indicare, con riferimento alla licenza ferroviaria, che la stessa è rilasciata ai sensi dell'art. 4 del DM 2 febbraio 2011.

Inoltre ha prescritto di eliminare l'ultima riga "*Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza.*", in quanto trattasi di disposizione che non può essere normata dal Prospetto Informativo della Rete.

Paragrafo 2.3.1 - ACCORDO QUADRO**b) Sottoscrizione e adempimenti successivi**

In ottemperanza a quanto richiesto con la suindicata nota 391/3 del 16 maggio, ed al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie, l'URSF ha **prescritto** di eliminare dal paragrafo in esame, alla penultima riga, il riferimento al termine "di 8 mesi prima" sostituendolo con il riferimento al termine di cui al successivo paragrafo 4.3.2.

La suddetta prescrizione si applica alle seguenti altre parti del PIR in cui si fa genericamente riferimento al termine "di 8 mesi prima":

- *paragrafo a.4 Adempimenti successivi alla sottoscrizione (pagg. 69-70);*
- *paragrafo 6.3.1 SERVIZI OBBLIGATORI Collegamento ferroviario marittimo per/da Sardegna per trasporto di carri merci non contenenti merci pericolose e nocive (pag. 123)*

Paragrafo 2.3.2.3 - Assicurazioni

In relazione alla Responsabilità Civile verso Terzi, l'URSF ha **prescritto** di specificare che l'IF, oltre a poter decidere di produrre singolarmente una polizza assicurativa di 1° rischio (50 mln di euro) e una polizza collettiva di 2° rischio (ulteriori 50 mln), può ripartire proporzionalmente tra le due polizze (di 1° e 2° rischio) anche la quota prevista per i sotto limiti ammessi.

Paragrafo 2.3.2.5 - Risoluzione del contratto

In riferimento all'ipotesi di risoluzione di cui alla lettera b), l'URSF ha **prescritto** di modificare il termine concesso all'IF per adempiere al mancato pagamento, portandolo da 15 a 30 giorni dalla data di formale contestazione da parte del GI.

Paragrafo 2.3.3 - OBBLIGHI DEL G.I. E DELLE I.F. IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO**2.3.3.2 Obblighi di GI**

L'URSF ha **prescritto** di inserire un nuovo punto nel quale specificare che il Gestore, come di fatto già opera, "ha l'obbligo di dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni (e relativi orari) di tutte le IF, utilizzando analoghe metodologie comunicative e segnaletica (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF".

Nel nuovo punto deve inoltre essere data evidenza, sinteticamente, degli analoghi obblighi del GI relativamente a:

- i) annunci di stazione (vedi Decisione URSF n. 885 del 5 novembre 2013);
- ii) cartellonistica/segnaletica, spazi/aree in stazione, monitor (vedi Decisione URSF n. 890 del 5 novembre 2013).

Paragrafo 2.4.3 - CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI/RESPONSABILITA' DI GI

L'URSF ha **prescritto** di fornire, all'interno del punto 4., informazioni relative ai casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, alluvioni e/o altre calamità naturali.

In particolare è necessario indicare che nei suddetti casi:

- i) il Gestore deve prontamente informare le IF;
- ii) non potranno essere previste - per tale fattispecie - penali a carico del Gestore.

Paragrafo 2.4.5 - GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA**a) Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni (pag. 36)**

L'URSF ha prescritto di inserire le seguenti ulteriori specificazioni:

- 1) in caso di particolari condizioni climatiche o di calamità naturali, il GI stabilisce tempestivamente le regole di circolazione (eventuali soppressioni, deviazioni e limitazioni di velocità) e ne dà contestuale comunicazione alle IF coinvolte.
- 2) con riferimento alla facoltà dell'IF di accettare o meno la proposta del GI di adottare provvedimenti di circolazione utili ad evitare le operazioni di regresso negli impianti di testa e finalizzati ad effettuare il servizio viaggiatori in stazioni alternative, la mancata accettazione della proposta alternativa del GI da parte dell'IF non dà luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 4.6.2.

Paragrafo 2.4.7 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA (pag. 39)**2.4.7.1 Sgombero dell'infrastruttura**

Quest'Ufficio ha ritenuto che debba essere oggetto di approfondimento la proposta di modifica del paragrafo in questione formulata dall'IF NTV.

In particolare il GI, anche con il supporto dello scrivente Ufficio, dovrebbe promuovere accordi tra le IF operanti sulla rete nazionale finalizzati alla fornitura in forma "consorzata" tra le stesse IF di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI, coinvolgendo gli uffici competenti per quanto concerne la fattibilità tecnica della proposta.

L'URSF ritiene che le suddette misure, qualora applicabili, potrebbero infatti ottimizzare la dislocazione delle locomotive diesel e ridurre i costi sostenuti sia dal GI che dalle IF nella gestione e nell'effettuazione delle operazioni di soccorso, garantendo al contempo una maggiore efficienza e sinergia delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

Analogamente deve essere fatto obbligo alle IF di fornire tutti i dati possibili al GI in merito all'accoppiamento dei treni viaggiatori AV ed in particolare i dati tecnici relativi ai convogli utilizzati sulle linee AV/AC che possono essere accoppiati con quelli di altra IF, dando evidenza delle necessarie autorizzazioni e/o condizioni tecniche ove presenti o in fase di autorizzazione.

Infine l'URSF, avendo constatato (nota Fercargo del 29 ottobre 2013 indicata nelle Premesse) il permanere di dubbi nelle IF circa la disponibilità dei mezzi di soccorso attrezzati - nonostante le prescrizioni formulate nei precedenti aggiornamenti del PIR sulla specifica tematica - ha ritenuto che dovesse essere ulteriormente specificato la non obbligatorietà del possesso dei suddetti mezzi.

A tal fine ha prescritto di modificare il secondo alinea del punto 4. nel seguente modo:

- *degli impianti ove eventualmente dispone di mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altro mezzo idoneo), comprovando eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune degli stessi;*

CAPITOLO 2 - parte speciale - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA AV/AC**A. - ACCORDO QUADRO PER INFRASTRUTTURA FERROVIARIA AV/AC****Paragrafo a.4 - Adempimenti successivi alla sottoscrizione****Paragrafo b.2 - Tempistica**

In ottemperanza a quanto richiesto dall'URSF con la suindicata nota 391/3 del 16 maggio, ed al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie, l'URSF ha prescritto di modificare il paragrafo coerentemente alle modifiche che verranno apportate al successivo paragrafo 4.3.2 (Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore).

Paragrafo b.4 - Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce**Paragrafo c.3 - Mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate**

In relazione ai suddetti paragrafi, e con particolare riferimento alle penali previste sia in caso di parziale mancata contrattualizzazione delle tracce richieste che di una mancata utilizzazione di tracce contrattualizzate (sia per cause imputabile alle IF richiedenti che al Gestore dell'infrastruttura) quest'Ufficio ha invitato il GI a valutare l'opportunità di prevedere una franchigia (sia per il Gestore che per le Imprese Ferroviarie), commisurata alla tipologia di servizio effettuato (passeggeri AV) ed eventualmente applicabile in particolari circostanze, in analogia con quanto stabilito al paragrafo 4.6.3 per la rete ferroviaria tradizionale.

Il Gestore deve fornire all'URSF gli esiti della suddetta valutazione entro il 30 aprile 2014.

Paragrafo 3.6 - STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI

Relativamente ai contenuti dell'Allegato 2, l'URSF ha prescritto di integrare il paragrafo con le ulteriori informazioni inserite nell'Allegato (come già comunicato dal GI con la suddetta nota del 6 maggio 2013) e riguardanti in particolare l'indicazione dei marciapiedi per servizio passeggeri aventi altezza pari a 55 cm.

L'Ufficio inoltre ha prescritto di indicare che il Gestore è tenuto a fornire una risposta - entro 15 giorni - alle eventuali ulteriori informazioni richieste dalle IF circa le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di stazione e degli impianti di competenza di RFI.

Paragrafo 3.8 - SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

Con riferimento alla suindicata Decisione URSF n. 400/5 del 17 maggio 2013, l'URSF ha prescritto di indicare nel paragrafo in questione che il GI convocherà periodicamente (almeno una volta l'anno), invitando tutte le IF operanti in Italia e d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e l'Interoperabilità Ferroviaria, un Tavolo Tecnico finalizzato alla raccolta di proposte da parte delle singole IF di specifici interventi per migliorare, efficientare e sviluppare l'infrastruttura (singoli impianti, stazioni, terminali, raccordi e/o brevi tratti di linea).

Le eventuali proposte delle IF per poter essere analizzate dovranno essere corredate da una dettagliata analisi documentale che dia evidenza delle motivazioni a supporto (sia tecniche che economiche), con particolare riferimento agli effettivi vantaggi dell'intervento per il sistema nel suo insieme, alla sua economicità (costi/benefici) e al miglioramento qualitativo dell'infrastruttura interessata.

CAPITOLO 4 -ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'**Paragrafo 4.2 - DESCRIZIONE DEL PROCESSO**

Relativamente al punto 5) l'URSF ha prescritto al GI, oltre al rendere pubblico sul proprio sito internet istituzionale il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, di darne comunicazione via posta elettronica certificata a tutti i soggetti interessati.

Paragrafo 4.3.2 - TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE

In ottemperanza a quanto richiesto dall'URSF con la suindicata nota 391/3 del 16 maggio, ed al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per

la presentazione delle richieste di tracce orarie, l'URSF ha prescritto al Gestore di riformulare il paragrafo in questione prevedendo una delle due seguenti opzioni:

- mantenere il termine relativo all'avvio del processo di allocazione genericamente fissato con anticipo di "almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario", con l'obbligo per il GI stesso *i)* di rendere pubblico con congruo anticipo tale termine sul proprio sito internet istituzionale e *ii)* di darne contestuale comunicazione via posta elettronica certificata a tutti i soggetti interessati;
- indicare univocamente l'ultimo giorno utile per la presentazione delle richieste di tracce orarie per l'orario successivo a quello in vigore, considerato che tale data è determinabile in quanto RailNetEurope (RNE) fissa con il necessario anticipo il giorno del cambio orario (per il prossimo è stabilito al 14 dicembre 2014).

Con riferimento alla tempistica per l'assegnazione delle tracce, e tenuto conto delle prescrizioni formulate dall'URSF con la Decisione n. 625/5 del 22 luglio 2013, l'URSF ha indicato di specificare nel PIR la natura e le finalità della "Delibera" che il GI emana entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione.

Su tale specifico aspetto l'articolo 27 del D.Lgs. n. 188/2003, comma 3. lettera. g), in aggiunta a quanto stabilito dalla Direttiva n. 2001/14/CE, ha previsto infatti che il GI delibera sulle richieste entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle stesse, dandone comunicazione alle IF richiedenti, e che il rigetto della richiesta deve essere motivato già in questa fase.

Il GI con la suddetta Delibera informa le imprese ferroviarie circa "la fattibilità di massima delle richieste di capacità" dalle stesse formulate e, in base alla soprarichiamata norma italiana, dà evidenza di eventuali (e motivati) rigetti di richieste di tracce.

Dal prospetto riepilogativo denominato "Tempistica per la programmazione dell'Orario" si evince inoltre che il GI, ove necessario, avvia la procedura di coordinamento (prevista all'articolo 29 del D.Lgs. 188/2003 e descritta nel paragrafo 4.4.2 del P.I.R.), a partire dal giorno della consegna della sopraccitata Delibera.

Pertanto l'URSF, visto quanto sopra richiamato in riferimento alla Delibera che il GI emana entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, ha prescritto di inserire nel testo del paragrafo che:

- i)* tale documento informa circa l'accoglimento e l'eventuale motivato rigetto delle tracce richieste da ogni IF;
- ii)* il GI deve - in caso di rigetto di una traccia - fornire una possibile alternativa alla proposta avanzata dall'IF;

Paragrafo 4.4.1 – LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO

Con riferimento alle prescrizioni formulate dall'URSF con la suindicata Decisione n. 625/5, ed in particolare alla richiesta modifica del Paragrafo in questione prevedendo nuovi limiti di riserva di capacità calibrati non solo sulla capacità complessiva della intera rete gestita, ma anche per singole fasce orarie in ciascuna tratta, il Gestore ha comunicato con la nota del 14 ottobre 2013 che tale materia deve essere disciplinata nell'ambito dei decreti attuativi (art. 17 comma 11) del D.Lgs 188/03.

L'Ufficio, nel prendere atto dell'osservazione di GI, ha comunque evidenziato come - a distanza di oltre dieci anni dall'emanazione del Decreto Legislativo n. 188/2003 - i decreti attuativi di cui sopra non siano ancora stati definiti, e che in tale arco temporale il mercato dei servizi di trasporto ferroviario si è ampiamente evoluto fino all'attuale fase di liberalizzazione del settore Alta Velocità.

Nelle more dell'auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, emanazione dei decreti di cui all'art. 17 comma 11 del D.Lgs. n. 188/2003 (o preferibilmente di un testo unico che armonizzi e coordini la normativa esistente - incluse il recepimento delle recenti direttive comunitarie), l'Ufficio ha ritenuto indispensabile apportare delle modifiche al paragrafo in questione che tengano conto del mutato scenario di riferimento ed al fine di garantire, già in questa fase, una corretta gestione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. Pertanto, in tale regime di *vacatio legis*, l'URSF ha formulato alcune prescrizioni, fermo restando che i decreti attuativi che saranno eventualmente emanati e/o le successive delibere della istituita Autorità di Regolazione dei Trasporti prevarranno immediatamente, relata materia, su tali disposizioni.

In particolare l'Ufficio ha ritenuto che la formulazione adottata nel presente paragrafo circa i limiti percentuali sull'assegnazione di capacità totale non sia completamente aderente alla previsione normativa che stabilisce che gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti. Nel paragrafo infatti le limitazioni previste per gli AQ fanno riferimento esclusivamente alla "*capacità complessiva della intera rete gestita*" ed a quella "*complessivamente disponibile in ciascuna tratta*".

L'URSF pertanto ha prescritto al GI di modificare il paragrafo in argomento indicando che le limitazioni previste (relativamente alla quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno) sono riferite ed applicabili alle singole fasce orarie (considerando l'orario di arrivo/partenza dalla stazione di riferimento).

Con tale ulteriore specificazione l'URSF vuole consentire una equa e non discriminatoria assegnazione di tracce alle IF richiedenti, evitando in particolare che una singola IF possa riservarsi la capacità complessiva e operare "in esclusiva" su determinate tratte in specifici orari/fasce orarie.

L'URSF ha segnalato inoltre che la formulazione del paragrafo e dei limiti in esso stabiliti non consente al GI di assegnare la totalità della capacità disponibile su una tratta qualora sia presente una sola richiesta da parte di una IF/Richiedente.

Al fine di ovviare a tale limitazione, e tenuto conto che è prioritario compito/interesse del Gestore allocare tutta la capacità disponibile, nel rispetto dei criteri di equità, trasparenza e non discriminazione, a valere sul prossimo PIR (aggiornamento edizione 2014) si potrebbe prevedere la possibilità per il GI di allocare tutta la capacità disponibile nel rispetto delle seguenti condizioni:

- i) non siano pervenute richieste di capacità sulla tratta interessata da parte di altra IF;
- ii) l'assegnazione di tutta la capacità disponibile ad una unica IF deve avvenire esclusivamente prevedendo una espressa riserva nel Contratto/AQ decretante che - qualora pervenisse una successiva richiesta di capacità da parte di altra IF - tale capacità deve essere resa disponibile, fino alla quota *riservata* dal PIR vigente, a partire dal successivo cambio orario.

Paragrafo 4.4.2 - PROCESSO DI COORDINAMENTO

L'URSF, ritenendo che le modifiche apportate al paragrafo in questione necessitino di integrazioni, ha prescritto di inserire nella descrizione del Processo di Coordinamento che:

- durante la fase di armonizzazione delle tracce, ed in particolare utilizzando margini di flessibilità riservati a tale scopo (*+/- 15 minuti*), il Gestore deve tenere conto delle funzioni commerciali delle singole imprese ferroviarie (quali il cadenzamento, le caratteristiche prestazionali delle tracce, materiale rotabile, possibili coincidenze);
- in caso di coordinamento di tracce ricomprese (anche parzialmente) in Contratti di Servizio Pubblico stipulati con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o con le Regioni, il Gestore deve coinvolgere tali Amministrazioni nella procedura e chiederne il necessario parere sul processo di coordinamento in atto.

Paragrafo 4.4.3 - LINEE SATURE**4.4.3.1 Dichiarazione di saturazione**

L'URSF ha ritenuto **non accettabile**, per carenza di istruttoria e di adeguate motivazioni a supporto, la modifica proposta dal Gestore relativa all'incremento di ulteriori 15 minuti (da ± 15 a ± 30 minuti) dello scostamento possibile per una traccia richiesta dall'IF senza che questo comporti la dichiarazione di infrastruttura satura da parte del GI.

L'Ufficio ritiene che eventuali modifiche relative a tale tematica - stante la notevole complessità - debbano essere analizzate in modo approfondito e dettagliato tra tutti i soggetti interessati (incluse altre competenti Direzioni di questo Ministero) al fine di individuare eventualmente un nuovo valore di massimo scostamento possibile (per tracce confliggenti) che possa permettere sia al Gestore di operare con la necessaria flessibilità sia alle IF di essere garantite e tutelate nello svolgimento delle loro attività.

Tale modifica, una volta ricevute le necessarie informazioni/valutazioni a supporto, potrà anche essere oggetto di un aggiornamento straordinario del PIR.

Paragrafo 4.4.4 - PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI

L'URSF con la citata Decisione n. 625/5 ha prescritto - tra l'altro - al Gestore di specificare dettagliatamente in questo paragrafo del PIR la natura e la composizione della "Commissione interdisciplinare".

Il Gestore ha evidenziato, con la nota del 14 ottobre 2013, alcune criticità riconducibili tra l'altro alla composizione, ai meccanismi e ai requisiti di nomina dei componenti e al relativo regolamento di procedura della Commissione Interdisciplinare.

L'Ufficio ha condiviso la necessità - rappresentata dal GI - di effettuare un'adeguata analisi e ponderazione delle problematiche connesse alla modifica del paragrafo in argomento, in considerazione tra l'altro dell'impatto e delle ripercussioni che il processo di risoluzione dei conflitti può avere nell'ambito delle vertenze inerenti il processo di allocazione della capacità.

L'URSF pertanto, preso atto dell'attività - poste in essere da RFI - di ricognizione e comparazione delle modalità di implementazione seguite dagli altri Gestori di infrastruttura europei, nonché della verifica di eventuali modelli simili applicati in altri settori dei trasporti (ad es. trasporto aereo) ed di altri settori economici (ad es. bancario), resta in attesa di conoscere - entro il 28 febbraio 2014 - gli esiti di tali attività per poter successivamente avviare con il Gestore stesso i necessari approfondimenti propedeutici alla modifica del paragrafo in argomento.

Paragrafo 5.2.5 - DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO***Utilizzo della capacità assegnata***

Relativamente al fatto che il GI può far trasferire - a spese dell'IF - il materiale rotabile nei binari dell'impianto (merci o passeggeri) destinati al ricovero o, in alternativa, nell'impianto più vicino in cui vi sia capacità disponibile, l'URSF ha **prescritto** di indicare che il GI stesso darà attuazione a tale operazione previa comunicazione alla IF interessata.

Paragrafo 5.2.6 DESCRIZIONE SERVIZI OBBLIGATORI***Accesso e utilizzo dei centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica***

In riferimento alla proposta di eliminazione dalla *Tabella A "Impianti di Manutenzione Rotabili"* delle seguenti 7 strutture:

- Officina Manutenzione Rotabili (OMR) Pescara, Paola e Cervignano;
- Posto Manutenzione Corrente (PMC) Ravenna e Faenza;

- Officina manutenzione Veicoli (OMV) Voghera;
- Officina Manutenzione Locomotive (OML) Asti,
l'URSF ha ritenuto **non accettabile**, per carenza di istruttoria e di adeguate motivazioni a supporto, la suddetta modifica.

RFI potrà proporre le variazioni, anche mediante un aggiornamento straordinario del PIR, fornendo allo scrivente Ufficio le necessarie e opportune valutazioni, anche degli altri Uffici competenti.

Paragrafo 5.2.7 - DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI

Paragrafo 6.3.2 - SERVIZI COMPLEMENTARI

Servizi di manovra

I paragrafi in questione sono stati modificati coerentemente con le risultanze delle attività svolte nel corso del 2013 e finalizzate alla riorganizzazione del servizio di manovra negli impianti di proprietà del Gestore dell'Infrastruttura, per i quali sono state proposte e analizzate le soluzioni più idonee a contemperare le esigenze del GI con quelle delle IF.

In particolare l'URSF ha **prescritto** al GI di inserire nei paragrafi in questione quanto indicato sia nella nota n. 1010/3 del 28 novembre che nella nota n. 1051 del 4 dicembre 2013 (con tempistiche di entrata in vigore delle singole modifiche proposte), e precisamente:

- indicare che entro i prossimi due anni (cambio orario dicembre 2015) devono essere avviate procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione dei servizi di manovra nei terminali di cui alla *Tabella 2* del paragrafo 6.3.2 del PIR vigente;
- i prezzi applicati per i servizi di manovra forniti da Gestori Unici non saranno superiori a quelli stabiliti e richiesti da RFI nel medesimo terminale per il periodo 2012-2013;
- i servizi che saranno forniti dal GU saranno almeno equivalenti, anche a livello qualitativo, a quelli forniti finora da RFI;
- tutti i soggetti individuati quale Gestore Unico dovranno fornire a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie:
 - l'accesso all'impianto e i servizi di manovra a tutte le IF / operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti);
 - la pubblicazione preventiva dei prezzi applicati per i servizi di manovra.
- nei casi di Autoproduzione con molteplicità di imprese ferroviarie (AMIF), le IF che operano utilizzando locomotive assegnate da RFI dovranno garantire l'accesso agli impianti e fornire i servizi di manovra, nei limiti della loro capacità residua e applicando tariffe commisurate ai costi di fornitura del servizio, a tutte le IF/operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti) e potranno in qualsiasi momento proporre - mediante richiesta congiunta - il passaggio alla modalità di GU;
- in tutti gli altri casi (ovvero in impianti ove non è avvenuta l'assegnazione di locomotive da parte di RFI) le IF nuove entranti (ovvero quelle cioè che non operano già in un impianto) potranno chiedere l'effettuazione dei servizi di manovra alle Imprese già presenti mediante stipula di specifici accordi.
- in caso le IF o il GU abbiano necessità di dilazionare il periodo di avvio delle attività di manovra in impianti con AMIF o GU - per un tempo di due mesi ulteriori a quanto stabilito - RFI permarrà, ove già presente, quale soggetto preposto a tali attività per il solo periodo richiesto. Limitatamente a problemi relativi all'utilizzo dei locomotori assegnati dal GI

connessi a requisiti di sicurezza e/o prescrizioni dell'ANSF (ad esempio inserimento delle locomotive di manovra nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza SGS delle singole IF), il Gestore deve garantire l'effettuazione delle attività di manovra sino a che la risoluzione delle suddette problematiche consenta alle IF/GU di avviare le manovre in autonomia;

- qualora una IF abbia intenzione di avviare le proprie attività di manovra in un nuovo impianto e abbia possibilità di effettuarla con propri mezzi, questa Impresa ha facoltà di attivare il servizio - nel rispetto dell'organizzazione pregressa - in qualsiasi momento.
- nei terminal in cui la peculiarità dell'impianto stesso e della sua gestione (limitatamente ai casi in cui vi siano porzioni di impianto ricadenti in aree di competenza di Autorità Portuali) non permettessero di avviare l'autoproduzione nell'intero impianto entro il prossimo cambio orario (15 dicembre 2013), RFI continuerà a svolgere i servizi di manovra fino a quando non si saranno determinate le condizioni per la prevista diversa organizzazione, rendendo disponibili i locomotori (ove assegnati da RFI allo specifico impianto) solo all'effettivo avvio dell'autoproduzione.
- tutte le locomotive fornite da RFI alle IF dovranno essere utilizzabili, ovvero in buono stato di funzionamento e atte a garantire la prosecuzione dei servizi di manovra ai medesimi standard qualitativi attualmente praticati;
- qualora ci fossero ostacoli per l'utilizzo delle locomotive assegnate alle IF (legati al rispetto delle vigenti normative di sicurezza/ANSF), e tali criticità fossero imputabili a RFI SpA (es. mancata consegna alle IF di: istruzioni, fascicolo storico, libretto manutenzione, certificazioni, manualistica, Disposizioni Particolari di Circolazione, registrazione RIN etc.), quest'ultima - per i soli impianti in cui era presente nel corso del 2013 - si attiverà immediatamente fornendo ogni possibile supporto per rendere operativa l'assegnazione delle locomotive, garantendo i servizi di manovra fino a completa risoluzione della problematica;
- l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dei locomotori di manovra diesel deve essere disciplinata con un contratto tra le parti (GI/GU o GI/IF) che preveda clausole a garanzia della qualità, quali ad esempio l'indicazione di tempi massimi per l'intervento e/o la risoluzione delle problematiche, l'individuazione di soluzioni alternative in caso di guasti rilevanti al locomotore tali da compromettere la continuità del servizio;

Infine, considerato che il numero e la dislocazione dei locomotori messi a disposizione delle IF/GU è stata definita dal Gestore - tra l'altro - sulla base dei traffici esistenti negli impianti e della necessità di razionalizzare l'uso dei mezzi stessi, l'URSF ha evidenziato comunque la necessità di garantire le IF relativamente a possibili futuri sviluppi e/o eventuali nuovi traffici su impianti in cui oggi non opera alcuna impresa ferroviaria.

In particolare, tenuto conto delle specifiche richieste degli operatori ferroviari su tale problematica, l'URSF ha **prescritto** di indicare nel PIR che:

- relativamente agli impianti ad oggi privi di assegnazione di locomotive ed in particolare S. Ferdinando, Falconara e Brindisi, il Gestore si impegna a rendere disponibili - per ogni singolo terminale - fino a massimo n. 2 locomotori qualora una impresa ferroviaria avesse necessità di effettuare le manovre in autoproduzione. È obbligo dell'IF formalizzare al Gestore tale richiesta (informando della frequenza/numero delle operazioni previste) con un anticipo di almeno 30 giorni;
- il Gestore valuterà la possibilità di fornire alle IF richiedenti (secondo motivate e oggettive esigenze) ulteriori mezzi di manovra in scali oggi sprovvisti o dotati in misura inferiore rispetto alle reali esigenze.

L'URSF ha ritenuto inoltre necessario l'inserimento nel Prospetto Informativo della Rete di un apposito paragrafo in cui fornire le informazioni relative ai *Raccordi ferroviari*, inserendo in un allegato (o rinviando al sito web del Gestore per la possibile consultazione/acquisizione) la documentazione normativa e contrattuale che regola i suindicati raccordi, con particolare riferimento (nella loro versione vigente del maggio 2013) a:

- i) Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali (DICC)
- ii) Schema Contrattuale Tipo per Raccordo singolo di nuova costruzione.

In tale nuovo paragrafo il GI dovrà dare informazioni circa la tempistica prevista per la regolarizzazione e omogeneizzazione alle suddette disposizioni di tutti i contratti relativi ai raccordi privati all'infrastruttura ferroviaria nazionale oggi esistenti sul territorio.

Ogni azione contraria del GI è da intendersi quale azione discriminatoria e non equa.

B. MONITORAGGIO DEL MERCATO FERROVIARIO EUROPEO E RAPPORTI INTERNAZIONALI: DEFINIZIONE DI REGOLE COMUNI PER IL SETTORE

B.1 - ATTIVITÀ 2012 URSF

Partecipazione alle attività di cooperazione, scambio di informazioni e coordinamento su attività, principi e prassi decisionali previste in ambito internazionale per gli organismi di regolazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/UE.

L'attività sopra descritta trova il suo alveo nell'ambito di quanto disposto dalle Direttive europee n.12 (art. 11bis) e n.14 (art. n. 35) del 2001 hanno stabilito che la Commissione Europea è assistita da un Comitato, denominato *DERC – Developing European Railways Committee*. A tale Comitato sono affidati compiti di vigilanza e regolazione del processo di concreta attuazione, da parte degli Stati Membri, dell'intero corpus normativo comunitario emanato in materia di liberalizzazione dei mercati dei servizi ferroviari.

Il Comitato ha costituito nel 2001 n. 4 Working Groups, tra cui il Gruppo di lavoro "Regolazione" (*Working Group of Rail Regulatory Bodies*).

L'obiettivo del Working Group RB è la cooperazione tra i Regolatori, per creare un approccio comune ai problemi e progettare soluzioni comuni: l'articolo 31 della Direttiva 2001/14/CE infatti prevede espressamente che: "Gli organismi nazionali di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali adottati al fine di coordinare i loro principi decisionali nell'insieme della Comunità. La Commissione li assiste in tale compito."

Nell'ambito di tale attività l'Ufficio ha partecipato alle seguenti riunioni:

Meeting DERC – Developing European Railways Committee

- Bruxelles 18 Giugno 2012
- Bruxelles 15 Novembre 2012

- ***23^a Riunione del Gruppo di Lavoro "Rail Regulatory Bodies"*** – Barcellona 21/22 giugno 2012

- ***24^a Riunione del Gruppo di Lavoro "Rail Regulatory Bodies"*** Bruxelles, 28/29 novembre 2012

URSF ha partecipato ad incontri bilaterali con i seguenti Regolatori Ferroviari europei (RB):

RB tedesco "Bundesnetzagentur"-Bonn 6 giugno 2012

RB austriaco "Schienen-Control GmbH" - Vienna 27 giugno 2012

RB svizzero "Schiedskommissionim Eisenbahnver - SKE" – Roma 17 settembre 2012

RB inglese "Office of Rail Regulation - ORR" - Londra – 27 settembre 2012

RB francese "Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires ARAF" Roma **08 ottobre 12**

Attività di Cooperazione tra i Regolatori Ferroviari di Italia, Belgio, Germania, Lussemburgo, Svizzera ed Olanda in supporto ai **Comitati Esecutivi dei Corridoi Ferroviari Merci n. 1 e 2** di cui all'art. 8 del **Regolamento UE n. 913/2010**:

- Roma 5 luglio 2012
- Zurigo 26 Settembre 2012
- Milano 25 Ottobre 2012
- Bruxelles 14 Novembre 2012

L'URSF ha inoltre partecipato ai gruppi di lavoro nel settore trasporti presso il Consiglio Europeo durante tutto il negoziato (anni 2011 e 2012) relativo alla **Direttiva 2012/34/UE (Recast)**:

"Meeting LAND Transport Recast First Railways Package"- presso il Consiglio Europeo - Bruxelles;

L'URSF ha partecipato a circa n. 15 riunioni nel corso del 2011 e alle seguenti riunioni nel 2012:

- 13 gennaio 2012;
- 22 febbraio 2012;
- 13 marzo 2012;
- 25 aprile 2012
- 11 maggio 2012

Nell'ambito di tale attività, l'URSF ha anche verificato la **traduzione italiana della Direttiva 2012/34/UE (Recast)**, inviando al Segretariato Giuristi Linguisti del Consiglio UE le seguenti proposte di modifica al testo italiano della Direttiva Recast:

- Revisione del documento 18581/11 esaminato nell'experts meeting "Giuristi – Linguisti" del febbraio 2012; nel quale sono state proposte ed accettate - tra le altre - le seguenti modifiche:
 - Service facility tradotto "impianto di servizio" invece di "servizio sulla linea";
 - Charge tradotto "canone" invece di "diritto"
 - Train path tradotto "traccia" invece di "linea ferroviaria"
 - Artt. 10 e 11 allineamento del testo italiano con quello inglese
- Revisione del documento PE-CONS 44/12 INIT - 2010/0253 (COD) del 20 settembre 2012, nel quale sono state proposte ma non recepite alcune modifiche finalizzate ad ottenere una traduzione omogenea nel testo di termini ferroviari specifici, tra cui:
 - Service facility tradotto "impianto di servizio" invece di "servizio sulla linea";
 - Charge tradotto "canone" invece di "diritto";
 - Storage sidings tradotto "aree di deposito" invece di "stazioni di deposito";
 - Branch lines tradotto come "diramazione" invece di "linee secondarie"
 - Access Way tradotto come "Via di accesso" invece di "sistemazione dei piazzali".

Vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza e sul grado di contendibilità dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario e dei servizi specificatamente inerenti all'esercizio del sistema dei trasporti ferroviari

➤ Rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura:

- Analisi e valutazione delle **"Informative semestrali"** inviate periodicamente dal GI, concernenti lo stato dei rapporti tra il medesimo e le IF in possesso di licenza di trasporto ed i Richiedenti capacità pluriennale; le Informative contengono tutte le informazioni relative ai dati sui treni*km prodotti nel periodo considerato, notizie relative ai Richiedenti ed agli Accordi Quadro, nonché alle richieste di tracce pervenute dalle IF per l'orario ferroviario 2012-2013;

- Analisi e valutazione di ogni altra documentazione inviata dal Gestore concernente problematiche del settore ferroviario, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura;
- Riunioni con il GI finalizzate alla risoluzione delle problematiche del settore ferroviario emerse durante l'attività di monitoraggio e vigilanza.

➤ **Rapporti con Imprese Ferroviarie ed altri operatori/soggetti del settore ferroviario:**

- analisi e valutazione delle informazioni trasmesse all'URSF dalle IF, da altri operatori o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario;

Nell'ambito di tale attività, l'URSF ha esaminato - tra l'altro - le seguenti problematiche:

- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF Crossrail S.r.l. – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti pregressi e del Contratto di utilizzo per l'orario di servizio 2011-2012;
- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF Metrocampania Nord Est – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti pregressi relativi al mancato pagamento di fatture emesse a titolo di canone, energia e servizi correlati all'utilizzo dell'infrastruttura;
 - Riunione presso MIT - DGTF **8 maggio 2012**
 - Riunione presso MIT - DGTF **11 ottobre 2012**
- Tracce internazionali richieste dall'IF SVI Società Viaggiatori Italia S.r.l. per l'orario di servizio 2012-2013;
- Penali per Performance Regime e per il mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate, come da segnalazione dell'Associazione Fercargo;
- Raccordi Ferroviari: incontri con il GI e le Associazioni di categoria (Assogasliquidi, Assocostieri, Assofer):
 - Riunione presso URSF - **16 aprile 2012**
 - Riunioni presso RFI - **24 settembre 2012 – 23 ottobre 2012**

➤ **Sopralluoghi mirati al monitoraggio sulle regole di libero accesso al mercato e verifica rispetto normativa sul territorio:**

- Stazione Roma Ostiense: **15 e 29 maggio 2012, 1, 8 e 14 giugno 2012**
- Impianto Roma Smistamento: **27 giugno 2012**
- Stazione Roma Tuscolana: **6 luglio 2012**
- Impianto di Milano S. Rocco: **16 ottobre 2012**
- Stazione AV sotterranea di Bologna: **17 ottobre 2012**

➤ **Partecipazione a Convegni, Seminari, Corsi di interesse dell'Ufficio**

Seminari sulla Regolazione nel settore dei trasporti tenuti presso la European University Institute – **Florence School of Regulation:**

- 4°ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **19 marzo 2012**
- 2°EUrbanTRF (European Urban Transport Regulation Forum) **21 maggio 2012**
- 5° ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **05 ottobre 2012**
- 1°EMaritimeTRF (European Maritime Transport Regulation Forum) **9 novembre 2012**
- 1°EIntermodalTRF (European Intermodal Transport Regulation Forum) **7 dicembre 2012**

Convegno "*Liberalizzazione ferroviaria in Europa: Il caso Italia, fra anomalie e particolarità*" Filt-Cgil Nazionale – Roma **13 gennaio 2012**

Seminario "**Lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale: Il ruolo dell'autorità di regolazione dei trasporti**" - Federmobilità 11 giugno 2012 Milano presso l'Università Bocconi

ASSTRA - Corso di Formazione per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza. Due lezioni tenute da rappresentanti dell'URSF focalizzate sulle competenze dell'URSF- 12 settembre e 9 ottobre 2012

Mercintreno – "Sviluppo mercato e innovazione del trasporto ferroviario merci - Il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti" – Roma 1 e 2 ottobre 2012

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Convegno "Liberalizzazioni e concorrenza" Roma - 16 ottobre 2012

Comitato Misto di Valutazione progetto Egitto (MoU fra il Governo Italiano ed Egiziano)
Presentazione presso il Ministero dei Trasporti egiziano delle novità del settore ferroviario italiano e dell'Ufficio di Regolazione - Il Cairo 5 e 6 novembre 2012

Ambasciata Svizzera in Italia – Convegno sul trasporto merci in Europa "Corridoio sostenibile Genova-Rotterdam" Roma 26 novembre 2012

➤ **Partecipazione a Progetti Comunitari**

Progetto GIFT – Green Intermodal Freight Transport Strategic SEE (South East Europe) Program -

- Kick – off meeting presso Ministero dei Trasporti Atene (Grecia) – 13/14 settembre 2012
- Project meeting/WP3 presso Ministero dei Trasporti Sofia (Bulgaria) – 26/27 novembre 2012

➤ **Predisposizione Questionari**

- **Questionario OCSE** – Indicatore sulla regolamentazione del mercato dei prodotti PMR;
- **Questionario** sull'implementazione della Direttiva 91/440/CE come emendata dalla Direttiva 2007/58/CE
- **Questionario** "Impact Assessment of Further Liberalisation of the Railway Market at the European Level - Stakeholder Survey" – Incontro presso l'URSF con un rappresentante della società Steer Davies Gleave incaricata dalla CE di redigere lo Studio;

➤ **Analisi e valutazione di Studi, Ricerche, Pubblicazioni**

Nell'ambito di tale attività, l'URSF predispone una **rassegna stampa** quotidiana relativa al settore dei trasporti, con particolare riferimento a quello ferroviario.

Quotidianamente vengono selezionati gli articoli di interesse dell'URSF, in particolare dalle seguenti fonti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Rassegna stampa;
- Agenzia di informazione Ferrovie e TPL "Ferpress";
- Associazione Fercargo - Rassegna stampa;
- Siti internet specializzati o delle associazioni di settore.

Durante il 2012 sono inoltre stati analizzati e valutati una serie di **Studi e Ricerche** elaborati o commissionati dalle Istituzioni Europee, dagli operatori (IF, GI) o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario.

Tra gli altri si segnalano i seguenti documenti analizzati:

- "**Studio comparato sui metodi internazionali di valutazione preventiva delle opere pubbliche dal punto di vista della fattibilità tecnico-Economica**", curato dal Nucleo per la

Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato nel 2012;

- *“Evaluation of Regulation 1371/2007”* Final Report Luglio 2012 Preparato per la Commissione Europea DG Move dalla Steer Davies Gleave;
- *“Authority, Infrastrutture e Performance nel Trasporto e nell’Industria Ferroviaria. Un confronto europeo”*: T-CESIT Centro Studi sui Sistemi di Trasporto n. 3-2012
- *“Il contributo del Trasporto Ferroviario nella strategia di crescita in Italia ed in Europa”*: The European House Ambrosetti 2012;
- *“Il pedaggio delle Reti Ferroviarie in Europa”* – Quaderno dell’Ufficio Studi di NTV
- *“Impatto della separazione tra il Gestore dell’Infrastruttura e Operatore Ferroviario nell’UE”* – Parlamento Europeo Direzione Generale Politiche Interne;
- *“Tipologia e Struttura degli Organismi di Regolazione nel settore ferroviario dell’UE”* – Parlamento Europeo Direzione Generale Politiche Interne;
- *“EVES--Rail Economic effects of Vertical Separation in the railway sector”* studio commissionato dalla CER Community of European Railway and Infrastructure Companies;
- *“La separazione delle reti ferroviarie: insegnamenti per l’Italia dalle riforme di Svezia e Gran Bretagna”* – Istituto Bruno Leoni
-
- *“I trasporti del nostro scontento”* Libro Edizione Tipi del Mulino (2012), Prof. Boitani;
- *“Genova – Rotterdam: un corridoio sostenibile”* – Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile

B.2 - ATTIVITÀ 2013 URSF***Partecipazione alle attività di cooperazione, scambio di informazioni e coordinamento su attività, principi e prassi decisionali previste in ambito internazionale per gli organismi di regolazione di cui all'articolo 57 della Direttiva 2012/34/EU.***

La **Direttiva 2012/34/UE (Recast)** del 21 novembre 2012 prevede, all'articolo 62 "Procedure di comitato", che la Commissione è assistita da un Comitato, istituito ai sensi del Regolamento (UE) 182/2011.

Questo Comitato, denominato **SERAC (Single European Railway Area Committee)**, sostituisce il precedente comitato DERC.

L'articolo 57 "Cooperazione tra organismi di regolamentazione" stabilisce poi che gli organismi di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali e in particolare informazioni sulle principali questioni riguardanti le loro procedure e sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria. Essi cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione.

A tale scopo gli organismi di regolamentazione partecipano e cooperano in una rete (**Network**) che si riunisce periodicamente. La Commissione è membro della rete, ne coordina e assiste il lavoro e se del caso, formula raccomandazioni alla rete. Essa assicura una cooperazione fattiva degli organismi di regolamentazione.

Il Gruppo di Lavoro "Rail Regulatory Bodies" viene quindi istituzionalizzato diventando, in ottemperanza all'art. 57 della Direttiva Recast, l'**"European Network of Rail Regulatory Bodies-ENRRB"**

In base al disposto dell'art. 37, comma 2 del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188, e in conformità a quanto previsto dalle Direttive europee 12/2001 (art. 10.7) e 14/2001 (art. 30 e 31) e dalla recente Direttiva Recast, l'**URSF coopera a livello comunitario con gli altri Organismi di Regolazione.**

Nell'ambito di tale attività l'Ufficio ha partecipato alle seguenti riunioni:

- **SERAC (Single European Railway Area Committee)**

- Riunione con i Regolatori Europei sui Corridoi Europei - Bruxelles 9-10 aprile 2013

- Riunione con i Regolatori Europei sui Corridoi Europei - Bruxelles 10 dicembre 2013

- **1^a Riunione del Gruppo di Lavoro "European Network of Rail Regulatory Bodies- ENRRB"** – Bruxelles 13/14 marzo 2013

- **Riunione del Rail Regulatory Bodies Group sull'Equilibrio Economico dei Contratti di Servizio Pubblico**

Bruxelles 15 marzo 2013

- **2^a Riunione del Gruppo di Lavoro "European Network of Rail Regulatory Bodies- ENRRB"** – Le Mans (Francia), 2/3 luglio 2013

- **3^a Riunione del Gruppo di Lavoro "European Network of Rail Regulatory Bodies- ENRRB"** – Bruxelles 25/26 novembre 2013

URSF ha partecipato ad incontri bilaterali con i seguenti Regolatori Ferroviari europei (RB):

RB inglese "Office of Rail Regulation - ORR" - Roma – 23 maggio 2013

RB inglese "Office of Rail Regulation - ORR" - Londra – 12/13 agosto 2013

Attività di Cooperazione tra i Regolatori Ferroviari di Italia, Belgio, Germania, Lussemburgo, Svizzera ed Olanda in supporto ai **Comitati Esecutivi dei Corridoi Ferroviari Merci n. 1, 2 e 6** di cui all'art. 8 del **Regolamento UE n. 913/2010**:

- Aia (Olanda) 25/26 febbraio 2013
- Milano 16 aprile 2013
- Parigi 6/7 maggio 2013
- Madrid 8/9 luglio 2013
- Bruxelles 22/23 settembre 2013
- Parigi 3/4 ottobre 2013
- Marsiglia 28/29 ottobre 2013
- Bruxelles 10 dicembre 2013

Vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza e sul grado di contendibilità dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario e dei servizi specificatamente inerenti all'esercizio del sistema dei trasporti ferroviari

- **31 gennaio 2013** – Riunione presso la sede dell'URSF con tutti i soggetti del mercato ferroviario - imprese ferroviarie (IF), Gestore dell'Infrastruttura (GI), Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), competenti Direzioni Generali di questo Ministero – durante la quale si è discusso prevalentemente delle tematiche affrontate nel corso dei precedenti aggiornamenti del PIR e di quelle che dovranno essere oggetto di modifiche e implementazioni, tra cui:

- terminal merci: manovre in autoproduzione e soggetto unico;
- raccordi privati;
- ultimo miglio e manovre nei porti;
- massimali assicurativi;
- penali a carico delle IF;
- Performance Regime;
- modalità e tempistica per l'aggiornamento del PIR;
- mezzi di soccorso e sgombero dell'infrastruttura;

➤ **Rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura:**

- Analisi e valutazione delle **“Informative semestrali”** inviate periodicamente dal GI, concernenti lo stato dei rapporti tra il medesimo e le IF in possesso di licenza di trasporto ed i Richiedenti capacità pluriennale;
- Analisi e valutazione di ogni altra documentazione inviata dal Gestore concernente problematiche del settore ferroviario, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura;
- Riunioni con il GI finalizzate alla risoluzione delle problematiche del settore ferroviario emerse durante l'attività di monitoraggio e vigilanza.

➤ **Rapporti con Imprese Ferroviarie ed altri operatori/soggetti del settore ferroviario:**

- analisi e valutazione delle informazioni trasmesse all'URSF dalle IF, da altri operatori o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario;

Nell'ambito di tale attività, l'URSF ha esaminato - tra l'altro - le seguenti problematiche:

- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF FuoriMuro S.r.l. – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti pregressi e del Contratto di utilizzo.
- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF Metrocampania Nord Est (Ente Autonomo Volturmo) – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti

pregressi relativi al mancato pagamento di fatture emesse a titolo di canone, energia e servizi correlati all'utilizzo dell'infrastruttura;

- Tracce nazionali richieste dall'IF Nuovo Trasporto Viaggiatori per l'orario di servizio 2012-2013: specifica problematica rappresentata dall'IF NTV relativa alla tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore;
- Penali per Performance Regime e per il mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate, come da segnalazione dell'Associazione Fercargo;
- Raccordi Ferroviari: incontri con il GI, la DGT e le Associazioni di categoria (Assogasliquidi, Assocostieri, Assofer) relativamente ai contratti di accesso ai raccordi ferroviari privati e DICC Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali
- per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati;
- Tracce internazionali Parigi-Milano richieste dall'IF Thello

L'URSF ha inoltre espletato l'attività istruttoria - formulando le proprie indicazioni e prescrizioni - relativamente all'aggiornamento annuale del PIR della rete ferroviaria regionale della Campania (Linee sub urbane "Cancello – Benevento" e "Santa Maria C.V. – Piedimonte Matese") gestite dalla Società EAV Srl ex MetroCampaniaNordEst Srl. – edizione 2013;

➤ ***Sopralluoghi mirati al monitoraggio sulle regole di libero accesso al mercato e verifica rispetto normativa sul territorio:***

- Brindisi – Terminal merci: **27 aprile 2013**
- Stazione Roma Ostiense: **22 maggio e 22 ottobre 2013**
- Verona – Terminal Quadrante Europa: **31 maggio 2013**
- Porto Genova e Porto La Spezia: **19-20 giugno 2013**
- Impianto Roma Termini – Centro Controllo AV + ACE-ACC : **27 settembre 2013**
- Stazione Firenze: **6 dicembre 2013**

➤ ***Partecipazione a Convegni, Seminari, Corsi di interesse dell'Ufficio***

Seminari sulla Regolazione nel settore dei trasporti tenuti presso la European University Institute – **Florence School of Regulation:**

- 3°UrbanTRF (European Urban Transport Regulation Forum) **18 marzo 2013**
- 6°ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **27 maggio 2013**
- 7°ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **29 novembre 2013**

Convegno "***Come i treni a vapore di stazione in stazione***"- ASSTRA Bari **17-18 gennaio 2013**

3° Convegno nazionale sicurezza ed esercizio ferroviario: tecnologie e regolamentazione per la competizione - Università di Roma "Sapienza" - Facoltà di Ingegneria Civile **7 giugno 2013**

ASSTRA - Corso di Formazione per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza. Due lezioni tenute da rappresentanti dell'URSF focalizzate sulle competenze dell'URSF- Roma **27 giugno 2013**

Mercintreno – "***Ultimo miglio - Trasporto ferroviario merci e obblighi di servizio - Accesso alle infrastrutture ferroviarie/PIR e liberalizzazione***" – Roma **1 e 2 ottobre 2013**

Convegno “**Le priorità per la politica dei trasporti**” Società Italiana di Politica dei Trasporti - Si.Po.Tra - Venezia **21 ottobre 2013**

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Convegno “*Authority e Consumatori. La regolazione ai tempi della crisi*” - Roma, **26 novembre 2013**”

Oltre ad altre partecipazioni ad importanti congressi, convegni e incontri internazionali quali OCSE, WCRR etc.

➤ **Partecipazione a Progetti Comunitari**

Progetto GIFT – Green Intermodal Freight Transport Strategic SEE (South East Europe) Program -

- Project meeting/WP3 presso Autorità Marittima Galati (Romania) – **29/30 aprile 2013**
- INFODAY GIFT “Corridoi verdi nel sud-est Europa” – Lecce **3 ottobre 2013**

➤ **Predisposizione Questionari**

- **Questionario OCSE – THE OECD REGULATORY INDICATORS QUESTIONNAIRE 2013;**
- Partecipazione al **Gruppo di Lavoro “Statistiche Ferroviarie”**, composto da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell’Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie, del Gruppo Ferrovie dello Stato e dell’ISTAT.
Le attività del Gruppo, istituito nel 2013, riguardano in particolare: a) l’analisi della domanda e dell’offerta di statistiche ferroviarie; b) l’ottimizzazione degli attuali sistemi di raccolta dei dati al fine di soddisfare le richieste a livello nazionale (Ministero, Operatori del Settore ecc.) ed europeo (Unione Europea per il RMMS Report, UNECE ecc.).

➤ **Analisi e valutazione di Studi, Ricerche, Pubblicazioni**

Nell’ambito di tale attività, l’URSF predispone una **rassegna stampa** quotidiana relativa al settore dei trasporti, con particolare riferimento a quello ferroviario.

Quotidianamente vengono selezionati gli articoli di interesse dell’URSF, in particolare dalle seguenti fonti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Rassegna stampa;
- Agenzia di informazione Ferrovie e TPL “Ferpress”;
- Associazione Fercargo - Rassegna stampa;
- Siti internet specializzati o delle associazioni di settore.

Durante il 20123 sono inoltre stati analizzati e valutati una serie di **Studi e Ricerche** elaborati o commissionati dalle Istituzioni Europee, dagli operatori (IF, GI) o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario.

PAGINA BIANCA

C. IL MERCATO FERROVIARIO ITALIANO E LA REGOLAZIONE SVOLTA DALL'URSF

C.1 - ATTIVITÀ GENERALI DI SUPPORTO AL MINISTRO PER LA REGOLAZIONE DEL SETTORE E PER LO SVILUPPO DELLA CONCORRENZA NEI MERCATI DEI SERVIZI FERROVIARI

C.1.1 EFFETTI DELLA CONCORRENZA: IL CASO AV

Il quadro europeo

Sin dai primi anni novanta (Direttiva 440/91/CEE), l'Unione Europea ha avviato un serio programma di riforma del settore ferroviario, importante sia per i risvolti economico-sociali che per quelli della sostenibilità economico-ambientale. Il traguardo da raggiungere, inizialmente identificato nella omogeneizzazione dei differenti sistemi nazionali e nella liberalizzazione dei trasporti internazionali a scala europea, si è via via affinato fino a pervenire all'intenzione dichiarata di creare un unico spazio ferroviario europeo e un mercato integrato, sicuro ed interoperabile.

Tale obiettivo va raggiunto anche attraverso la realizzazione di nuove linee ferroviarie, in particolare quelle ad alta velocità, che consentono di rendere realmente competitivi i viaggi in treno rispetto a quelli in aereo e automobile su distanze sino a 700 chilometri e oltre.

La rete AV (velocità \geq 250 km/h – velocità max oggi 360 km/h con velocità commerciale di 300 km/h, in un prossimo futuro 400 km/h con velocità commerciale di 350 km/h) rappresenta oggi il fiore all'occhiello del sistema ferroviario europeo e italiano.

L'infrastruttura italiana

La rete AV italiana è stata pianificata con l'obiettivo di connettere le aree a maggiore densità abitativa e produttiva del paese, paese che, per sua conformazione geografica, è lungo e stretto. Il concept iniziale è stato, pertanto, quello di sviluppare una Y innestata sul collegamento sud-nord tra Roma (con estensione a sud per Napoli e Salerno) e Milano e Venezia (passando per Firenze e Bologna), sormontata da una trasversale est-ovest tra Venezia e Torino (passando per Padova, Verona, Brescia e Milano)

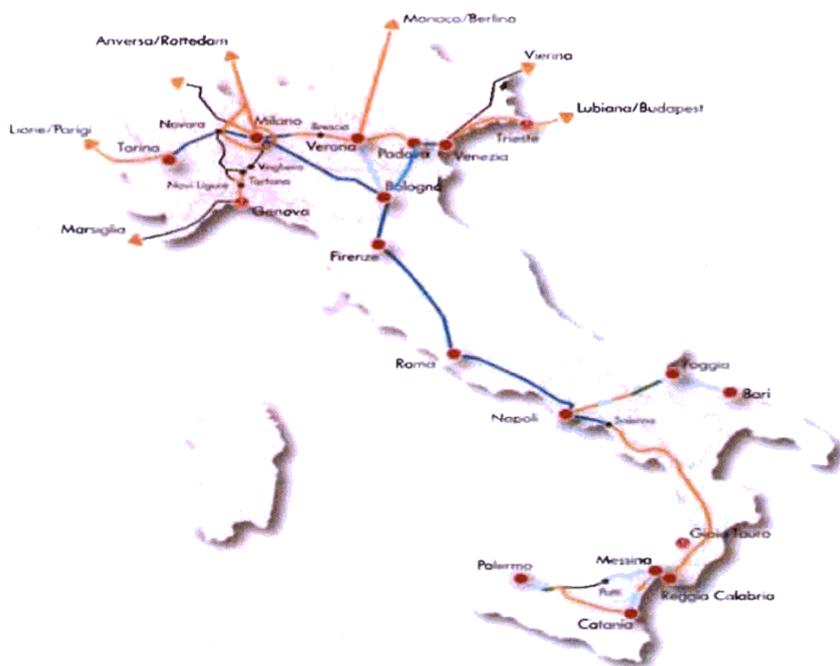
La linea AV italiana attualmente in esercizio collega dunque le città di: **Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno**, con ulteriori tratti attivi tra **Milano e Treviglio** e tra **Padova e Mestre** (linea blu sulla mappa).

La linea **Padova-Bologna** e la linea **Verona-Bologna** (entrambe linee celesti sulla mappa a nord di Bologna), pur non essendo AV, sono state completamente potenziate per l'integrazione nella rete Alta Velocità.

Lo sviluppo del network così descritto è di circa 1.000 km e ha di fatto completato il progetto inizialmente avviato con la realizzazione nel 1977 del primo tratto della linea Direttissima Roma-Firenze.

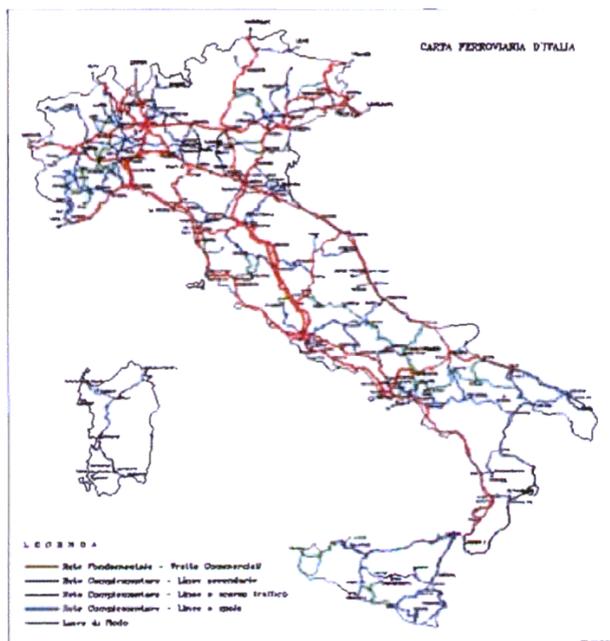
Completano a breve la trama della rete AV:

- circa **200 km** tra **Treviglio e Padova (via Verona)** (linea arancione sulla mappa a est di Milano);
- ulteriori linee - in parte nuove, in parte esistenti e in progressivo potenziamento per l'integrazione con il resto del sistema AV/AC - lungo le **direttrici dei valichi alpini** di collegamento con il resto d'Europa e lungo i collegamenti nel **Mezzogiorno** italiano, in particolare tra Napoli e Bari, Salerno e Reggio Calabria, ed in Sicilia fra Palermo, Catania e Messina il Terzo Valico tra Milano e Genova (linea arancione sulla mappa a sud di Milano).



L'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità è, inoltre, integrata con la vecchia rete convenzionale per poter meglio sviluppare le potenzialità del traffico ferroviario.

La rete ferroviaria convenzionale in Italia è costituita, invece, da circa 16.500 Km altre linee e nodi, mentre circa 2.000 Km sono le infrastrutture regionali interoperabili e interconnesse.



Le caratteristiche tecniche della linea AV

Le linee AV sono costruite secondo i più avanzati standard infrastrutturali e tecnologici per consentire le migliori prestazioni in termini di **sicurezza, velocità, e interoperabilità** con le principali direttrici ferroviarie esistenti e con le linee europee ad Alta Velocità.

Tra le dotazioni tecnologiche innovative sviluppate e/o adottate per l'AV italiana, particolarmente significative sono l'European Railways Traffic Management System (**ERTMS**), il Sistema di Comando Centralizzato adattato all'AV (**SCC-AV**), il sistema di radiotelefonia mobile **GSM-R**, il sistema di trazione elettrica a **25 KV c.a.**

Di seguito le principali caratteristiche tecniche della nuova infrastruttura:

Tipo traffico	Misto (passeggeri e merci)
Velocità commerciale / max	300 km/h / 360 km/h
Raggio di curvatura minima	5.450 m
Pendenza massima	18‰
Carico massimo per asse	25 t
Larghezza della sede	13,6 m
Interasse binari	4,5-5 m
Sezione gallerie naturali	82 m ²
Alimentazione nuove linee	25 kV c.a. 50 Hz
Alimentazione tratti penetrazione urbana	3 kV c.c.

Elementi chiave della rete AV

Sulla base dell'esperienza italiana, alcuni fattori chiave da considerare nella progettazione e realizzazione di una rete AV sono i seguenti:

Le grandi infrastrutture, che permettono la realizzazione di una rete sempre più performante.



Distanze: l'AV fino a 1000 km è competitiva se non interrotta da molte fermate, altrimenti le distanze ottimali si riducono intorno ai 500 – 700 km in funzione della velocità di esercizio prevista. Quest'ultimo fattore è fondamentale per una corretta valutazione dei costi-benefici, infatti a maggiore velocità di esercizio prevista corrispondono costi di realizzazione molto più elevati.

Popolazione: diventa essenziale collegare le città più popolate e importanti del paese per giustificare l'investimento e ottenere ritorni adeguati in termini economico-sociali.



ERTMS – ETCS: sono gli standard europei e interoperabili di infrastruttura ferroviaria e di bordo treno in ambito Controllo Comando e Segnalamento (CCS) prescelti dall'Unione Europea per realizzare la rete AV nel continente: essi consentono di gestire in modo assolutamente sicuro la circolazione dei treni AV, annullando la possibilità di disastri legati all'errore umano (come, purtroppo, recentemente avvenuto in Europa).



La Capacità: di norma è misurata dal numero di treni che possono impegnare l'infrastruttura presa a riferimento nell'unità di tempo prescelta, tuttavia le due variabili principali che ne possono incrementare il valore sono le caratteristiche tecniche del sistema di CCS utilizzato e della tipologia di traffico (specializzazione delle linee e della tipologia di servizio... soprattutto nei nodi urbani).

Il Pedaggio: è dovuto su tutta la rete ma ovviamente quello sulla rete AV è superiore e in parte destinato a rifondere il Gestore dell'Infrastruttura dei minori ricavi derivanti dal ridotto pedaggio richiesto sulle reti convenzionali. In Italia è il Decreto 43T/2000 a determinarne i criteri di calcolo. Ad ogni modo esso tende a coprire i soli costi diretti e indiretti dei servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura.

Stazioni ferroviarie: anello fondamentale della rete che permette di efficientare il sistema AV, migliorare l'attraversamento dei nodi e incrementare l'attrattività e la ricettività della rete ferroviaria integrandola con le reti urbane di trasporto pubblico locale, le aree più densamente abitate e le zone commerciali delle città.



I treni

Il materiale rotabile utilizzato oggi sulle linee AV in Italia è di nuova concezione ed interoperabile (standard sono: 25 KV AC, ERTMS 2.3.D, 220 Mt., Minimo 7 Carrozze, accoppiabilità dei treni, Velocità commerciale 350 Km/h). Su questa linea di sviluppo continuo del materiale rotabile, iniziata con i modelli di Settebello, Pendolino, fino ad arrivare agli attuali modelli di treni ETR già in circolazione (Le Freccie) ed ai treni ITALO, è anche il nuovo ETR 1000 commissionato da Trenitalia SpA del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FSI). L'ETR 1000 è prodotto da Ansaldo-Breda e Bombardier negli stabilimenti di Savona – Italia.

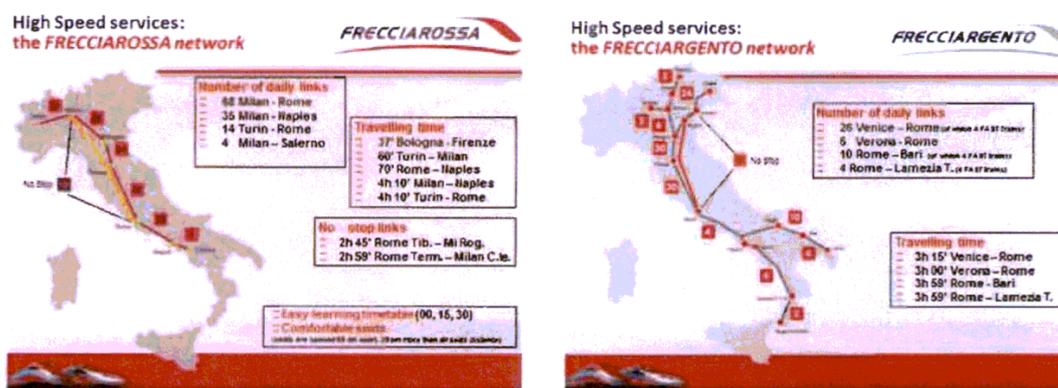
Trenitalia SpA del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

L'offerta dei treni di Trenitalia SpA del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si concretizza ad oggi



in tre tipologie di treni, denominati "FRECCIA", con diversa: - velocità di crociera; - destinazione; - frequenza.

I servizi di maggiore qualità e prettamente dedicati all'AV sono quelli dei treni Freccia Rossa e Freccia Argento con flotta, frequenza e tempi di percorrenza come sotto riportati:



I treni FrecciaBianca invece sono utilizzate su tutte le altre relazioni, con linee non propriamente dedicate all'AV.

Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) e i Treni Italo

Il nuovo servizio viaggiatori ad Alta Velocità della società NTV e dei suoi treni ITALO, è entrato in esercizio il **28 aprile 2012** con 4 viaggi giorno sulla sola direttrice Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano.

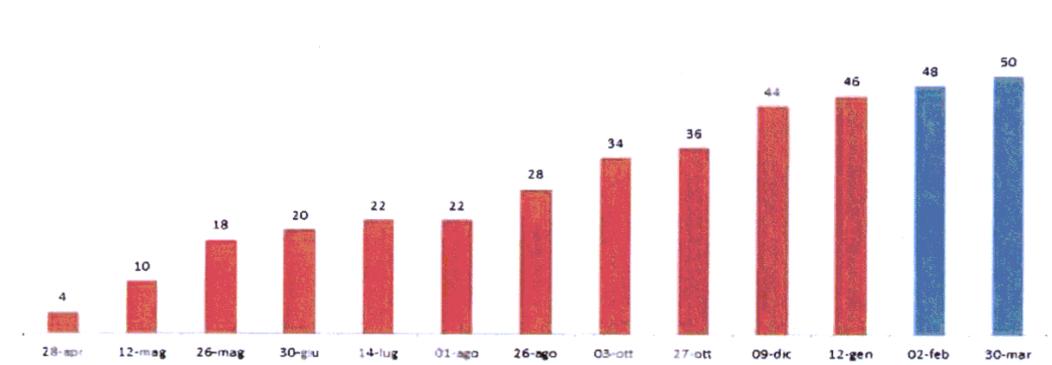
Prima di poter avviare il servizio, tuttavia, è stato necessario, fin dal 2011, iniziare e concludere il processo di omologazione dei nuovi treni ITALO, prendere la licenza nazionale, il certificato di sicurezza ed effettuare le corse prove.

I treni Italo hanno da subito avviato i propri servizi a mercato in concorrenza con il competitor - l'*incumbent* Trenitalia.

Via via che le attività aziendali entravano a regime, il numero di corse giornaliere aumentava di numero. NTV prevedeva inizialmente che la piena operatività si sarebbe dovuta raggiungere con il nuovo cambio orario del 15 dicembre 2013.

Tuttavia, il mercato di NTV, come quello dell'AV in generale (come precedentemente evidenziato), è cresciuto più velocemente del previsto arrivando a (50 viaggi giorno) già il 30 marzo 2013, ovvero in anticipo rispetto a quanto programmato dalla stessa società.

In particolare l'avvio dei servizi Italo ha avuto la seguente evoluzione (grafico sotto) in relazione alla progressiva consegna dei treni ed ai viaggi giorno offerti nella fase di *ramp-up*:



I treni Italo collegano attualmente ben 10 città italiane e 14 stazioni (Venezia, Bologna, Roma e Milano hanno la doppia stazione).



Il sistema ad alta velocità e la ripartizione modale

I numeri sopra riportati sembrano testimoniare come i treni ad alta velocità siano in grado di competere con successo con il trasporto stradale, aereo e con i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri su rotte convenzionali a medie-lunghe distanze densamente trafficate in cui la disponibilità a pagare è sufficiente a livelli relativamente elevati, con una bassa elasticità della domanda rispetto alle tariffe necessarie per coprire i costi (soprattutto turismo e business di prima classe).

Gli investimenti ferroviari nell'Alta Velocità possono alleviare la congestione anche sulla rete ferroviaria convenzionale, purché vengano effettuati adeguamenti anche nei nodi urbani, in cui l'Italia è leader, non fosse altro per le difficoltà incontrate nell'attraversamento delle città d'arte.

Infatti, è la capacità dei treni ad alta velocità di collegare velocemente il centro delle città, a creare domanda indotta e nuove possibilità per i viaggi di lavoro di andata e ritorno, per la riduzione delle distanze mediante la creazione di macro aree di residenza con una crescente integrazione regionale (si è arrivati a definire in Italia la rete ed i treni AV la "metropolitana d'Italia" per il successo registrato in questi primi anni di attività), e per l'incremento del turismo attraendo passeggeri da altre modalità.

In termini complessivi di ripartizione della domanda di trasporto, si stima che tra il 2009 (anno di avvio della rete e dei moderni servizi AV in Italia) ed il 2012 la quota modale dell'AV sia aumentata dal 39% (dovuta principalmente ad una trasposizione dei clienti IC e Pendolino sui nuovi servizi AV delle Freccie della sola IF Trenitalia) al 54%, a fronte di una riduzione dell'auto dal 28% al 21% e dell'aereo dal 26% al 21%.

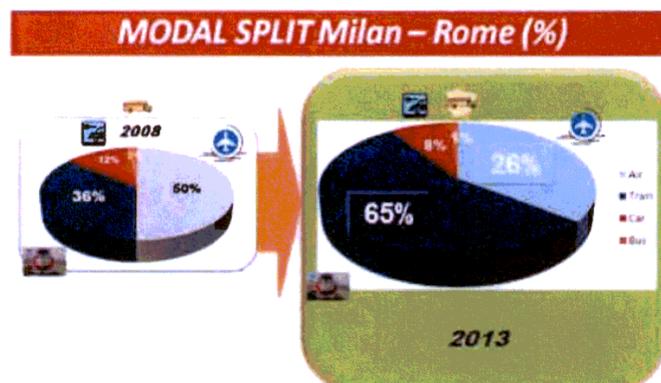
Le ragioni di questo successo sono molteplici. L'incremento registrato in soli 4 anni è dovuto essenzialmente ai seguenti fattori:

- lo stabilizzarsi dell'offerta;
- la qualità dei servizi offerti;
- la domanda indotta;
- il reale modal shift fra le diverse modalità di trasporto sulle relazioni della rete AV che si è venuto a creare;
- un effettivo incremento del numero complessivo dei passeggeri trasportati;
- il maggior numero di persone in movimento fra le diverse Origini e Destinazioni (O/D).

Sulla relazione Roma – Milano, in particolare, l'incremento del modal shift è ancora più marcato, essendo da sempre una relazione business, dove la rapidità e la qualità dei servizi sono fattori chiavi di successo. Su questa tratta infatti la modalità aerea risultava prevalente e maggioritaria, fino al 2008 (anno precedente all'avvio della rete e dei moderni servizi AV in Italia) rispetto a tutte le altre modalità disponibili per l'utenza.

Oggi, invece, la quota modale dei servizi ferroviari ad AV ha rapidamente cambiato ed invertito il trend, nonostante contemporaneamente sia aumentato anche il numero di viaggiatori fra le due città italiane.

Si osserva infatti che la quota di mercato del servizio di trasporto ferroviario è passata dal 36% del 2008 (in assenza quindi di moderni servizi AV) al 65% registrato nella prima metà del 2013, con una contestuale forte riduzione della quota modale di aereo dal 45% al 26%.



Tale ultima quota è stimata incomprimibile dagli esperti ma il processo non sembra comunque essersi arrestato. Ci sono, infatti, importanti novità alle porte in grado di spostare ancora l'ago della bilancia. Sono in arrivo, ad esempio, l'*upgrading* della rete AV che dovrebbe prevedere l'incremento delle velocità commerciali, così come è in arrivo il nuovo treno interoperabile del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – l'ETR 1000.

La regolazione del sistema ferroviario

Il sistema ad alta velocità, connettendo tutte le maggiori e più importanti città italiane, si basa quindi su:

- interoperabilità, sicurezza ed elevate prestazioni tecniche;
- ridotti tempi di percorrenza (velocità commerciale elevata);
- qualità dei servizi al passeggero sia in stazione che a bordo treno;
- sviluppo compatibile con il risanamento ambientale;
- un quadro regolatorio adeguato in un mercato liberalizzato.

Per questo motivo, dopo la completa liberalizzazione del trasporto aereo e marittimo, in Italia non si poteva che proseguire con quella del settore ferroviario, soprattutto nel campo del trasporto passeggeri e dei servizi a mercato.

Per tentare di non frenare tale processo l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) ha negli ultimi anni effettuato alcune indagini, ha monitorato il settore e ha preso alcune decisioni chiave per la definitiva apertura del mercato ferroviario dell'AV alla concorrenza.

In particolare, ogni richiedente capacità ferroviaria (accesso all'infrastruttura) ha il diritto di adire l'Organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria concorrente (*incumbent*).

L'Organismo di regolazione decide sulla base di un ricorso o eventualmente d'ufficio e adotta le misure necessarie volte a porre rimedio alla situazione denunciata o evidenziata.

Le **Decisioni** più importanti che sono state adottate sono (si veda anche apposita appendice):

- Decisione n. 890/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione al mancato recepimento - da parte di RFI - di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico (ad es. visibilità negli atri di stazione) in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV, e al carattere discriminatorio della condotta tenuta da RFI nei confronti di NTV.

- Decisione n. 885/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle "informazioni al pubblico concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC".
- Decisione n. 880/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle penali richieste dal GI all'IF rispettivamente per i periodi 28/4/2012 - 30/6/2013, 1 luglio 2012 - 30 ottobre 2012 e 1 novembre 2012 - 8 dicembre 2012 ai sensi del Capitolo 2 - paragrafo b.4.2. Parte Speciale del PIR.
- Decisione n. 625/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alla mancata assegnazione, da parte di RFI, di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nell'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013 nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55.
- Decisione n. 528/5/URSF - Stazione sotterranea AV di Bologna - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013, in relazione alla tardiva apertura della Stazione sotterranea AV di Bologna.
- Decisione n. 400/5/URSF - Interventi sull'Infrastruttura Ferroviaria - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013, in relazione alla realizzazione di determinati investimenti infrastrutturali evidenziate dalla IF sulla base di ritorni di esperienza.
- Decisione n. 945/5/URSF - Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), in relazione alla possibilità di fermata, nella Stazione di Roma Tuscolana, dei treni commerciali AV "ITALO", ed avvio del procedimento istruttorio relativo al ricorso sopra citato in data 11 luglio 2012.
- Decisione n. 541/5/URSF - Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003 proposto da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) in relazione all'accessibilità alla Stazione di Roma Ostiense ed in particolare alla banchina del binario 15.
- Decisione n. 39/5/URSF - Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003 proposto da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) in relazione ai termini e alle condizioni di cui al documento "Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC" predisposto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

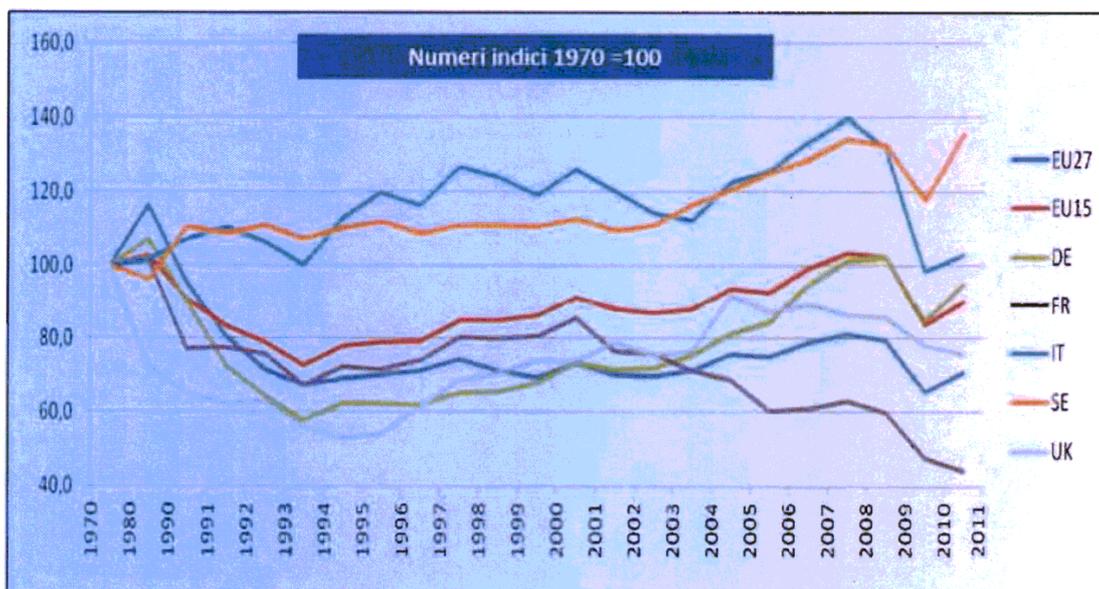
In conclusione una vera e proficua concorrenza è possibile nell'AV a patto di ridurre i costi operativi per i nuovi entranti adottando adeguate misure organizzative e normative che permettano tali riduzione di costi spesso "eccessivi" o anche "evitabili" (es. ne sono i costi ribaltati dal GI per le Persone a Ridotta Mobilità, i costi per lo sgombero dell'infrastruttura in assenza di cooperazione e consorzi fra le diverse IF per la tenuta a disposizione di riserve calde e locomotive diesel, gestione dei servizi di manovra negli impianti merci, incremento dell'intermodalità, creazione di bacini territoriali. investimenti incentrati sui nodi urbani invece che sui grandi assi lineari, etc...).

C.1.2 IL TRASPORTO MERCI IN ITALIA: I TERMINALI

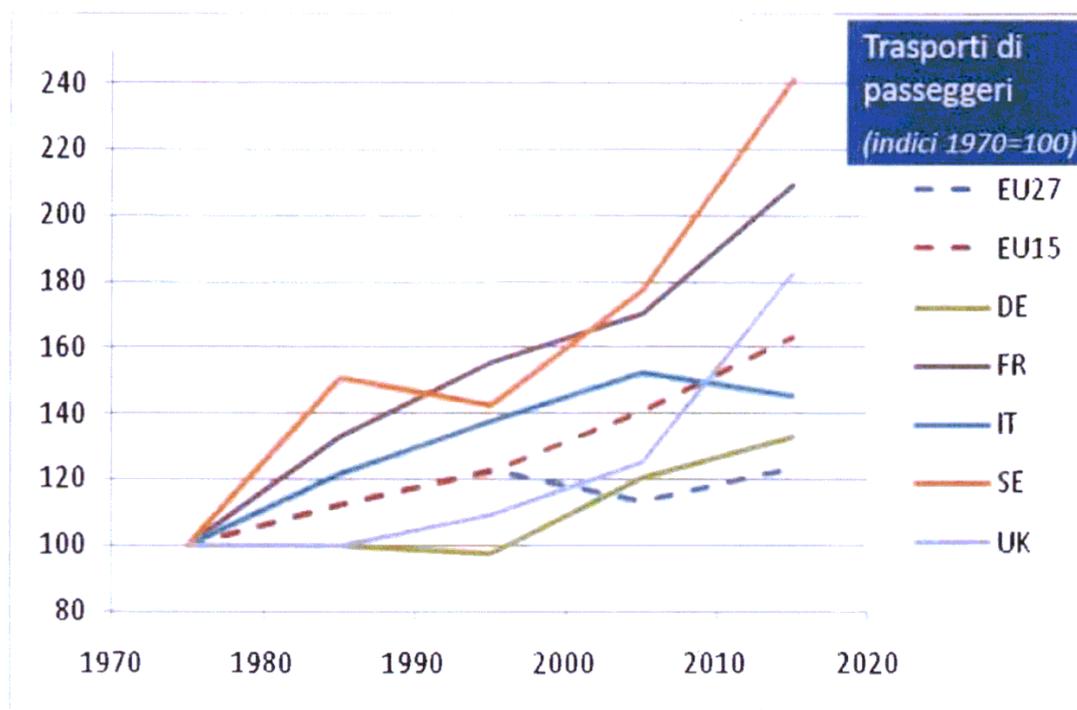
Vi è ampio consenso in Italia sull'esigenza di riqualificare l'offerta di servizi di trasporto per tornare a crescere rilanciando la competitività, garantendo la coesione territoriale.

Nel corso del 2013 l'URSF ha avviato, su indirizzo politico del Ministro *pro-tempore*, una profonda revisione del sistema degli scali merci, delegando il GI di valutare, con tutte le IF interessate, soluzioni migliorative di gestione degli impianti e scali merci.

Anche in considerazione dell'attuale involuzione del trasporto per ferrovia (Dati Eurostat 2012):



Dati ancora più critici se confrontati con i dati degli analoghi servizi passeggeri, che invece, grazie al forte incremento dei servizi a mercato (AV) e del trasporto regionale in continua crescita (con un piccolo rallentamento solo nel corso del 2013), vanno in senso opposto:



Fonte: Elaborazione da EU Statistical pocketbook 2012

Ritornando al settore merci, quindi, l'URSF valutata la situazione attuale di mercato, verificata l'esistenza ancora di un potenziale di sviluppo del settore, ma non senza una completa riorganizzazione degli impianti e scali merci sul territorio italiano, ha avviato un confronto fra i diversi attori del settore (operatori, IF e GI). In particolare è emerso che per alcune merceologie (es. combinato in genere e treni completi per *automotive*, legno, siderurgia, argilla etc.) e per certe distanze (almeno 300 km, meglio se oltre 800 km) il treno è ancora molto competitivo e detiene ampi margini sul concorrente modale diretto.

L'URSF ha in conseguenza di ciò analizzato le situazioni scalo per scalo, arrivando a definire la migliore situazione nei vari impianti, precisando anche le regole di gestione, di accesso e di assegnazione.

Ne deriva quindi che gli impianti sono stati divisi in gruppi a seconda delle IF che vi operano.

Evidenziato in rosso si trovano gli impianti per i quali si è scelta una gestione con Gestore Unico (GU) il quale utilizza locomotive di manovra in precedenza utilizzate dal GI per i servizi di manovra e garantisce libertà di accesso a tutte le IF richiedenti a prezzi più concorrenziali di quelli adottati da RFI gli analoghi livelli di servizio ferroviario offerto.

In molti casi si è anche proceduto ad unificare i servizi di manovra primaria con quelli di manovra secondaria riducendo notevolmente i costi. Basti pensare che spesso in un trasporto di merci per ferrovia la manovra nei terminali ha una incidenza sul totale del costo del trasporto anche superiore al 50% (es. Trieste). Questo è tanto più vero quando ci si muove in ambito portuale dove la gestione dell'area di competenza dell'Autorità Portuale spesso diviene di difficile gestione e semplificazione. In nero invece si trovano gli impianti dove è effettuata Autoproduzione. Cioè ogni IF può effettuarsi i propri servizi di manovra in via autonoma. Alcune IF hanno però richiesto locomotive ad RFI per poter effettuare i servizi di manovra. In questo caso l'URSF ha stabilito che le IF detentrici di locomotive di manovra ex RFI dovranno fornire accesso e servizi anche alle altre IF richiedenti, ma pur sempre a prezzi e costi di mercato.

BRESCIA SCALO DOMO 2 GALLARATE LECCO MAGGIANICO MELZO SCALO MILANO CERTOSA MILANO SEGRATE MILANO SMISTAMENTO RHO S.ZENO-FOLZANO	PADOVA INTERPORTO VENEZIA MARGHERA SC. TRENTO RONCAFORT VERONA P. N. VERONA P. V. VERONA Q. E. CERVIGNANO SM. TRIESTE CAMPO MARZIO	BOLOGNA INTERPORTO BOLOGNA S.DONATO CASTELGUELFO MODENA PIACENZA RAVENNA TORINO ORBASSANO* NOVARA BOSCH /CIM*	GENOVA SESTRI PONENTE XXMIGLIA STAZIONE LA SPEZIA MARITTIMA LA SPEZIA MIGLIARINA S.STEFANO DI MAGRA LIVORNO CALAMBRONE MASSA ZONA IND. PISA S.ROSSORE	CIVITAVECCHIA POMEZIA-S.PALOMBA ROMA SMISTAMENTO MADDALONI MARCIANISE S.FERDINANDO BICOCCA PALERMO BRANCACCIO FALCONARA MARITTIMA PESCARA TERNI BARI LAMASINATA BRINDISI
Captrain Italia CFI Crossrail Italia Fuorimuro GTS Rail Hupac InRail Interporto Servizi Cargo NordCargo Oceanogate Rail Cargo Italia RailOne Rail Traction Company SBB Cargo Italia Serfer Trenitalia	Captrain Italia CFI Ferrovie Udine Cividale GTS Rail InRail Interporto Servizi Cargo NordCargo Rail Cargo Italia RailOne Rail Traction Company SBB Cargo Italia Serfer Sistemi Territoriali Trenitalia TX Logistik	Captrain Italia * CFI* Dinazzano Po Fuorimuro* GTS Rail Hupac* InRail * Interporto Servizi Cargo NordCargo * Rail Cargo Italia RailOne Sangritana SBB Cargo Italia * Serfer* Trenitalia *	Captrain Italia CFI Fuorimuro NordCargo Serfer Trenitalia	CFI Ferrotramviaria GTS Rail Interporto Servizi Cargo NordCargo Rail Cargo Italia RailOne Sangritana Serfer Trenitalia

RFI permarrà invece negli scali merci di: DOMO 2, MESSINA, TARVISIO, VILLA OPICINA, VILLA S.GIOVANNI, ed in tutti quegli scali dove il passaggio di gestione delle locomotive non abbia permesso da subito, per questioni legate alle regole di sicurezza ferroviaria fissate dall'ANSF, di rendere le singole IF operative con le locomotive di manovra. In tal senso URSF e ANSF hanno avuto vari incontri sia fra loro che con gli operatori di settore per chiarire anche i nuovi aspetti normativi sulla gestione e l'utilizzo delle locomotive di manovra.

Alla fine del lungo processo di coordinamento teso a dare ascolto alle richieste ed esigenze del mercato e all'efficientamento dei servizi di manovra, l'URSF ha stabilito che a regime RFI, che rimane titolare degli impianti, avvierà entro due anni procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione dei servizi di manovra nei terminali di cui alla Tabella 2 del paragrafo 6.3.2 del PIR vigente.

Tornando ai dati di traffico delle IF si precisa che le Imprese operanti nel settore hanno registrato i seguenti volumi di traffico calcolati per treni/km nel 2013 (Dati RFI):

Treni km rendicontati per singola Impresa Ferroviaria – Anno 2013

Fonte PICWEB – Consolidato gennaio – dicembre.

Gruppo Trenitalia	Totale	Rete Convenzionale	Rete AV
TI Pax (nazionale/internazionale+AV/AC)	79.360.643	64.313.197	15.047.446
TI Reg	158.915.369	158.915.369	-
TI Cargo	27.956.206	27.956.206	-
TI Dir. Tecnica	9.521	9.521	-
Totale Gruppo Trenitalia	266.241.740	251.194.294	15.047.446

Imprese Viaggiatori	Totale	Rete Convenzionale	Rete AV
Ente Autonomo Volturno (ex MC Nordest)	326.682	326.682	-
Ferr. Udine Cividale	129.637	129.637	-
Ferr. Adriat. Sangritana	608.742	608.742	-
Ferrovie del Gargano	180.818	180.818	-
GTT (ex Satti)	7.814	7.814	-
Nuovo Trasporto Viaggiatori	12.113.411	5.788.406	6.325.005
SAD	1.165.426	1.165.426	-
Serfer	33.939	33.939	-
Sistemi Territoriali	124.373	124.373	-
SVI	533.557	533.557	-
TPER (ex FER)	2.297.316	2.297.316	-
Trasporto Ferroviario Toscano	1.828	1.828	-
TreNord (bp)	30.870.668	30.870.668	-
TreNord (lp)	1.120.512	1.120.512	-
Trentino Trasporti Esercizio	42.691	42.691	-
Umbria TPL (ex Ferrovia C.le Umbra)	25.775	25.775	-
Totale Imprese Viaggiatori	49.583.189	43.258.185	6.325.005

<i>Imprese Merci</i>	Totale	Rete Convenzionale	Rete AV
Captrain (ex SNCF Fret Italia)	1.616.698	1.616.698	-
Compagnia Ferroviaria Italiana	1.031.253	1.031.253	-
Crossrail	714.120	714.120	-
Ferr. Udine Cividale	2.062	2.062	-
Ferr. Adriat. Sangritana	224.547	224.547	-
Ferrotramviaria	138.795	138.795	-
Fuorimuro	222.508	222.508	-
General Transport Service	906.356	906.356	-
HUPAC	41.110	41.110	-
InRail	592.435	592.435	-
Interporto Servizi Cargo	744.050	744.050	-
Nord Cargo	1.746.881	1.746.881	-
Oceanogate	1.078.566	1.078.566	-
Rail Cargo Italia (ex Linea)	1.123.285	1.123.285	-
Rail One	73.536	73.536	-
Rail Traction Company	2.195.075	2.195.075	-
SBB Cargo Italia	1.532.570	1.532.570	-
Serfer	464.956	464.956	-
TPER (ex FER)	135.432	135.432	-
TX Logistik	738.862	738.862	-
<i>Totale Imprese Merci</i>	15.323.096	15.323.096	-

<i>Totale treni-km Viaggiatori + Merci</i>	331.148.025	309.775.575	21.372.450
---	--------------------	--------------------	-------------------

D. AFFARI GENERALI: PERSONALE, BUDGET E GESTIONE**D.1. LA STRUTTURA DELL'UFFICIO E LA SUA DOTAZIONE**

L'Ufficio è così strutturato:

DIRETTORE

Ing. Fabio CROCCOLO

DIRIGENTI

Dott. Alessandro VIOLI

Dott. Alfredo dell'AQUILA

FUNZIONARI E IMPIEGATI

Ing. Marco BENEDETTI

Alessandra CEROCCHI

Fiorella IAMPICONI

Dott.ssa Silvana PENZO

Capo dell'Ufficio è quindi un Dirigente Generale con esperienza pluriennale nel settore dei trasporti e in particolare nel settore ferroviario, nominato con D.P.C.M. in data 5 Ottobre 2010.

I due uffici sono così ripartiti:

Divisione 1 – Vigilanza e Monitoraggio con un Dirigente di fascia B – esperto di contenzioso;

Divisione 2 – Regolazione con un Dirigente di fascia A – esperto di trasporti, relazioni istituzionali ed internazionali.

Oltre alle due Divisioni, l'organigramma dell'Ufficio prevede a staff del Direttore la Segreteria del D.G. a cui fino a metà 2013 erano assegnati 2 impiegati di Area seconda in comando da altra Amministrazione (tenuto conto che i due impiegati addetti alla segreteria hanno terminato il loro comando rispettivamente ad Agosto e Ottobre 2013).

Alla Divisione 1 sono assegnati un Funzionario Amm.vo di Area terza e un'impiegata di Area seconda;

Alla Divisione 2 sono assegnati un Funzionario Ingegnere di Area terza e un'impiegata di Area seconda.

Tale disposizione risultava invertita fino a metà 2013 per ovvie necessità di riordino e rotazione del personale, si è proceduto quindi a tale nuova disposizione con apposito Ordine di Servizio.

Nel 2010 l'unico Funzionario Giuridico esperto in contenzioso del settore è transitato in un'altra Amministrazione (nel ruolo di dirigente) e da allora l'Ufficio ha rappresentato tale criticità e ha più volte richiesto l'assegnazione di almeno un Funzionario con competenze giuridiche, a causa del notevole contenzioso a cui deve far fronte. Tale esperto non è mai stato assegnato: si è supplito a tale insostenibile carenza, su iniziativa del Direttore, ottenendo nel corso del 2013 da un'altra Amministrazione di potersi avvalere, per soli due pomeriggi a settimana, di un giovane Avvocato.

Pertanto, la dotazione organica dell'Ufficio è composta, a fine 2013, di 4 unità, oltre ai Dirigenti, ed è assolutamente sottodimensionata.

D.2. AFFARI GENERALI URSF

Le attività si concretizzano in:

- 1) Formazione ed aggiornamento del personale URSF;
- 2) Gara e predisposizione di Bandi;
- 3) Gestione capitolo;
- 4) Gestione personale;
- 5) Attuazione normativa *spending review*;
- 6) Verifica e attuazione normativa trasparenza;
- 7) Attività di supporto alle autorità politiche ed ai vertici ministeriali;
- 8) Coordinamento con le altre strutture ministeriali;
- 9) Attività di segreteria.

In particolare:

la gestione del personale: gestione, monitoraggio ed elaborazione, sul sistema informatico SAP-HR, dei dati relativi alle presenze ed assenze del personale in servizio presso l'Ufficio; applicazione della relativa normativa, conservazione documentazione relativa al personale e dei fascicoli personali, relazione al conto annuale, gestione giuridica del rapporto di lavoro, ecc., predisposizione atti e documentazione per la procedura negoziata per l'affidamento ad una agenzia di viaggio dei servizi di prenotazione e rilascio dei titoli di viaggio (aerei, treni) e dei servizi alberghieri in favore del personale appartenente all'Ufficio.

formazione ed aggiornamento del personale: è stata indetta una procedura negoziata per lo svolgimento di corsi di lingua inglese per il personale; a tali corsi, che si sono svolti sia nel 2012 che nel 2013 per la durata di 60+60 ore, hanno partecipato 4 dipendenti dell'ufficio.

valutazione della performance: emanazione della direttiva dell'Ufficio e conseguente attribuzione degli obiettivi ai dirigenti; monitoraggio e valutazione della performance dei dirigenti (raggiungimento degli obiettivi) e del personale.

attività relativa al programma trasparenza ed integrità dell'azione amministrativa: pubblicazione e notifica agli esterni del provvedimento adottato alla fine di ogni procedimento amministrativo; individuazione e descrizione delle attività istituzionali a rischio illecito e relative azioni di salvaguardia intraprese; individuazione e aggiornamento degli standard qualitativi, definizione degli indicatori per la loro misura; partecipazione a riunioni presso l'Organismo interno di Valutazione.

attività di supporto al Gabinetto: predisposizione relazioni e altra documentazione sull'attività svolta dall'Ufficio.

Si evidenzia come tutte le attività sopra riportate siano state svolte in una situazione permanente di grave e cronica carenza d'organico, peggiorata nel corso del tempo per quanto riguarda la quantità dei collaboratori a disposizione.

Le unità di personale assegnate sono pertanto, a dicembre 2013, così composte:

- 1 dirigente generale
- 1 dirigente di fascia A)
- 1 dirigente di fascia B
- 2 funzionari (n. 1 Ingegnere e n. 1 Amministrativo)
- 2 impiegati (n. 1 addetta al personale e n. 1 addetta contabile)

A fronte, pertanto, di un aumento delle competenze dell'Ufficio a seguito dell'applicazione delle nuove normative (*Legge n. 99 del 23/07/2009, Legge n. 166 del 20/11/2009, D. Lgs. n. 15 del 25/01/2010, Legge n. 111 del 15/07/2011*) e dell'assegnazione di autonomia contabile, il personale assegnato, è sottodimensionato, e richiede uno sforzo organizzativo estremamente rilevante con assunzione di responsabilità impegnative su materie non di propria specifica competenza, senza che si sia potuto avere supporto esterno in tale ambito.

D.3. IL BILANCIO E LE SPESE DI FUNZIONAMENTO

L'U.R.S.F. per far fronte alle proprie spese di funzionamento ha in gestione diretta un capitolo di spesa: **Capitolo 1223 "Spese per il funzionamento dell'U.R.S.F."**

Tale capitolo è inserito nel Centro di Responsabilità **C.d.R. n. 3 Dip Trasporti (Missione 13: Diritto alla mobilità - Programma 5: sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario)**.

Nell'ambito delle attività le spese di funzionamento per gli anni 2011, 2012 e 2013 sono così ripartite:

Capitolo 1223 "Spese per il funzionamento dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari

Anno		CASSA		COMPETENZA
2011	Stanziam Legge di Bilancio	€ 30.000,00		30.000,00.
	Accantonamento	€ - 3.471,00		- 3.471,00
	Totale Stanziamento	€ 26.529,00		26.529,00
	Speso	€ -26.529,00	impegnato	-26.120,90
	Resto finale	€ 0,00		€ 408,10

Anno		CASSA		COMPETENZA
2012	Stanziam. Legge di Bilancio	€ 14.472,00		€ 14.472,00 -
	Variazioni definitive	€ 27.361,00		€ 19.361,00
	Totale stanziamento	€ 41.833,00		€ 33.833,00
	Speso	€ -29.965,58	impegnato	€ -33.829,00
	Resto finale	€ 11.867,42		€ 4,00

Anno		CASSA		COMPETENZA
2013	Stanziam Legge di Bilancio	€ 34.593,00		€ 34.593,00
	Accantonamento	€ 0,00		€ 0,00
	Totale Stanziamento	€ 34.593,00		€ 34.593,00
	Speso	€ - 34.432,00	impegnato	€ - 34.536,89
	Resto finale	€ 161,00		€ 56,11

PAGINA BIANCA

E. - APPROCCI INNOVATIVI

E.1. LA VALUTAZIONE PREVENTIVA DELLE OPERE PUBBLICHE

Il sistema ferroviario e la sua regolazione non possono certo prescindere, come abbiamo appena visto esser successo per il settore AV, dall'accessibilità ad una infrastruttura adeguata al tipo di servizio richiesto, ma soprattutto per rendere i servizi appetibili alla concorrenza.

L'infrastruttura pertanto diventa elemento fondamentale per l'apertura al mercato nel momento in cui permette di ottimizzare gli investimenti effettuati.

In questo senso diventano fondamentali per il successo della medesima politica dei trasporti nazionale (es. riequilibrio modale, sviluppo intermodalità etc.) la valutazione preventiva degli interventi da effettuare sul territorio e l'Analisi Costi-Benefici (ACB).

Obiettivo del presente capitolo (rif. Studio comparato sui "metodi di valutazione preventiva delle opere pubbliche dal punto di vista della fattibilità tecnico-economica" e loro impatto sul sistema ferroviario italiano) è quello di portare alcuni elementi proprio sul fronte tecnico, cioè sul come (con quale metodologia) l'ACB italiana può essere "riformata" e incorporare nella sua valutazione di opere infrastrutturali anche gli elementi di trasporto reali, troppo spesso esclusi. Valutando nel contempo non solo i costi del "fare" ma anche quelli del "non fare", soprattutto quando si tratta di piccoli interventi, strategici e necessari, troppo spesso rinviati per favorire le grandi opere.

Non stare "on the safe side"

Buona pratica internazionale nella valutazione dei progetti è quella di stare "on the safe side", cioè introdurre ipotesi sempre **in favore di sicurezza**. In sostanza, quando vengono operate semplificazioni e introdotte ipotesi, questo va fatto sempre aumentando i benefici e riducendo i costi dell'alternativa meno fattibile. In questo modo, se essa risulta comunque *non fattibile*, la non-fattibilità è certa. Contemporaneamente, l'alternativa vincente va svantaggiata il più possibile, garantendo che il risultato possa essere, in caso di assunzioni meno conservative, solo migliore: se risulta *fattibile*, la sua fattibilità è certa. Il senso di questa operazione è evidentemente di rendere **più robusta** l'analisi, in modo da non sopravvalutare progetti in realtà deboli o sottovalutare progetti forti.

Errata definizione del base case e delle alternative rilevanti

La errata definizione dello scenario di base è uno dei più comuni errori, soprattutto in ambito di trasporti.

Lo **scenario base** è definito come l'estrapolazione futura della situazione di partenza, in assenza dell'investimento oggetto di valutazione. Lo scenario base deve quindi comprendere tutti gli investimenti ancora non completati, ma già confermati o in costruzione. Deve assumere una domanda pari all'attuale, eventualmente aumentata di un trend esogeno, meno l'effetto dovuto all'eventuale aumentata congestione.

Altro tema di grande rilevanza è la considerazione di tutte le **alternative rilevanti**. Un progetto non andrebbe mai valutato "da solo", confrontandolo al più con l'alternativa base. Al contrario, è necessario tenere conto di tutte le possibili famiglie di soluzioni al problema, anche quelle meno costose o parziali. E' infatti possibile che un progetto sia fattibile, ma che altre soluzioni presentino un VAN migliore oppure anche solo un migliore rapporto B/C

Doppi conteggi

Un altro aspetto non sempre corretto, soprattutto nella pratica, è quello dei doppi conteggi. Si tratta di casi in cui uno stesso beneficio (o raramente un costo) viene conteggiato due volte, perché presentato (volutamente o meno) in diversa forma, in special modo nel settore delle infrastrutture ferroviarie.

L'esempio più classico è quello dell'accessibilità. Il calcolo del surplus dei consumatori (o cliente / impresa di trasporto) avviene sulla base del costo generalizzato, che comprende almeno tempo e costo di viaggio. Sommare a questo anche il beneficio da aumentata accessibilità (ad esempio

monetizzandola in termini di *willingness to pay*) è un perfetto doppio conteggio, essendo evidentemente l'accessibilità l'inverso del costo generalizzato.

Altro caso "classico" è quello dei costi cessanti di esercizio dei veicoli / materiale rotabile. Calcolando la variazione di costo generalizzato, si colgono anche i costi di esercizio, che non vanno quindi sommati ai benefici.

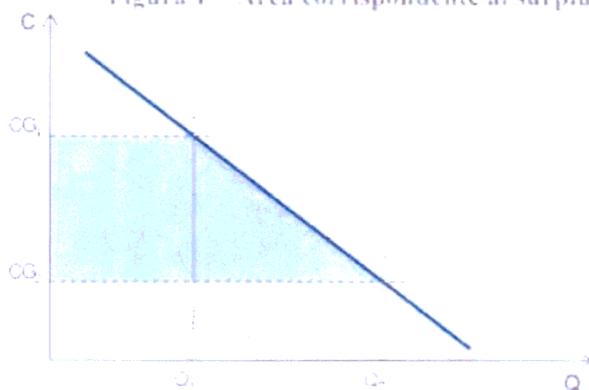
Errato calcolo del surplus degli utenti/clienti

Il calcolo dei benefici per gli utenti viene svolto sulla base della teoria classica del *surplus del consumatore*. Come per gli utenti che già utilizzano il modo di trasporto oggetto dell'intervento, per gli utenti che cambiano modo (per esempio, passando dall'automobile al treno in seguito alla realizzazione di un progetto che riduce i tempi su quest'ultimo) occorre confrontare i costi da essi sostenuti senza progetto - viaggiando sul modo di origine - rispetto ai costi sostenuti dagli stessi in seguito allo spostamento verso la nuova modalità. Non di rado la stima di questa variazione è fonte di equivoci: agli utenti (od ai beni) trasferiti da un modo di trasporto ad un altro viene attribuito come beneficio la semplice differenza in termini di costo operativo tra le due modalità di trasporto (questo avviene per esempio nella guida ACB di FS (RFI,2005), comunemente usata, ma anche la guida alla valutazione degli investimenti ferroviari RailPAG della BEI (EIB, 2005) presenta alcune ambiguità (Prud'homme, 2007)

Tuttavia, il costo operativo è solo una parte del costo complessivo dello spostamento; per esempio, nel caso di trasferimento dall'auto al treno vi è una rilevantissima riduzione di costo operativo, ma essa viene solitamente compensata nella modalità ferroviaria, oltre che dal costo del biglietto, anche da una serie di altri fattori (minore flessibilità, tempo di accesso alla stazione, tempo di attesa, minore comfort, ecc.) che - insieme al tempo di viaggio - compongono il cosiddetto **costo generalizzato (CG)** di trasporto: esso rappresenta il costo che gli utenti percepiscono e sulla base del quale effettuano le loro scelte di trasporto.

Per evitare equivoci e valutare correttamente i benefici per gli utenti che cambiano modo di trasporto occorre richiamare la definizione di *surplus del consumatore*, in Figura 1.

Figura 1 – Area corrispondente al surplus, semplificazione



La **curva di domanda** (in blu in Figura 1) rappresenta la relazione tra costo percepito (nel caso dei trasporti, il costo generalizzato CG) e quantità consumata (nel caso dei trasporti, gli spostamenti effettuati). La realizzazione di un progetto fa diminuire il costo generalizzato dello spostamento sulla modalità che beneficia di tale intervento da CG_1 a CG_2 : a questa riduzione corrisponde un aumento degli spostamenti su tale modo di trasporto da Q_1 a Q_2 ; ai fini della stima del surplus del consumatore non è necessario distinguere quale parte di questi nuovi spostamenti sia generata (utenti che in precedenza non si spostavano affatto) e quale parte sia trasferita da altre modalità di trasporto.

L'approssimazione della curva di domanda mediante una linea retta (approssimazione accettabile nei casi in cui la variazione di CG sia relativamente piccola, si veda a tal proposito Nellthorp e

Hyman, 2001) permette di stimare la variazione di surplus relativa al progetto secondo la cosiddetta *regola del mezzo*.

Questo equivale a dire che **gli utenti che approdano ad un modo di trasporto in seguito ad un progetto hanno, per definizione, un beneficio inferiore rispetto a quelli che già utilizzavano il modo di trasporto stesso.**

Il **corretto** beneficio da attribuire al progetto è da calcolarsi come segue. Nella situazione senza progetto, il CG con i due modi è identico e la scelta è quindi, per quel particolare utente, indifferente. Con il progetto, invece, il costo generalizzato in auto rimane uguale e cala quello del ferro (da CG₁ a CG₂). L'utente marginale, cioè quello con il massimo beneficio tra quelli divertiti, ha un beneficio pari a $45 - 35 = 10$ (il costo della situazione pre-progetto, auto o ferro è identico, meno il costo su ferrovia dopo il progetto, cioè la situazione migliore). Il beneficio è quindi calcolabile guardando alla sola variazione di CG del mercato ferroviario per l'utente marginale. La situazione post-progetto genererà un nuovo equilibrio caratterizzato da un nuovo utente marginale, con beneficio nullo tra i due modi.

Se non si segue questa metodologia corretta, sono possibili **due ordini di errori**:

- ↳ è **errato** attribuire agli utenti esistenti su ferro la differenza tra i loro costi generalizzati (45-35, che in questo caso è pari alla sola riduzione dei tempi di viaggio) e agli utenti spostati al ferro dall'auto la differenza tra costi di esercizio dei veicoli (25) e i costi di esercizio (o la tariffa) del modo ferroviario (5). Questo è il metodo utilizzato da RFI per le valutazioni di nuove linee ferroviarie;
- ↳ ancora più **errato** è attribuire agli utenti spostati dall'auto al ferro sia il beneficio di tempo (40-30) che la differenza tra costi di esercizio dei veicoli (25) e i costi di esercizio (o la tariffa) del modo ferroviario (5). In questo caso la sovrastima dei benefici è ancora maggiore. Per un caso particolare si veda il successivo paragrafo.

Si noti che è *teoricamente corretto* calcolare il beneficio determinando esplicitamente sia CG_{2,ferro} che CG_{auto} per ogni coppia origine-destinazione (e per categoria di utente, ecc.) e calcolarne la differenza. Tuttavia, questo è praticamente impossibile senza un modello di traffico bimodale basato sui costi generalizzati. In particolare, normalmente, è molto difficile ricostruirlo per il trasporto pubblico in genere. Per questo, la *regola del mezzo* è particolarmente utile nell'analisi costi-benefici perché non richiede il valore assoluto del costo generalizzato, ma solo la sua variazione relativa nel solo modo che cambia, cioè quello oggetto del progetto. Per il ragionamento fatto sull'utente marginale, esso è per definizione uguale a quello, non noto o semplicemente non calcolato, del modo di origine. Si ottiene quindi un risultato corretto, ma di calcolo decisamente più semplice e alla portata di analisi prive di supporto modellistico.

Il calcolo esplicito dei costi generalizzati per diversi modi, diverse categorie di utenti, diverse coppie origine-destinazione permette ovviamente di cogliere molti più dettagli ed è infatti utilizzato nei paesi aventi una consolidata tradizione di valutazione ed un'ampia disponibilità di dati e modelli di simulazione come il Regno Unito (dove la stima dei benefici viene svolta mediante un software chiamato TUBA – *Transport User Benefit Analysis*; 2010). La regola del mezzo viene comunque sempre utilizzata per la stima dei benefici della domanda generata *ex novo* e calcolata per via modellistica.

In conclusione, sembra utile suggerire una verifica di valore generale: **in assenza del progetto il CG della modalità di origine deve sempre risultare inferiore al CG della modalità di destinazione**, altrimenti l'utente avrebbe *già* scelto la nuova modalità in precedenza (e quindi il CG ricostruito è incompleto ed inadeguato a descrivere il comportamento degli utenti). Inoltre **i benefici unitari degli utenti che cambiano modo devono sempre essere inferiori ai benefici unitari degli utenti che già utilizzavano il modo di destinazione in assenza del progetto.**

L'ipotesi di "collo di bottiglia"

Un errore riscontrato molto comunemente nelle ACB reali può essere definito "ipotesi del collo di bottiglia" o "anello mancante della catena": la variazione di costo generalizzato, e di conseguenza

dei benefici di un progetto, sono calcolati in un modo apparentemente corretto, ma in realtà spiegabile solo con l'introduzione di un'ipotesi assurda di totale saturazione. Vediamo un esempio per chiarire il concetto:

- a) Si immagini una linea composta da tre segmenti e percorsa da 50 treni/giorno. Quello centrale di pochi km (BC) risulta a binario semplice, con capacità pari a 100 treni/giorno e con un tempo di percorrenza di 1h. I due lunghi tratti estremi AB e CD sono invece a doppio binario, con capacità di 200 treni/giorno, una lunghezza di 500 km ciascuno e possono essere percorsi integralmente in 5h ciascuno.

A=====B---C=====D

In questa situazione, comune in molte linee di valico minori italiane, dovrebbe essere evidente che con i precedenti dati **il raddoppio del segmento BC non può dare alcun beneficio**: non c'è riduzione di percorrenza e non c'è un problema di capacità (50 treni sono inferiori alla capacità di ogni sezione).

- b) Supponiamo invece che la breve sezione a binario semplice BC venga migliorata portando il suo tempo di percorrenza a ½ ora, senza però cambiarne la capacità. In questo caso vi sarà un aumento di domanda, da quantificarsi per ogni caso specifico con un modello o con una misura dell'elasticità, dovuto al minor tempo di percorrenza totale (10,5h invece che 11h). Il beneficio sarà però solo la riduzione di tempo (½ ora), moltiplicato per tutti i treni esistenti, più la metà del beneficio per tutti i treni aggiuntivi secondo la regola del mezzo. A questo beneficio, che attraverso il corretto calcolo del surplus è già stato dimostrato includere già tutti i benefici per esistenti e divertiti dal modo stradale, **non** va aggiunto anche il costo di percorrenza di tutti i km a monte e a valle del tratto BC. Supponendo un costo anche di pochi centesimi al km, espanderlo per centinaia di km a monte e a valle introduce un **enorme errore sistematico a favore del progetto**, rendendo addirittura irrilevante il valore della ½ ora risparmiata. La spiegazione è la medesima dei precedenti paragrafi, ma qui si può chiarire ricorrendo ad un'immagine: in caso di non saturazione di una linea (cioè finché non si raggiunge la soglia dei 100 treni/giorno di capacità della sezione BC) i passeggeri o le merci divertite avrebbero potuto già utilizzare la ferrovia *anche prima del miglioramento/ampliamento* se avessero avuto l'enorme beneficio di un risparmio di 1000 km di costi operativi. Per dare un ordine di grandezza, la mezzora di risparmio di tempo di percorrenza per un passeggero è pari a circa 8 EUR (15 EUR/h per un passeggero medio di lunga percorrenza). Invece, il risparmio di 1000 km di percorrenza in auto è pari ad almeno 100 EUR (0,1 EUR/km), più i costi esterni (0,053 EUR/km secondo CE DELFT). **Quindi, se passare alla ferrovia fa risparmiare 100 EUR di costi operativi, perché il passeggero non la usa già prima dell'investimento (non è saturata) e vi si sposta solo quando si aggiungono gli 8 EUR del risparmio di tempo?** Chiaramente questo è assurdo: il passeggero che si sposta ha un risparmio pari alla differenza tra costi generalizzati e **non** va aggiunto anche tutto il costo operativo del veicolo. Paradossalmente, inoltre, più lontani sono i punti convenzionali di partenza e arrivo ipotizzati dei convogli, maggiore è il beneficio dell'opera, il che è palesemente assurdo.
- c) Un ulteriore errore sistematico frequente anche dare per fatte le **tratte a monte e a valle**, anche se non lo sono: in questo modo tutti i benefici vanno all'anello mancante (ma non tutti i costi). Procedendo in questo modo si può giustificare qualsiasi cosa.
- d) Aggiungere anche i risparmi di costi operativi del veicolo è **corretto solo in un caso**: se la linea è già a saturazione, cioè se l'espansione della sola breve tratta a binario unico "sblocca" davvero la capacità non utilizzabile della linea intera. Per tornare all'esempio numerico precedente, è corretto solo se i treni sulla linea prima del progetto sono 100 al giorno e non 50 come precedentemente detto. Cioè se il 101esimo treno, pur avendo un grosso beneficio potenziale dalla ferrovia, non la può utilizzare perché già completamente satura nella tratta centrale. Aumentare da 100 a 200 la capacità anche di BC omogeneizzandola con il resto della linea AD, permette quindi alla nuova domanda

di risparmiare la differenza tra i costi generalizzati pre-investimento (pari a quelli della modalità stradale poiché quelli della ferrovia, satura, sono infiniti) e quelli post- (pari al costo della ferrovia espansa).

Costi esterni già internalizzati

Il tema delle tasse viene solitamente ritenuto trascurabile nell'Analisi Costi-Benefici in termini microeconomici, poiché esso rappresenta soltanto una parte del surplus degli utenti che viene trasferita all'Amministrazione Pubblica: il bilancio socio-economico complessivo resta invariato e si parla quindi di **trasferimenti**. Vi sono tuttavia due importanti casi nei quali il bilancio non resta affatto invariato: quando vi è traffico generato e quando vi è diversione modale.

Il nuovo traffico solitamente genera un aumento dei chilometri complessivamente percorsi, con conseguente aumento sia di costi esterni che di entrate da tassazione indiretta (accisa sui carburanti ed IVA) per l'Amministrazione Pubblica. Se il modo di trasporto considerato fosse tassato per un valore esattamente equivalente al costo esterno (marginale) chilometrico generato, il bilancio per la collettività sarebbe nullo (i due effetti si eliderebbero): si parlerebbe quindi di **costi esterni completamente internalizzati**. Questo in realtà accade raramente, essendovi sempre una quota non internalizzata (o a volte anche un'eccessiva internalizzazione).

Discorso analogo può essere fatto per la diversione modale ed è conseguenza del fatto che nei trasporti vi sono livelli di tassazione fortemente diversi tra i modi: per esempio, un utente che, come conseguenza di un nuovo progetto o di una nuova politica, decidesse di non utilizzare più l'auto per utilizzare il trasporto pubblico genererebbe una riduzione di costi esterni ma anche una riduzione delle entrate per l'AA.PP. a causa delle minori tasse sulla benzina pagate.

In questi casi il contributo della tassazione indiretta non può quindi essere ignorato e deve essere introdotto nell'analisi, come peraltro indicato dalle Linee Guida europee (DG REGIO, 2008).

Quando ACB finanziaria ed economica sono troppo diverse

Come noto, l'ACB ha due diverse formulazioni, quella finanziaria, che rappresenta il punto di vista di un investitore, e quella economica che rappresenta il punto di vista della collettività. Un risultato positivo dell'analisi finanziaria significa che l'opera è in grado di generare più ricavi finanziari (e quindi monetari) di quanto costa. Non sono in essa compresi costi ambientali, prezzi ombra, ecc. L'analisi economica, invece, rappresenta il bilancio tra costi sociali e benefici sociali.

Naturalmente i due approcci non danno il medesimo risultato, ad esempio per la presenza di costi esterni, ecc. Tuttavia, è abbastanza intuitivo che il segno delle due analisi può essere molto diverso solo in casi particolari. Ad esempio, un progetto può avere:

Tabella 1: Possibili relazioni tra ACB finanziaria ed economica

	ACB fin positiva	ACB fin negativa
ACB eco positiva	1	2
ACB eco negativa	3	4

I casi 1 e 4 sono abbastanza ovvi. Nel primo caso il progetto ha le invidiabili caratteristiche di essere autofinanziabile e contemporaneamente positivo in termini socio-economici. Questo è il caso di progetti che riducono i costi in misura maggiore dell'investimento necessario (es. automazione) oppure generano molta domanda con alta disponibilità a pagare (es. un'autostrada piena).

Il caso 4, invece, è il caso di una strada vuota: non si ripaga, ma essendo vuota non serve a nulla e comporta solo costi di costruzione.

Il caso 2 è comune tra le grandi infrastrutture di trasporto: l'investimento non si ripaga con la disponibilità a pagare degli utenti, ma genera benefici alla collettività (es. la soluzione di una strada

gratuita congestionata, una linea ferroviaria piena, l'eliminazione di una fonte di inquinamento, ecc.). Il caso 3, invece, può presentarsi, ma solo in condizioni particolari. Si tratta di progetti fattibili dal punto di vista finanziario, cioè che generano un flusso di ricavi superiore ai costi, ma che sono negativi per la collettività. Il caso più comune è quello di progetti che generano costi esterni/ambientali, sebbene finanziariamente fattibili (es. una centrale nucleare: si ripaga, ma genera inquinanti e tale costo esterno non è internalizzato in tariffa).

Il caso 2 è quello che richiede particolare attenzione, **poiché potrebbe in alcuni casi nascondere un errore**: è intuitivo capire che un'infrastruttura **non può avere pochissimi ricavi** (ad esempio un R/C del 5%) perché vuota e contemporaneamente un'ACB economica positiva, a meno che non permetta ad esempio di ridurre in modo radicale i costi esterni. Tipicamente, una linea ferroviaria, che le stime di domanda danno come poco utilizzata rispetto alla sua capacità, ha un'ACB finanziaria negativa, ma non può avere un'ACB positiva, dato che i pochi utenti non possono generare un beneficio ambientale significativo.

Una menzione merita la guida **Railpag** (EIB, 2005). Essa è specifica per i progetti ferroviari e presenta esemplificazioni molto utili perché riferite a casi particolari (upgrade di una linea, rimozione passaggio a livello, costruzione di una nuova linea, ecc.). La guida ha però avuto alcune critiche metodologiche, tra cui il fatto che il calcolo del surplus descritto può condurre ad errori. Infine, tra i contributi italiani, va menzionato l'importante lavoro di rassegna di valori standard operato all'interno del **PON Trasporti 2000-2006** (periodo 2006 e 2008).

Il costo-opportunità marginale dei fondi pubblici

Il concetto di Costo-Opportunità Marginale dei Fondi Pubblici (d'ora in avanti "COMFP") fu introdotto da Pigou (1947). Si tratta del costo sociale associato all'uso di un'unità di denaro pubblico per finanziare una certa opera / intervento pubblico, che la rende indisponibile. In altre parole, se lo Stato utilizza un Euro di fondi pubblici per finanziare un progetto, indipendentemente da quali siano i suoi benefici, l'uso causa una perdita di surplus collettivo poiché non sono possibili usi alternativi (costo-opportunità) e/o è necessario alzare il prelievo fiscale. Ma la teoria economica ci suggerisce che qualunque tassa causa una perdita di benessere collettivo:

- ↳ perché riduce il consumo del bene tassato e quindi il surplus associato ad esso (se tassazione indiretta);
- ↳ perché riduce il potere d'acquisto delle famiglie (se tassazione sui redditi);
- ↳ perché aumenta il costo dell'debito pubblico (se il denaro è ottenuto tramite indebitamento).

I "wider benefit"

L'Analisi Costi Benefici standard (quella cioè codificata a partire dagli anni '70 e oggi comunemente usata come strumento obbligatorio di supporto alla decisione in quasi tutti i paesi europei) si occupa innanzitutto della valutazione dei benefici socio-economici **diretti** rispetto ai costi socio-economici diretti, tenendo conto dei **costi ambientali**.

Tuttavia, alle grandi opere è associato spesso anche un significativo macroeconomico: oltre ai benefici diretti (ad esempio la riduzione dei costi di trasporto), si potrebbero computare anche **benefici indiretti** all'economia nel suo complesso, eventualmente non direttamente catturati dal concetto di beneficio diretto ma nella visione di sistema del sistema di trasporto preso a riferimento. Il dibattito scientifico non ha ancora prodotto una risposta univoca sul tema ma le principali conclusioni, che facciamo nostre, e le loro **conseguenze sulla pratica della valutazione**, sono:

- c'è un generale accordo sulla correlazione positiva tra indicatori infrastrutturali e di accessibilità (dotazione infrastrutturale, investimenti, velocità media, ecc.) e indicatori macroeconomici (produzione industriale, livelli di trasporto, ecc.): all'aumento della dotazione di trasporti vi è un aumento e non una riduzione degli indicatori economici;
- in termini di semplice relazione causa-effetto, il puro investimento in trasporti **non** genera di per sé rilevante crescita economica, soprattutto nei paesi sviluppati;
- in termini di valutazione, **la disponibilità a pagare degli utenti, usata nelle ACB, cattura la maggior parte dei benefici delle infrastrutture**, se affiancata dal **calcolo dei costi o benefici esterni di natura ambientale**. Solo alcuni effetti esterni di natura

economica non sono inclusi nelle usuali ACB e andrebbero considerati a parte, ove rilevanti e ove applicabili. Essenzialmente, si tratta di tre fenomeni: eventuali economie di scala nella produzione permesse da un diverso sistema di trasporto, modifiche nella localizzazione di industrie e famiglie (economie di agglomerazione), ampliamento del mercato del lavoro raggiungibile dalle imprese e dai lavoratori stessi;

la rimozione di condizioni di scarsità, di estrema congestione (soprattutto dei nodi urbani vero collo di bottiglia dell'infrastruttura ferroviaria nazionale) o la soluzione di significativi collegamenti mancanti può generare crescita. Il ruolo dell'accessibilità fisica come fattore necessario è tuttavia in declino nelle economie contemporanee (perché la dotazione di trasporti è già mediamente alta, generando i possibili miglioramenti solo effetti marginali, e per effetto delle telecomunicazioni). Molto più importante rimane il miglioramento dell'accessibilità nei paesi in via di sviluppo e quindi dei nodi urbani; è fondamentale distinguere tra gli effetti di breve termine ("effetto cantiere"), che non hanno nulla a che vedere con la crescita nella maggior parte delle condizioni nei paesi europei, e la crescita economica di lungo termine;

Quali Linee Guida ACB per l'Italia?

Il presente capitolo si è occupato degli aspetti puramente tecnici dell'ACB, quale primo contributo all'auspicabile definizione di una nuova metodologia nazionale, anche per supportare al meglio le scelte di politica dei trasporti perseguite nell'interesse generale di una visione unitaria di sistema. Tali Linee Guida dovrebbero essere composte da:

1. **una metodologia coerente con lo stato dell'arte della teoria**, che prevenga l'insorgere dei comuni errori sopra descritti e che tenga conto dei principali avanzamenti teorici della disciplina (COMFP, *risk analysis*, KH matrix, corretta quantificazione dei *wider benefit*);
2. **un set di valori standard** da usare nell'analisi (VOT, costi esterni, saggio sociale di sconto, principali prezzi ombra, indicazioni per il calcolo di costi generalizzati standard, solo per citare i principali), completati da un set di scenari base (sul GDP, il trend della domanda).

Questi due elementi sono da considerarsi fondamentali e possono essere realizzati con un limitato impiego di risorse e il relativo *enforcement* normativo per renderli di obbligatoria applicazione. Tutta la procedura deve inoltre basarsi su alti standard di **trasparenza**, con le valutazioni e la metodologia resi accessibili al pubblico. Tali analisi dovrebbero essere condotte in fase preliminare in primo luogo **all'interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, coinvolgendo le agenzie, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e i gestori infrastrutturali in fase propositiva, ma inantenendo da essi la massima **indipendenza di valutazione**.

Con *step* metodologici successivi si potrà:

3. dotare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di uno **strumento modellistico** tri/quadri-modale (gomma, ferro, aria e nave) con cui effettuare *in house* simulazioni per estrarre stime di domanda per le opere di interesse nazionale;
4. attivare una procedura per la **definizione dinamica dei valori standard e dei prezzi ombra**, per tradurre alcuni degli obiettivi politici in input utilizzabili nell'ACB.

Per le componenti 1 e 2 è utile fare riferimento, anche in modo estensivo, a **Linee Guida esistenti**. In questo modo si ottengono alcuni benefici: minor sforzo, trattandosi di un adattamento, e maggiore confrontabilità con progetti esteri. La componente 3 può essere attivata a partire da **software commerciali**, eventualmente adattati. Anche in questo caso si può evitare di sviluppare strumenti ad hoc, ma limitarsi ad adattare strumenti esistenti per ridurre i tempi e i costi di implementazione della metodologia. La fase 4 è invece quella che presenta carattere in assoluto più innovativo e richiede un maggiore sforzo di ricerca. Infatti, non essendo stata effettuato un *benchmarking* completo ed estensivo delle Linee Guida straniere, le Linee Guida italiane potrebbero essere basate sulle Linee Guida DG Regio, integrate da elementi presi dalle Linee Guida inglesi, svedesi, olandesi e spagnole per gli aspetti più pratici. Per i valori, il riferimento è sicuramente quanto già prodotto ed utilizzato per il PON-T 2000-2006 (anni 2006-2008).

Questioni prioritarie

L'analisi del contesto italiano ha evidenziato quali debbano essere le questioni prioritarie da affrontare per migliorare l'allocazione delle scarse risorse pubbliche in investimenti infrastrutturali.

L'intero processo che dalla decisione politica alla realizzazione di una grande opera o di tanti piccoli ma strategici interventi (alle volte complessivamente molto più necessari, efficaci e determinanti per il successo di scelte trasportistiche dei grandi interventi) andrebbe rafforzato rispetto a quattro dimensioni (*Trasparenza, Pianificazione, Metodologia, Partecipazione*). Per ciascuna di queste dimensioni il ruolo della valutazione potrebbe essere determinante sia nella fase strategica quando cioè si definiscono gli obiettivi e si scelgono gli investimenti prioritari) sia a livello progettuale (quando cioè si devono definire le caratteristiche tecniche di un intervento).

Le amministrazioni pubbliche sono sempre più spesso chiamate a dar conto ai cittadini del loro operato e dei risultati conseguiti con l'uso delle risorse pubbliche.

Vi è una necessità crescente di individuazione di strumenti diversi, capaci di rendere più trasparenti ed efficaci gli obiettivi dell'amministrazione, nonché le relative scelte, al fine di generare credibilità, fiducia e consenso e favorire, contestualmente, l'attività di regolazione e l'apertura del mercato ferroviario.

Certezza negli interventi, risorse assicurate per iniziative realmente necessarie per il settore, condivisione dei risultati attesi e raggiunti, permetterebbero, infatti, la riorganizzazione dei processi di interi settori del trasporto.

Le grandi opere, infatti, non sempre hanno effetti così importanti nel settore ferroviario: tendenzialmente, almeno ai fini della concorrenza e della regolazione del mercato, lasciano rispettivamente i margini inalterati, evidenziando che la competizione non varia e le regole non cambiano.

Viceversa risultano potenzialmente significativi interventi mirati in determinati settori, quale, ad esempio, l'investimento in tecnologie invece che in raddoppi. Tale ipotesi risulterebbe molto meno costosa ed impattante, consentirebbe la riduzione dei tempi di stanziamento dei treni creando molta più capacità, e quindi permetterebbe l'aumento delle tracce a disposizione per tutte le imprese ferroviarie interessate, anche per le nuove entranti.

La fase di pianificazione idealmente, dovrebbe constare di due fasi, cronologicamente separate.

Una prima fase strategica, in cui si dichiarano gli obiettivi, seguita da un ulteriore stadio in cui si scelgono – si ordinano – i progetti e li si integrano tra loro e con il sistema dei trasporti esistente. Per quanto sopra, appare imprescindibile l'esigenza di analisi delle relazioni tra le differenti modalità di trasporto ed i singoli progetti di integrazione delle realtà trasportistiche.

L'esigenza dell'introduzione di una metodologia alla quale la valutazione deve attenersi (sia essa fatta dai soggetti proponenti, da soggetti indipendenti o a livello centrale) è indispensabile sia nella definizione delle politiche, sia nel momento della scelta tra progetti mutualmente escludentesi.

WEB E CONTATTI

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari non dispone di un proprio sito, nonostante la richiesta avanzata agli Uffici competenti (ultima nota del 16/05/2013), in quanto ancora incardinato all'interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come del resto previsto correttamente dal D.Lgs. 188/2003.

Pagine web di riferimento dell'URSF, sulle quali si trovano tutte le Decisioni dell'Ufficio, i Decreti ed i Pareri emanati dallo stesso, sono:

- o versione italiano: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?o=vd&lm=3&id=17>
- o versione inglese: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=1140>

I riferimenti per contattare l'URSF sono:

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari
Indirizzo: Viale dell'Arte, 16 - 00144 Roma (RM)

Direttore Generale: Ing. Fabio Croccolo

Telefono: 06/5908.3088 - Fax: 06/5908.4231

E-mail segreteria: ursf@mit.gov.it

E-mail segreteria affari internazionali e corridoi europei: rfe.ursf@mit.gov.it

E-mail posta certificata: dg.ursf@pec.mit.gov.it

Dirigente Divisione 1 – Vigilanza e Monitoraggio: Dott. Alfredo dell'Aquila

Telefono: 06/5908.3095 - Fax: 06/5908.4231

Email: alfredo.dellaquila@mit.gov.it

Dirigente Divisione 2 – Regolazione: Dott. Alessandro Violi

Telefono: 06/5908.3080 - Fax: 06/5908.4231

Email: alessandro.violi@mit.gov.it

PAGINA BIANCA

APPENDICI

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.1.A

LE DECISIONI DELL'URSF

D.LGS. 188/2003

Il **comma 3** dell'articolo 37 del D.Lgs. n. 188/2003 prevede che, salvo quanto indicato dall'articolo 29 del medesimo decreto in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, *ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio*, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete;
- b) procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito;
- c) sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20;
- d) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20;
- e) accordi per l'accesso di cui all'articolo 6 del D.Lgs. n. 188/2003.

Il successivo **comma 5** - con riferimento alle attività di cui al comma 3, *l'organismo di regolazione decide sulla base di un ricorso o eventualmente d'ufficio* e adotta le misure necessarie volte a porre rimedio entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata.

Infine, il **comma 6** del medesimo D.Lgs. n. 188/2003 stabilisce che, in caso di ricorso contro un *rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura* o contro le condizioni di una proposta di assegnazione di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che, invece, essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

Avverso le Decisioni dell'URSF è ammesso ricorso al TAR del Lazio entro 60 giorni dalla data della Decisione.

Decisione n. 890/5 del 05 novembre 2013

Decisione n. 890/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione al mancato recepimento - da parte di RFI - di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico (ad es. visibilità negli atrii di stazione) in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV, e al carattere discriminatorio della condotta tenuta da RFI nei confronti di NTV.

Decisione n. 885/5 del 05 novembre 2013

Decisione n. 885/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle "informazioni al pubblico concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC".

Decisione n. 880/5 del 04 novembre 2013

Decisione n. 880/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle penali richieste dal GI all'IF rispettivamente per i periodi 28/4/2012 - 30/6/2013, 1 luglio 2012 - 30 ottobre 2012 e 1 novembre 2012 - 8 dicembre 2012 ai sensi del Capitolo 2 - paragrafo b.4.2. Parte Speciale del PIR.

Decisione n. 625/5 del 22 luglio 2013

Decisione n. 625/5/URSF - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alla mancata assegnazione, da parte di RFI, di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nell'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013 nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55.

Decisione n. 528 del 24 giugno 2013

Decisione n. 528/5/URSF - Stazione sotterranea AV di Bologna - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013, in relazione alla mancata apertura della Stazione sotterranea AV di Bologna.

Decisione n. 400 del 21 maggio 2013

Decisione n. 400/5/URSF - Interventi sull'Infrastruttura Ferroviaria - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013, in relazione alla mancata risoluzione di problematiche infrastrutturali evidenziate dalla IF sulla base di ritorni di esperienza.

Decisione n. 945 del 3 dicembre 2012

Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), in relazione alla possibilità di fermata, nella Stazione di Roma Tuscolana, dei treni commerciali AV "ITALO", ed avvio del procedimento istruttorio relativo al ricorso sopra citato in data 11 luglio 2012.

Decisione n. 541 del 12 luglio 2012

Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003 proposto da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) in relazione all'accessibilità alla Stazione di Roma Ostiense ed in particolare alla banchina del binario 15.

Decisione n. 39 del 17 gennaio 2012

Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D. Lgs. 188/2003 proposto da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) in relazione ai termini e alle condizioni di cui al documento " Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC" predisposto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

**NEL DETTAGLIO UNA DESCRIZIONE DELLE DECISIONI SOPRA RIPORTATE
IN ORDINE CRONOLOGICO:****DECISIONI EX ART. 37, COMMA 3 DEL D.LGS 188/2003:**

A.1.1) Decisione n. 39 del 17 gennaio 2012. Ricorso proposto da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) in relazione ai termini e alle condizioni di cui al documento " Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC" predisposto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

In data 6 dicembre 2011 l'impresa ferroviaria NTV ha proposto ricorso all'URSF in relazione ai termini e alle condizioni di cui al documento "Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC" predisposto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), chiedendo all'Ufficio di esprimere le proprie valutazioni e di adottare le seguenti prescrizioni:

- 1) di inserire, nel testo dell'AQ del 7 ottobre 2011 nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, una previsione che confermi espressamente ed inequivocabilmente la continuità dell'Accordo Quadro sottoscritto in data 17 gennaio 2008, così come modificato ed integrato con gli atti del 18 febbraio 2010 e, quindi, la perdurante validità ed efficacia di tale Accordo;
- 2) di modificare la premessa n) del testo dell'AQ del 7 ottobre 2011, nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, eliminando dal relativo testo l'inciso "e che, all'esito dell'approfondimento tecnico condotto congiuntamente dalle Parti, le stesse si danno reciprocamente atto che i ritardi non costituiscono fonte di responsabilità in capo a ciascuna di esse";
- 3) di modificare la premessa q) e l'articolo 2) del testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, prevedendo, in luogo di una data fissa, una data finale stabilita da NTV entro la quale la stessa si obbliga ad avviare il servizio commerciale;
- 4) di modificare l'articolo 3) dell'AQ del 7 ottobre 2011 nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, prevedendo l'obbligo di "confermare", anziché di "riformulare", la richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio 2011-2012, e conseguentemente eliminando dal testo l'inciso "RFI procederà conseguentemente all'istruttoria della richiesta in coerenza con detto programma di esercizio e al rilascio del progetto orario secondo i termini e alle condizioni previste dal PIR";
- 5) di modificare l'articolo 8) dell'AQ del 7 ottobre 2011 nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, in modo da prevedere espressamente che le tracce utilizzate da NTV per il pre-esercizio saranno portate a deconto degli importi dovuti ai sensi dei punti 6) e 7) del medesimo accordo".

In data 7 dicembre l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio chiedendo ad RFI un circostanziato rapporto informativo sulle tematiche oggetto di contestazione.

L'URSF in data 22 dicembre ha chiesto ad RFI di fornire ulteriori delucidazioni e successivamente ha convocato le parti in audizione tenutasi in data 11 gennaio 2012 durante la quale sono stati discussi dettagliatamente i punti oggetto del ricorso. L'Ufficio acquisiti gli elementi necessari in data 17 gennaio 2012 ha adottato la predetta decisione n. 39 con la quale ha stabilito che:

1. L'Accordo Quadro deve esplicitamente prevedere che la data di scadenza dello stesso è quella originariamente stabilita nell'Accordo Quadro sottoscritto in data 17/01/2008 e successivamente modificato ed integrato con gli atti del 18/02/2010.

2. L'Accordo Quadro deve essere modificato eliminando dal testo della premessa n) l'inciso "[...] all'esito dell'approfondimento tecnico condotto congiuntamente dalle Parti, le stesse si danno reciprocamente atto che i ritardi non costituiscono fonte di responsabilità in capo a ciascuna di esse", fermo restando che la clausola 4) dell'AQ stesso non può in alcun modo essere considerata vessatoria, atteso che il ritardo nell'avvio del servizio commerciale era già stato previsto da NTV ad inizio del 2011 e che - allo stato degli atti - non si ravvisa comunque nessun elemento che attribuisca univocamente al Gestore la responsabilità di ritardi nel processo di ammissione tecnica dei nuovi treni Alstom.

3. La premessa q) e l'articolo 2) dell'Accordo Quadro devono essere modificate prevedendo, in luogo di una data fissa, una data finale entro la quale NTV si obbliga ad avviare il servizio commerciale. L'impresa ferroviaria NTV potrà anticipare, rispetto al suddetto termine ultimo, l'avvio del servizio, comunicando ad RFI la data con un congruo anticipo (almeno 30 giorni), al fine di consentire al Gestore un regolare svolgimento delle proprie attività ed una gestione efficiente dell'infrastruttura.

4. L'articolo 3) dell'Accordo Quadro, deve essere modificato prevedendo l'obbligo di "confermare", anziché "riformulare", la richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio dicembre 2011 - dicembre 2012, conseguentemente eliminando dal testo l'inciso "RFI procederà conseguentemente all'istruttoria della richiesta in coerenza con detto programma d'esercizio e al rilascio del progetto orario secondo i termini e alle condizioni previste dal PIR"

5. E' respinta la richiesta dell'IF NTV di modificare l'articolo 8) dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011: il canone previsto per l'utilizzo delle tracce di pre-esercizio dovrà essere regolarmente pagato da NTV nei modi e tempi stabiliti dal PIR.

A.1.2) Decisione 541 del 12 luglio 2012. Ricorso proposto da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) contro Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in relazione all'accessibilità alla banchina del binario 15 della Stazione di Roma Ostiense.

In data 15 maggio 2012 l'impresa ferroviaria NTV ha proposto ricorso all'URSF in relazione all'accesso alla banchina del binario n. 15 della Stazione di Roma Ostiense lato Air Terminal ed alla possibilità di riattivazione del sottopasso pedonale tra i binari 8 e 15, nonché del passaggio trasversale interno all'Air Terminal, chiedendo all'Ufficio di esprimere le proprie valutazioni e di adottare nei confronti del GI le seguenti prescrizioni:

1. Concedere, ad NTV da parte di RFI, per la salita e discesa dal treno attestato sul binario 15, l'utilizzo della banchina e relativo marciapiede lato Air Terminal;
2. Consentire l'accesso diretto a tale banchina:
 - sia dall'area attrezzata "Casa Italo" e dal marciapiede prospiciente;
 - sia dalla pubblica via (Via. G. Benzoni / P.le 12 ottobre 1492), mediante apertura di un varco nell'area antistante "Casa Italo";
3. Imporre la riattivazione del sottopasso pedonale tra i binari 8 e 15, nonché del passaggio trasversale interno all'Air Terminal, come previsto nello schema planimetrico accluso all'allegato 1 del contratto di compravendita tra la Società acquirente GEAL S.r.l. e RFI

In data 1 giugno 2012 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio chiedendo ad RFI e ad NTV una dettagliata relazione sulle tematiche oggetto di contestazione, con relativa documentazione, nonché ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria. Ulteriore documentazione è stata chiesta dall'Ufficio in data 20 e 21 giugno ad ambedue le parti. Nel corso della fase di verifica documentale e degli atti prodotti, questo Ufficio ha stabilito che la condotta del Gestore dell'Infrastruttura è stata equa e non discriminatoria. A conclusione del procedimento istruttorio, l'URSF in data 11 luglio 2012 ha adottato la predetta decisione n. 514 la quale relativamente alle specifiche richieste di NTV ha così stabilito di:

- I) “concedere, ad NTV da parte di RFI, per la salita e la discesa dal treno attestato sul binario 15, l'utilizzo della banchina e relativo marciapiede lato Air Terminal” (viene ACCETTATA la richiesta di NTV);
- II) “Consentire l'accesso diretto a tale banchina:
- a) sia dall'area attrezzata Casa Italo e dal marciapiede prospiciente (NON viene ACCETTATA la richiesta NTV relativa all'accesso da Casa Italo);
 - b) sia dalla pubblica via (V. G. Benzoni / P.le 12 ottobre 1492), mediante apertura di un varco nell'area antistante Casa Italo” (viene ACCETTATA la richiesta di NTV relativa all'accesso diretto dalla pubblica via);
- III) “Imporre la riattivazione del sottopasso pedonale tra i binari 8 e 15, nonché del passaggio trasversale interno all'Air Terminal, come previsto nello schema planimetrico accluso all'allegato I del contratto di compravendita tra GEAL S.r.l. e RFI.”(viene ACCETTATA la richiesta di NTV).

A.1.3) Decisione n. 954 del 3 dicembre 2012. Ricorso proposto da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) contro Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in relazione alla possibilità di fermata, nella Stazione di Roma Tuscolana, dei treni commerciali AV “Italo”.

In data 3 luglio 2012 l'impresa ferroviaria NTV ha proposto ricorso all'URSF avverso il diniego di assegnazione, da parte di RFI, della fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana a tutti i treni commerciali –compresi i treni NO STOP – aventi origine e termine di corsa a Roma Ostiense. Il mancato accoglimento della richiesta secondo il GI è dovuto al fatto che la stazione Tuscolana “ è dedicata ai servizi metropolitani del nodo di Roma”.

A seguito del suddetto diniego NTV ha presentato ricorso all'URSF chiedendo all'Ufficio di esprimere le proprie valutazioni e, in caso di accoglimento, l'emanazione della seguente prescrizione: I) l'assegnazione a far data dal prossimo 26 agosto della fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana a tutti i treni commerciali NTV (sia in senso pari che dispari – compresi i treni NO STOP) aventi origine e termine di corsa a Roma Ostiense.

L'Ufficio si è prontamente attivato tenendo un incontro con il GI in data 5 luglio 2012 ed effettuando il giorno successivo un sopralluogo presso la stazione di Roma Tuscolana per constatare lo stato delle banchine viaggiatori, il posizionamento del fabbricato viaggiatori e dei relativi accessi e per procedere ad una preliminare valutazione della richiesta di NTV.

Dopo tali verifiche iniziali l'Ufficio ha ritenuto di integrare le informazioni ottenute con documenti ufficiali , ivi comprese le eventuali note intercorse fra l'impresa ferroviaria NTV e GI.

In data 11 Luglio 2012 è stato avviato il procedimento istruttorio e, conseguentemente, è stato chiesto a NTV e RFI di predisporre un circostanziato rapporto informativo, corredato da relativa documentazione. L'Ufficio nel corso dell'istruttoria ha chiesto alle parti ulteriori delucidazioni.

A conclusione del procedimento istruttorio l'URSF in data 3 dicembre 2012 ha emanato la predetta decisione n. 945 con la quale è stato stabilito che:

- NON possa essere ACCETTATA l'assegnazione della fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana a tutti i treni commerciali NTV (sia in senso pari che dispari – compresi i treni NO STOP) aventi origine e termine corsa a Roma Ostiense.

A.1.4) Decisione n. 400 del 21 maggio 2013 - Interventi sull'Infrastruttura Ferroviaria - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013, in relazione alla mancata risoluzione di problematiche infrastrutturali evidenziate dalla IF su ritorni di esperienza.

L'impresa ferroviaria Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) S.p.A., con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF, ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs. 188/2003, contestando al Gestore la

mancata risoluzione di problematiche infrastrutturali evidenziate dalla IF stessa sulla base dei ritorni di esperienza acquisita nei primi mesi di attività.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 21 maggio 2013, la Decisione n. 400 in cui - con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

(i) in merito alla richiesta di NTV di prescrivere ad RFI di provvedere all'attuazione degli interventi infrastrutturali declinati nella nota NTV prot. 12/303.02/P del 29 ottobre 2012, individuando ove ritenuto necessario le sedi e le modalità per un costruttivo confronto sui tempi e sui modi di realizzazione dei predetti interventi:

- di invitare RFI S.p.A. ad attivarsi per istituire, insieme e/o di concerto con le Strutture ministeriali competenti, un Tavolo Tecnico di confronto, con tutte le IF circolanti regolarmente in Italia, su temi riguardanti specifici interventi infrastrutturali da realizzare. Il Tavolo Tecnico ha l'obiettivo di raccogliere proposte, iniziative e segnalazioni di interventi infrastrutturali migliorativi della capacità, efficienza e qualità della rete, dell'accesso all'infrastruttura e degli impianti di competenza di RFI SpA. Pertanto, di tale iniziativa dovrà essere data comunicazione all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari.

(ii) in merito alla richiesta di NTV di sanzionare le violazioni relative all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura e dei connessi servizi, irrogando ad RFI le sanzioni previste dall'art. 37, comma 6 bis, del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, nella misura massima ed in relazione a ciascuna violazione accertata:

- di rigettare tale punto del ricorso presentato da NTV disponendone l'archiviazione.

(iii) in merito alla richiesta di NTV di disporre la riduzione dei canoni, versati dall'IF medesima, a causa del fatto che gli inadempimenti ascrivibili ad RFI rispetto agli interventi di cui al punto (i) determinano una ridotta fruizione della rete e dei servizi ad essa inscindibilmente:

- di rigettare tale punto del ricorso presentato da NTV disponendone l'archiviazione.

A.1.5) Decisione n. 528 del 24 giugno 2013 - Stazione sotterranea AV di Bologna - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013, in relazione alla mancata apertura della Stazione sotterranea AV di Bologna.

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore la mancata apertura nei tempi previsti della Stazione AV sotterranea di Bologna centrale, con conseguenti disagi e ripercussioni sull'organizzazione della società NTV.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 24 giugno 2013, la Decisione n. 528 in cui - con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

1. di riconoscere che il GI, pur operando nell'interesse generale e in modo non discriminatorio, ha tardato nella comunicazione ufficiale alle IF della mancata apertura della stazione sotterranea AV di Bologna;
2. di prescrivere al GI che in caso di apertura di grandi opere (tunnel ferroviari, stazioni AV e stazioni sotterranee) queste devono essere oggetto di una verifica puntuale almeno tre mesi prima della loro data prevista di apertura, alla presenza delle IF interessate. Allo stesso modo deve essere comunicata per iscritto, con congruo anticipo, alle IF interessate, la conferma dell'apertura di tali grandi opere e dei servizi ivi programmati. La data di attivazione deve anche essere inserita a PIR e una sua modifica deve seguire le regole del Prospetto Informativo. Eventuali inadempimenti da parte del GI saranno sanzionati, una volta accertati, a norma del D.Lgs. 188/2003;
3. di rigettare tale punto del ricorso presentato da NTV disponendone l'archiviazione in quanto il GI ha rispettato nel corso del 2013 la richiesta di NTV.

A.1.6) Decisione n. 625 del 22 luglio 2013- Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alla mancata assegnazione, da parte di RFI, di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nell'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013 nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55.

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore la mancata assegnazione di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nell'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013 nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 22 luglio 2013, la Decisione n. 625 in cui - con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue

1. Riesame delle contestate determinazioni concernenti l'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013

(a) dichiarare che spetta a NTV l'assegnazione della traccia oraria da essa richiesta nel canale orario delle ore 7:25 per la tratta Roma Tiburtina - Venezia Santa Lucia;

(b) conseguentemente disporre l'assegnazione a NTV della traccia stessa.

Le richieste così come formulate dall'IF NTV ai suddetti punti a) e b) non possono essere accolte, in considerazione del fatto che nessuna IF può vantare un diritto pieno, esclusivo ed incondizionato su una specifica traccia, dovendo il Gestore procedere - nel rispetto delle regole di assegnazione di capacità infrastruttura secondo criteri di equità, imparzialità e trasparenza - ad assicurare a ciascuna IF la possibilità concreta di accesso e utilizzo della rete ferroviaria.

L'URSF ritiene invece che debba essere presa a riferimento, per la richiesta di NTV di riesame delle determinazioni del GI relative all'orario di servizio 2012-2013, la traccia originariamente richiesta dall'IF stessa ad aprile 2012 (treno No Stop 9972 Roma Tiburtina - Milano Porta Garibaldi con partenza alle ore 07:17).

L'URSF prescrive al GI di riesaminare le determinazioni contestate dall'IF NTV, attivando il processo di coordinamento al fine di verificare la possibilità di compatibilizzare la traccia Roma-Milano No Stop originariamente richiesta da NTV (treno 9972 - p. 07:17) con le tracce già assegnate alla IF Trenitalia nella medesima fascia oraria di riferimento.

2. Considerate le gravi e plurime violazioni delle norme disciplinanti il procedimento di assegnazione di capacità, nonché la compromissione del regime di concorrenza che tali violazioni hanno prodotto, irroghi a RFI la sanzione prevista dall'art. 37, comma 6-bis, del D.Lgs. 188/2003 nella misura massima;

L'URSF non accoglie la richiesta di sanzionare RFI in quanto le asserite violazioni del GI non possono essere:

- considerate "plurime" giacché la contestazione di NTV è riferita ad una singola traccia (treno Italo n. 9972 delle ore 07:17, posticipato alle 07:50);

- valutate "gravi" in quanto nel corso dell'istruttoria non sono emersi elementi che permettano di individuare, in modo preciso e univoco, una violazione della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria tale da palesare la volontà discriminatoria da parte del GI nei confronti dell'IF NTV.

Si rileva infatti che l'orario di servizio di riferimento (dicembre 2011 - dicembre 2012) è il primo che il Gestore ha dovuto elaborare e predisporre - relativamente alle tracce di diverse IF confliggenti nel segmento dell'AV - sull'intero periodo di validità (per l'orario precedente si era limitato al periodo 28 aprile - 9 dicembre), e che tale novità ha evidenziato un "disallineamento" tra quanto previsto dalla normativa europea (artt. n. 20 Programmazione e n. 21 Procedura di Coordinamento della Direttiva 2001/14/CE) ed il relativo recepimento nell'ordinamento italiano

(artt. n. 27 Assegnazione di capacità e n. 29 Procedura di programmazione e coordinamento del D. Lgs. n. 188/2003), con particolare riferimento alle diverse fasi del processo di coordinamento.

L'applicazione delle suddette disposizioni da parte del Gestore - anche a causa del menzionato "disallineamento" - non sembra pienamente aderente allo spirito della normativa europea.

Preso atto di tale criticità, al fine di rendere il processo di coordinamento in linea con quanto stabilito dalle Direttive comunitarie (e - per quanto possibile - anticipando le previsioni contenute nella Direttiva 2012/34/UE del 21.11.2012, in attesa del relativo recepimento), l'URSF prescrive al Gestore di modificare opportunamente il paragrafo 4.4.2 del PIR, sottoponendolo alla prevista consultazione da parte di tutti i soggetti interessati attraverso la procedura di aggiornamento attualmente in corso.

3. inibisca a RFI la reiterazione delle contestate condotte discriminatorie e anticoncorrenziali.

In esito all'istruttoria esperita è emersa - anche a causa della mancata emanazione del Decreto Ministeriale di cui all'art. 17 comma 11 del Decreto Legislativo n. 188 del 24 luglio 2003 - una esigenza di chiarezza e completezza normativa tale da far ritenere necessaria la riorganizzazione e rivisitazione complessiva delle norme di settore (ad esempio istituendo un Testo Unico per le Ferrovie).

Nelle more dell'auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, predisposizione di tale testo unico che armonizzi e coordini la normativa esistente - incluse le più recenti direttive comunitarie - ed al fine di garantire, già in questa fase, una corretta gestione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario ad Alta Velocità, l'URSF prescrive al Gestore:

- di procedere obbligatoriamente - in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità - all'attivazione del Processo di risoluzione dei conflitti come previsto al paragrafo 4.4.4 del PIR, specificando dettagliatamente in tale paragrafo la natura e la composizione della prevista "Commissione interdisciplinare". Tale procedura, che non preclude alle IF la possibilità di presentare un successivo ricorso all'URSF nel caso non si pervenisse ad una soluzione condivisa, potrebbe in molti casi permettere alle IF stesse di giungere ad una rapida soluzione delle vertenze (entro i 10 giorni previsti dal D. Lgs. n. 188/2003).

- di modificare il Paragrafo 4.4.1 "Limitazione all'Accordo Quadro" del PIR, proponendo nuovi limiti di riserva di capacità calibrati non solo sulla capacità complessiva della intera rete gestita, ma anche per singole fasce orarie in ciascuna tratta (con particolare riferimento a quelle di maggior interesse per l'utenza e conseguentemente per le IF).

Nel proporre il limite massimo di riserva della capacità ottenibile da parte di una singola IF per una specifica tratta e in una determinata fascia oraria, il GI deve tenere nella dovuta considerazione quanto previsto dal D. Lgs. n. 188/2003 in particolare agli artt. n. 23 comma 2 (Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti o servizi) e n. 29 comma 1 ([..] tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività), con particolare riferimento all'assegnazione della capacità su quelle tratte e nelle fasce orarie di maggior interesse per l'utenza ed economicamente più vantaggiose per le imprese ferroviarie.

Le modifiche al Paragrafo 4.4.1 come sopra prescritte dovranno essere sottoposte alla prevista consultazione da parte di tutti i soggetti interessati attraverso la procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete attualmente in corso.

A.1.7) Decisione n. 880/5 del 04 novembre 2013 - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle penali richieste dal GI all'IF rispettivamente per i periodi 28/4/2012 - 30/6/2013, 1 luglio 2012 - 30 ottobre 2012 e 1 novembre 2012 - 8 dicembre 2012 ai sensi del Capitolo 2 - paragrafo b.4.2. Parte Speciale del PIR.

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore l'esatta attribuzione delle penali richieste dal quest'ultimo all'IF rispettivamente per i periodi 28/4/2012 – 30/6/2013, 1 luglio 2012 – 30 ottobre 2012 e 1 novembre 2012 – 8 dicembre 2012 ai sensi del Capitolo 2 – paragrafo b.4.2. Parte Speciale del PIR.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 04 novembre 2013, la Decisione n. 880/5 in cui – con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

- la legittimità del criterio applicato da RFI, stante le regole del 2012, nel processo di determinazione delle penali per mancata contrattualizzazione delle tracce;
- la correttezza dell'operato di RFI nel calcolo delle penali nel rispetto di quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete edizione vigente al momento della loro determinazione;
- il rigetto del ricorso presentato dalla NTV al fine di ottenere una rideterminazione delle penali dovute per il periodo indicato, in applicazione del paragrafo b.4.2, capitolo 2 parte speciale del PIR.

A.1.8) Decisione n. 885 del 05 novembre 2013 - Ricorso ex art. 37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle "informazioni al pubblico concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC".

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore erronca attribuzione di ritardi e cause ritardi treni nelle "informazioni al pubblico emanate nelle stazioni ferroviarie e concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC".

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 05 novembre 2013, la Decisione n. 885/5 in cui – con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

1. inibisca a RFI la trasmissione o comunque la diffusione in qualsiasi forma di informazioni al pubblico non veritiere;

L'URSF ha evidenziato come si siano verificati - ancorché in misura estremamente ridotta - ulteriori casi di annunci al pubblico "non veritieri" anche dopo l'avvio del Procedimento e comunque successivamente agli episodi contestati da NTV nella nota di presentazione del ricorso del 9 gennaio 2013.

Pertanto, nel prendere atto che il GI ha comunque avviato la riorganizzazione del proprio servizio di annunci al fine di renderlo quanto più possibile preciso, corretto e adeguato alle specifiche e particolari esigenze informative, e:

- considerata la centralità del dato informativo nell'ambito della fornitura dei servizi ferroviari;
- valutato che il Manuale Annunci Sonori costituisce lo strumento necessario e idoneo a raggiungere l'obiettivo di una informazione corretta e adeguata;
- ritenuto che il suddetto obiettivo deve essere raggiunto entro un tempo congruo;
si prescrive di completare la revisione del Manuale Annunci Sonori (MAS) entro e non oltre il prossimo cambio orario del 15/12/2013, conformemente alle indicazioni formulate nella Relazione Illustrativa allegata e a quanto prescritto al successivo punto 2 della presente Decisione

2. affermi che RFI nel fornire i servizi di informazione al pubblico è tenuta ad operare in modo non discriminatorio, in specie garantendo a tutte le imprese ferroviarie lo stesso standard di servizi quanto a tempestività e contenuto;

Quest'Ufficio, nel confermare quanto peraltro stabilito dalla normativa vigente, e cioè che i servizi di informazione al pubblico devono essere forniti in modo equo, trasparente e non discriminatorio, ritiene che la imputabilità e le circostanze che hanno determinato il ritardo devono essere fornite all'utenza (quando individuate con certezza), in ottemperanza al Regolamento (CE) n. 1371/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, e che l'utente stesso deve avere a disposizione più informazioni possibili al fine di poter orientare la propria scelta anche sulla base dell'affidabilità di una IF.

RFI stessa ha inoltre riconosciuto che l'ingresso di un nuovo operatore rende necessario, anche per i servizi di informazione al pubblico, la rivisitazione delle procedure e delle relative modalità applicative.

Pertanto, al fine di garantire a tutte le imprese ferroviarie il medesimo livello di servizio di informazione al pubblico (sia nei tempi che nel contenuto), quest'Ufficio prescrive a RFI:

- di apportare - entro la data indicata al punto precedente - le necessarie modifiche al Manuale Annunci Sonori (MAS), tenendo conto sia delle nuove esigenze derivanti dalla concomitanza di più imprese operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, che delle necessarie informazioni da fornire ai passeggeri;
- di prevedere nel nuovo MAS una formulazione degli annunci tale da informare circa le cause dei ritardi e l'imputabilità degli stessi ad una specifica IF o al GI, solo nei casi in cui tali elementi siano stati individuati con assoluta certezza. In tutti gli altri casi l'annuncio deve essere generico relativamente all'imputabilità del ritardo ad uno specifico soggetto, mantenendo però l'assoluta precisione sulla quantificazione del ritardo, la durata del disagio e le conseguenze che lo stesso sta determinando. Infatti se da un lato è fondamentale in un regime di concorrenza l'esatta attribuzione dei ritardi anche per orientare le scelte dei viaggiatori, dall'altro lato - non essendo sempre possibile desumere in tempi rapidi e con

assoluta certezza le cause di un ritardo - risulta più importante dare una completa informazione all'utenza sulle conseguenze del ritardo, ancor prima di indicarne la causa.

3. considerata la gravità e la reiterazione delle condotte lesive, la loro finalità discriminatoria e la rilevanza dei danni prodotti, irroghi a RFI la sanzione prevista dall'art. 37, comma 6-bis, del d.lgs. 188 del 2003 nella misura massima.

Su tali specifiche contestazioni quest'Ufficio, considerato che:

- il numero estremamente limitato di eventi segnalati dall'IF NTV (in particolare quelli in cui l'annuncio è stato dato attribuendo erroneamente all'IF stessa la titolarità del treno causante i ritardi) e la non sistematicità degli stessi denota l'assenza di un disegno discriminatorio;
- le iniziative intraprese dal Gestore successivamente alla presentazione del ricorso de quo da parte di NTV, in particolare:
 - la riorganizzazione del proprio servizio di annunci;
 - l'istituzione del Gruppo di Lavoro "Revisione Manuale Annunci Sonori";
 - l'emanazione di un ordine interno con cui sono state fornite agli operatori delle "sale operative nazionali" indicazioni specifiche in merito alle modalità di erogazione degli annunci sonori;
 - la predisposizione di specifici corsi formativi per gli operatori addetti alle informazioni al pubblico avente per oggetto le modalità di erogazione degli annunci in stazione; dimostrano la volontà del GI di adeguarsi alle nuove necessità informative eliminando le criticità potenzialmente idonee al ripetersi delle fattispecie descritte e contestate da NTV;
 - in diversi annunci è stato genericamente indicato che il ritardo era dovuto ad "un guasto ad un treno precedente", e che tale locuzione avrebbe potuto far attribuire a un treno dell'impresa *incumbent* Trenitalia la causa di tale ritardo, contribuisce a rafforzare l'esistenza della buona fede del GI;

Verificato che, nonostante le descritte attività di revisione delle modalità di revisione degli annunci e la riorganizzazione/formazione delle strutture ad essa preposte, il GI non ha operato con la necessaria tempestività né ha, ad oggi, concluso le suddette attività.

Tutto ciò premesso e considerato il fine di assicurare la realizzazione di un sistema informativo idoneo (che consenta la trasmissione di dati corretti per gli utenti e non provochi potenziali distorsioni sul mercato) l'Ufficio dispone:

- i) di prescrivere al GI di modificare il MAS come indicato nel corpo di questa decisione;
- ii) di non applicare la sanzione di cui all'art. 37 comma 6 bis, lett. a) del D.Lgs n. 188/2003.

A.1.9) Decisione n. 890 del 05 novembre 2013 - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione al mancato recepimento - da parte di RFI - di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico (ad es. visibilità negli atri di stazione) in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV, e al carattere discriminatorio della condotta tenuta da RFI nei confronti di NTV

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore il mancato recepimento di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico (ad es. visibilità negli atri di stazione) in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV, e al carattere discriminatorio della condotta tenuta da RFI nei confronti di NTV.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 05 novembre 2013, la Decisione n. 890/5 in cui - con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

(i) prescriva ad RFI di provvedere agli adempimenti ed all'attuazione degli interventi meglio descritti in narrativa e puntualmente declinati nella nota NTV prot. 12/303.02/P del 29 ottobre 2012

I) BIGLIETTERIE SELF SERVICE, DESK MOBILI e TOTEM INFORMATIVI

L'URSF, avendo verificato che non esiste una procedura standardizzata che definisca modalità e tempistiche per la richiesta e la successiva assegnazione di aree e spazi nelle stazioni, prescrive al Gestore dell'Infrastruttura di emanare entro il prossimo cambio orario uno specifico regolamento al fine di avere un processo autorizzatorio equo, trasparente e non discriminatorio, e conforme alla normativa sul corretto procedimento, in particolare definendo responsabili, procedure e tempi certi per le autorizzazioni e le risposte alle richieste pervenute da parte delle IF.

Tale documento deve regolamentare l'assegnazione di spazi/superfici nelle stazioni, anche con riferimento alle aree per le Biglietterie Self Service - Desk Mobili - Totem Informativi, disciplinando le modalità con cui effettuare la richiesta di aree, dando indicazione dei referenti, della tempistica prevista per il completamento dell'istruttoria ed il rilascio/rigetto dell'autorizzazione e delle possibili cause di rigetto, stabilendo i principi di calcolo delle tariffe per l'utilizzo delle aree.

Il Gestore deve inoltre stabilire criteri e principi per una corretta localizzazione (anche ai fini della fruizione in sicurezza degli spazi comuni di stazione) e quantificazione degli spazi da assegnare alle singole IF, che dovranno - tra gli altri - tener conto delle:

- specifiche esigenze dell'utenza ferroviaria;
- caratteristiche delle stazioni, quali le dimensioni e la localizzazione degli atri e degli altri spazi comuni;
- numero minimo o massimo di biglietterie self-service, desk mobili o totem informativi;
- scelte commerciali effettuate dalle singole imprese ferroviarie relativamente ai servizi offerti alla propria clientela.

L'URSF ha inoltre indicato che l'assenza di specifiche regole e criteri di assegnazione alle IF di spazi nelle stazioni non ha permesso di valutare se le richieste di NTV (relativamente ad un appropriato e corretto numero di biglietterie da assegnare all'IF stessa) fossero congrue e quindi tali da dover essere necessariamente soddisfatte.

II) MONITOR POSIZIONAMENTO CARROZZE

Per quanto concerne i monitor "posizione carrozza", avendo riscontrato il permanere - nonostante l'avvenuto adeguamento del software da parte del GI - di differenze nelle informazioni relative ai servizi offerti dai treni Frecciarossa e Italo, si prescrive di aggiornare

e implementare tempestivamente e progressivamente il suddetto software affinché i messaggi trasmessi dai monitor siano di tipo "standard" e uguali per tutte le IF.

Inoltre al fine di non ingenerare confusione nei passeggeri in partenza ed evitare possibili discriminazioni tra le IF, il Gestore dovrà anche verificare i tempi di aggiornamento dei display dei monitor presenti sul binario cercando di ridurre al minimo la presenza di informazioni relative ad un treno già partito.

Con riferimento alla richiesta di installazione di monitor "posizione carrozza" sui marciapiedi ove sprovvisti, e preso atto dell'affermazione di RFI secondo la quale - a causa della mancanza di copertura economica - non sono al momento previste installazioni di nuove periferiche in prossimità di binari allo stato sprovvisti, quest'Ufficio ha rinviato a quanto già stabilito in merito con Decisione n. 400/5 del 21 maggio 2013.

III) CARTELLONISTICA E SEGNALETICA IN STAZIONE

Per quanto concerne la cartellonistica e la segnaletica di stazione l'URSF prescrive al Gestore di modificare il "Progetto di variante al sistema segnaletico" - a tutela dei passeggeri e sempre garantendo equità e non discriminazione tra le imprese ferroviarie - eliminando il cosiddetto "principio di informativa anonima" e prevedendo invece l'inserimento nella cartellonistica e segnaletica di stazione del nome/logo dell'operatore che fornisce specifici servizi (biglietteria, sala accoglienza, punti informazioni, etc.).

IV) STAZIONE DI ROMA TIBURTINA

Il Gestore deve predisporre, entro il prossimo cambio orario, uno specifico piano che indichi le puntuali scadenze temporali previste per l'apertura degli spazi commerciali e dei servizi pubblici all'interno della Stazione di Roma Tiburtina, dando informazioni dettagliate circa la loro progressiva operatività.

(ii) in considerazione delle descritte gravi violazioni relative all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura e dei connessi servizi, irroghi ad RFI le sanzioni previste dall'art. 37, comma 6 bis, del d.lgs. 8 luglio 2003, n. 188, nella misura massima ed in relazione a ciascuna violazione accertata

Premesso che dagli accertamenti svolti durante la fase istruttoria non è rilevabile l'esistenza di un comportamento del GI preordinato ad escludere e/o a discriminare l'IF NTV, tuttavia sono emerse le seguenti rilevanti criticità:

- mancanza di una procedura standardizzata relativa alle modalità di richiesta, tempistiche e criteri di assegnazione di spazi/aree in stazione;
- disomogeneità nel processo di individuazione e successiva assegnazione alle IF degli spazi/aree di stazione, con differente trattazione delle richieste formulate dalle IF Trenitalia e NTV;
- mancato tempestivo adeguamento delle Linee Guida relative alla segnaletica per i servizi ferroviari essenziali, in tempo utile per poter soddisfare le esigenze/ricieste del nuovo operatore ferroviario NTV;
- permanenza di differenze (nonostante l'avvenuto adeguamento del software da parte del GI) nelle informazioni emanate attraverso i monitor "posizione carrozza" e relative ai servizi offerti dai treni Frecciarossa e Italo.

In considerazione del fatto che l'insieme delle criticità sopradescritte denotano un atteggiamento del GI difforme dai criteri generali che devono orientare la corretta gestione dell'infrastruttura, e verificato che tale comportamento ha danneggiato l'IF NTV incidendo negativamente sulle attività della stessa con conseguente disagio alla clientela, si irroga al Gestore una sanzione, in base al disposto art. 37 del D.Lgs n. 188/2003, comma 6 bis lettera a) "in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria [...] pari a 50.000 € (cinquantamila euro).

(iii) in considerazione del fatto che gli inadempimenti ascrivibili ad RFI rispetto agli interventi di cui al punto (i) determinano una ridotta fruizione della rete e dei servizi ad essa inscindibilmente connessi disponga la riduzione dei canoni versati da NTV sino al momento in cui persisteranno i suddetti inadempimenti, prescrivendo la restituzione della quota parte riferibile alla mancata prestazione delle attività e dei servizi richiesti.

L'URSF non può disporre la riduzione né la parziale restituzione del canone di accesso all'infrastruttura per una eventuale ridotta fruizione della rete o dei servizi connessi, ma può esclusivamente applicare - come stabilito al precedente punto - una sanzione per accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi.

(iv) di prescrivere a RFI di autorizzare lo scambio dei locali nella stazione AV MedioPadana come concordato con il Comune di Reggio Emilia.

La questione relativa ai locali nella Stazione AV di Reggio Emilia conferma che l'assenza di regole per l'assegnazione di spazi/aree commerciali nelle stazioni è causa di problematiche tra gli operatori ferroviari o altri soggetti comunque presenti e operanti in stazione.

L'URSF, nel confermare la prescrizione formulata al punto i) della presente Decisione, invita il Gestore, dopo l'emanazione del Regolamento per l'assegnazione di spazi/superfici nelle stazioni, a verificare con tutti i soggetti coinvolti (NTV, Trenitalia e Comune di Reggio Emilia) la sussistenza dell'interesse a effettuare uno scambio dei locali loro assegnati ed eventualmente provvedere sulla base delle regole adottate.

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.1.B

LE DECISIONI DELL'URSF

L. 99/2009

Legge 23 luglio 2009, n. 99, "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia", ha inciso sul processo di liberalizzazione nel campo del trasporto ferroviario regionale.

Successivamente con il D.Lgs. 15/2010 viene data attuazione alla direttiva 2007/58/CE, che modificava le direttive 91/440/CE e 2001/14/CE, relative, la prima, allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e, la seconda, alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Tale disposizione ha dunque introdotto nel quadro normativo nazionale una parte dei criteri dettati dalla predetta Direttiva 2007/58/CE prevedendo, in particolare, che dal 1° gennaio 2010 le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri avessero il diritto di trasportare passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, fatte salve le limitazioni atte a evitare che tale servizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

- **Decisione n. 1078 dell'11 dicembre 2013**

Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Udine – Tarvisio - Boscoverde e vv. richiesti dall'impresa ferroviaria Ferrovie Udine Cividale

- **Decisione n.641 del 31 luglio 2013**

Servizio di "cabotaggio" in territorio italiano nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla relazione Parigi-Milano richiesto dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI).

- **Decisione n. 563 del 5 luglio 2013**

Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. - Milano C.le richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

- **Decisione n. 174 del 22 febbraio 2013**

Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Vasto S.Salvo/Bologna C.le e vv., Bari C.le/Pescara e vv. richiesti dall'impresa ferroviaria FAS Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.a.

- **Decisione n. 966 del 6 dicembre 2012**

“Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”. Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. – Livorno C.le richiesti dall’impresa ferroviaria Go Concept S.r.l.

- **Decisione n. 398 del 25 maggio 2012**

Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Celano - Roma, Vasto San Salvo - Bologna C.le e Pescara - Bari C.le richiesti dall’impresa ferroviaria FAS Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.a.

- **Decisione n. 768 del 27 ottobre 2011**

Servizi di trasporto ferroviario passeggeri in ambito nazionale richiesti dall’impresa ferroviaria Arenaways S.p.a. sulla linea Torino - Milano.Riesame della Decisione n. 589 del 9 novembre 2010. ai sensi dell’art. 59, comma 4 della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

- **Decisione n. 586 del 5 agosto 2011**

Art. 59 della Legge n. 99 del 23 luglio 2009 - “*Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale*”“Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Udine - Tarvisio richiesti dall’impresa ferroviaria Ferrovie Udine Cividale (FUC) S.r.l.

- **Decisione n. 471 del 24 giugno 2011**

Servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri richiesti dalle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord S.r.l. sulla linea del Brennero.Riesame della Decisione n.659 del 6 dicembre 2010, ai sensi dell’articolo 59, comma 4, della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

- **Decisione n. 427 dell’8 giugno 2011**

Art. 59 della Legge n. 99 del 23 luglio 2009. “Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”. Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Santhià-Livorno C. e Livorno C. - Sestri Levante richiesti dall’impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

- **Decisione n. 134 del 17 febbraio 2011**

Provvedimento di proroga della sospensione temporanea e parziale della decisione n. 659 del 6-12-2010, già disposta con la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010 - dal 10 marzo 2011 fino all’emanazione del provvedimento di riesame - riguardante il servizio di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

- **Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010**

Provvedimento di sospensione della decisione n 659, del 6 Dicembre 2010, adottata ai sensi dell’art. 59, della legge n. 99 del 23 luglio 2009, riguardante il servizio di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

- **Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010**

Valutazioni di cui all'art. 59, comma 2, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009. Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

- **Decisione n. 589 del 9 novembre 2010**

Valutazioni di cui all'art. 59, comma 2, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009. Servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale richiesti dalla impresa ferroviaria ARENAWAYS S.p.A.

NEL DETTAGLIO UNA DESCRIZIONE DELLE DECISIONI SOPRA RIPORTATE IN ORDINE CRONOLOGICO

B.1.1) Decisione n. 134 del 17 febbraio 2011. Servizio di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

In data 6 dicembre 2010, l'Ufficio, con decisione n. 659, ha disposto limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri in ambito nazionale ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri operati dalle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

Con successiva decisione n. 671 del 10 dicembre 2010, l'Ufficio ha sospeso temporaneamente per tre mesi l'entrata in vigore della suindicata decisione n. 659.

L'IF Le Nord, in data 5 gennaio 2011, ha chiesto il riesame della decisione n. 659 alla luce della modifica dei servizi offerti da Trenitalia con l'orario di servizio 2011.

Dopo aver avviato il procedimento istruttorio e nominato il relativo responsabile l'Ufficio, in data 17 febbraio 2012, a conclusione del predetto procedimento ha adottato la decisione n. 134 con la quale:

1. "Si dispone la proroga della sospensione temporanea e parziale della decisione n. 659 del 6/12/2010 dal 10/03/2011, già disposta con la decisione 671 del 10/12/2010, fino all'emanazione del provvedimento di riesame che terrà conto delle ulteriori informazioni necessarie richieste alle parti interessate nell'avvio dell'istruttoria";

2. "Restano applicabili le stesse determinazioni disposte con la predetta decisione 671 fino all'adozione del provvedimento di riesame".

B.1.2) Decisione n. 427 dell'8 giugno 2011 Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Santhià-Livorno C. e Livorno C. - Sestri Levante richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

Il Gestore dell'Infrastruttura, in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Arenaways S.p.A. per l'orario di servizio in corso - ricadenti su linee già inserite nei contratti di servizio pubblico sottoscritti dalle Regioni Piemonte, Liguria e Toscana con l'IF Trenitalia S.p.A. - ha chiesto, ai sensi dell'art. 59, 3° comma, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009, di aprire un procedimento istruttorio finalizzato a stabilire:

a) se l'esercizio dell'attività di trasporto richiesta sia suscettibile di compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio esistenti;

b) se ed a quali limitazioni tale attività di trasporto dovrà essere assoggettata, a seguito della verifica al punto a);

L'URSF ha avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblici esistenti.

In data 8 giugno 2011, a conclusione del suddetto procedimento istruttorio, l'URSF ha adottato la decisione n. 427, con cui ha stabilito che:

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Arenaways S.p.A. sulla tratta Santhià-Livorno C.le non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. titolare dei CdS con le Regioni Piemonte, Liguria e Toscana, e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59.

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Arenaways S.p.A. sulla tratta Livorno C.le-Sestri Levante non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. titolare dei CdS con le Regioni Liguria e Toscana, e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99.

B.1.3) Decisione n. 471 del 24 giugno 2011. Servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri richiesti dalle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord S.r.l. sulla linea del Brennero. Riesame della Decisione n.659 del 6 dicembre 2010, ai sensi dell'articolo 59, comma 4, della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

L'IF Le Nord in data 05/01/2011 ha chiesto, ai sensi dell'art. 59, comma 4, della legge n. 99 del 23 luglio 2009, il riesame della Decisione n.659 del 6/12/2010 in modo da considerare sia la modifica dei servizi offerti dall'IF Trenitalia S.p.A con l'orario di servizio 2010/2011, sia la " comunicazione interpretativa della Commissione in merito ad alcune disposizioni della direttiva 2007/58/CE del 28/12/2010" recante la chiave di lettura della Commissione Europea della Direttiva 2007/58/CE che disciplina l'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri.

La decisione n. 659 oggetto di riesame - con la quale l'URSF ha dettato delle limitazioni ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord S.r.l. sulla linea del Brennero - è stata dapprima sospesa dall'Ufficio per un termine non superiore a tre mesi a decorrere dal 10.12.2010 (decisione n. 671 del 10.12.2010) e successivamente ne è stata disposta la proroga della sospensione temporanea (decisione n. 134 del 17.02.2011) fino all'emanazione del provvedimento di riesame.

L'URSF ha avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare una nuova analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblici esistenti.

In data 24 giugno 2011, a conclusione del suddetto procedimento istruttorio, l'URSF ha adottato la decisione n. 471, con cui ha stabilito che:

1. lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero, così come riconfigurati dall'impresa ferroviaria DB Fernverkehr AG, non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tali contratti, sottoscritti dall'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Veneto ed Emilia Romagna, nonché le Province Autonome di Trento e Bolzano e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59;

2. i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero da parte dell'impresa ferroviaria DB Fernverkehr AG, così come dalla stessa IF riconfigurati, devono essere avviati entro l'11 dicembre 2011 (data di attivazione dell'orario di servizio 2011/2012);

3. la sospensione temporanea e parziale della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010, disposta con la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010 e poi prorogata con la Decisione n. 134 del 17/02/2011, vige fino alla data di avvio dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero di cui al precedente punto 2;
4. a partire dalla data di avvio dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero di cui al precedente punto 2, cessano di avere efficacia le predette decisioni 659, 671 e 134.

B.1.4) Decisione n. 586 del 5 agosto 2011. Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Udine - Tarvisio richiesti dall'impresa ferroviaria Ferrovie Udine Cividale (FUC) S.r.l. per l'orario di servizio 2011-2012

A seguito della richiesta di tracce dell'IF Ferrovie Udine Cividale (FUC) per servizi passeggeri in ambito nazionale relativa all'orario di servizio 2011 – 2012, il Gestore dell'infrastruttura in data 20/05/2011 ha chiesto all'URSF di verificare la sussistenza, ai sensi e per gli effetti dell'art. 59, comma 3 della Legge 99/2009, di un possibile impatto dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

RFI S.p.A. ha poi evidenziato che le tracce richieste dall'impresa FUC erano attinenti al progetto europeo "Micotra" che prevedeva la realizzazione di un servizio passeggeri transfrontaliero relativo con partner la Regione Friuli Venezia Giulia, la Carinzia e l'IF OBB.

In data 24/06/2011 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio finalizzato alle valutazioni di cui al predetto art. 59 ed ha chiesto a tutte le parti coinvolte nel procedimento di fornire gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, anche ai sensi dell'art. 7, comma 1, del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010.

L'URSF, dopo aver valutato tutti gli elementi acquisiti, ha ritenuto che i nuovi servizi sulla linea Udine – Tarvisio Boscoverde sottrarrebbero solo minime quote di mercato in quanto:

- il servizio proposto ha caratteristiche di trasporto transfrontaliero ed è prevalentemente destinato ad un'utenza di tipo turistico, addizionale rispetto a quella prevista in fase di definizione del contratto di servizio;
- il numero di corse giornaliere è estremamente limitato rispetto a quelle complessivamente effettuate da Trenitalia S.p.A. nel bacino di riferimento;
- la modalità di accesso prevista, che consente l'utilizzo dei nuovi servizi ferroviari ai passeggeri muniti di biglietti emessi da Trenitalia S.p.A., limita estremamente la quota di biglietti venduti per tragitti in ambito nazionale.

Con il provvedimento n. 586 del 05/08/2011 l'URSF ha quindi stabilito che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF FUC sulla tratta Udine – Tarvisio Boscoverde non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'IF Trenitalia S.p.A. titolare del CdS con la Regione Friuli Venezia Giulia e, conseguentemente, non dispone alcuna limitazione relativa al comma 2 dell'art. 59.

B.1.5) Decisione n. 768 del 27 ottobre 2011 - Servizi di trasporto ferroviario passeggeri in ambito nazionale richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.a. sulla linea Torino - Milano. Riesame della Decisione n. 589 del 9 novembre 2010, ai sensi dell'art. 59, comma 4 della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

In data 9 novembre 2010 l'URSF ha adottato la Decisione n. 589 con la quale: ha definito di carattere di "regionale" il servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF Arenaways sulla tratta Torino-Milano con conseguente compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico dell'IF Trenitalia con le Regioni Piemonte e Lombardia; ha disposto le limitazioni ai sensi del comma 2, art. 59 legge n. 99/2009, limitando le tracce richieste dalla IF Arenaways sulla direttrice Milano-Torino alle sole fermate nei capoluoghi di Regione (Milano e Torino).

A seguito della sottoscrizione - in data 13 dicembre 2010 - del Protocollo d'intesa tra la Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Trenitalia S.p.A. per il potenziamento e il miglioramento del Servizio Ferroviario Regionale in Piemonte (con il quale sono state anche individuate le Linee Guida per la stipula del Contratto di Servizio), l'IF Arenaways S.p.A. con nota del 2/03/2011 ha chiesto all'Ufficio di procedere, ai sensi del comma 4 dell'art. 59 della legge 99/09, al riesame della predetta decisione n. 589.

L'URSF ha avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare una nuova analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. A conclusione del procedimento l'URSF ha constatato che le ulteriori informazioni acquisite nel corso dell'istruttoria confermano e rafforzano le motivazioni base base dell'adozione della decisione oggetto di istanza di riesame. Pertanto, in data 27 ottobre 2011 l'URSF ha adottato la Decisione n. 768 con cui ai sensi dell'art. 59, commi 3 e 4, ha disposto che restano applicabili le stesse determinazioni stabilite con la Decisione n. 589.

B.1.6) Decisione n. 398 del 25 maggio 2012 - Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Celano - Roma, Vasto San Salvo - Bologna C.le e Pescara - Bari C.le richiesti dall'impresa ferroviaria FAS Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.a.

In riferimento alla richiesta di tracce dell'IF Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.A. per servizi passeggeri in ambito nazionale per l'orario di servizio 2011 - 2012, il Gestore dell'infrastruttura, in data 20/05/2011, ha chiesto all'URSF di svolgere ogni dovuto accertamento ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 59, comma 3 della Legge 99/2009, circa il possibile impatto di tali servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

In data 24/06/2011 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio ed ha richiesto a tutte le parti coinvolte nel procedimento gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, anche ai sensi dell'art. 7 comma 1 del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010.

A conclusione del procedimento istruttorio l'URSF - preso atto in particolare che l'IF Ferrovia Adriatico Sangritana ha dapprima rinunciato all'effettuazione dei servizi ferroviari sulla relazione Roma - Celano e vv., e successivamente rinunciato anche all'attivazione delle corse sulle tratte Vasto San Salvo - Bologna C. le e vv. e Pescara C.le - Bari C.le e vv., in data 28 maggio 2012 ha adottato la Decisione n. 398 con cui ha disposto l'archiviazione del procedimento istruttorio avviato dall'Ufficio il 24/06/2011.

B.1.7) Decisione n. 966 del 6 dicembre 2012 - "Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale". Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. - Livorno C.le richiesti dall'impresa ferroviaria Go Concept S.r.l.

Il Gestore dell'Infrastruttura, in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Go Concept per l'orario di servizio 2012-2013 - ricadenti su linee già inserite nei contratti di servizio pubblico sottoscritti dalle Regioni Piemonte, Liguria e Toscana e dal MIT con l'IF Trenitalia S.p.A. - in data 17/09/2012 ha chiesto, ai sensi dell'art. 59, 3° comma, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009, di valutare il possibile impatto delle suindicate tracce con i servizi a committenza pubblica regionale e nazionale.

L'URSF ha avviato - in data 25/09/2012 - il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblici esistenti.

In data 06 dicembre 2012, a conclusione del suddetto procedimento istruttorio, l'URSF ha adottato la decisione n. 966, con cui ha stabilito che:

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Go Concept S.r.l. sulla relazione Torino P.N. - Livorno C.le non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.a.

titolare dei CdS sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in corso di consolidamento, e con le Regioni Piemonte, Liguria e Toscana (questi ultimi conclusi con l'adozione dello strumento c.d. catalogo) e, pertanto, non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n.99.

B.1.8) Decisione n. 174 del 22 febbraio 2013 - Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Vasto S.Salvo/Bologna C.le e vv., Bari C.le/Pesera e vv. richiesti dall'impresa ferroviaria FAS Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.a.

In riferimento alla richiesta di tracce dell'IF Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.A. per servizi passeggeri in ambito nazionale per l'orario di servizio 2012 - 2013, il Gestore dell'infrastruttura, in data 11/06/2012, ha chiesto all'URSF di svolgere ogni dovuto accertamento ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 59, comma 3 della Legge 99/2009, circa il possibile impatto dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

In data 16/07/2012 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio finalizzato alle valutazioni di cui all'art. 59 della Legge n. 99. ed ha richiesto a tutte le parti coinvolte nel procedimento gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, anche ai sensi dell'art. 7 comma 1 del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010, modificato ed integrato dal D.D. n. 528/URSF dell'11/07/2012.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF, valutato in particolare che:

- con i nuovi servizi la FAS effettuerà esclusivamente viaggi "interregionali" in quanto l'IF non prevede l'emissione di biglietti per tratte ricomprese all'interno di una stessa regione;
- i nuovi servizi FAS non possono costituire una alternativa ai treni regionali e che pertanto non è possibile alcuna interferenza né una eventuale compromissione dei contratti di servizio in essere tra l'IF Trenitalia e le Regioni interessate;
- le sovrapposizioni dei servizi richiesti dalla FAS con quelli oggetto di Contratto di Servizio per la Media e Lunga percorrenza nazionale possono considerarsi "irrilevanti" sull'equilibrio pianificato nel CdS sottoscritto tra Trenitalia e MIT;
- l'offerta dell'IF FAS è prevalentemente rivolta ad un utenza supplementare, e pertanto dovrebbe attrarre passeggeri da un mercato "aggiuntivo" integrando l'offerta ferroviaria attualmente fornita dall'IF Trenitalia nell'area della dorsale adriatica;

In data 22 febbraio 2013 ha adottato la Decisione n. 174 con cui ha stabilito che:

- lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri richiesti dall'impresa Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.a. sulla relazione Vasto S. Salvo/Pescara - Bologna e vv., e sulla relazione Bari C.le - Pescara e vv. non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.a. titolare dei CdS sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia (questi ultimi conclusi con l'adozione dello strumento c.d. catalogo) e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99.

B.1.9) Decisione n. 563/4/URSF del 5 luglio 2013 - Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. - Milano C.le richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

In riferimento alla richiesta di tracce dell'IF Arenaways S.p.A. per servizi passeggeri in ambito nazionale per l'orario di servizio 2011 - 2012 sulla relazione Milano-torino, il Gestore dell'infrastruttura, con nota del 20/05/2011 (successivamente integrata con nota del 16/06/2011), ha chiesto all'URSF di valutare - ai sensi dell'art. 59, comma 3 della Legge 99/2009 - il possibile impatto dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale e/o statale.

In data 24/06/2011 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio finalizzato alle valutazioni di cui all'art. 59 della Legge n. 99, ed ha richiesto a tutte le parti coinvolte nel procedimento gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF, valutato in particolare che:

- nel corso dell'istruttoria è intervenuta la sentenza di fallimento dell'IF Arenaways S.r.l. (Tribunale di Torino - sentenza n. 288 del 1/08/2011);
- che il Giudice Delegato, in data 4/10/2011, a seguito della dichiarazione di fallimento della Arenaways S.p.A., ha autorizzato il Curatore Fallimentare a "partecipare alle procedure di assegnazione delle tracce ed ai relativi procedimenti ex art. 59 L. 99/09 in istanza avanti all'URSF";
- il Gestore, in data 12/10/2011, ha comunicato che l'IF Arenaways - a seguito della sentenza di fallimento del Tribunale di Torino n.288 del 1 agosto 2011 - ha disdettato sino a fine orario le tracce richieste per attività di trasporto passeggeri sulle relazioni Torino-Milano e Santhià-Livorno;
- era necessario conoscere l'esito della procedura competitiva relativa alla vendita della società Arenaways. al fine di poter definire il suddetto procedimento e assumere le decisioni di competenza;
- in data 6/12/2011 il Curatore Fallimentare ha comunicato l'aggiudicazione dell'azienda Arenaways S.p.A alla newco Strade Ferrate Alta Italia S.r.l.;
- il 2/01/2012 la società Strade Ferrate Altitalia (SFAI) ha rinnovato la richiesta di tracce effettuata dall'IF Arenaways nel mese di aprile 2011
- in data 23/01/2012 con Decreto Dirigenziale n. 2 è stata rilasciata la licenza temporanea n. 1/T intestata alla società Arenaways S.p.A. per la durata di 6 mesi a far data dal 1 novembre 2011 con contestuale sospensione della licenza n. 47;
- non è pervenuta all'Ufficio alcuna comunicazione ufficiale circa il passaggio proprietario dalla newco Strade Ferrate Altitalia alla società Go Concept S.r.l., quest'ultima aggiudicataria del definitivo passaggio di proprietà della Società Arenaways S.p.A.;
- in data 16/05/2012 con provvedimento n. 30 è stata confermata la licenza n. 47 alla società Go Concept S.r.l. per cessione del complesso aziendale da parte di Arenaways S.p.A a seguito del fallimento della stessa;
- l'IF Arenaways non ha riscontrato la nota URSF prot. 476 del 24/06/2011 con cui l'Ufficio ha comunicato l'avvio del procedimento istruttorio e richiesto gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;
- in data 26/04/2013 l'ANSF ha comunicato la revoca del Certificato di Sicurezza rilasciato all'IF Go Concept S.r.l. a causa della grave situazione finanziaria della Società;
- in data 23/05/2013 la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario ha sospeso - ai sensi dell'art.9 co.3 del D.Lgs188/2003 - la licenza n.47 e la licenza nazionale passeggeri n.9/N intestate alla Società Go Concept S.r.l.;

In data 05 luglio 2013 ha adottato la Decisione n. 563 con cui ha stabilito:

- l'archiviazione del procedimento avviato in data 24 giugno 2011 e relativo ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. - Milano C.le richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

B.1.10) Decisione n.641/4/URSF del 31/07/2013- Servizio di "cabotaggio" in territorio italiano nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla relazione Parigi-Milano richiesto dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI).

L'IF Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI), con nota del 20/02/2013, ha chiesto all'URSF l'autorizzazione a commercializzare un servizio di cabotaggio in territorio italiano nel quadro di un offerta di trasporto internazionale di passeggeri (treni Parigi-Milano), conformemente alle disposizioni delle Direttive Europee vigenti.

L'URSF, con nota del 9/04/2013 ha avviato il procedimento istruttorio a seguito della richiesta di valutazione da parte di Trenitalia del 4/04/2013 ai sensi dell'art.59 della Legge n. 99/2009, richiedendo poi alle parti interessate al procedimento di fornire tutte le informazioni utili ad effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico.

A conclusione del predetto procedimento istruttorio l'URSF, valutato che:

- la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21/11/2012 la quale istituisce uno spazio ferroviario europeo unico prevede, al Considerando 18), che "L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale; lo scopo principale dei nuovi servizi dovrebbe essere trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali; per valutare se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio; la valutazione dello scopo principale del servizio dovrebbe essere effettuata, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione."

- l'art. 58 della Legge n. 99/2009 stabilisce che:

- per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale, per i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, le imprese ferroviarie devono essere in possesso di apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal decreto legislativo 8/07/2003, n. 188;

- il rilascio della licenza per i servizi nazionali passeggeri può avvenire esclusivamente nei confronti di imprese aventi sede legale in Italia e, qualora siano controllate, ai sensi dell'art.7 della Legge 10/10/1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, nei limiti dei medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'art.131, co.1, della Legge 23/12/2000, n. 388.

- l'art. 59 della Legge n. 99/2009 prevede al co.1 che le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, senza il possesso della licenza nazionale di cui all'art.58, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi. Il rispetto di tale condizione è valutato in base a criteri, determinati con provvedimento dell'Organismo di regolazione di cui all'art.37 del decreto legislativo 8/07/2003, n. 188, quali la percentuale del volume di affari e di carico, rappresentata rispettivamente dai passeggeri sulle tratte nazionali e sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio.

- la DGTF, con la nota del 26/03/2013 ha evidenziato, l'opportunità di una valutazione da parte dell'URSF in merito all'effettiva caratteristica del servizio proposto dall'IF SVI in termini di "finalità prevalente", ribadendo quanto già comunicato con la nota n. 2337 del 26/07/2012 circa la tipologia di licenza ferroviaria in capo alla IF stessa (cioè che la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è titolare della licenza n. 60 rilasciata in data 21 dicembre 2009 con provvedimento n. 4868, e che tale licenza consente l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia, secondo le modalità e alle condizioni previste dal D.Lgs. n. 188/2003 e successive modifiche).

- le comunicazioni riportate dalla stampa, secondo cui il progetto di SVI prevede di fare servizio con i TGV alla stazione di Oulx, per poi raggiungere con uno shuttle il comprensorio della Via Lattea, e che lo stesso Direttore Italia Philippe Bousquest ha affermato che il servizio richiesto si propone di "ampliare e diversificare la nostra offerta, permettendo così a tutti gli amanti della montagna e degli sport invernali di raggiungere in breve tempo una località suggestiva come il Monginevro".

- l'IF SVI ha affermato che la propria richiesta di effettuare fermate intermedie in territorio italiano - nell'ambito del servizio internazionale passeggeri attualmente esercito sulla tratta Milano-Modane-Parigi - riscontra "una richiesta da parte della clientela turistica per le stazioni sciistiche parte del comprensorio della Via Lattea (Sauze d'Oulx, Claviere, Sestriere, Montgenève, Briançon), che non è soddisfatta da alcun servizio di trasporto. [...]

I sindaci delle citate località e le comunità locali hanno espresso un forte interesse allo sviluppo turistico e stanno collaborando con SVI per offrire ai turisti un servizio finalmente adeguato".

- i dati di dettaglio forniti dall'IF SVI relativamente al numero di passeggeri previsti per ogni singolo giorno e per origine/destinazione per gli anni 2013 e 2014, da cui risulta che la stima del volume di traffico nelle fermate in territorio italiano oggetto della richiesta di SVI raggiunge valori significativi prevalentemente durante la stagione sciistica;

- pertanto il servizio sul territorio nazionale richiesto dall'IF SVI si caratterizza prevalentemente come "stagionale" e finalizzato a soddisfare una specifica esigenza di ambito locale (comprensorio della via Lattea) a favore di viaggiatori/turisti che intendono raggiungere tali località di montagna;

- che un medesimo treno può svolgere servizi di natura e caratteristiche diverse;

- quindi il servizio in oggetto richiesto dall'IF SVI:

a) non si configura come semplice "cabotaggio" (di per sé caratterizzato da una regolarità del servizio stesso anche in termini di volume medio di passeggeri trasportati durante l'intero anno);

b) non si caratterizza per la strumentalità rispetto al percorso internazionale (ovvero semplicemente a servizio delle fermate ausiliarie al percorso stesso come indicato al Considerando 18 della Direttiva n. 2012/34/UE) ma si presenta come un servizio completamente parallelo ed autonomo rispetto al servizio internazionale nell'ambito del quale sarebbe esercitato;

- l'espletamento del servizio richiesto dall'IF SVI in territorio nazionale si configura come un tipo di prestazione differente ed ulteriore rispetto a quella per cui l'IF stessa è autorizzata;

- stante l'autonomia e la specificità del servizio richiesto dall'IF SVI, ancorché da effettuarsi utilizzando un treno internazionale già operativo, quest'Ufficio ritiene non applicabile alla richiesta in esame la valutazione della "finalità principale del servizio" prevista al co.1 dell'art. n. 59 Legge n. 99/2009 e disciplinata dall'art. 4 del D.D. 203/1/URSF;

- quindi il servizio richiesto dall'IF SVI, non essendo qualificabile come cabotaggio all'interno di un servizio di trasporto internazionale ma bensì come uno specifico e autonomo servizio nazionale, non è regolamentato dall'art. 59 della Legge n. 99/2009, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie che - fornendo servizi di trasporto internazionale di passeggeri - hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale senza il possesso della licenza nazionale di cui all'art.58;

- quindi per l'espletamento del servizio nazionale richiesto è necessario che l'IF SVI sia in possesso della necessaria licenza, come previsto dal soprarichiamato art. 59 della Legge n. 99/2009 co.1;

- che la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è in possesso della Licenza n. 60 rilasciata in data 21/12/2009 che consente esclusivamente l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia,

- che l'osservazione formulata dall'IF SVI circa il fatto che analogo servizio in territorio italiano era effettuato, nel passato, nell'ambito della cooperazione Artesia tra le imprese ferroviarie SNCF e Trenitalia, è irrilevante in quanto quest'ultima IF è in possesso della prevista Licenza nazionale;

- pertanto la mancanza da parte dell'IF SVI dei requisiti previsti dalla sopraindicata vigente normativa italiana per poter effettuare la tipologia di servizio ferroviario in ambito nazionale dalla stessa IF richiesto.

Tutto ciò premesso, in data 31 luglio 2013, ha disposto:

- il non accoglimento della richiesta da parte dell'IF Società Viaggiatori Italia s.r.l. di poter di effettuare il servizio - dalla stessa IF denominato di "cabotaggio" - in territorio italiano, nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla relazione Parigi-Milano.

Si precisa che la fattispecie dell'esercizio di un collegamento domestico avente le caratteristiche sopraindicate - anche nei casi in cui sia da svolgere mediante l'utilizzo di un treno che effettua servizio di trasporto internazionale di passeggeri - rientra nelle previsioni dell'art. 58 della Legge n. 99/2009; pertanto, l'IF Società Viaggiatori Italia S.r.l. per poter effettuare quanto richiesto dovrà preliminarmente richiedere ai competenti uffici del MIT il rilascio, secondo le procedure previste dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n. 188, dell'apposita licenza valida in ambito nazionale.

B.1.11) Decisione n. 1078 dell'11 dicembre 2013- Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Udine – Tarvisio Boscoverde e vv. richiesti dall'impresa ferroviaria Ferrovie Udine Cividale

A seguito della richiesta di tracce dell'IF Ferrovie Udine Cividale (FUC) per servizi passeggeri in ambito nazionale relativa all'orario di servizio 2013 – 2014, il Gestore dell'infrastruttura in data 14/05/2013 ha chiesto all'URSF di svolgere ogni dovuto accertamento ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 59, comma 3, della Legge 99/2009, circa il possibile impatto dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

Le tracce richieste dall'impresa FUC erano attinenti alla prosecuzione del progetto europeo "Micotra" che prevedeva la realizzazione di un servizio passeggeri transfrontaliero relativo con partner la Regione Friuli Venezia Giulia, la Carinzia e l'IF OBB.

Il Gestore con nota del 08/11/2013 ha inviato all'IF FUC e all'URSF il progetto orario 2013-2014 relativo ai servizi passeggeri lunga percorrenza richiesti dall'IF medesima.

In data 14/11/2013 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio finalizzato alle valutazioni di cui al predetto art. 59 ed ha chiesto a tutte le parti coinvolte nel procedimento di fornire gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 7 del D.D. n. 203 del 6 maggio 2010 (versione consolidata).

L'URSF, dopo aver valutato tutti gli elementi acquisiti, ha ritenuto che i nuovi servizi sulla linea Udine – Tarvisio Boscoverde sottrarrebbero solo minime quote di mercato in quanto:

- il servizio proposto è di tipo transfrontaliero ed è confacente ad un'utenza turistica ulteriore rispetto a quella prevista in fase di definizione del contratto di servizio;
- il numero di corse giornaliere è esiguo rispetto a quelle complessivamente effettuate da Trenitalia S.p.A. nel bacino di riferimento;
- la modalità di accesso prevista, che consente l'utilizzo dei nuovi servizi ferroviari ai passeggeri muniti di biglietti emessi da Trenitalia S.p.A., limita estremamente la quota di biglietti venduti per tragitti in ambito nazionale.

Con il provvedimento n.1078 dell'11.12.2013 l'URSF ha quindi stabilito che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF FUC sulla tratta Udine – Tarvisio Boscoverde e vv. non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'IF Trenitalia S.p.A. titolare del CdS con la Regione Friuli Venezia Giulia e, conseguentemente, non dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della legge 23 luglio 2009 n. 99.

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.2

ACCORDI INTERNAZIONALI

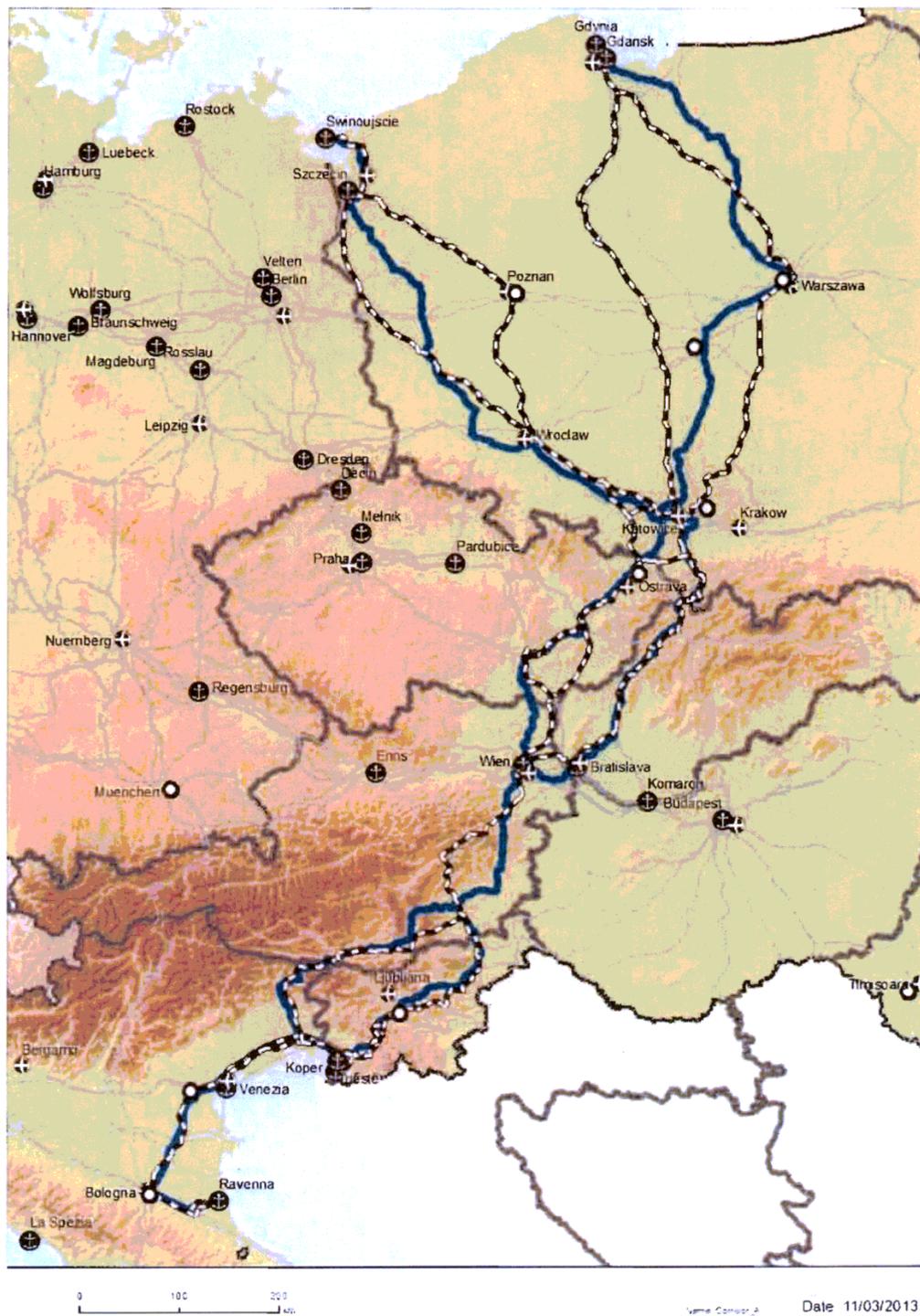
Per quanto riguarda il settore internazionale esso si concretizza negli obblighi derivanti dagli art. 56 e 57 della Direttiva 2012/34/UE, oltre che dalla normativa nazionale in vigore. Da questi atti deriva la partecipazione attiva dell'URSF all'European Network of Rail Regulator Bodies (ENRRB) nell'ambito del quale, insieme alla Commissione Europea – DG MOVE, ha elaborato, definito, sottoscritto e implementato i seguenti atti:

- Regolamento sull'analisi dello scopo principale di un servizio ferroviario e sul relativo equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ("**IMPLEMENTING ACT ON PRINCIPAL PURPOSE AND THE ECONOMIC EQUILIBRIUM TEST**") approvato nel 2013 e di prossima emanazione sotto forma di Regolamento) che risulta essere in linea con il Decreto già emanato dall'URSF decreto dirigenziale prot. n. 203/1/URSF, recante i criteri di cui all'articolo 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99 come modificato con il decreto dirigenziale prot. n. 528/URSF. ed in data 20/11/2012 il decreto dirigenziale prot. 901/URSF.
- Regolamento dell'ENRRB in approvazione nel 2014;
- **Cooperation Agreement** per ciascuno dei Corridoi Merci ferroviari (RFC) di cui al Regolamento n. 913/2010 – atto obbligatorio di cooperazione fra le autorità di trasporto ed i regolatori ferroviari di tutta Europa per dirimere le controversie ed i ricorsi delle imprese ferroviarie per attività ed azioni discriminatorie da parte di altri soggetti operanti nel settore in materia di tracce orarie ferroviarie pre-assegnate a livello europeo (c.d. One Stop Shop) rispetto alla fase di allocazione nazionale. Nel 2013 sono stati approvati gli Accordi su: RFC n. 1, n. 2 e n. 6 - In quest'ultimo caso l'URSF è stato individuato dai regolatori e dalle autorità di trasporto europee interessate quale Regolatore responsabile di Corridoio (**1° regolatore europeo ad aver avuto questo riconoscimento in Europa**). Si riporta di seguito una descrizione grafica dei Corridoio merci e della loro ipotesi di sovrapposizione con i Corridoi denominati Core Network della rete TEN-T, la quale riguarderà anche il trasporto dei passeggeri:

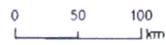
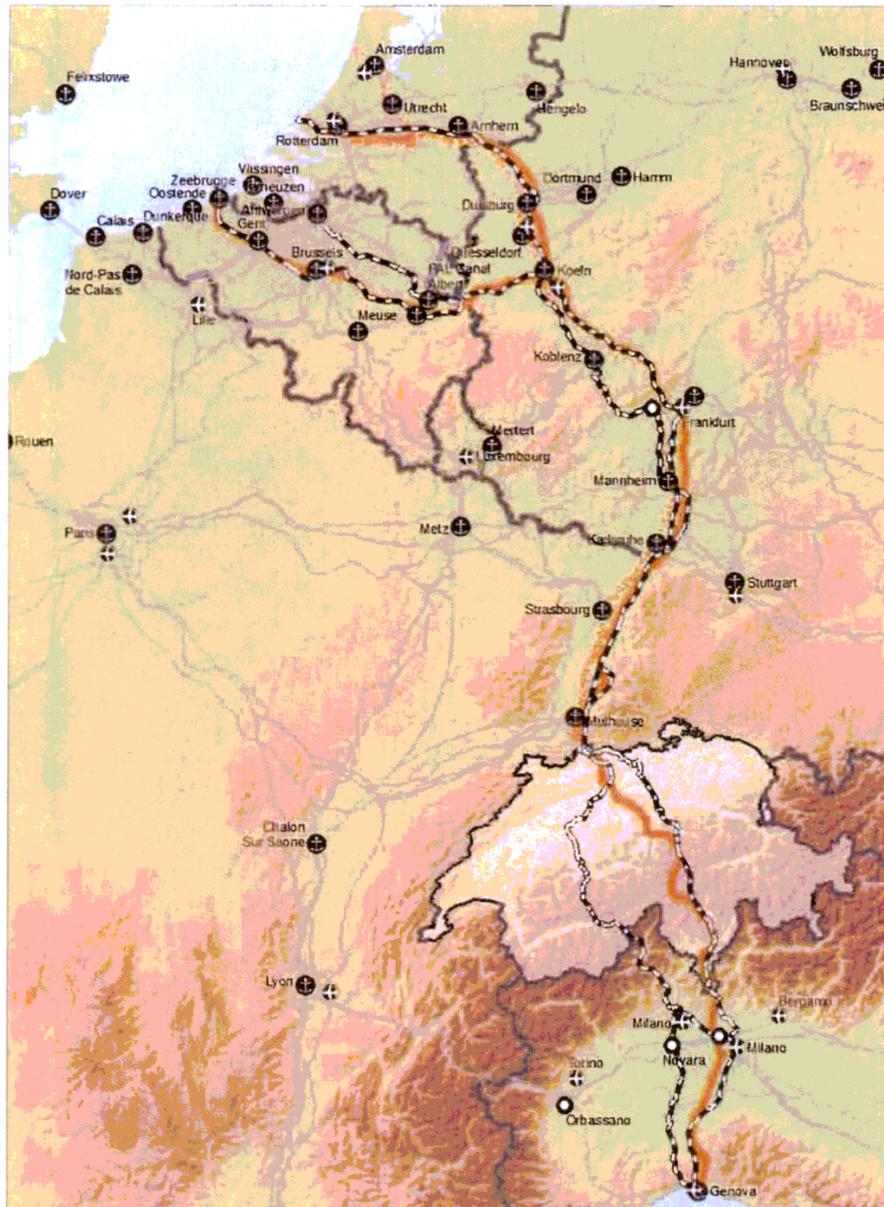
Prima di descrivere graficamente i corridoi si riporta, per opportuna chiarezza, di seguito lo schema di nuova denominazione dei medesimi Corridoi della rete TEN-T Core (in emanazione con apposito regolamento nel 2014):

CORRIDOI TEN-T e RFC		
NUMERO	NOME	TRATTA
1	"Reno- Alpi"	Rotterdam-Genova
2	"Mare del Nord – Mediterraneo"	Londra/Zeebrugge-Basilea/Lione
3	"Scandinavia – Mediterraneo"	Stoccolma-Palermo
4	"Atlantico"	Lille-Lisbona
5	"Baltico – Adriatico"	Danzica-Bologna/Ravenna/Trieste/Koper
6	"Mediterraneo"	Valencia/Barcellona-Kiev/Belgrado
7	"Oriente/Med. orientale"	Bucarest-Atene
8	"Mare del Nord – Baltico"	Amburgo-Tallin
9	"Reno-Danubio" [†]	Praga-Brno/Bratislavia

RFC n.5

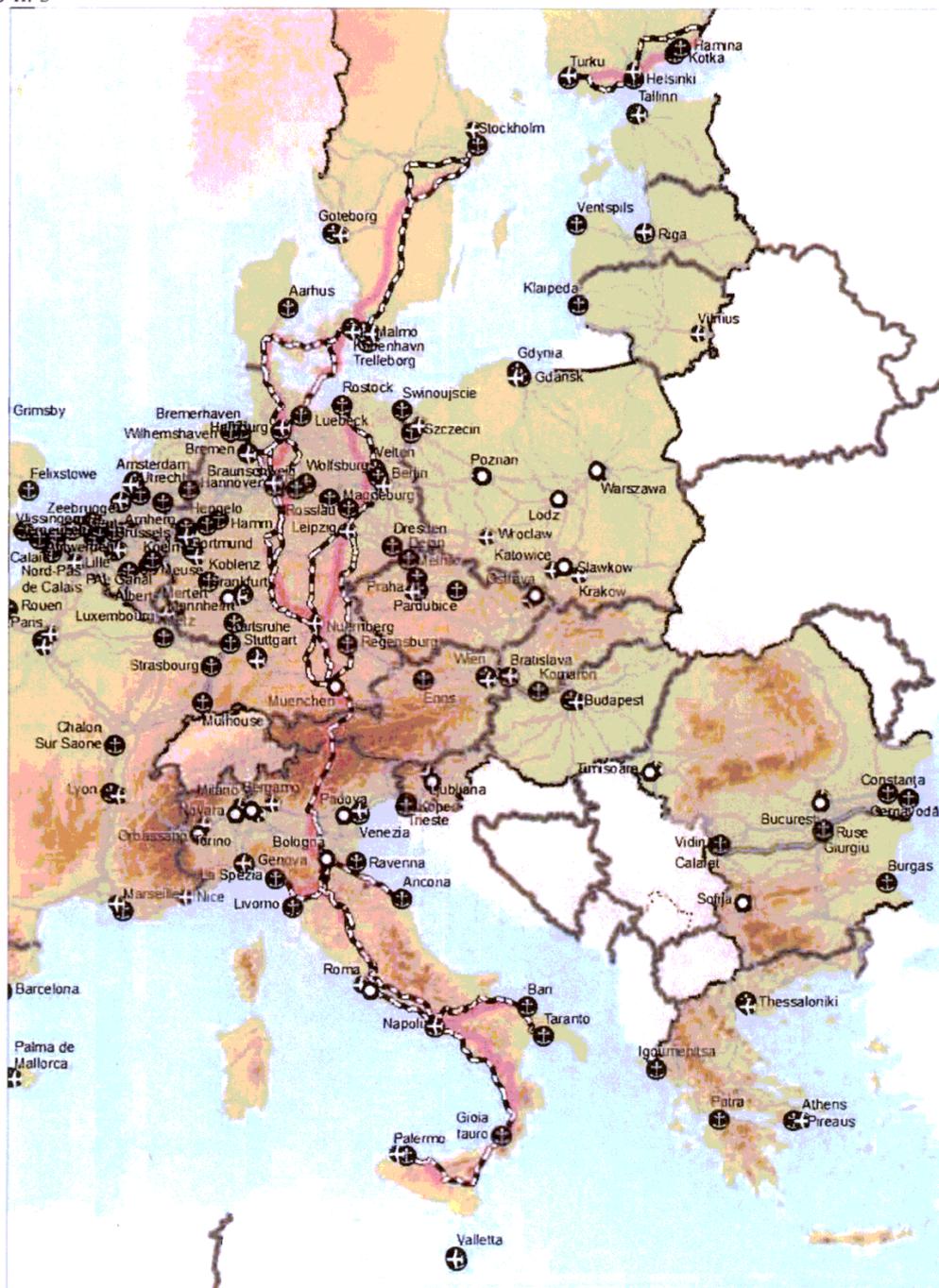


RFC n.1



Date: 11/03/2013

RFC n. 3



0 155 310 km

Nome Camera_B Date: 14/03/2013

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.3

DECRETO RICORSI URSF

DECRETI URSF in materia di regolamentazione delle procedure a rilevanza esterna dell'Ufficio, in rispetto alla normativa in materia di trasparenza, ovvero Iniziative che l'Ufficio prevede di realizzare per garantire la trasparenza, nonché lo sviluppo della cultura dell'integrità, ai sensi degli articoli 11, comma 2, e 15, comma 2, del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150

A tale proposito si segnala che nel 2013 era in corso di emanazione un Decreto Criteri relativo ai ricorsi di cui all'art. 37 del D.Lgs. 188/2003 di cui si fornisce il testo. L'URSF ha ritenuto tuttavia non opportuna una sua emanazione in vista dell'imminente avvio dell'ART.

IL TESTO



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n.

IL DIRETTORE

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" e, in particolare, l'articolo 37 che prevede che l'Organismo di Regolazione di cui all'articolo 30 della citata Direttiva 2001/14/CE è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti o sue articolazioni;

VISTA la Legge 20 novembre 2009, n. 166 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità europee", che ha modificato l'art. 37 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 prevedendo che l'Organismo di Regolazione "E' inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.";

VISTA la Legge 23 luglio 2009, n. 99, recante "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" ed in particolare l'art. 59 recante limitazioni ai servizi passeggeri in ambito nazionale;

VISTO il Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15 recante "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184 recante “*Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*” che all’art. 16, comma 4 ha istituito l’«Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari»;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 13 dicembre 2008, n. 211 recante “*Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*” e, in particolare, l’articolo 4, comma 1, lett. c) che individua la struttura ed i compiti dell’Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari;

VISTA la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 Novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione - Recast);

RAVVISATA la necessità di rendere esplicite le PIC (**Procedure, Istruzioni e Chiarimenti**) relative ai ricorsi previsti dall’art. 37 del D.Lgs. 188/2003, a seguito del verificarsi di numerosi casi di attivazione di tali procedure, soprattutto con la progressiva ed effettiva apertura del mercato ferroviario italiano;

CONSIDERATO che i ricorsi a norma Legge 23 luglio 2009, n. 99 - recante “Disposizioni per lo sviluppo e l’internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia” ed in particolare l’art. 59 recante limitazioni ai servizi passeggeri in ambito nazionale - non sono disciplinati dal presente Decreto

DECRETA

Art. 1 (Definizioni)

Ai fini del presente decreto si intende per:

“**Organismo di regolazione**”: l’Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all’articolo 4, comma 1, lett. c) del D.P.R. 13 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell’art. 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

“**Richiedente**”: uno dei soggetti indicati all’art. 3, comma 1, lett. b) del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

“**Gestore**”: il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale indicato all’art. 3, comma 1, lett. h) del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

“**Ricorso**”: il ricorso presentato ex art. 37 del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188.

Art. 2 (Ambito di applicazione)

Il presente decreto si applica ai ricorsi o ai procedimenti avviati dall’Organismo di regolazione ai sensi dell’art. 37 del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188.

Art. 3

(Oggetto dei ricorsi)

- A. I ricorsi potranno avere ad oggetto problematiche legate alla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari (salvo quanto previsto di competenza dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato – rif. Legge 287 del 10 ottobre 1990– e s.m.i., nonché dall'Art. 56 Direttiva 2012/34/UE);
- B. L'Organismo di regolazione considera irricevibili le tipologie di controversie di natura civile, penale e puramente commerciale (comprese le richieste di risarcimento danni) o squisitamente tecnica (ivi inclusi aspetti di sicurezza ferroviaria di cui al D.Lgs. 162/2007 o di requisiti costruttivi). Qualora il ricorso comprenda uno qualunque degli argomenti sopra menzionati, il procedimento avrà comunque inizio ma prenderà in carico solo la parte non riguardante tali argomenti;
- C. I procedimenti relativi ad un ricorso, che comporti la contemporanea audizione - in particolare da parte del richiedente - di altri organismi giudicanti e/o consultivi (quali Tribunali di ogni ordine e grado, Avvocatura dello Stato, Consiglio di Stato, Autorità indipendenti o altri Organi dello Stato), saranno sospesi in attesa della conclusione in giudicato del relativo processo o di espressa rinuncia del ricorrente, al fine di evitare potenziali duplicazioni di pronunce;
- D. Il richiedente ha il diritto di adire l'Organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, discriminatorio o non equo, ovvero abbia subito pregiudizio in relazione a quanto segue:
- prospetto informativo della rete;
 - procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito;
 - sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20 del D.Lgs. 188/2003;
 - livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20 del D.Lgs. 188/2003;
 - accesso all'infrastruttura;
 - procedure per il rilascio del certificato di sicurezza;
 - nel rispetto delle norme e degli standard di sicurezza.

Art. 4

(Tempistica e modalità di presentazione dei ricorsi)

- A. I ricorsi dovranno essere presentati mediante invio con raccomandata A/R ([URSFI – Viale dell'Arte, 16 – 00144 Roma](mailto:URSFI@pec.mit.gov.it)) o PEC (dg.ursfi@pec.mit.gov.it):
- Quando il ricorso è inviato a mezzo posta, la data di spedizione vale per l'identificazione del termine perentorio e l'inoltro dovrà essere effettuato in duplice copia (una originale e una fotocopia), curando di inviare i documenti anche in formato elettronico editabile su idoneo supporto;
 - Quando il ricorso è inviato a mezzo PEC l'inoltro dovrà avvenire con due, o più, e-mail di pari data:
 - il primo inoltro (prima e-mail o gruppo di e-mail in caso di documenti molto pesanti) dovrà riguardare gli originali del ricorso che saranno presi a riferimento per l'avvio del procedimento;
 - il secondo inoltro (seconda e-mail o gruppo di e-mail in caso di documenti molto pesanti) dovrà prevedere il solo invio dei file in versione editabile – ove possibile, e dei documenti in versione pubblicabile e/o estensibile (come previsto al successivo Art. 6).

- B. I ricorsi innanzi all'Organismo di regolazione devono essere presentati entro il termine perentorio di 60 giorni dal ricevimento dell'atto o dal giorno in cui il ricorrente ha avuto conoscenza del comportamento lesivo e/o discriminatorio della/e controparte/i;
- C. L'Organismo di regolazione, qualora individui ulteriori controinteressati cui il ricorrente non ha notificato il ricorso, si riserva la facoltà di notificare il ricorso agli stessi;
- D. L'organismo di regolazione provvede all'avvio del procedimento con la nomina di un responsabile del procedimento (RdP), da individuare alternativamente fra i dirigenti dell'Ufficio;
- E. Il RdP ha il compito di esaminare il ricorso e di chiedere le informazioni necessarie allo scopo;
- F. Durante la fase istruttoria il RdP ha facoltà di domandare integrazione, chiarimenti o audizione alle parti interessate;
- G. Il responsabile del procedimento, terminata la fase istruttoria, predispone, prima della scadenza fissata per la decisione, una relazione illustrativa per il Direttore dell'Ufficio il quale, prima dell'adozione della decisione, può chiedere alle parti integrazioni;
- H. Le eventuali richieste di integrazione, chiarimento e/o audizione, determinano una riapertura dei termini del procedimento;
- I. Il termine previsto per la conclusione del procedimento istruttorio, inclusa la decisione, è di due mesi decorrenti dal giorno del ricevimento di tutta la documentazione e di tutte le informazioni necessarie relative al ricorso;
- J. Al recepimento della Direttiva 2012/34/UE nell'ordinamento italiano, qualora un termine inferiore fosse stabilito a quello di cui al precedente punto "I", questo nuovo termine deve considerarsi preso a riferimento per i ricorsi di cui al presente Decreto.

Art. 5

(Attività istruttoria)

- A. L'organismo di regolazione prima di avviare il procedimento istruttorio, a seguito di un ricorso, ha facoltà di eseguire dei sopralluoghi e/o di convocare le parti per esperire un tentativo di conciliazione;
- C. Nel caso in cui il tentativo conciliatorio avesse buon esito, l'Organismo di regolazione può emanare un atto con il quale, recependo le determinazioni delle parti così riscontrate, apre e chiude il procedimento medesimo;
- D. Nella comunicazione di avvio dell'istruttoria sono indicati:
 - a. l'oggetto del procedimento;
 - b. il termine previsto per la conclusione dell'istruttoria;
 - c. il responsabile del procedimento;
 - d. l'accesso agli atti;
 - e. la possibilità di presentare memorie scritte, informazioni e/o documenti;
 - f. l'eventuale convocazione in audizione;
 - g. il termine e le modalità in cui le memorie ed i documenti possono essere presentati;
 - h. i soggetti interessati;
 - i. altre informazioni ritenute utili al ricorso.
- E. Tutti i documenti e/o chiarimenti richiesti (incluse le eventuali integrazioni) devono essere forniti perentoriamente entro la data indicata nella richiesta;
- F. L'Organismo di regolazione può disporre che le parti siano sentite, anche in una fase successiva all'avvio del procedimento, in apposite audizioni - nel rispetto del principio del contraddittorio - ove ciò sia necessario ai fini della raccolta o della valutazione degli elementi istruttori;
- G. Le richieste di cui ai precedenti punti E ed F, ripristinano i termini del procedimento.

Art. 6

(Documentazione)

- A. L'Organismo di regolazione ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura, al richiedente e a qualsiasi altra parte interessata, tutte le informazioni che ritiene utili;
- B. Le informazioni devono essere fornite senza indebiti ritardi, entro la data indicata nella richiesta;
- C. Di regola dovranno essere concessi alle parti almeno 15 giorni lavorativi per la richiesta di documentazione di prima istanza;
- D. Per la richiesta di documentazione di istanze successive o di integrazione / chiarimento dovranno essere concessi alle parti fino ad un massimo di 15 giorni lavorativi;
- E. Ogni documento inoltrato all'Organismo di regolazione – in ambito dei procedimenti di cui all'art. 37 del D. Lgs. 188/2003 – dovrà essere inviato:
 - a. in lingua italiana (salvo quanto previsto al successivo art. 8);
 - b. in duplice copia (originale e copia fotostatica);
 - c. in formato elettronico (editabile qualora possibile, fatta eccezione per le immagini ed i file audio o video);
 - d. indicando le parti sensibili di ogni documento (in tal caso dovrà essere fornita anche una copia cartacea del documento pubblicabile e/o estensibile).

Art. 7

(Accesso agli atti)

- A. Il diritto di accesso ai documenti detenuti dall'Organismo di regolazione è riconosciuto nel corso dell'istruttoria ai soggetti direttamente interessati che ne facciano apposita richiesta;
- B. Qualora i documenti contengano informazioni riservate di carattere personale, commerciale, industriale e finanziario, relative a persone ed imprese coinvolte nei procedimenti, il diritto di accesso è consentito, in tutto o in parte, nei limiti in cui ciò sia necessario per assicurare il contraddittorio;
- C. I documenti che contengono segreti commerciali sono sottratti all'accesso, purché indicato;
- D. I soggetti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite devono presentare agli uffici una apposita richiesta, che deve contenere l'indicazione dei documenti o delle parti di documenti che si ritiene debbano essere sottratti all'accesso, specificandone i motivi. Analogamente tali soggetti dovranno fornire anche copia estensibile dei documenti aventi solo alcune parti riservate, avendo provveduto a togliere le stesse da tale documento fornito in aggiunta;
- E. Il diritto di accesso si esercita mediante richiesta scritta e motivata al RdP, alla quale il responsabile del procedimento medesimo provvede con una comunicazione da fornire entro trenta giorni dalla richiesta;
- F. L'accesso agli atti potrà avvenire in qualsiasi giorno ferialo - dal lunedì al venerdì, possibilmente nella fascia oraria che va dalle ore 9h alle ore 13h30 o, in alternativa, si potrà contattare l'Ufficio (segreteria 06.59083080-88 – e-mail: urssi@mit.gov.it o indirizzo di PEC: dg.urssi@pec.mit.gov.it) per concordare un appuntamento e/o fissare un diverso orario in cui l'accesso potrà avere luogo.

Art. 8

(Ricorsi in materia di Corridoi One Stop Shop e in ambito Corridoi Europei)

- A) I ricorsi riguardanti problematiche legate alle tracce pre-assegnate in ambito di C-OSS (Rif. Reg. 913/2010 – *Rail Freight Corridors*), saranno trattati secondo i criteri e le procedure fissate nei *Cooperation Agreement* condivisi fra i diversi Regolatori europei dei singoli Corridoi. In assenza di tali accordi l'Organismo di regolazione italiano (URSF) regolerà la materia seguendo le regole e la normativa in vigore;
- B) L'URSF pubblica sul proprio sito i *Cooperation Agreement* e l'informativa riguardante i Corridoi Europei sui quali è stato nominato Organismo di regolazione responsabile per la risoluzione delle controversie in materia di tracce pre-assegnate in ambito di C-OSS;
- C) In caso di ricorsi su tracce pre-assegnate in ambito C-OSS su due o più corridoi queste saranno gestite, in cooperazione fra i diversi Regolatori ferroviari responsabili, considerando i *Cooperation Agreement* esistenti, ovvero potranno essere giudicati - per la sola parte ricadente in territorio italiano - dall'URSF, secondo la normativa in vigore;
- D) Regole analoghe ai C-OSS dei *Rail Freight Corridors* varranno anche per i Corridoi Europei Passeggeri e le tracce pre-assegnate in ambito di Reti TEN-T e Core Network Corridors (CNC);
- E) L'e-mail di riferimento per ogni problematica riguardante esclusivamente i Corridoi Europei è: rfc.ursf@mit.gov.it;
- F) La documentazione dei ricorsi riguardanti tracce pre-assegnate in ambito di C-OSS dovrà essere fornita all'URSF, nel rispetto del precedente Art. 6, in lingua italiana, e, solo quale aggiunta facoltativa, anche in lingua inglese.

Art. 9

(Ritiro o estensione di un ricorso in atto)

Il soggetto ricorrente può in qualsiasi momento ritirare il proprio ricorso o estenderlo ad una fattispecie similare (purché l'oggetto del reclamo sia analogo), successivamente alla data di presentazione all'Organismo di regolazione, motivandone la richiesta e seguendo le eventuali modalità indicate, dall'Organismo di regolazione, caso per caso.

Art. 10

(Decisioni Organismo di regolazione e appello)

- A. Conclusa la fase istruttoria il Direttore dell'Ufficio adotta la decisione finale.
- B. La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata;
- C. L'Organismo di regolazione agisce in piena indipendenza;
- D. Avverso le determinazioni dell'organismo di regolazione non è ammesso reclamo innanzi allo stesso organo, né possibilità di controdeduzioni ulteriori rispetto a quelle fornite durante la fase istruttoria;
- E. Avverso le decisioni dell'Organismo di regolazione è proponibile, pertanto, ricorso innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, entro il termine di sessanta giorni dalla data di notifica della stessa;
- F. L'Organismo di regolazione ha facoltà di monitorare sulla applicazione delle proprie decisioni e, in caso di mancato riscontro o adeguamento alle stesse, nei termini fissati (o comunque non oltre i 6 mesi dalla data della decisione), l'Ufficio procederà ad erogare una sanzione al soggetto inadempiente, per ogni singola inadempienza.

Art. 11

(Rinvio)

Per tutto quanto non espressamente disciplinato dal presente regolamento si rinvia alla legislazione vigente in materia di procedimento amministrativo.

Art. 12
(Aspetti finanziari)

Le presenti PIC non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e per il bilancio a disposizione di questo Ufficio.

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.4

IF CON CERTIFICATO DI SICUREZZA

Imprese ferroviarie certificate fino al 31/12/2010

Logo	Impresa Ferroviaria	Tipo di servizio	N° Certificato	Rilasciato il
	Ferrotramviaria Spa	Merci (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)	11/4/2007	14/12/2007
			5/9/2010	10/06/2010
	Ferrovia Centrale Umbra srl	Passeggeri	6/8/2005	19/12/2005
			12/1/2008	09/04/2008
	Ferrovia Emilia-Romagna s.r.l.	Passeggeri Merci (escluso merci pericolose classe di pericolo 7)	16/2003	29/05/2003
			31/2004	02/02/2004
			35/2004	27/04/2004
			55/2005	18/04/2005
			67/2005	09/12/2005
			84/2006	05/06/2006
			107/2007	10/09/2007
			24/2009	25/06/2009
32/2009	20/11/2009			
52/2010	22/04/2010			

	Hupac SpA	Merci Merci Pericolose (con esclusione della classe di pericolo 7)	Parte A	IT1120130020	29/10/2013	31.10.2014
			Parte B	IT1220130038	29/10/2013	31.10.2014
	InRail SpA	Merci Merci Pericolose (con esclusione delle classi di pericolo 1 e 7)	Parte A	IT1120130015	30.07.2013	31.07.2014
			Parte B	IT1220130041	15.11.2013	31.07.2014
	Interporto Servizi Cargo SpA	Merci Merci Pericolose (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)	Parte A	IT1120120008	21.12.2012	14.12.2014
			Parte B	IT1220120009	21.06.2012	28.12.2014
	NordCargo S.r.l.	Merci Merci Pericolose (con esclusione della classe di pericolo 7)	Parte A	IT1120120019	30.10.2012	10.01.2017
			Parte B	IT1220130037	29.10.2013	31.10.2014
	Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	Passeggeri, Passeggeri AV	Parte A	IT1120130017	27.09.2013	30.05.2014
			Parte B	IT1220130031	27.09.2013	30.05.2014
	OceanGate Italia SpA	Merci Merci Pericolose (con esclusione delle classi di pericolo 1 e 7)	Parte A			
			Parte B	IT1120110008	19.12.2012	25.10.2016
				IT1220130027	30.07.2013	28.02.2014

	Rail Cargo Italia S.r.l.	Merci Merci Pericolose (con esclusione della classe di pericolo 7)	Parte A	IT1120130011	28.05.2013	31.01.2014
			Parte B	IT1220130019	28.05.2013	31.01.2014
	Rail One SpA	Merci (escluso ogni tipo di merci pericolose)	Parte A	IT112013021	07.11.2013	06.08.2017
			Parte B	IT1220130040	07.11.2013	06.11.2014
	Rail Traction Company SpA	Merci Merci Pericolose (con esclusione della classe di pericolo 7)	Parte A			
			Parte B	IT1120120025	29.11.2012	04.08.2016
	SAD - Trasporto Locale S.p.A.	Passeggeri	Parte A	IT1120120015	26.09.2012	25.01.2016
			Parte B	IT1220130036	30.09.2013	25.01.2016
	SBB Cargo Italia srl (ex Swiss Rail Cargo Italy srl)	Merci Merci pericolose (con esclusione delle merci di cui alla classe di pericolo 7 prevista dal RID)	Parte A	IT1120130016	30.07.2013	28.02.2014
			Parte B	IT1220130025	31.07.2013	28.02.2014
	Sistemi Territoriali SpA	Passeggeri Merci (escluso merci pericolose classe di pericolo 1 e 7)	Parte A	IT1120130018	29.09.2013	30.09.2014
			Parte B	IT1220130032	27.09.2013	30.09.2014

	SERFER - Servizi Ferroviari Srl	Manovra Passeggeri Merci Merci Pericolose (escluso merci pericolose classe di pericolo 1 e 7)	Parte A	IT1120130024	28.11.2013	30.11.2014
			Parte B	IT1220130044	28.11.2013	30.11.2014
			Parte B	IT1220130045	28.11.2013	30.11.2014
	Società Viaggiatori Italia Srl	Passeggeri	Parte A	IT1120110009	28.03.2013	25.10.2016
			Parte B	IT1220130047	28.11.2013	30.11.2014
	Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (ex La Ferroviaria Italiana S.p.A.)	Passeggeri Merci	Parte A	IT1120130012	26.06.2013	31.01.2014
			Parte B	IT1220130021	20.06.2013	31.01.2014
			Parte A			
	Trenitalia S.p.A. (compreso linee Alta velocità)	Passeggeri, Passeggeri AV, Merci e Merci Pericolose	Parte B	IT1120130009	30.04.2013	30.04.2014
				IT1220130048	03.12.2013	30.04.2014
			Parte A			
	Trenord Srl	Passeggeri	Parte A	IT1120110010	17.11.2011	02.05.2016
			Parte B	IT1220120011	18.07.2012	02.05.2016
	Trentino Trasporti ESERCIZIO spa	Passeggeri	Parte A	IT1120130007	18.04.2013	15.12.2013

	TX Logistic AG	Merci Merci Pericolose (con esclusione delle classi di pericolo 1 e 7)	Parte B	IT1220130013	18.04.2013	15.12.2013
			Parte A	IT1120130010	01.06.2013	31.05.2014
			Parte B	IT1220130018	01.06.2013	31.05.2014

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.5

IF CON LICENZA FERROVIARIA

Con l'attivazione del nuovo orario **15 dicembre 2013 – 13 dicembre 2014**, nel mese di dicembre sono state trasmesse le proposte di contratto alle seguenti IF:

PASSEGGERI:

- Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.;
- Ferrovie del Gargano S.r.l.;
- Ferrovie Udine Cividale S.r.l.;
- Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.;
- SAD Trasporto Locale S.p.A.;
- Serfer Servizi Ferroviari S.r.l.;
- Sistemi Territoriali S.p.A.;
- Società Viaggiatori Italia S.r.l.;
- TPER S.p.A. (ex Ferrovie Emilia Romagna);
- Trenitalia S.p.A. Pass.ri Naz. Internazionale;
- Trenitalia S.p.A. Pass.ri Naz. Internaz – AV;
- Trenitalia S.p.A. Pass.ri Regionale;
- Trenord S.r.l.;
- Umbria TPL e Mobilità S.p.A. (ex Ferrovia Centrale Umbra);
- Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.;
- MetroCampania Nord Est S.r.l.

MERCI:

- Captrain Italia S.r.l.;
- Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- Crossrail Italia S.r.l.;
- Ferrotramviaria S.p.A.;
- Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.;
- Ferrovie Udine Cividale
- Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.;
- GTS Rail S.r.l. (ex GTS);
- Hupac S.p.A.;
- Inrail S.p.A.;
- Interporto Servizi Cargo S.p.A.;
- NordCargo S.r.l.;
- Oceanogate Italia S.p.A.;
- Rail Cargo Italia S.r.l. (ex Linea);
- Rail One S.p.A.;
- Rail Traction Company S.p.A.;
- SBB Cargo Italia S.r.l.;
- Serfer Servizi Ferroviari S.r.l.;
- TPER S.p.A. (ex Ferrovie Emilia Romagna);
- Trenitalia S.p.A. Cargo;
- Trenitalia S.p.A. Direzione Tecnica;
- TX Logistick AG.

Per tali IF si segnala di seguito il dettaglio delle Licenze ferroviarie in essere:

N. Lic.	Del	Denominazione	N. Lic.	Del	Denominazione	N. Lic.	Del	Denominazione
1	23/05/2000	Trenitalia S.p.A.	28	11/09/2013	Licenza revocata	60	21/12/2009	Società Viaggiatori Italia S.r.l.
IN	13/05/2011	Trentino Trasporti Esercizio	29	12/01/2009	Licenza revocata	61	27/08/2013	Licenza revocata
2	23/06/2000	Trenord S.r.l.	30	21/04/2009	Licenza revocata	62	20/04/2010	Società Ferroviaria Anuo.
3	20/10/2008	Licenza revocata	31	26/03/2003	Ferrovie del Sud Est e serviz	63	13/01/2011	FUORIMURO S.r.l.
4	23/06/2000	Rail Traction Company	32	26/03/2003	SBB Cargo Italy S.r.l.	64	15/10/2012	DINAZZANO PO
5	05/11/2004	Licenza revocata	33	23/05/2003	NordCargo S.r.l.			
6	09/06/2011	Licenza revocata	34	19/02/2004	Ferrovianavia S.p.a.			
7	21/12/2000	Licenza revocata	35	24/04/2009	Licenza revocata			
8	14/03/2001	Trasporto Ferroviario	36	12/08/2011	Licenza revocata			
9	24/11/2009	Licenza revocata	37	02/02/2005	Ferrovie Udine Cividale S.r.l.			
10	08/05/2001	Ferrovie Adriatico Sangritana	38	06/07/2009	Licenza revocata			
11	14/05/2001	Huac S.p.a.	39	11/07/2005	RailOne S.p.A.			
12	06/07/2009	Licenza revocata	40	30/03/2011	Licenza revocata			
13	21/04/2009	Licenza revocata	41	11/08/2006	Rail Cargo Italia (ex Linea			
14	23/07/2001	Umbria TPL e Mobilità	42	09/10/2006	InRail S.p.a.			
15N	31/12/2012	Arriva Italia Rail srl	43	09/06/2011	Licenza revocata			
15	21/04/2009	Licenza revocata	44	06/02/2007	Nuovo Trasporto Viaggiatori			
16	27/07/2001	Gruppo Torinese Trasporti	45	22/03/2007	Crossrail Italia S.r.l.			
17	03/08/2001	TPER S.p.A.	46	10/12/2012	Licenza revocata			
18	28/11/2001	Ferrovie del Gargano S.r.l.	47	15/07/2013	Licenza revocata			
18N	15/07/2013	Ente Autonomo Volturno Srl	48	04/04/2013	Licenza revocata			
19	04/12/2001	Sistemi Territoriali S.p.a.	49	21/09/2007	Ferrovie della Calabria S.r.l.			
20	31/10/2012	Licenza revocata	50	21/03/2008	General Transport Service			
21	20/12/2001	Captrain Italia S.r.l.	51	21/03/2008	Compañia Ferroviaria			
22	28/12/2001	Sad - Trasporto Locale	52	30/01/2012	Licenza revocata			
23	21/04/2009	Licenza revocata	53	04/06/2008	Oceanroute Italia S.r.l.			
24	08/05/2009	Licenza revocata	54	02/01/2013	Licenza revocata			
25	13/05/2002	Serfer - Servizi Ferroviari	55	11/09/2008	ISE Servizi Srl - ex Rail Italia			
26	27/10/2011	Licenza revocata	56	06/12/2012	Licenza revocata			
27	12/01/2009	Licenza revocata	57	11/05/2009	Interporto Servizi Cargo S.r.l.			
			58	19/06/2012	Licenza revocata			

