



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
*Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari*

Prot. n. 541/4/URSF

**OGGETTO:** Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e), commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003, presentato in data 15 maggio 2012, in relazione all'accesso alla banchina del binario n. 15 della Stazione di Roma Ostiense, da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI).

**IL DIRETTORE**

**VISTO** il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 - Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

**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'art. 37 che prevede l'Organismo di Regolazione di cui all'articolo 30 della citata Direttiva 2001/14/CE;

**VISTA** la Legge 20 novembre 2009, n. 166, concernente "*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 D.Lgs. n. 188/2003;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, recante "*Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*" (convertito in Legge 15 luglio 2011 n. 111) e in particolare l'articolo 21, comma 4, che ha modificato l'art. 37 del D. Lgs. 188/2003;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184, recante "*Riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*" e, in particolare l'art. 16, comma 4, che ha istituito "L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari";

**VISTA** la direttiva 2004/49/CE e s.m.i. (Direttiva 2008/110/CE) relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

**VISTO** Regolamento (CE) n. 1371/2007 del parlamento europeo e del consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

**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;

**VISTO** l'articolo 4 del Decreto Ministeriale 2 aprile 2009, n. 307, di riorganizzazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che individua i compiti delle Divisioni dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 Ottobre 2010, con cui è stato conferito l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari all'Ing. Fabio Croccolo;

**VISTO** il Decreto Ministeriale del 7 ottobre 2010 n. 738/2010 con cui l'Ing. Fabio Croccolo è stato immesso nelle funzioni;

**VISTO** il Prospetto Informativo della Rete (PIR) in vigore;

**VISTO** il ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003 presentato da NTV SpA in data 06 dicembre 2011 in relazione ai termini e alle condizioni di cui al documento " Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC" predisposto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ;

**VISTA** la nota pervenute da NTV SpA il 15 maggio 2012 n. 12/136.01, nella quale l'IF, preso atto della posizione assunta da RFI in merito alla funzionalità del binario 15 della Stazione di Roma Ostiense, inoltra ricorso all'URSF ai sensi dell'art. 37, commi 3, 5 e 6 del D. Lgs. 188/2003;

**PRESO ATTO** di quanto verificato nel corso dei sopralluoghi effettuati presso la banchina del binario 15 della stazione Roma Ostiense dagli uffici dell'URSF nelle date 15 maggio, 29 maggio e 1° giugno 2012, oltre al giorno di inaugurazione di Casa Italo del 13 giugno u.s. per verificare le ultime installazioni e modifiche effettuate;

**PRESO ATTO** dell'impossibilità per il Gestore dell'Infrastruttura, a seguito della nota RFI-AD\A0011\P\2012\0000518 del 28 maggio 2012, di soddisfare, nella fase attuale, le richieste di NTV SpA avanzate con la nota del 15 maggio 2012;

**VISTA** la nota URSF del 01 giugno 2012 n. 420/4/URSF con la quale questo Ufficio ha avviato il provvedimento istruttorio relativo al ricorso in oggetto;

**VISTA** le note pervenute da NTV SpA il 15 giugno 2012 in allegato alla nota di trasmissione prot. n. 12/167.04/P;

**VISTA** la nota pervenuta da RFI SpA in data 18 giugno 2012 n. 622, ricevuta in data 18 giugno e accompagnatoria della documentazione fornita in prima istanza, ribadisce le motivazioni di sicurezza per le quali il GI ritiene di dover mantenere chiuso qualunque accesso alla Stazione Ostiense lato via G. Benzoni e Air Terminal;

**VISTA** le note URSF del 20 giugno 2012 n. 485/4/URSF e 486/4/URSF, e del 21 giugno 2012 n. 489/4/URSF con le quali è stata ravvisata l'opportunità e la necessità di richiedere ulteriori integrazioni e informazioni alla IF e al GI;

**VISTA** le note pervenute da NTV SpA il 28 giugno 2012 prot. n. 12/180.02/P con la quale oltre ad inviare la documentazione integrativa l'IF effettuava ulteriori riflessioni e dichiarazioni in merito alle azioni poste in essere dal GI;

**VISTA** la nota pervenute da RFI SpA in data 28 giugno 2012 prot. n. RFI-AD\A0011\P\2012\0000710 con la quale si inoltrano i documenti e le informazioni richieste a completamento di quanto già inoltrato in precedenza;

**VISTA** tutta la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

**VISTA** la relazione illustrativa del procedimento istruttorio n. 536 del 12 luglio 2012, che si condivide e che si allega al presente atto di cui costituisce parte integrante e sostanziale;

## **ADOPTA LA SEGUENTE**

### **DECISIONE**

Preme innanzitutto a questo Ufficio sottolineare il fatto che la stazione ferroviaria è un bene pubblico che, come tale, va utilizzato per massimizzare il beneficio dei cittadini e dei viaggiatori, beneficio che deve sempre risultare prevalente sugli interessi delle imprese commerciali.

Garante e responsabile della suddetta funzione pubblica è il GI, soggetto a proprietà totalmente pubblica che gestisce un bene pubblico. RFI assume e assicura, anche ai sensi del Regolamento 1371/2007 e delle Direttive comunitarie (in particolare la 2001/14/CE e s.m.i. e la direttiva 2004/49/CE e s.m.i.), la responsabilità della sicurezza e della massima fruibilità della rete ferroviaria nazionale e delle sue necessarie pertinenze.

Il fatto che il GI sia inserito in una holding nella quale è presente anche l'IF incumbent del mercato, non può essere usato strumentalmente come motivazione per limitare la sua potestà e discrezionalità sull'argomento. Questo Ufficio quindi, premesso che non è deputato a dirimere controversie di natura privatistica e civilistica, si è limitato a verificare se il comportamento del GI sia stato discriminatorio e non equo, a causa di tale ambiguità derivante dall'assetto societario di FSI SpA, ma non intende sminuire in modo alcuno le funzioni attribuite dalla legge e dall'atto di concessione al GI.

Tutto ciò premesso, l'URSF ha ricostruito la vicenda attraverso le diverse comunicazioni intercorse tra NTV e RFI, riscontrando, dalla sequenza delle note di tale IF inviate al GI sull'argomento oggetto del ricorso, un progressivo e continuo incremento delle richieste, seppur dovuto anche a ragioni esogene, sino a giungere a quella finale del 30 maggio 2011, in cui veniva definitivamente chiarita l'intenzione di NTV di aprire un varco dall'edificio Air Terminal verso la banchina. Ciononostante continuava ad essere omessa negli atti l'intenzione, palesata dai fatti successivi, di voler espletare servizio viaggiatori dei treni Italo (cioè la salita e la discesa dei passeggeri) direttamente sulla banchina prospiciente Casa Italo.

E' di tutta evidenza che un chiarimento delle posizioni delle due società sulle tematiche oggetto del ricorso che avesse avuto luogo con congruo anticipo rispetto a quanto in realtà avvenuto, avrebbe consentito a questo Ufficio di trattare l'argomento con maggiore approfondimento e potendo avvalersi di tutta la tempistica prevista ed assegnata dalla normativa in vigore, anziché costringerlo ad assumere decisioni sotto la pressione dell'urgenza di regolare un servizio commerciale già avviato.

Questo Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari non intende, per il futuro, essere indebitamente sottoposto a pressioni mediatiche quando queste possono essere evitate con una semplice anticipazione dei tempi e una chiara esposizione delle richieste fra le parti. Si auspica quindi che nell'ottica di una agevole definizione delle posizioni e una più facile,

qualora possibile, risoluzione delle controversie, ogni attore in gioco rispetti quanto sopra richiamato.

Sulla base degli atti acquisiti e della loro successione si deve riconoscere che, nel corso di questa vicenda relativa alla stazione di Roma Ostiense, il comportamento del GI è stato corretto e non discriminatorio.

Premesso poi che, come evidenziato nella relazione illustrativa, la prassi ferroviaria non consente di aprire le porte sui due lati del treno fermo in stazione per l'espletamento del servizio viaggiatori, le valutazioni effettuate con l'ausilio della documentazione pervenuta e delle controparti, evidenzerebbero una prevalenza, in termini potenziali, dei viaggiatori provenienti dal lato della Stazione di Roma Ostiense di Via G. Benzone rispetto a quelli diretti alla banchina 15 dal lato del fabbricato di Piazzale dei Partigiani. Inoltre la concessione non esclusiva del binario 15 potrebbe favorire una fetta consistente di utenza pendolare che potrebbe accedere anch'essa ai treni in fermata viaggiatori direttamente dalla banchina 15. Allo stesso modo la riapertura del sottopassaggio, di collegamento dei binari dal numero 8 al numero 15 sino all'interno dell'edificio Air Terminal (ora EATALY), agevolerebbe ulteriormente queste possibilità e la generale fruibilità della Stazione e di tutti i servizi ad essa collegati. Da questo si può desumere che la combinazione dell'uso della banchina con accesso diretto dalla pubblica via, e la riattivazione del sottopassaggio 8-15, sembrano essere più favorevoli all'interesse generale dei cittadini rispetto alla sola fruibilità della banchina presente fra i binari 14 e 15.

Pertanto, considerato tutto quanto sopra riportato questo Ufficio, nell'ambito delle competenze di cui all'art. 37 del D.Lgs. 188/2003 ritiene che **possa essere**:

- relativamente alla possibilità di ***“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”***, **ACCETTATA la richiesta di NTV**, nella seguente misura:

il GI, qualora non ritenga possibile autorizzare la salita e la discesa dei viaggiatori su entrambe le banchine, rivede il Regolamento di Stazione, i Fascicoli Circolazione Linee di pertinenza della Stazione ferroviaria di Roma Ostiense, con particolare riferimento alla linea verso Roma Tiburtina. Allo stesso modo andranno rivisti, per renderli coerenti, tutti gli eventuali ulteriori documenti che disciplinano la salita e la discesa passeggeri dal treno nella stazione di Roma Ostiense, al fine di consentire nello specifico che possa essere effettuato servizio viaggiatori sulla banchina del binario 15 lato Air Terminal e non più sulla banchina fra il binario 14 ed il binario 15. Questo sistema di fruizione del binario in questione rispetta sia quanto previsto dall'A.Q. (ovvero l'utilizzo del binario 15 oltre al binario 14 e la non esclusività del binario 15 da parte di NTV), sia il principio secondo il quale è il GI titolare dell'esercizio ferroviario in stazione e garante del servizio pubblico. Inoltre essendo l'IF NTV titolare della richiesta che in questo modo si intende soddisfare, si ritiene che parte dell'onere derivante dall'apertura della banchina dovrà essere a carico di NTV. In particolare l'IF dovrà comunque provvedere, per la banchina del binario 15 lato Air Terminal, all'adeguamento funzionale e civile (segnaletica statica di orientamento, illuminazione, cartellonistica, ecc.), secondo le indicazioni del GI, sostenendo i relativi oneri di gestione e controllo, mentre RFI provvederà all'adeguamento strumentale ed operativo degli impianti e (strumentazione di informativa dinamica alla clientela, altoparlanti ecc.). Per altro è appena il caso di precisare che le opere così sintetizzate risultano essere indispensabili al fine di permettere il corretto e sicuro svolgimento delle operazioni di movimentazione passeggeri e la sicurezza dei viaggiatori. Nel contempo l'IF titolare della richiesta dovrà, d'intesa con il GI, mettere in atto ogni possibile

misura, anche organizzativa tale che la sicurezza sulla banchina sia mantenuta coerente con i normali standard previsti, anche per la circolazione dei treni su detto binario. Questa soluzione farà sì (come auspicato e proposto da NTV) che si abbiano tempi certi e veloci di realizzazione, permettendo così una maggiore attrattività per i servizi ferroviari (e non), forniti ed effettuati nell'area dell'Air Terminal. Naturalmente, è appena il caso di far presente che l'apertura del varco e l'accesso viaggiatori sulla banchina 15 sono subordinati alla possibilità per il GI di:

- effettuare sopralluoghi agli impianti installati lungo la banchina;
- avere copia della documentazione tecnica delle strumentazioni installate a ridosso dell'edificio Air Terminal lato banchina 15;
- avere certificazione di conformità degli impianti presenti in banchina: ai requisiti di sicurezza ed alle norme di prevenzione incendi.

In caso contrario l'IF dovrà operare solo sulla banchina compresa fra i binari 14 – 15.

- relativamente alla possibilità di ***“Consentire l'accesso diretto a tale banchina: sia dall'area attrezzata Casa Italo e dal marciapiede prospiciente; sia dalla pubblica via (V. G. Benzoni / P.le 12 ottobre 1492), mediante apertura di un varco nell'area antistante Casa Italo”***;

**ACCETTATA PARZIALMENTE la richiesta di NTV**, nella seguente misura:

l'apertura può essere concessa, ad avviso dell'Ufficio, solo dal confine esterno di proprietà di RFI, pertanto, la richiesta di NTV di ottenere un accesso diretto da Casa Italo, o dalla porzione di banchina di proprietà GEAL S.r.l., non può essere soddisfatta. Si propone, tuttavia, che venga operato uno specifico accordo con il GI (da effettuarsi inderogabilmente entro 60 giorni dalla Decisione dell'URSF), che superi tutte le difficoltà fin qui riscontrate e, nella prospettiva di salvaguardia dell'interesse generale, porti ad un pronto accordo e ad un chiarimento fra IF e GI, nel senso di realizzare, con onere a carico della richiedente NTV, un adeguato e agevole collegamento pedonale alla banchina 15 dalla pubblica via. L'accesso, così determinato, dovrà essere situato in posizione limitrofa al sottopassaggio attualmente in funzione ed all'Air Terminal. L'ingresso dovrà essere consentito - senza distinzione alcuna ed in modo univoco - a tutti i clienti delle imprese ferroviarie operanti sul binario 15 della Stazione di Roma Ostiense, oltre che ai loro accompagnatori. In tal caso si ritiene opportuno che le spese di gestione, di controllo degli accessi alla banchina e degli allestimenti (strumentali, funzionali, di illuminazione e di segnalamento), siano poste anch'esse a carico dell'IF richiedente, cui tale azione è in via prioritaria indirizzata e come per altro proposto. L'accesso dovrà, inoltre, essere attivo e garantito tutti i giorni, almeno per l'orario dalle 6h alle 22h, ovvero per un orario superiore in inizio e/o fine che NTV dovrà comunicare preventivamente al GI, anche per consentirne la corretta pubblicazione nel Prospetto Informativo della Rete e l'adeguamento di tutti quei documenti che disciplinano la fermata e la sosta dei treni in servizio viaggiatori nella stazione di Roma Ostiense.

- relativamente alla possibilità di ***“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 GEAL S.r.l. e RFI.”***, **ACCETTATA la richiesta di NTV**, nella seguente misura:

si propone al GI di chiedere, come del resto già effettuato con la nota del 20 giugno u.s. prot. n. RFI-DPR-DTP\_RM\A0011\P\2012\0004067 indirizzata alla società GEAL S.r.l., la riapertura ed il ripristino funzionale del sottopasso pertinenziale di collegamento dell'Air Terminal con i binari dal n. 15 al n. 8 (con accessi intermedi

alle banchine dei binari compresi fra l'8 ed il 14). Una simile azione favorirebbe, secondo logiche consuete, l'afflusso ed il deflusso di passeggeri da tutte le banchine interessate, permettendo di incrementare i servizi di stazione ed aumentare le possibili vie di esodo dalle banchine comprese fra la 8 e la 14 (con conseguente maggiore sicurezza dell'intero impianto di stazione).

La presente decisione è notificata alle parti interessate nei confronti delle quali ha carattere vincolante.

Avverso la presente decisione, ai sensi dell'art. 37, comma 7, del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nel testo recato dall'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, può essere proposto ricorso al Tribunale amministrativo regionale del Lazio, entro il termine di sessanta giorni dalla data di notifica della stessa.

**Roma, 12 luglio 2012**

Il Direttore  
Ing. Fabio Croccolo

