



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Prot. 536/4

12 LUG 2012

RELAZIONE PER IL DIRETTORE DELL'UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

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), ed avvio del procedimento istruttorio relativo al ricorso sopra citato in data 1 giugno 2012 con nota n. 420/4/URSF.

I. - LE PARTI

- **Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.** (di seguito NTV) è un'impresa ferroviaria (di seguito IF) privata che opera nel trasporto ferroviario passeggeri ad Alta Velocità (di seguito AV). NTV è stata creata nel dicembre 2006 dagli imprenditori Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo e Giuseppe Sciarone. Nel giugno 2008 si sono aggiunti Intesa Sanpaolo, Alberto Bombassei, Generali Financial Holdings e SNCF S.A., e nel gennaio 2009 Isabella Seragnoli. NTV con sede legale in Roma, Viale del Policlinico, 149/B - Partita IVA e C.F. 09247981005 - è rappresentata da Giuseppe Sciarone, in qualità di Amministratore Delegato: in virtù dei poteri attribuitigli dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 23 giugno 2008. Il servizio commerciale proposto da NTV, con una flotta (a regime) di 25 treni denominati "Italo", prevede un'offerta che raggiungerà 9 città italiane e 12 stazioni, tra cui tutte quelle dedicate all'AV (fonte www.ntvspa.it) ed in particolare ha iniziato, in data 14 giugno 2012, a funzionare il centro servizio denominato "Casa Italo" della stazione Ostiense, lato V. G. Benzoni / P.le 12 ottobre 1492, presso i locali in affitto dell'ex Air Terminal di proprietà della società GEAL S.r.l. (il 29/12/2008 la società GEAL S.r.l. ne ha acquistato la proprietà e le relative pertinenze).
- **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito RFI), società appartenente al gruppo facente capo alla Holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FSI), è il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale italiana (di seguito GI), in virtù dell'atto di concessione di cui al D.M. 138/T del 31 ottobre 2000 e s.m.i., che disciplina i rapporti fra lo Stato (concedente) e RFI (concessionario).

RFI, con sede legale in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1 - Codice fiscale 01585570581 e Partita IVA 01008081000, è rappresentata da Michele Mario Elia, in qualità di Amministratore Delegato: in virtù dei poteri attribuitigli dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 25 giugno 2007. In attuazione delle Direttive comunitarie n. 12, 13 e 14 del 2001, il Decreto Legislativo n. 188 del 2003 ha confermato al Gestore dell'infrastruttura la sua missione, delineandone le diverse aree di responsabilità (fonte www.rfi.it).

oltre a

- **Grandi Stazioni S.p.A.** (di seguito **GS**): società privata con obiettivi di riqualificare, valorizzare e gestire le tredici principali stazioni ferroviarie italiane: Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Genova Brignole e Genova Piazza Principe, Venezia Mestre e Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Roma Termini, Napoli Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale. Grandi Stazioni SpA è controllata al 60% da FSI e al 40% da Eurostazioni SpA, di cui fanno parte Edizione Srl (Gruppo Benetton), Vianini Lavori Spa (Gruppo Caltagirone), Pirelli & C. Spa (Gruppo Pirelli) e SNCF Participations S.A. (Société Nationale des Chemins de Fer – quota pari a 1,87%). Il valore delle grandi stazioni è confermato da 1.500.000 mq di beni immobiliari. Nel novembre 2002 l'azienda ha esteso il proprio impegno oltre i confini nazionali, aggiudicandosi la gara indetta dalle ferrovie ceche *Ceske Dráhy* per la riqualificazione e gestione trentennale di Praga Centrale e delle due principali stazioni della Boemia: Karlov Vary e Mariánské Lázně. A Praga i lavori di riqualificazione - iniziati nel 2006 - sono terminati nell'aprile 2011. Oggi i lavori di riqualificazione sono conclusi anche a Milano Centrale, Torino Porta Nuova e Napoli Centrale, mentre sono in corso in tutte le stazioni del network: a Firenze Santa Maria Novella, Genova Principe, Genova Brignole, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Bologna Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale. Nel corso del 2009 Grandi Stazioni ha effettuato investimenti per 42 milioni di euro; i ricavi nell'esercizio sono stati di oltre 183 milioni di euro e l'utile netto di 37,5 milioni di euro.

Cento Stazioni S.p.A. (di seguito **CS**): Centostazioni sta riqualificando 103 stazioni ferroviarie. La società, partnership tra Ferrovie dello Stato Italiane e Archimede 1 – Gruppo SAVE, è impegnata dal 2002 nella valorizzazione e gestione degli immobili secondo un nuovo *concept* di modernità e funzionalità mirato alla soddisfazione dei clienti. Un significativo progetto imprenditoriale che si basa su un comprovato modello di infrastrutture e di servizi integrati per i viaggiatori. Il network di porzioni uniche, distribuito in modo capillare sul territorio nazionale, può contare su un patrimonio immobiliare di oltre 500 mila metri quadrati, frequentato ogni anno da circa 500 milioni di persone. Sede in Via Bartolomeo Eustachio, 8 - 00161 Roma.

II. - I FATTI

Premessa

Nel rappresentare ed analizzare il ricorso in oggetto si è utilizzato il modello di relazione utilizzato in passato dall'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari. L'URSF sebbene incardinato nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), opera in modo indipendente dal Dicastero e dalle sue Strutture operative (Dipartimenti, Struttura Tecnica di Missione...).

Si procederà ora all'esame dei fatti e delle note pervenute.

NTV ed RFI in data 17 gennaio 2008 hanno sottoscritto, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 188/2003, un **Accordo Quadro (AQ)** avente ad oggetto la capacità, in termini di tracce e servizi, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Con tale AQ, RFI ha assicurato ad NTV, tra l'altro, la disponibilità della capacità, nei termini richiamati nell'Allegato A, per una durata di anni 10 (a decorrere dal 12 dicembre 2010 fino al 12 dicembre 2020). NTV si era per altro impegnata ad avviare il servizio di trasporto a decorrere dal 1° gennaio 2012, poi rinviato al 28 aprile 2012.

Successivamente le parti (RFI e NTV) convengono di integrare l'allegato B dell'Accordo Quadro con l'allegato B bis (accluso e parte integrante dell'atto integrativo), contenente gli interventi per adeguare e potenziare la capacità degli impianti e delle stazioni ivi indicati, rendendoli funzionali alle maggiori esigenze di trasporto dell'impresa ferroviaria, oltre che coerenti con il programma di esercizio di cui all'allegato A bis.

A tale proposito si precisa che l'allegato B all'Accordo Quadro prevede che su richiesta di NTV, RFI assicuri - in prossimità delle stazioni di origine e destino - l'accesso e l'utilizzo di binari idonei, in quantità e qualità, a: sosta, ricovero e deposito di materiale rotabile; oltre che per l'accesso e l'utilizzo di ogni altra infrastruttura tecnica necessaria per pulizia, rifornimento e piccole manutenzioni.

L'AQ prevede, nell'ipotesi in cui si verificasse l'impossibilità per RFI di completare gli interventi nei tempi stabiliti dall'allegato A bis dell'Accordo Quadro, che il GI dovrà comunque porre in essere ogni ragionevole sforzo al fine di individuare soluzioni transitorie idonee al pieno svolgimento del servizio commerciale di NTV. NTV dichiara di essere pervenuta, a seguito di interlocuzione diretta con GS e CS a formali accordi in ordine agli spazi da destinare all'assistenza dei propri viaggiatori all'interno delle stazioni rispettivamente gestite da tali società.

Nel corso della definizione dell'AQ è intervenuto, in data 26 febbraio 2009, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale ha istituito un "**Tavolo di confronto**" composto da rappresentanti di RFI, di NTV e delle Strutture operative del MIT, ai fini di un efficace coordinamento e verifica delle attività e delle procedure connesse all'attuazione dell'Accordo Quadro. Nell'ambito del suddetto Tavolo di confronto, NTV ha rappresentato a RFI, nel dettaglio, le esigenze connesse alle attività che intende effettuare nell'ambito del proprio servizio di trasporto in termini di servizi (quali ricovero, rifornimento, pulizia e sosta del proprio materiale rotabile, o anche degli spazi da utilizzare all'interno delle stazioni) e di binari dove effettuare l'arrivo e la partenza dei propri treni all'interno delle stazioni definiti nell'Accordo Quadro, ovvero nell'atto modificativo.

Nel periodo luglio-dicembre 2009, sono stati effettuati i sopralluoghi alla presenza dei rappresentanti di RFI, NTV e del Ministero presso le stazioni di cui all'atto modificativo dell'AQ (inclusa la stazione Ostiense di Roma), all'esito dei quali - in una prospettiva di incremento della domanda di servizi viaggiatori da parte delle imprese ferroviarie e anche in ragione delle esigenze manifestate da NTV - RFI ha individuato specifici interventi infrastrutturali da realizzarsi presso le stazioni di: Torino Lingotto, Milano Porta Garibaldi, Venezia Mestre, Bologna Ravone, Napoli Centrale e, appunto, Roma Ostiense. Gli interventi infrastrutturali indicati sono ritenuti da NTV pienamente rispondenti allo svolgimento del servizio di trasporto che intende effettuare. Purtroppo nessuna notizia di questa fase negoziale è stata resa nota nei dettagli all'URSF, né è stata avanzata l'ipotesi di servirsi della banchina lato Air Terminal per il servizio viaggiatori.

Successivamente, a seguito di un continuo scambio di note fra IF e GI (dal 2010 al 2011), nel quale prende definitivamente corpo l'ipotesi della Stazione di Roma Ostiense per l'espletamento dei treni Italo, emergono delle criticità, sfociate da ultimo nella nota di NTV n. 12/136.01/P del 15 maggio 2012, nella quale l'IF, preso atto della posizione assunta da RFI in merito alla funzionalità del binario 15 della Stazione Ostiense, inoltra ricorso all'URSF ai sensi dell'art. 37, commi 3, 5 e 6 del D. Lgs. 188/2003, al fine di sottoporre alla valutazione dell'Organismo di Regolazione e chiedere di prescrivere al GI quanto specificato meglio di seguito:

- I) **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;**
- II) **Consentire l'accesso diretto a tale banchina:**
 - a. **sia dall'area attrezzata "Casa Italo" e dal marciapiede prospiciente;**
 - b. **sia dalla pubblica via (V. G. Benzone / P.le 12 ottobre 1492), mediante apertura di un varco nell'area antistante "Casa Italo";**
- 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 1 del contratto di compravendita tra GEAL S.r.l. e RFI.**

A seguito dell'avvio del provvedimento istruttorio relativo al ricorso in oggetto, avviato in data 1 giugno 2012 con nota n. 420/4/URSF, l'Organismo regolatore ha ricevuto, in data 15 e 18 giugno, una prima parte della documentazione, rispettivamente da NTV e da RFI.

Tuttavia, pur volendo adempiere ai propri compiti istituzionali nel più breve tempo possibile, è stata ravvisata l'opportunità e la necessità di richiedere ulteriori integrazioni e informazioni alle società in questione, in data 20 giugno 2012 con note 485/4/URSF, 486/4/URSF e 489/4/URSF, quest'ultima in data 21 giugno 2012, alle quali è seguita una seconda parte di note ed atti.

A questi si aggiungono comunque altri documenti già in possesso all'Ufficio in quanto allegati alla nota di NTV del 15 maggio 2012, che per comodità verranno rappresentati insieme ai documenti pervenuti in prima istanza.

Si espone di seguito la descrizione sintetica e saliente dei documenti pervenuti ed analizzati in fase istruttoria, seguendo un ordine rigorosamente temporale e dividendo fra i documenti pervenuti in prima istanza (ovvero su richiesta URSF del 1 giugno 2012), e quelli pervenuti in seconda istanza (ovvero su richiesta URSF del 20 e 21 giugno 2012).

I documenti pervenuti al 18 giugno 2012 (parte 1 di 3 – documenti analizzati in prima istanza)

Di seguito si riportano sinteticamente i fatti relativi al ricorso *de quo* e alle note pervenute in risposta alla nota 420/4/URSF del 1/6/2012.

NTV ed RFI in data 17 gennaio 2008 hanno sottoscritto, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 188/2003, un Accordo Quadro avente ad oggetto la capacità, in termini di tracce e servizi, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, come del resto già evidenziato.

Il 14 novembre 2008 NTV - con nota n. 08/319.02/P - ha riepilogato quanto stabilito in una riunione tenutasi in data 24 ottobre 2008 con GS, allegato le planimetrie delle stazioni ferroviarie

interessate con indicate le aree disponibili per ospitare la “Casa NTV” (successivamente denominata “Casa Italo”).

In riscontro alla suddetta nota, la società Grandi Stazioni, con nota n. 020928 del 28 novembre 2008, ha richiesto ad NTV elementi dettagliati in ordine alle necessità di superficie per singolo complesso di stazione e per specifica destinazione.

In data 29 dicembre 2008 è stato stipulato l’Atto di compravendita Rep. N. 88027 Rac. N. 21068 tra Ferservizi S.p.A. in rappresentanza di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (Parte Venditrice) e la società GEAL S.r.l. (Parte Acquirente) relativo al complesso immobiliare sito nel Comune di Roma con accesso principale da Via Girolamo Benzoni n. 1 denominato “Air Terminal”.

Il 12 gennaio 2009 NTV, con nota 09/012.03/P, informa Grandi Stazioni S.p.A. circa le superfici di cui necessita in ogni stazione, ribadendo la preferenza ad ottenere spazi concentrati, in aree posizionate in zone facilmente raggiungibili ed identificabili dai viaggiatori: per quanto concerne la Stazione Termini, NTV ha richiesto un’area di servizio pari a 300 mq.

Grandi Stazioni, con la nota 004197 del 3 marzo 2009 elenca gli spazi individuati funzionali alle esigenze dell’IF NTV, ed in particolare – per quanto riguarda Roma Termini – individua la disponibilità di due aree rispettivamente di 52 e 21 mq, rappresentando inoltre che nel corso del 2012, dovrebbero essere “eventualmente” disponibili ulteriori spazi nella piastra da realizzare sopra il fascio binari.

Il 31 marzo 2009 NTV, con nota 09/090.01/P, valutata la documentazione tecnica preliminare trasmessa da GS il 23 marzo 2009, ha informato la società stessa di voler acquisire ulteriori dati che permettano una valutazione compiuta degli spazi commerciali proposti, ed ha richiesto di effettuare dei sopralluoghi nelle stazioni interessate.

NTV, con la nota n. 09/133.01/P del 13 maggio 2009, comunica che sta valutando – anche al fine di trovare soluzioni più adeguate al ricovero dei treni nel nodo di Roma – la possibilità di programmare alcuni dei servizi con origine/destinazione Roma, nella Stazione di Roma Ostiense, individuando preliminarmente gli ultimi binari lato Air Terminal (binari n. 14 e 15): NTV informa inoltre che resterebbe da “*individuare lo spazio all’interno del fabbricato viaggiatori da destinare all’assistenza*”. Stante quanto sopra, NTV chiede ad RFI di valutare la fattibilità tecnico organizzativa della suddetta soluzione, e si rivolge a CS per i locali di servizio viaggiatori.

NTV con nota n. 09/145.01/P del 25 maggio 2009 invia a Grandi Stazioni le possibili date per l’effettuazione dei sopralluoghi in talune Stazioni ferroviarie, fra cui quella di Roma Termini, previsto per il 18 giugno 2009 alle ore 9h30.

NTV, con la nota n. 09/190.01/P del 9 luglio 2009, nel comunicare l’esito dei sopralluoghi effettuati presso gli spazi di accoglienza proposti da GS, ha rappresentato alcune imprescindibili esigenze in ragione della programmata attività dell’IF, e con particolare riferimento alla Stazione di Roma Termini (300 mq richiesti, 75 mq proposti) ha evidenziato che la ridotta metratura e l’ubicazione dello spazio su Via Giolitti (fuori dai flussi viaggiatori) rendono la proposta inidonea rispetto alle esigenze, ed ha richiesto di valutare altre alternative.

RFI, con e-mail del 14 luglio 2009, informa NTV di aver proceduto ad una ulteriore verifica presso i network GS e CS dello stato di evoluzione delle attività: inoltre RFI chiede conferma a NTV di quanto dichiarato dalla stessa IF nella riunione del “Tavolo strategico” / “Tavolo di confronto”, e cioè se Roma Ostiense sia da considerare – anche per gli spazi di stazione – alternativa a Roma Termini, e se tali spazi siano da “*ricercare lato P.le Partigiani o lato Via Matteucci*”.

NTV risponde alla suddetta e-mail di RFI in data 15 luglio 2009, confermando quanto dichiarato al “Tavolo di confronto”, ma indicando anche che prima di dichiarare valida l’alternativa di Roma Ostiense vs. Roma Termini NTV ritiene necessarie alcune verifiche lato infrastrutturale e lato accoglienza (spazi “Casa italo”). Infine NTV informa che è intenzionata a posizionare gli spazi “lato Piazzale 12 ottobre 1492 – lato Air Terminal”: su tale aspetto il gestore CS avrebbe individuato *“uno spazio sul marciapiede del binario 15”*. Anche in questo caso si rendono indispensabili le verifiche sui tempi tecnici autorizzativi e di realizzazione.

In data 23 luglio 2009 è stato effettuato un sopralluogo all’impianto della Stazione di Roma Ostiense (Ostiense): RFI – come da verbale – si riserva di proporre possibili soluzioni alternative all’interno di Ostiense, che dovranno essere opportunamente valutate da NTV in base all’Accordo Quadro.

Grandi Stazioni, con la nota n. 015062 del 07 agosto 2009, nel ribadire la disponibilità manifestata a valutare congiuntamente con NTV possibili soluzioni alternative, compatibili con la disponibilità di aree presso le stazioni ferroviarie, ha riscontrato le osservazioni formulate dall’IF sulla Stazione Termini, invitando NTV, a seguito di una *“probabile evoluzione della disponibilità di spazi”*, a un ulteriore sopralluogo da tenersi durante la prima settimana di settembre 2009, per valutare ipotesi alternative a quella inizialmente proposta.

Grandi Stazioni, con la nota n. 021687 del 04 dicembre 2009, informa NTV che, alla luce del disinteresse informalmente comunicato dall’IF rispetto all’ipotesi di locazione dell’ex area museale di complessivi 1600 mq. provvederà a rappresentare eventuali nuove opportunità che si dovessero presentare nel futuro per Roma Termini.

NTV, con nota n. 09/351.01/P del 17 dicembre 2009, per quanto concerne le aree individuate all’interno delle stazioni da GS, comunica di accettare le proposte relative alle stazioni di Bologna C.le, Firenze SMN, Napoli C.le, Venezia Mestre e Venezia S. Lucia, mentre informa di restare in attesa di ricevere proposte su eventuali future opportunità che dovessero configurarsi all’interno della Stazione Termini.

Grandi Stazioni, con la nota n. 023185 del 28 dicembre 2009, prende atto della formale accettazione da parte di NTV degli spazi nelle stazioni indicate nella nota del 17 dicembre, propone la conseguente formalizzazione contrattuale, ma non fornisce alcun ulteriore elemento riguardo gli spazi nella stazione di Roma Termini, che pertanto sembra uscire dai piani industriali di NTV.

In data 18 febbraio 2010 NTV ed RFI hanno sottoscritto due atti, uno modificativo e l’altro integrativo dell’Accordo Quadro:

- con l’Atto modificativo le parti hanno concordato in ordine allo slittamento dell’inizio dell’attività dal 1° gennaio 2011 al 1° settembre 2011, procedendo alla rimodulazione dei volumi (modificando l’Allegato A all’AQ relativo alla capacità assegnata);
- con l’Atto integrativo le medesime parti hanno integrato l’allegato B all’AQ con l’allegato B bis, individuando gli interventi per adeguare e potenziare la capacità degli impianti e delle stazioni, rendendoli funzionali alle maggiori esigenze di trasporto delle imprese ferroviarie.

Nel medesimo Atto integrativo NTV ha dichiarato di essere pervenuta – a seguito di interlocuzione diretta con Grandi Stazioni S.p.A. e Cento Stazioni S.p.A. – a formali accordi in ordine agli spazi da destinare all’assistenza ai propri viaggiatori all’interno delle stazioni rispettivamente gestite da tali società. In particolare nel suddetto allegato B bis, relativamente alla stazione Ostiense, alla voce “Locali – uso ufficio e/o magazzino” è riportata la disponibilità di *“volumi tecnici di circa 200 mq”*.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\157 del 10 marzo 2010, comunica ad NTV che, a seguito della riunione tenutasi tra le parti in data 2 marzo 2010 presso gli Uffici della Direzione

Investimenti di RFI in Roma, per quanto concerne la Stazione di Roma Tiburtina, vengono confermati gli spazi e le relative ubicazioni per le emittitrici automatiche individuate in pregressa corrispondenza. RFI riguardo alla richiesta di spazi per uffici di circa 600 mq, posizionati in un'area non necessariamente interna al complesso stazione, comunica ad NTV che il programma realizzativo della Stazione, con orizzonte 2011, ancora in fase di progettazione, non prevede la costruzione degli edifici da adibire ad uffici nel lato Nomentano e che all'interno della Stazione non è possibile ricavare uffici di tale dimensione.

NTV, con nota n. 10/132.01/P del 12 maggio 2010, informa la Direzione Territoriale di Roma di RFI di voler provvedere ad una riqualificazione dell'area esterna di Roma Ostiense, trasmettendo gli elaborati progettuali: la proposta consiste nel rifacimento della copertura della rampa del sottopasso e la demolizione delle scale mobili di collegamento al sovrappasso non più attivo da anni. In queste planimetrie si nota come siano evidenziati i flussi dal sottopasso e dalla viabilità esterna verso Casa Italo, ma non vi sia alcuna indicazione circa i flussi verso la banchina n. 15, essendo tra l'altro Casa Italo completamente chiusa verso la banchina stessa, seppur parzialmente di proprietà GEAL S.r.l.

Di seguito i documenti pervenuti allegati alla nota NTV del 15 maggio 2012

NTV, con nota n. 10/166.02/P del 15 giugno 2010, informa RFI circa la richiesta fatta dall'IF al Compartimento di Roma per ottenere alcune autorizzazioni ad intervenire su impianti dismessi in adiacenza all'ex Air Terminal di Roma Ostiense.

NTV, con nota n. 10/258.01/P del 15 settembre 2010, facendo seguito alla corrispondenza intercorsa, informa RFI circa l'urgenza di pervenire ad una formale definizione degli aspetti già discussi, compresi quelli relativi agli spazi per le attività di servizio nella stazione di Roma Ostiense: a tal fine NTV richiede un incontro entro il mese di settembre 2010.

Facendo seguito alla suddetta nota del 15 settembre 2010, NTV, con nota n. 10/284.02/P dell'11 ottobre 2010, non essendo ancora avvenuto l'incontro richiesto, ribadisce l'urgente necessità che ci sia la formalizzazione delle intese già raggiunte e che la definizione degli aspetti ancora da chiarire avvenga in tempi brevi.

RFI, con nota del 15 ottobre 2010, comunica ad NTV che la riunione richiesta – anche per la definizione degli aspetti già discussi relativi agli spazi per le attività di servizio nella stazione di Roma Ostiense - si terrà il giorno 20 ottobre 2010, e nel quale sembrano essere stati presi gli accordi definitivi per le motivazioni alla base della scelta finale di NTV (oltre quelle di mercato) ad affittare i locali edificio ex Air Terminal ed aprire Casa Italo ad Ostiense.

In data 23 dicembre 2010 NTV ha stipulato un contratto di locazione con la società Geal S.r.l. di una porzione dell'Air Terminal, come spazio per la prestazione dei servizi di assistenza viaggiatori quali accoglienza, informazione e vendita biglietti (Casa Italo);

I documenti pervenuti al 18 giugno 2012 (parte 2 di 3 – prima istanza)

RFI con nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0000408 del 28 febbraio 2011, in esito alla richiesta di tracce avanzata da NTV in data 7 aprile 2011 e confermata con nota del 10 febbraio 2012, trasmette all'IF il progetto relativo all'orario di servizio dicembre 2011-dicembre 2012 – Accordo Quadro RFI-NTV dell'8 febbraio 2012 - facendo presente che tale progetto è stato realizzato tenendo conto degli accordi intervenuti nel corso dell'interlocuzione avviata con l'IF durante la fase di progettazione delle tracce orarie.

RFI, evidenzia poi che la relazione Roma Ostiense-Napoli C.le è al momento resa originaria da Roma Tiburtina, attendendo al riguardo determinazioni della Società sull'ipotesi di attestamento a Firenze SMN.

NTV con e-mail del 7 aprile 2011 comunica ad RFI di aver terminato l'inserimento in "ASTER.IF" delle richieste di capacità per l'orario 2011/2012, per i 51 treni dell'IF, qualificati "Italo", per i quali verrà definita in seguito la grafica del logo.

NTV, con nota n. 11/110.01/P del 20 aprile 2011, nel trasmettere ad RFI una sintesi delle questioni trattate relative agli spazi di servizio nelle stazioni di Roma, relativamente alla stazione Ostiense formula le seguenti richieste:

- Autorizzazione ad eseguire lavori, a cura e spese di NTV, di sistemazione esterna dell'area antistante l'ex Air Terminal (zona Kiss and Ride);
- Autorizzazione a sostituire, a cura e spese di NTV, la copertura della rampa di accesso al sottopassaggio;
- Autorizzazione all'utilizzo in disponibilità dell'area ricompresa tra il sottopassaggio e la banchina n. 15, precisando che la nuova idonea recinzione sarebbe realizzata secondo le indicazioni fornite da RFI e sostenuta a totale cura e spese di NTV. In questi allegati e nella planimetria - Allegato n. 11 - è indicata sia la separazione / divisione (ovvero con recinzione) fra la proprietà GEAL S.r.l. e quella di RFI di pertinenza della stazione (come previsto da atto di compravendita), sia una apertura (ovvero con cancello) - su proprietà GEAL S.r.l. - che apre direttamente sulla banchina n. 15, poi in seguito ai lavori realizzato.

NTV, con nota n. 11/150.01/P del 30 maggio 2011, facendo seguito alla nota del 20 aprile, chiede ad RFI la formale autorizzazione alla demolizione della scala mobile che conduce al sovrappasso in quanto occluderebbe una parte del fronte esterno di Casa Italo, e richiede nuovamente l'autorizzazione ad eseguire quanto già indicato, aggiungendo anche la richiesta riguardante le *"modalità di apertura di un accesso (allo stato mancante) per i viaggiatori dal piazzale antistante la stazione al marciapiede del binario 15, lato Piazzale 12 Ottobre 1492"*. In relazione a tale ultima richiesta, NTV trasmette in allegato alla nota il lay-out funzionale della predetta Casa Italo nel quale è contemplata l'uscita/accesso sul marciapiede del binario 15. Infine nella stessa nota NTV richiede aree – per una metratura complessiva ricompresa tra 130 e 180 mq – idonee alla movimentazione del trolley (connesso al servizio di ristorazione a bordo treno) verso i binari di arrivo e partenza del servizio ferroviario NTV (a tale proposito si precisa che nella planimetria allegata è indicata per la prima volta l'apertura diretta da Casa Italo alla banchina del binario 15, in aggiunta all'apertura presente sulla recinzione di stazione, sempre al confine, ma su area GEAL S.r.l.).

RFI, con nota del 15 luglio 2011, comunica le proprie determinazioni sulle richieste avanzate dalla IF con la nota NTV del 30 maggio, ed in particolare:

- Autorizza la *"demolizione della scala mobile che conduce ad un sovrappasso"*, a condizione che la coppia di scale mobile venga sostituita a cura e spese di NTV con una coppia di ascensori e con una scala di sicurezza;
- Autorizza ad *"eseguire a cura e spese di NTV, i lavori di sistemazione esterna dell'area antistante l'ex air terminal"*, a condizione che tale sistemazione non generi interferenza con le vie di accesso al sottopassaggio;
- Autorizza *"a sostituire, a cura e spese di NTV, l'attuale copertura della rampa di accesso al sottopassaggio [...]"*, a condizione che la sistemazione stessa non generi interferenza con le vie di accesso al sottopassaggio;
- Non autorizza l'utilizzo dell'area indicata nella planimetria allegata sub 11) alla nota NTV del 20 aprile;
- **Non autorizza l'apertura di un accesso per i viaggiatori dal piazzale antistante la stazione al marciapiede del binario 15, lato Piazzale 12 ottobre 1492.**

RFI motiva i due ultimi dinieghi nel seguente modo:

- 1) *“l’area richiesta necessita ad RFI per l’accesso alla volumetria soprastante in relazione alla nuova utilizzazione, per il posizionamento dei sistemi di mobilità verticale (ascensori, etc.) e per garantire i necessari spazi di pertinenza e sicurezza”;*
- 2) *“l’apertura di un nuovo accesso lato piazzale 12 ottobre 1492 renderebbe non più soddisfatti i requisiti dell’impianto poiché **l’accesso secondario alla stazione deve avvenire esclusivamente tramite il sottopasso**; peraltro il passaggio diretto al marciapiede del binario 15 potrà comunque avvenire attraverso l’area attrezzata [da NTV] interna all’ex air terminal”, prevedendo quindi la possibile riattivazione del sottopasso che collega le banchine dei binari dal n. 8 al n. 15 (8-15).*

NTV con nota PO.041/00398/P del **4 ottobre 2011** relativamente alla bozza delle tracce 2011/2012 formula osservazioni ad RFI, e propone talune modifiche. In particolare NTV lamenta che i maggiori tempi di percorrenza dei treni rispetto ai treni del competitore generano problemi di carattere commerciale e di immagine. Pertanto chiede *“di procedere ad una revisione delle tracce che garantisca parità di trattamento e stessi tempi di percorrenza a parità di caratteristiche del materiale rotabile utilizzato, secondo criteri di omotachicità sempre dichiarati per il migliore sfruttamento delle capacità delle linee AV”.*

NTV con nota n. 12/132.01/P dell’**11 maggio 2012** riepiloga ad RFI le seguenti problematiche per le quali aveva già chiesto un intervento del GI:

- la necessità di rendere la Stazione di Roma Tiburtina, inaugurata il **28 novembre 2011**, pienamente fruibile ai viaggiatori evidenziando a tal fine la carenza di servizi in quanto *“l’accesso alla stazione dalle due entrate è largamente incompleto sia per i mezzi pubblici che per quelli privati, la sistemazione dei taxi è inadeguata ed i locali commerciali presenti al suo interno sono completamente vuoti”;*
- si riserva di inviare apposita nota per la Stazione di Roma Ostiense;
- la necessità di posizionare totem informativi fissi presso i principali ingressi delle stazioni al fine di fornire informazioni all’utenza circa la localizzazione dei servizi offerti per meglio orientare i propri passeggeri;
- l’utilizzo di spazi pubblicitari e promozionali in occasioni di speciali eventi;
- l’adeguamento e la garanzia di un corretto funzionamento della c.d. segnaletica dinamica.

Ulteriori documenti interlocutori pervenuti al 18 giugno 2012 (parte 3 di 3 – prima istanza)

RFI con nota acquisita agli atti da NTV in data **14 maggio 2012** fa presente che la richiesta riguardante l’utilizzazione della banchina del binario 15° della Stazione di Roma Ostiense (lato fabbricato ex Air Terminal), ove insiste il locale denominato “Casa Italo”, non può essere accolta in quanto nell’atto di vendita del complesso immobiliare (ex Air Terminal) intervenuto tra FerServizi (in qualità di mandataria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A quale parte venditrice) e GEAL S.r.l. (nella qualità di acquirente), è stato espressamente previsto:

- l’inibizione di qualunque accesso diretto dalla pubblica viabilità e dall’immobile oggetto di vendita alla banchina del marciapiede 15: l’accesso alla banchina intermedia tra i binari 14° e 15° può avvenire tramite il sottopassaggio esistente (lato Piazzale dei Partigiani) che collega tutte le banchine della stazione stessa, nonché il Fabbricato Viaggiatori e la Stazione Metro di Piramide;
- l’obbligo, da parte della Società acquirente, di provvedere dalla parte del binario 15, alla chiusura, tramite cancellate, della porzione della banchina di proprietà di RFI: la presenza di porte in corrispondenza di tale binario non consente in alcun modo la loro utilizzazione, persino nei casi di emergenza;

- l'impegno dell'acquirente a riattivare, su richiesta del GI, il sottopassaggio tra l'8° e il 15° binario (non utilizzabile al momento della sottoscrizione del contratto vendita) ed a mantenere un collegamento trasversale da via G. Benzioni alla banchina del binario 15. La richiesta di riattivazione non è stata avanzata da RFI per ragioni di sicurezza.

Secondo RFI le motivazioni di sicurezza sono connesse anche alla promiscuità della proprietà della banchina del binario 15°, parte di proprietà del GI (lato fabbricato ex Air Terminal), per la quale è stata prevista la recinzione finalizzata a non consentirne l'accesso dall'esterno.

Per quanto sopra esposto RFI, nel riconfermare le determinazioni espresse nella nota del 15 luglio 2011, non ha ritenuto di autorizzare NTV ad eseguire i lavori di apertura di un varco sulla banchina del binario 15.

Al riguardo RFI rammenta di aver evidenziato nella nota del 15.07.2011 che "il passaggio diretto al marciapiedi del binario 15, riferito evidentemente alla parte di banchina non rientrante nella proprietà di RFI e tramite la quale è possibile accedere alle diverse porzioni di fabbricato ex Air Terminal fino al sottopassaggio (oggi chiuso) fra i binari n. 8 e n. 15" si potrebbe realizzare attraverso l'area attrezzata da NTV all'interno del complesso immobiliare.

Ciò in alternativa al vincolo contrattuale di compravendita concernente il mantenimento di un passaggio longitudinale interno al fabbricato con accesso dal lato della c.d. "Casa Italo".

NTV con nota n. 12/136.01 del 15 maggio 2012 (già citata in precedenza), 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 facendo presente che " *RFI in qualità di Gestore, non può imporre alle imprese ferroviarie condizioni di accesso o di utilizzo dell'infrastruttura inique e inutilmente gravose o svantaggiose, tali da pregiudicare l'efficienza, la qualità e la competitività dei servizi ferroviari da esse offerti*" e a tal fine invoca l'art. 20, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 188/2003 secondo il quale " le imprese ferroviarie, hanno il diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.....[delle]..... stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi".

NTV ritiene che la modalità di accesso al binario 15 imposta da RFI costituisca un inammissibile ostacolo per l'accesso ai convogli pregiudicando così la qualità del servizio della propria IF in quanto i passeggeri per salire a bordo del treno " *dovrebbero effettuare un tortuoso e lungo percorso di circa 200 metri che prevede la discesa di una scala, un camminamento lungo il sottopassaggio e la risalita attraverso una seconda scala , come evidenziato nello schema planimetrico allegato*".

NTV a sostegno della proprie ragioni NTV afferma che:

- l'allegato B-bis dell'Accordo Quadro, introdotto dall'Atto Integrativo, ha previsto per l'esercizio del servizio commerciale da parte di NTV nella Stazione di Roma Ostiense la concessione in uso del binario 15;
- il contratto stipulato tra RFI e la Geal non contempla alcuna preclusione all'accesso dalla pubblica via e dall'Air Terminal essendo contrariamente " *previsto testualmente l'obbligo per il proprietario dell'Air Terminal, su richiesta di RFI, di mantenere in funzione un collegamento pedonale trasversale da via Benzioni alla banchina del binario 15 dalle ore 6 alle ore 22, e di provvedere alla sua manutenzione e sorveglianza*".

Per quanto sopra esposto NTV considera la condotta di RFI nel caso di specie " *assolutamente contraria ai principi di buona fede e leale collaborazione che devono invece a norma di legge ispirarne l'azione nell'espletamento della propria funzione di Gestore dell'Infrastruttura*" e, pertanto, chiede all'URSF di prescrivere al GI quanto specificato nel successivo paragrafo denominato oggetto del ricorso.

L'URSF con nota n. 367 del 21 maggio 2012 invia ad RFI copia del ricorso presentato da NTV ai sensi dell'art. 37, commi 3, 5 e 6 del D. Lgs. 188/2003 avente ad oggetto l'accesso alla banchina binario 15 della Stazione Roma Ostiense e, contestualmente, chiede al GI di fornire ogni

chiarimento e/o contro deduzione utile per consentire all'Ufficio di assumere le eventuali determinazioni del caso.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2012\0000518 del 28 maggio 2012, pervenuta per fax il giorno seguente durante un sopralluogo presso la stazione Ostiense, risponde all'URSF fornendo delucidazioni in merito al diniego concernente l'utilizzo della banchina lato ex Air Terminal del binario 15 di Roma Ostiense per l'espletamento del servizio viaggiatori da parte di NTV. In particolare il GI, nella prima parte della lettera, ha reso noto che per motivi di sicurezza (mancando accordi sulla vigilanza e le misure da adottare in termini di "safety" e "security"), ha ritenuto di non avvalersi della facoltà, prevista nel contratto di vendita dell'edificio ex Air Terminal, di chiedere alla Società privata acquirente (GEAL S.r.l.) di riattivare il sottopassaggio tra l'8° e il 15° binario, al fine di permettere ai passeggeri di NTV un accesso diretto alla porzione di banchina n. 15. In questo modo il GI conferma l'impossibilità di soddisfare – anche parzialmente – le richieste di NTV di seguito riportate:

- concedere all'IF, per la salita e discesa dei passeggeri, dal treno attestato sul binario 15, l'utilizzo della banchina e relativo marciapiede lato Air Terminal;
- consentire l'accesso diretto a tale banchina: sia dall'area attrezzata interna all'ex Air Terminal denominata "Casa Italo", sia dalla pubblica via (V. G. Benzoni / P.le 12 ottobre 1492) mediante apertura di un varco nell'area antistante "Casa Italo";
- imporre la riattivazione del sottopasso pedonale tra i binari 8-15, nonché del passaggio trasversale interno all'ex Air Terminal, come previsto nello schema planimetrico del contratto di compravendita.

Per altro nel corso del sopralluogo presso la medesima banchina del binario 15 sopra citato, effettuato in data 29 maggio 2012, quest'Ufficio, alla presenza di rappresentanti di NTV ha effettuato le seguenti verifiche:

- condizioni delle vie di accesso alla Stazione Ostiense lato via G. Benzoni / Piazzale 12 ottobre 1492;
- stato di avanzamento dei lavori nell'area dell'ex Air Terminal;
- stato dell'arte per quanto riguarda la realizzazione, da parte di RFI S.p.A., di una separazione - mediante l'installazione di una recinzione metallica – delle due proprietà sulla banchina ferroviaria dell'adiacente edificio privato.

L'URSF, come detto, in data 1 giugno 2012 ha ritenuto necessario avviare il relativo procedimento istruttorio richiedendo, ed ottenendo parzialmente, tra l'altro:

- una completa planimetria delle proprietà interessate dal ricorso, con particolare riferimento all'immobile dell'ex Air Terminal ed agli spazi ad esso adiacenti e prospicienti;
- una rappresentazione grafica delle suddette proprietà e delle vie di accesso esistenti alle banchine dei binari 14 e 15, oltre che delle servitù esistenti;
- la rappresentazione grafica delle vie di accesso per i disabili alle banchine dei binari 14 e 15;
- documentazione intercorsa, sia note ufficiali che e-mail, tra le due società relativamente all'utilizzo della Stazione Roma Ostiense, alla richiesta di spazi da parte di NTV presso le Stazioni di Termini ed Ostiense;
- al Gestore una dettagliata relazione dalla quale sia possibile desumere chiaramente gli elementi collegati alla sicurezza, nel senso di *safety* e *security*, che ad oggi impedirebbero il soddisfacimento delle richieste dell'impresa ferroviaria NTV, con particolare riferimento alla possibile apertura di un accesso da area RFI, verso la banchina del binario 15 in questione (su quest'ultimo punto in particolare il GI non sembra aver fornito elementi dirimenti e nuovi rispetto al passato, neanche con l'apertura del procedimento, sebbene in parte deducibili da alcune espressioni riportate nelle note inviate).

NTV con nota 12/158.02/P del 6 giugno 2012 formula istanza di accesso agli atti e documenti ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge 241/1990, affermando che la conoscenza delle deduzioni e dei documenti prodotti nel procedimento da RFI è condizione essenziale per l'attuazione del diritto di NTV a far valere le proprie ragioni nel procedimento concernente il ricorso in questione. In particolare chiede di estrarre copia:

- della nota n. RFI-AD\A0011\P\2012\0000518 del 28 maggio 2012;
- dei verbali dei sopralluoghi compiuti in data 15 maggio, 29 maggio e 1° giugno 2012;
- di ogni altro atto o documento acquisito nel procedimento in questione.

L'URSF con nota prot. n. 442/4 del 7 giugno 2012 comunica ad NTV che la documentazione agli atti che può formare oggetto del diritto di accesso è la seguente:

- nota RFI n. RFI-AD\A0011\P\2012\0000518 del 28/05/2012 ;
- nota URSF n. 367/4 del 21/05/2012 .

RFI con nota n. 622 del 15 giugno 2012, 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. Benzioni: la collocazione di Ostiense in un contesto di rilevante urbanizzazione ha reso il sottopasso in un certo qual modo " promiscuo " in quanto aperto lato città dal lato opposto al Fabbricato Viaggiatori consentendo l'accesso pedonale a chiunque, anche ai pedoni non interessati al servizio ferroviario propriamente inteso. In particolare il fabbricato ex Air Terminal, dotato di un sottopassaggio collegante i binari dal n. 8 al n. 15, originariamente di proprietà di RFI, è stato acquistato (unitamente a parte della pensilina del binario 15) dalla società GEAL S.r.l. con contratto di compravendita del 29 dicembre 2008. Nell'atto di compravendita è stato previsto l'obbligo, per l'acquirente, di porre in opera una recinzione invalicabile che, separando fisicamente la proprietà garantisse la sicurezza della Stazione e dell'esercizio ferroviario, secondo il principio della controllabilità degli accessi garantiti, passando attraverso il Fabbricato Viaggiatori di proprietà ferroviaria. Ne consegue che un accesso diretto alla banchina da Piazzale 12 ottobre 1942 o da via G. Benzioni, in posizione diametralmente opposta al Fabbricato Viaggiatori e quindi privo di ogni controllo, potrebbe favorire attraversamenti indebiti per accedere rapidamente alla banchina posta tra i binari 14° e 15° ovvero per raggiungere la banchina più vicina. RFI puntualizza che la banchina sul binario 15 di Ostiense, lato Air Terminal, è da molti anni dedicata esclusivamente ad attività di servizio, non aperta al pubblico e che, soprattutto, NTV ne era pienamente consapevole.

NTV con successiva nota 12/172.01/P del 20 giugno 2012, ad integrazione della precedente richiesta di accesso ai sensi della legge 241/90 formulata in data 6 giugno 2012, chiede di poter accedere ai documenti prodotti da RFI a seguito della richiesta formulata dall'Ufficio con nota n. 420/4/URSF del 1 giugno 2012. Anche in questo caso l'URSF risponde positivamente alla richiesta di accesso agli atti.

NTV in data 20 giugno 2012 ha delegato un proprio funzionario ad esercitare il diritto di accesso, inviato presso l'URSF in pari data, il quale ha estratto copia fotostatica dei seguenti documenti:

- nota RFI –AD\A0011\P\2012\000518 del 28.05.2012;
- nota URSF n. 367/4 del 21.05.2012;
- nota RFI –AD\A0011\P\2012\0000622 del 15.06.2012 con relativi allegati citati nella nota medesima.

Le copie fotostatiche sono state rilasciate subordinatamente al pagamento degli importi dovuti ai sensi della legge 241/1990, articolo 25, comma 1, e del D.P.R. 642 del 26/10/1972 tar. 1. art.1.

Documenti pervenuti in fase di seconda istanza a seguito richiesta integrazioni

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari avendo attentamente esaminato la documentazione fornita dalle parti, sopra richiamata, ha ritenuto indispensabile richiedere integrazioni e chiarimenti con successive note del 20 e 21 giugno 2012: prot. 485/4/URSF e 489/4/URSF per RFI, e 486/4/URSF per NTV, anticipate per fax e e-mail della segreteria dall'Ufficio.

A seguito di tale richiesta di integrazione, il termine previsto per il procedimento (60 giorni dalla data di ricezione dell'ultimo documento) è slittato dal 17 agosto al 27 agosto 2012 (pari a dieci giorni di interruzione del procedimento per dare tempo alle società di presentare le integrazioni richieste con le note prot. n. 485/4/URSF, 486/4/URSF e 489/4/URSF).

Segue ora sintetica descrizione dei documenti pervenuti in seconda istanza da parte di RFI:

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2012\0000710 del **28 giugno 2012**, inoltra i documenti integrativi richiesti dall'URSF e informa che la banchina binario 15 lato Air Terminal non risulta essere mai stata utilizzata per il servizio viaggiatori, come riportato anche nella **Circolare Compartimentale n. 25 del 1990**, il cui contenuto è per altro ripreso dai FCL.

RFI con nota n. RFI-DPR-DTP_RM\A0011\P\2012\0004067 del **20 giugno 2012**, inoltra alla GEAL S.r.l. richiesta di attivare, come da contratto di compravendita, la possibilità di accesso al sottopasso binari 8-15 mediante una scala fissa ed una mobile. Inoltre si lamenta il non rispetto di quanto previsto dal contratto di compravendita (punto V dell'art. 3), in merito alla separazione del confine. Si chiedono inoltre informazioni circa gli impianti installati lungo la banchina di proprietà della sopra citata società. Si auspica a tale proposito che RFI sia autorizzato quanto prima ad effettuare il relativo sopralluogo e a ricevere tutte le informazioni ed i chiarimenti necessari.

RFI con nota n. RFI-DPR\A0011\P\2011\0006312 del **14 ottobre 2011**, inoltra a CS il nulla osta circa le aree aperte al pubblico nella stazione di Roma Ostiense.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2011\0000740 del **22 giugno 2011**, inoltra a NTV e ANSF prescrizioni di esercizio per le corse prova dei rotabili AGV 575

RFI con nota n. RFI-DCE\A0011\P\2011\0001618 del **21 giugno 2011**, inoltra a NTV informazioni circa la possibilità di proroga del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale AV/AC.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2011\0000705 del **16 giugno 2011**, inoltra a NTV, MIT e STM informazioni circa il lavoro del gruppo di supervisione dell'attuazione dell'AQ come convenuto nell'ambito del "Tavolo di confronto".

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2011\0000696 del **14 giugno 2011**, inoltra a NTV, MIT e STM comunicazione circa le corse prova e la necessaria condivisione di effettuare una analisi di rischio mirata a valutare l'impatto dell'introduzione di un convoglio non omologato nel sistema ferroviario.

RFI con nota n. RFI-DTC\A0011\P\2011\0000365 del **18 maggio 2011**, inoltra a NTV richiesta di importi calcolati a consuntivo sulle prestazioni effettuate dal GI per conto di NTV nell'anno 2010.

RFI con nota n. RFI-DIT\A0011\P\2011\0000147 dell'**11 maggio 2011**, inoltra a NTV richiesta di attivazione del canale PIC IF Backend in ambiente di esercizio e certificazione.

RFI con nota n. RFI-DCE\A0011\P\2011\0000769 del 27 aprile 2011, richiede a NTV il Certificato di Sicurezza.

RFI con nota n. RFI-DTC\A0011\P\2011\0001281 del 22 aprile 2011, inoltra a RINA, ANSF, ALSTOM e NTV ulteriori informazioni sulle corse prova effettuate con il convoglio AGV 575 PS01 rev.1.

RFI con nota n. RFI-DTC\A0011\P\2011\0001130 del 08 aprile 2011, inoltra a RINA, ANSF, ALSTOM e NTV risultanze delle corse prova con il convoglio AGV 575 PS01 rev.1. sulla linea DD Roma – Firenze effettuate nella notte fra il 7 e l'8 marzo.

RFI con nota n. RFI-DTC\A0011\P\2011\0000702 del 06 marzo 2011, inoltra a RINA, ANSF, ALSTOM e NTV autorizzazione per l'esecuzione di corse prova con il convoglio AGV 575 PS01 rev.1.

RFI con nota n. RFI-DCE\A0011\P\2011\0000678 del 04 marzo 2011, risponde a NTV sulla richiesta di tracce orarie per orario di servizio dicembre 2010 – dicembre 2011.

RFI con nota n. RFI-DTC\A0011\P\2011\0000554 del 22 febbraio 2011, inoltra a RINA, ANSF e NTV la proposta per l'esecuzione di corse prova con il convoglio AGV 575 PS01 rev.1.

RFI con nota n. RFI-DPR-DTP_RM\A0011\P\2011\0000626 del 03 febbraio 2011, inoltra alle Direzioni Commerciale e Produzione di RFI notizie circa l'ultimazione della nuova configurazione dell'ACC della Stazione Ostiense.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2011\0000037 del 19 gennaio 2011, autorizza NTV a differire l'inizio del servizio di Alta Velocità.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0001215 del 11 novembre 2010, inoltra a NTV Atto modificativo AQ con progetto orario relativo alla richiesta tracce del 9/7/2010.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0001042 del 30 settembre 2010, chiede a NTV conferma sulla disdetta dei servizi AV da e per la regione Puglia e contestualmente richiede a NTV di ritirare le informazioni fuorvianti divulgate a mezzo stampa sull'operato del GI per evitare la diffamazione di quest'ultimo.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0000930 del 12 agosto 2010, inoltra a NTV, STM e MIT informativa circa il reticolo degli impianti di proprietà RFI per le funzioni manutentive.

RFI con nota n. RFI-DCE\A0011\P\2011\0003239 del 29 luglio 2010, conferma a NTV la proroga dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale orario 2009-2010.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0000865 del 29 luglio 2010, inoltra a NTV, STM e MIT comunicazione di una riunione da effettuarsi il giorno 30 luglio 2010 ore 15h in merito agli impianti di manutenzione dei treni AGV della Alstom, in ambito di "Tavolo di confronto".

RFI con nota n. RFI-DPR-DTP_RM\A0011\P\2011\0004387 del 26 luglio 2010, inoltra a NTV una nota circa l'attestazione dei servizi dell'IF nella stazione di Roma Ostiense.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0000845 del 23 luglio 2010, inoltra a NTV informativa circa l'attuazione dell'art. 2 della direttiva del PCM del 7/7/2009 in merito agli impianti di manutenzione, allegando anche elenco degli stessi.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0000720 del 30 giugno 2010, inoltra a NTV comunicazioni in merito alla normativa PRM (persona a ridotta mobilità) ed del regolamento CE 1371/2007;

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0000715 del 25 giugno 2010, inoltra a NTV informativa riguardo le attività poste in essere dal GI in merito all'adeguamento e potenziamento della capacità infrastrutturale, i quali seguono il programma di esercizio presentato dall'IF, anche in merito a quanto comunicato circa l'uso di locali, uffici e magazzini in stazione.

RFI con nota n. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2010\0000751 del 14 giugno 2010, conferma a NTV la collaborazione delle strutture di RFI coinvolte nella richiesta di tracce orarie.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\0000609 del 01 giugno 2010, inoltra a NTV conferma di disponibilità per soddisfare richiesta IF di differire inizio servizio ferroviario tramite rivisitazione AQ.

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2010\000521 del 03 maggio 2010, inoltra a Trenitalia richiesta di NTV ad effettuare interviste e ricerche di mercato.

Si prosegue ora con una sintetica descrizione dei documenti pervenuti in seconda istanza da parte di NTV, per la quale però preme sottolineare il fatto che neanche in questa ulteriore documentazione fornita risulta essere presente una nota o una comunicazione formale, inviata al GI, nella quale sia chiaramente riportata l'intenzione dell'IF di utilizzare la banchina del binario 15 per il servizio viaggiatori, prima del mese di maggio 2012.

NTV con nota 12/1801.04/P del 28/06/2012, inoltrano i seguenti documenti:

- Presentazione CENTOSTAZIONI "SPAZI NTV" del 16/09/2009;
- e-mail Dott. Catalano di NTV del 26/11/2009; nella presentazione allegata si evince la proposta fatta da CS di una piattaforma / area servizi di stazione sopraelevata rispetto ai binari di Ostiense... sul modello di quella poi realizzata presso la stazione di Roma Tiburtina.
- Nota NTV/MR.C.C00417/P del 08/11/2011; con la quale NTV, prendendo atto degli impegni assunti e rispettati dal GI relativamente all'impianto di ricovero e pulizia dei treni NTV di Roma Ostiense e della loro perfetta localizzazione, chiede la possibilità di contrattualizzare la messa a disposizione esclusiva di tali impianti (*poi non riconosciuta*). Con la stessa nota si chiede inoltre la pronta messa a disposizione delle aree situate sul marciapiede del binario 15 di Ostiense al fine di poter utilizzare tale area per dare avvio ai lavori sull'edificio dell'Air Terminal (*poi concessa*). In allegato planimetria lavori.
- Nota NTV 11/332.02/P del 28/11/2011; con la quale NTV rinnova la richiesta avanzata con la nota precedente dell'8 novembre 2011, in materia di consegna aree del marciapiede binario 15 presso la stazione di Roma Ostiense, e rimasta ancora insoluta.
- Verbale consegna RFI/NTV del 17/02/2012; con il quale vengono consegnate le aree richieste da NTV per l'espletamento dei lavori nell'area dell'Air Terminal, come previsti da accordi con il GI e autorizzati con la nota del 15/7/2011 di RFI.

NTV con nota 12/180.02/P del 28/06/2012, dichiara che a seguito dell'accesso agli atti, autorizzato dall'URSF, è venuta a conoscenza delle deduzioni trasmesse a codesto Ufficio da RFI con note del 28 maggio 2012 e 15 giugno 2012, in relazione alle quali sono stati presentati in sintesi i seguenti rilievi e proposte:

- "l'art. 36 del DPR 753 del 1980 non prevede alcun obbligo di separare le aree di proprietà privata dalla sede ferroviaria, ma attribuisce invece al gestore dell'infrastruttura una semplice facoltà" (*facoltà che il GI ha poi inteso esercitare, non solo perché derivante dal DPR medesimo ma anche dal codice civile per quanto pattuito nel contratto di compravendita*);
- in merito alla richiesta di accesso "non può trascurarsi il fatto che ... si tratti ... di aree nella disponibilità di un'impresa ferroviaria";
- "le ipotetiche ragioni di sicurezza addotte da RFI ... non rispondono al vero ... in quanto l'accesso avverrebbe attraverso ... un cancello, entrambi aperti durante le ore di svolgimento del servizio ferroviario di NTV. In tal modo, NTV, con il proprio numeroso personale di assistenza a terra e di *security* garantirebbe l'accesso dei viaggiatori al servizio ferroviario – in questo caso si – in modo sicuro e controllabile ...";
- "parimenti errato è il richiamo effettuato da RFI al Fascicolo Linee 113, che a detta di RFI, NTV non avrebbe potuto ignorare.
- lo "... stesso Fascicolo Linee 113 ... si applica esclusivamente alle linee Viterbo P.F. – Roma Ostiense, Viterbo P.F. – Orte e Orte – Civitavecchia";
- "si insiste pertanto affinché codesto Ufficio ai sensi dell'art. 37, commi 3, 5 e 6 del D.Lgs. 188 del 2003 prescriva a RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura:" quanto richiesto in sede di ricorso. In particolare in questa nota vengono evidenziati i primi due punti dell'oggetto del ricorso.

Con la stessa nota, inoltre, invia i seguenti documenti (*a conferma e supporto documentale di quanto sopra riportato*):

- Certificato di Sicurezza emesso dall'ANSF il 19/03/2012
- Fascicolo Circolazione Linee n. 113 Ed. vigente
- Fascicolo Circolazione Linee n. 114 Ed. vigente
- Fascicolo Circolazione Linee n. 118 Ed. vigente

III. - ELEMENTI SALIENTI FASE PRE RICORSO

Di seguito si riportano sinteticamente alcune vicende intercorse e di particolare rilievo, relative al ricorso, come del resto ricostruibile dalla documentazione fornita.

Nel corso delle procedure necessarie per l'avvio delle attività proprie del nuovo servizio di trasporto viaggiatori ad Alta Velocità l'Impresa Ferroviaria Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA ha avviato, in qualità di locatore di parte dell'Air Terminal, i lavori di rinnovo e adeguamento di alcuni locali situati all'interno dell'edificio, lato Via G. Benzoni – P.le 12 ottobre 1492, da adibire sia a servizio viaggiatori (Casa Italo) che ad attività di gestione ed amministrazione. Si precisa che NTV ha preso in locazione, dalla attuale proprietà GEAL S.r.l., la parte dell'Air Terminal corrispondente all'ala ovest dell'edificio di proprietà privata.

NTV avendo stipulato, con RFI, un Accordo Quadro per l'accesso alla rete AV, ha individuato, con un successivo Atto integrativo - allegato "B-bis", gli impianti e le relative dotazioni utilizzabili presso ciascuna stazione ferroviaria interessata dai nuovi servizi dell'IF NTV.

L'IF adempiendo alla normativa ferroviaria ha poi ottenuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) il relativo certificato di sicurezza nel quale si riportano alcuni dei Fascicoli Circolazione Linea interessanti la Stazione di Roma Ostiense.

La proprietà dell'Air Terminal non è mai entrata direttamente nella trattativa fra IF e GI.

In merito alla circolazione ferroviaria, della Stazione Ostiense, sono stati concessi 3 binari per lo stazionamento dei treni e definiti gli interventi per la realizzazione di un itinerario di collegamento, dei treni Italo, con la linea ferroviaria per Roma Tiburtina, dai binari 14 e 15.

Il binario 15 risulta essere posizionato al lato opposto rispetto all'ingresso principale della stazione ferroviaria situato su Piazzale Partigiani, dove per altro si trovano anche l'ingresso della metropolitana, i capolinea degli autobus ed il fabbricato viaggiatori. Pertanto, essendo l'ultimo binario del fascio stazione, il binario 15 risulta di fatto adiacente al fabbricato denominato "Air Terminal", ed è collegato a quest'ultimo con la banchina ed il relativo marciapiede lato Via G. Benzoni – P.le 12 ottobre 1492, la cui proprietà è divisa a metà fra RFI e GEAL S.r.l.

Nell'Atto di compravendita sono stabiliti inoltre vincoli e soggezioni ferroviarie del complesso immobiliare, tra cui:

- la pensilina posta a protezione della banchina prospiciente il binario n. 15, anche se strutturalmente collegata all'edificio principale, è di proprietà della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., limitatamente alla porzione della stessa aggettante rispetto ai pilastri". Pertanto si ha che la banchina lato Via G. Benzoni è a metà fra RFI (lato binario) e NTV (lato "Air Terminal");
- le dorsali elettriche che alimentano i due sottopassaggi di stazione, un sovrappasso, la pensilina del binario 15 e locali interni alla Stazione Roma Ostiense;
- la società Geal S.r.l. si impegna a mantenere attiva, in caso di richiesta di RFI S.p.A., la possibilità di accesso al sottopasso binario 8-15, che arriva all'interno dell'Air Terminal;
- la società Geal S.r.l. si impegna a mantenere in perfetto funzionamento almeno uno dei due corpi scala che collegano il piano terra con il sottopasso binario 8-15, posizionando sulla scala fissa un sistema di salita per i disabili da mantenere in ottimo stato di funzionamento;
- la società Geal S.r.l. si impegna – nel caso di richiesta di apertura del sottopasso da parte di RFI – all'attivazione del corpo scala, garantendo il funzionamento e la sorveglianza del sottopasso nell'orario di apertura del fabbricato (minimo dalle ore 6.00 alle 22.00);
- la società Geal S.r.l. si impegna – su richiesta di RFI S.p.A. – a mantenere in funzione un collegamento trasversale da Via G. Benzoni alla banchina del binario 15 dalle ore 6.00 alle ore 22.00 nei giorni di normale funzionamento delle attività del fabbricato, e a tal fine "costituisce servitù di passaggio pedonale a carico dell'immobile in oggetto [...] ed a favore della banchina del binario 15" da esercitarsi nella parte centrale del fabbricato.

RFI ha poi comunicato a NTV il divieto di accesso alla parte di banchina di proprietà della stessa RFI dall'edificio privato.

La società NTV, vedendo l'impossibilità di operare un accesso diretto al treno dai locali denominati Casa Italo ha inoltrato all'URSF, in data 15 maggio 2012, formale ricorso.

Quest'Ufficio si è immediatamente attivato, stante la data di avvio del servizio da parte di NTV dalla Stazione Ostiense, effettuando, nella stessa giornata del 15 maggio, un primo sopralluogo, presso la banchina lato Air Terminal del binario 15, alla presenza di personale dell'IF NTV.

Successivamente è stato richiesto a RFI S.p.A. di fornire chiarimenti e/o controdeduzioni in merito a quanto affermato dall'IF nel ricorso.

Le suddette attività intraprese da quest'Ufficio erano finalizzate a verificare la sussistenza di presupposti idonei a risolvere in breve tempo e in via bonaria tale problematica, raggiungendo così rapidamente la composizione della controversia e rendere un servizio ai passeggeri delle imprese ferroviarie.

Verificata l'impossibilità di arrivare ad una conclusione della controversia in modo tempestivo si è deciso, in data 1 giugno 2012, di avviare il procedimento in oggetto.

IV. - OGGETTO DEL RICORSO

Con il ricorso ex art. 37, comma 3, lettere a) ed e), commi 5 e 6 del D.Lgs. n. 188/2003 presentato in data 15 maggio 2012, la Società ricorrente NTV chiede all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari di:

- I) 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;**
- II) Consentire l'accesso diretto a tale banchina:**
 - a. sia dall'area attrezzata "Casa Italo" e dal marciapiede prospiciente;**
 - b. sia dalla pubblica via (V. G. Benzone / P.le 12 ottobre 1492), mediante apertura di un varco nell'area antistante "Casa Italo";**
- 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 1 del contratto di compravendita tra GEAL S.r.l. e RFI.**

Tali richieste, riconfermate al punto I e II anche con nota successiva del 28 giugno 2012 n. 12/180.02/P, derivano dal fatto che nella sede dell'ex *Air Terminal* di Roma Ostiense, oggetto in questi mesi di un importante progetto di riqualificazione complessiva, è stato aperto il centro servizi a disposizione dei viaggiatori NTV c.d. "Casa Italo" (il 14 giugno 2012), dopo quello di Roma Tiburtina. Ostiense sembra rivestire una rilevanza particolare soprattutto per l'attrazione di quella clientela più orientata, sulla tratta Roma-Milano, a favorire la modalità di trasporto aerea invece di quella ferroviaria, per la vicinanza con l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino. Tale fattore sarebbe determinante per realizzare un cambiamento nella modalità preferita per gli spostamenti fra queste due città, a favore del treno, da parte dei residenti in questa zona di Roma. Infatti, questo impianto consente di servire zone a sud e sud ovest di Roma, lontane sia dalle attuali stazioni AV di Roma Termini e Tiburtina.

Dai sopralluoghi effettuati si è riscontrato che una recinzione separa i confini delle proprietà GEAL S.r.l., da quelli di RFI, lungo il confine che corre a metà della banchina del binario 15 lato Air Terminal (V. G. Benzone / P.le 12 ottobre 1492). In conseguenza di ciò, la recinzione, pur permettendo l'accesso alla porzione della banchina di proprietà GEAL S.r.l. - locata da NTV (come

si desume essere previsto dalle note intercorse fra le due società), non permette l'accesso diretto - dal varco aperto sulla parete dell'edificio lato banchina - alla porzione di banchina binario 15 di proprietà di RFI e di pertinenza della Stazione Ostiense (in pratica la parte sottostante la pensilina che fuoriesce dai pilastri portanti della medesima). Si precisa che la divisione fra le due proprietà è definita dal codice civile (Libro terzo – Titolo II “della Proprietà” ed in particolare art. 885 e ss.).

Pertanto, sebbene la recinzione limiti il passaggio diretto da Casa Italo - biglietteria e centro servizi di NTV - al binario, costringendo così i passeggeri in partenza dal binario 15 con treni NTV, ma anche di ogni altra IF, a percorrere un giro di qualche centinaio di metri per raggiungere il treno dalla banchina opposta posizionata fra il binario 15 ed il binario 14, la controversia sembra essere riconducibile principalmente, se non esclusivamente, ad un problema di diritto privato fra i due proprietari, oltre che di sicurezza nell'ambito ferroviario (come disciplinato dal DPR 753/80), ma non certo rientrante in casi di discriminazione ai sensi del D. Lgs. 188/2003.

NTV, tuttavia, in un comunicato pubblicato sul **Sito web** definisce le recinzioni che separano le due proprietà come delle barriere architettoniche artificiali per impedire ai viaggiatori Italo l'accesso diretto ai treni dai marciapiede dell'ex Air Terminal di Ostiense, per altro non utilizzato per il servizio viaggiatori e privo della relativa strumentazione e segnalazione di stazione.

Viceversa, per Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha fatto sapere che la cancellata non è una decisione di RFI SpA ma risponde a precise esigenze di sicurezza ed obblighi derivanti dall'atto di compravendita (fonte **sito web RFI SpA del 13/06/2012**).

Sul sito si legge che “il 29/12/2008 la proprietà del cosiddetto Air Terminal Ostiense e delle *relative* pertinenze è stata ceduta alla società GEAL S.r.l. Nell'atto di compravendita, in virtù dell'articolo 36 del Decreto del Presidente della Repubblica 753/1980 era previsto che l'acquirente dovesse realizzare, subito e a sue spese, una separazione fisica tra i beni ceduti e le aree inerenti l'attività ferroviaria: nel caso specifico, l'area è fortemente urbanizzata ed ha perso da tempo la sua originaria funzione di spazio ferroviario aperto al pubblico.

Sempre dal sito emerge come dal momento della vendita RFI non ha più avuto alcuna visibilità sulle vicende che hanno riguardato l'immobile. D'altro canto, chiunque avesse affittato o subaffittato lo stesso immobile era doverosamente tenuto a conoscere le regole relative al suo utilizzo”.

L'IF dichiara, inoltre, che “a rendere ancora più paradossale la vicenda (fonte sito **Corriere della Sera 13/06/2012**), è la clausola che in sede di cessione dell'immobile RFI ha imposto alla nuova proprietà, ossia il mantenimento dell'accesso dei viaggiatori ai binari dall'8 al 15 tramite il sottopasso che arriva all'interno dell'Air Terminal”, rendendo di fatto l'Air Terminal nuovamente un fabbricato viaggiatori. NTV in sede di ristrutturazione e rilancio dell'ex Air Terminal ha riattivato l'area di servizio logistica, investimento oltre 1,5 M.€ e prodotto un impatto occupazionale di circa 100 dipendenti più l'indotto.

A questo punto risulta comunque chiaro che, almeno per gli aspetti derivanti e rientranti nell'ambito del diritto “ferroviario”, debba essere considerata l'opportunità di intervenire adeguatamente e con urgenza affinché le attività dei soggetti operanti nel mercato del trasporto ferroviario di passeggeri convergano sinergicamente sull'obiettivo del Governo, delle norme in vigore e del Paese, di migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto, favorire l'accesso al mercato e consentire l'ingresso di nuovi operatori per incrementare e sviluppare il trasporto ferroviario, come del resto si desume anche dal D.Lgs. 188/2003.

V. - L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari avendo appreso, secondo quanto riportato dall'IF NTV con nota n. 12/136.01/P del 15 maggio 2012, delle problematiche esistenti per l'espletamento del servizio viaggiatori sulla banchina del binario 15 lato Air Terminal da parte dei treni Italo (e non avendo comunque avuto segnalazioni da parte di altre Strutture in precedenza), ha effettuato una serie di sopralluoghi, presso la banchina e l'area interessata della Stazione di Roma Ostiense, per verificare correttamente la situazione de facto.

I sopralluoghi medesimi sono stati effettuati nelle date del 15 e 29 maggio 2012 con i rappresentanti dell'IF NTV, del 1 giugno 2012 con l'AD di RFI, dell'8 giugno 2012 con il Capo Segreteria del Ministro dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti, e del 14 giugno 2012 in occasione dell'inaugurazione della c.d. Casa Italo (nota NTV dell'8 giugno 2012 prot. 12/160.12/P), per un'ultima verifica delle ulteriori opere realizzate lato banchina e Air Terminal (alla presenza del Sottosegretario Improta). Durante i sopralluoghi è stato verificato in particolare lo stato degli accessi al binario 15 (da entrambe le banchine adiacenti), gli accessi per i disabili (norme PRM) e la presenza (o meno) di recinzioni, di treni in fermata e di strumentazioni varie dedite al servizio passeggeri e di stazione.

Nel contempo si è avviata una corrispondenza di note anche con il Gestore dell'Infrastruttura (nota del 21 maggio 2012 dell'URSF e nota RFI 28 maggio 2012).

Successivamente, con nota n. 420/4/URSF del 01 giugno 2012 dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari, si è avviato, data l'impossibilità di una soluzione condivisa fra gli attori del presente ricorso, il procedimento di cui al ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e), commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003, presentato dall'IF NTV, in relazione all'accesso alla banchina del binario n. 15 della Stazione di Roma Ostiense.

A seguito dei sopralluoghi effettuati, dell'analisi documentale pervenuta a seguito dell'apertura del procedimento ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs. 188/2003, e delle prime risultanze istruttorie, svolte da quest'Ufficio, emerge che:

- il Gestore dell'Infrastruttura ha assunto in base alla normativa vigente ed agli accordi intercorsi, un comportamento corretto e non discriminatorio nei confronti dell'Impresa Ferroviaria, questo sia in termini di potestà che in termini di opportunità delle decisioni assunte;
- le azioni del GI sono state da subito mirate sia alla salvaguardia della sicurezza – nell'accezione di *safety* e di *security* – delle pertinenze ferroviarie, sia ad evitare un possibile proliferare incontrollato delle richieste di accesso alle infrastrutture ferroviarie dagli edifici privati, come tutelato dall'art. 36 del DPR 753/80;
- l'edificio denominato "Air Terminal", sebbene alienato, è parte integrante della stazione Ostiense, a cui è "strutturalmente" collegato attraverso alcuni sottopassi e potenzialmente con un sovrappasso da ripristinare: le varie servitù di passaggio e di servizio esistenti, previste nel contratto di compravendita, sono prova della integrazione tra il fabbricato alienato e l'originaria stazione ferroviaria;
- la recente separazione proprietaria dell'immobile ha dovuto necessariamente tener conto dei suddetti aspetti: in particolare la banchina e la relativa pensilina del binario 15 sono stati ceduti solo parzialmente alla parte acquirente, mantenendo RFI la proprietà della porzione che dal ciglio banchina arriva al filo esterno della pilastratura di sostegno della pensilina;
- dal sopralluogo effettuato in data 29 maggio u.s. si è potuto verificare l'avanzamento dei lavori relativi proprio alla separazione - mediante l'installazione di una recinzione metallica - della banchina di proprietà di RFI S.p.A. dall'adiacente edificio Air Terminal;
- il mantenimento in capo al GI della banchina del binario 15 fa sì che RFI - ai sensi della norma di tutela prevista dall'art. 36 del DPR n. 753 del 15/11/1980 - possa separare tale banchina dalle

proprietà laterali (mediante siepi, muri o altro tipo di recinzione stabile) ove, a suo giudizio, questo “*sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza dell'esercizio*”. Tale facoltà esercitata è anche in linea con quanto stabilito da specifici accordi di natura privatistica fra GI e soggetti terzi;

- il proprietario dell’Air Terminal non risulta aver effettuato osservazioni all’operato del gestore dell’infrastruttura;
- la riqualificazione di tutta l’area lato Via G. Benzoni/Piazzale 12 ottobre 1492 - con la realizzazione di numerosi parcheggi e di uno spazio “*kiss and ride*” - modifica in parte lo scenario rappresentato dal GI, nella nota del 28 maggio scorso, con la quale ribadiva i problemi riguardanti la sicurezza, già espressi, e la non fruibilità di parte dell’Air Terminal come locali di servizio alla stazione;
- l’utenza servita è di carattere pendolare, prevalentemente orientata ad un utilizzo “intermodale” della stazione Ostiense (treno+autobus e treno+metro);
- il servizio passeggeri sul binario 15, dell’unica IF finora operante sulla stazione di Roma Ostiense (es. treno per Cesano delle ore 13h08 del 1 giugno 2012), viene effettuato nella banchina tra i binari 14 e 15, con accesso e via di fuga dall’unico sottopassaggio lasciato attivo, che conduce anche al fabbricato viaggiatori lato Piazzale dei Partigiani della Stazione Ostiense ed alla metropolitana;
- vi sarebbe la possibilità per ogni utente della Stazione Ostiense, una volta in uso la banchina 15 e/o il sottopasso 8-15, di usufruire delle attività e dei servizi (bagni inclusi) attualmente presenti nell’Air Terminal e avere una diversa alternativa di accesso ed esodo dai sopraccitati binari in caso di necessità.

In dettaglio ora riepiloghiamo quanto pervenuto in fase di istruttoria da parte del GI e dell’IF.

Con lettera del GI n. RFI-AD\A0011\P\2011\0001424 del 15 giugno 2012 (ricevuta in data 18 giugno 2012), quest’ultimo ha fornito quanto richiesto da quest’Ufficio, come di seguito riassunto:

	MITT.	DESTIN.	PROT.	DATA
1	NTV	RFI	09/133.01/P	13/05/2009
2	NTV	RFI	EMAIL	15/07/2009
3	NTV / RFI		VERBALE SOPRALLUOGO	23/07/2009
4	NTV	RFI	11/110.01/P	20/04/2011
5	NTV	RFI	11/150.03/P	30/05/2011
6	RFI	NTV	RFI-DPR\A0011\P\2011\0004639	15/07/2011
7	NTV	RFI	12/132.01/P	11/05/2012
8	RFI	NTV	RFI-DPR\A0011\P\2012\0002994	14/05/2012
9	RFI	URSF	RFI-AD\A0011\P\2012\622	15/06/2012

NTV, con lettera n. 12/167.04/P del 15 giugno 2012, ha fornito quanto richiesto da quest'Ufficio, come di seguito riassunto:

	MITT.	DESTIN.	PROT.	DATA
10	NTV	G.S.	08/319.02/P	14/11/2008
11	G.S.	NTV	20928	28/11/2008
12	NTV	G.S.	09/012.03/P	12/01/2009
13	G.S.	NTV	4197	03/03/2009
14	G.S.	NTV	5708	23/03/2009
15	NTV	G.S.	09/090.01/P	31/03/2009
16	NTV	G.S.	09/145.01/P	25/05/2009
17	NTV	G.S.	09/190.01/P	09/07/2009
18	RFI	NTV	EMAIL	14/07/2009
19	NTV	RFI	EMAIL	15/07/2009
20	G.S.	NTV	15062	07/08/2009
21	G.S.	NTV	21687	04/12/2009
22	NTV	G.S.	09/351.01/P	17/12/2009
23	G.S.	NTV	23185	28/12/2009
24	RFI	NTV	RFI-DPR-TES\A0011\P\2010\157	10/03/2010
25	NTV	RFI	10/132.01/P	12/05/2010
26	NTV	RFI	10/166.02/P	15/06/2010
27	NTV	RFI	10/258.01/P	15/09/2010
28	NTV	RFI	10/284.02/P	11/10/2010
29	RFI	NTV	RFI-DPR-TES\A0011\P\2010\1514	15/10/2010
30	NTV	GEAL	CONTRATTO LOCAZIONE	23/12/2010
31	NTV	RFI	EMAIL	07/04/2011
32	NTV	RFI	11/150.03/P	30/05/2011
33	NTV	RFI	041/00398/P	04/10/2011
34	RFI	NTV	RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\157	28/02/2012
35	NTV	URSF e MIT*	12/136.01/P	15/05/2012
*Nota che riporta i seguenti documenti allegati:				
36			Atto Integrativo Accordo Quadro	18/02/2010
37			Contratto di compravendita tra FerServizi e GEAL	29/12/2008
38	NTV	RFI	11/110.01/P	20/04/2011
39	NTV	RFI	11/150/03/P	30/05/2011
40	RFI	NTV	RFI-DPR\A0011\P\2011\4639	15/07/2011
41	RFI	NTV	no prot.	11/05/2012

A tale documentazione è poi seguita, per necessità e chiarimenti da parte dell'URSF, una richiesta di documentazione integrativa a RFI e NTV, effettuata in data 20 giugno 2012 con note 485/4/URSF e 486/4/URSF, e in data 21 giugno 2012 con nota 489/4/URSF a solo GI.

Alla fine sono pervenuti a questo Ufficio un totale di 71 documenti ufficiali facenti parte del ricorso in oggetto, oltre ovviamente alle note emanate direttamente da questo Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari.

Di seguito, in sintesi, l'ulteriore documentazione prodotta da RFI nell'ordine degli allegati inoltrati:

	MITT.	DESTIN.	PROT.	DATA
42	RFI	URSF	RFI-ADVA0011\PI\2012\0000710	28/06/2012
43	RFI	GEAL Srl	RFI-DPR-DTP_RMVA0011\PI\2012\0004067	20/06/2012
44	RFI	CS	RFI-DPRVA0011\PI\2011\0006312	14/10/2011
45	RFI	NTV-MIT DIP TRASP-STM	RFI-ADVA0011\PI\2011\0000740	22/06/2011
46	RFI	NTV	RFI-DCEVA0011\PI\2011\0001618	21/06/2011
47	RFI	NTV-MIT DIP TRASP-STM	RFI-ADVA0011\PI\2011\0000705	16/06/2011
48	RFI	NTV-MIT DIP TRASP-STM	RFI-ADVA0011\PI\2011\0000696	14/06/2011
49	RFI	NTV	RFI-DTCVA0011\PI\2011\0000365	18/05/2011
50	RFI	NTV	RFI-DITVA0011\PI\2011\0000147	11/05/2011
51	RFI	NTV	RFI-DCEVA0011\PI\2011\0000769	27/04/2011
52	RFI	NTV-ANSF-RINA-ALSTOM	RFI-DTCVA0011\PI\2011\0001281	22/04/2011
53	RFI	NTV-ANSF-RINA-ALSTOM	RFI-DTCVA0011\PI\2011\0001130	08/04/2011
54	RFI	NTV-ANSF-RINA-ALSTOM	RFI-DTCVA0011\PI\2011\0000702	06/03/2011
55	RFI	NTV	RFI-DCEVA0011\PI\2011\0000678	04/03/2011
56	RFI	NTV-ANSF-RINA	RFI-DTCVA0011\PI\2011\0000554	22/02/2011
57	RFI	INTERNA DIREZIONI	RFI-DPR-DTP_RMVA0011\PI\2011\0000626	03/02/2011
58	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2011\0000037	19/01/2011
59	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2010\0001215	11/11/2010
60	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2010\0001042	30/09/2010
61	RFI	NTV-MIT DIP TRASP-STM	RFI-ADVA0011\PI\2010\0000930	12/08/2010
62	RFI	NTV	RFI-DCEVA0011\PI\2011\0003239	29/07/2010
63	RFI	NTV-MIT DIP TRASP-STM	RFI-ADVA0011\PI\2010\0000865	29/07/2010
64	RFI	NTV	RFI-DPR-DTP_RMVA0011\PI\2011\0004387	26/07/2010
65	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2010\0000845	23/07/2010
66	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2010\0000720	30/06/2010
67	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2010\0000715	25/06/2010
68	RFI	NTV	RFI-DCE-DCOVA0011\PI\2010\0000751	14/06/2010
69	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2010\0000609	01/06/2010
70	RFI	NTV	RFI-ADVA0011\PI\2010\000521	03/05/2010
71	RFI	-	CIRCOLARE COMPARTIMENTALE	15/05/1990

Di seguito, invece, l'ulteriore documentazione prodotta da NTV, come pervenuta:

	MITT.	DESTIN.	PROT.	DATA
72	NTV	URSF	12/1801.04/P	28/06/2012
73		Allegati:	Presentazione CENTOSTAZIONI SPAZI NTV	16/09/2009
74			Email Dott. Catalano di NTV	26/11/2009
75			Nota NTV/MR.C.C00417/P	08/11/2011
76			Nota NTV 11/332.02/P	28/11/2011
77			Verbale consegna RFI/NTV	17/02/2012
78	NTV	URSF	12/180.02/P	28/06/2012
79		Allegati:	Certificato di Sicurezza emesso ANSF	19/03/2012
80			Fascicolo Circolazione Linee n. 113	Ed. vigente
81			Fascicolo Circolazione Linee n. 114	Ed. vigente
82			Fascicolo Circolazione Linee n. 118	Ed. vigente

VI. - CONSIDERAZIONI

Il primo elemento da sottolineare è che le modalità di vendita dell'Air Terminal hanno involontariamente generato delle ambiguità interpretative. Infatti, nel vendere l'edificio in questione, separando la banchina in due, metà in capo a RFI e metà alla parte acquirente, e caricando sull'edificio numerose servitù di passaggio e di servizio strettamente collegate all'attività ferroviaria, o ancora prevedendo servitù in uso alla stazione per l'edificio alienato pur contemporaneamente considerandolo dismesso dalle attività ferroviarie, non si è svolta una operazione chiara. Se la volontà fosse stata quella di una totale dismissione per assoluta non funzionalità al servizio ferroviario, sarebbe stato opportuno vendere senza servitù, ricavando forse in questo modo un prezzo più alto in fase di vendita e obbligando l'acquirente alla chiusura di tutti i varchi; viceversa la vendita con le servitù necessariamente fa immaginare all'acquirente un futuro legame da rinnovarsi con la stazione, soprattutto nel caso in cui l'acquirente decida poi di locare il bene ad una IF.

Sembrano, inoltre, confermarsi alcuni degli elementi collegati alla sicurezza, nel senso di *safety* e *security*, che ad oggi impedirebbero il soddisfacimento delle richieste dell'impresa ferroviaria NTV, con particolare riferimento alla possibile apertura di un accesso verso la banchina del binario 15 in questione. Tuttavia se i problemi relativi al secondo aspetto potrebbero essere facilmente risolti (telecamere, servizi di guardiania, idonee misure organizzative di controllo e vigilanza), il primo aspetto appare più delicato, soprattutto considerato che l'atto di concessione pone in capo a RFI precisi obblighi di sicurezza per i quali la società deve adoperarsi a suoi esclusivi discrezione e sindacato. Il problema, a questo punto, sembrerebbe però potersi limitare all'obbligo di dover effettuare gli adeguati interventi strutturali ed assumere tutte le idonee misure tali da impedire l'uso improprio di un eventuale varco di accesso che si andrebbe a realizzare verso la banchina 15 oggetto del ricorso. A questo proposito oltre tutto emerge la necessità anche di chiarire su chi far gravare eventualmente l'onere di realizzazione di tale nuova apertura per soddisfare una specifica richiesta avanzata dall'IF NTV.

La recinzione, realizzata a divisione delle due proprietà di fronte Casa Italo ma anche – coerentemente con le planimetrie del contratto di compravendita ed il codice civile – davanti i varchi Eataly in uscita sulla banchina, delimita correttamente le due proprietà (si ricorda che NTV è in affitto e non risultano ad oggi richieste di diversa natura da parte della proprietà GEAL S.r.l.).

Le note intercorse fra RFI ed NTV sono equivocate e lasciano trasparire un possibile gioco delle parti a non chiarire i punti fermi della vicenda ed in particolare della separazione fisica delle proprietà. Tutte le note possono, a ragione, essere lette come assenso – obbligatorio ai sensi dell'atto di compravendita – alla realizzazione di un'apertura lato ferrovia esclusivamente verso il sedime di proprietà privata della banchina, e contemporaneamente si possano interpretare come supporto alla richiesta dell'IF, la quale, ancorché equivocabile nella forma, risulta chiara nella sostanza (ovvero ottenere un accesso diretto al marciapiede e quindi alla banchina del binario 15). Tale interpretazione trova riscontro anche dal contenuto espresso nella nota che RFI ha inviato il 20 giugno u.s. alla società GEAL S.r.l. Tuttavia, in nessuna nota o documento, pervenuto sino al maggio 2012, risulta evidenziata l'intenzione di NTV di voler effettuare servizio viaggiatori direttamente sulla banchina del binario 15 lato Air Terminal, chiaramente disabilitata al servizio di treni passeggeri.

Risulta in ogni caso ragionevole non consentire l'accesso in stazione direttamente da una proprietà privata. Così facendo, infatti, si contravverrebbe al disposto DPR 753/80 in vigore (la norma prevista dall'art. 36 è per altro presente anche in altri Paesi comunitari, come buona prassi e norma di sicurezza), anche se nel caso in specie, si deve riconoscere che la richiesta specifica è stata formulata da un'impresa ferroviaria regolarmente licenziata e operante, che ben potrebbe rientrare nelle definizioni di "ferrovie" e di "servizi di trasporto pubblico" di cui al DPR 753/80.

Resta, comunque, in pregiudicato la problematica legata al fatto che la richiesta dell'apertura di un varco sul confine è stata formulata non dal proprietario dell'edificio ma da un affittuario che non ha potestà per presentare autonomamente una tale richiesta.

Consentire, poi, l'accesso al treno direttamente lato Air Terminal, per soddisfare la richiesta esplicitamente avanzata dall'IF NTV, comporta inevitabilmente l'apertura delle porte verso detto lato. Da quanto analizzato emerge che la richiesta derivi dal fatto che i passeggeri dell'IF, che volessero prendere il treno recandosi in stazione Ostiense dal lato di Via G. Benzoni, non dovrebbero essere così costretti a percorrere alcune centinaia di metri nel sottopassaggio, ovvero per le persone a ridotta mobilità essere obbligati a prendere due ascensori e percorrere una parte dell'attuale sottopassaggio della stazione.

Vale la pena, a tal proposito, far presente che la conseguenza dell'apertura delle porte solo dal lato della banchina 15 sarebbe quella che a percorrere centinaia di metri in più per accedere al treno fermo al binario 15, pur potendo avvalersi del più comodo e vicino marciapiede ricompreso fra il binario 14 ed il binario 15, siano i passeggeri (inclusi alcuni clienti di NTV) provenienti dal sottopassaggio di stazione opposto all'Air Terminal (ovvero da Piazzale dei Partigiani, dal fabbricato viaggiatori, da un qualsiasi altro binario o treno del trasporto pubblico locale, dalla metropolitana o dai capolinea degli autobus), questo senza però considerare l'incremento potenziale dei fruitori della Stazione di Roma Ostiense e dei treni attestati sul binario 15, a seguito dell'avvio dei servizi dei treni Italo e dell'apertura diretta sulla banchina lato via G. Benzoni.

Pertanto la soluzione più ragionevole sembrerebbe, per favorire afflusso e deflusso delle due tipologie di passeggeri e previa verifica di adeguati sistemi di segnalamento alla clientela, far aprire le porte del treno su entrambi i lati del convoglio ferroviario per permettere quindi la salita e la discesa dei viaggiatori su entrambe le piattaforme. Tale procedura sarebbe applicabile (ferme restando l'ottemperanza dei requisiti prescritti dagli Organismi competenti in materia di sicurezza, la presenza di treni moderni forniti di auto-blocco automatico per apertura/chiusura porte, e la scelta di adeguate misure organizzative e di controllo da parte del personale dell'IF esercente, per gli accessi in banchina ed il transito viaggiatori), se non fosse contraria a quanto previsto dalla prassi ferroviaria, la quale non consente l'apertura delle porte su entrambi i lati del treno. L'apertura, infatti, viene effettuata di norma solo dal lato del fabbricato viaggiatori o della banchina prospiciente (tale consuetudine è dovuta dal fatto che normalmente i treni passeggeri che si fermano in stazione hanno una sola banchina su cui espletare servizio viaggiatori).

Va poi evidenziato che nessun documento prevede che l'impresa ferroviaria in questione abbia in esclusiva l'utilizzo del binario 15. Viceversa è previsto che i treni NTV possano attestarsi in servizio viaggiatori su due binari, il 14 e il 15. Proprio quest'ultimo aspetto permette di leggere tutti i documenti scambiati fra NTV e RFI nell'ottica della poca chiarezza, forse da ambo le parti. In particolare nel caso specifico emerge come l'IF non abbia mai dichiarato apertamente le sue intenzioni, sull'espletamento del servizio viaggiatori dalla banchina lato Air Terminal, al GI (nel rispetto non solo del suo ruolo di titolare della gestione del trasporto ferroviario, di responsabile dell'instradamento dei treni e di garante della sicurezza ferroviaria ma anche di responsabile della sicurezza e proprietario del bene pubblico – ovvero la stazione medesima); la qual cosa potrebbe aver determinato che RFI non comprendesse a pieno le richieste di NTV, le potesse equivocare, ovvero prendesse le iniziative dell'IF, da un certo punto di vista legittime, come pretese al di fuori di quanto pattuito negli accordi siglati (come forzature al contratto), creando quindi un clima di sfiducia fra i contraenti invece che una collaborazione proficua e produttiva nell'interesse generale.

NTV, con nota del 28/06/2012 n. 12/180.02/P, conferma le sue richieste espresse con il ricorso in oggetto ed in particolare chiede il mantenimento dell'accesso dei viaggiatori ai binari e il parziale utilizzo dell'Air Terminal come fabbricato viaggiatori. Avere un doppio accesso / uscita dalle banchine dei binari 8-15, in effetti, non può che rappresentare un ulteriore elemento di fruibilità e di sicurezza per l'intera stazione.

Infine l'IF dichiara anche la propria disponibilità a farsi carico "con il proprio numeroso personale di assistenza a terra e di security", di garantire "sulla banchina del binario 15 l'accesso dei viaggiatori al servizio ferroviario", "in modo sicuro e controllabile".

Tale proposta appare in linea con quanto auspicato da sempre da questo Ufficio (ovvero cercare prima di tutto la collaborazione, equa e non discriminatoria, fra i vari attori del sistema di trasporto ferroviario, nell'interesse generale e del Paese), e sembra anche tesa a tentare di trovare.

con questa apertura, una soluzione rapida e sicura sia alla problematica connessa all'accesso diretto al binario 15; sia alla conseguente risoluzione dei problemi di sicurezza riscontrati dal GI.

VII. - L'AMBITO GIURIDICO

Nel corso dell'esame giuridico delle norme principali a riferimento, riportate qui in sintesi, va comunque precisato che l'URSF non può in nessun modo tenere conto delle norme di diritto privato che regolano i rapporti, anche commerciali e di proprietà, fra le parti. In particolare tale posizione è condivisa in ambito europeo dai regolatori comunitari e dalla medesima Commissione europea (riunione del 22 giugno 2012). Pertanto saranno qui considerate solo le norme comunitarie (direttive e regolamenti) e le norme nazionali in ambito ferroviario. In particolare ci si riferisce alle direttive sul libero accesso (es. Direttiva 2001/14/CE e seguenti modifiche), al Regolamento EC 1371/2007 sui diritti dei passeggeri e al principio giuridico secondo il quale esiste una priorità dell'interesse generale su quello particolare.

Pertanto i principali riferimenti giuridici presi a riferimento sono:

- **DECRETO LEGISLATIVO 8 LUGLIO 2003, N. 188** - *di Attuazione in materia ferroviaria della Direttiva 2001/12/CE, Direttiva 2001/13/CE e soprattutto della "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 e seguenti modifiche ed integrazioni, così come modificata dalla Direttiva 2007/58/CE"*
- **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*
- **DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA N. 151 DEL 1 AGOSTO 2011** - *Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4 - quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122. – il quale definisce all'allegato i l'elenco delle attività soggette alle visite e ai controlli di prevenzione incendi, fra cui le stazioni ferroviarie.*
- **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*
- **ATTO DI CONCESSIONE - DECRETO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE N. 138 DEL 31 OTTOBRE 2000**
- **PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE** – *edizione del dicembre 2011 con disposizione dell'AD di RFI SpA – n. 16 del 9 dicembre 2011*

In aggiunta alle norme sopra richiamate sarebbe anche opportuno considerare il contenuto dell'attuale RECAST del primo pacchetto ferroviario (nel quale rientra la direttiva 2001/14/CE). Tuttavia, non essendo ancora emanato ufficialmente, si è ritenuto non considerarlo in questa analisi.

VIII. - LE CONCLUSIONI

Quest'Ufficio, quale responsabile del procedimento, ha formulato le seguenti valutazioni:

- il decreto legislativo n. 188/2003 prevede che:
 - o vi sia libertà di accesso al mercato dei trasporti di passeggeri per ferrovia e che la stessa sia fornita alle imprese ferroviarie a condizioni eque, non discriminatorie e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario (art. 2, c. 1, lett. d);
 - o la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nelle stazioni e nei terminali ferroviari sia fornita alle imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente (art. 20, comma 8);
 - o che il GI metta a disposizione delle imprese ferroviarie l'infrastruttura ferroviaria con contestuale fornitura dei servizi di cui all'art. 20 allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete.
- l'art. 36 del D.P.R. 753/1980 è stato coerentemente rispettato dal GI e i principi di tutela in esso riportati sono coerenti con il ricorso in oggetto.
- il Regolamento di Stazione (RdS) ed i Fascicoli Circolazione Linee (FCL) in vigore, danno evidenza del fatto che la banchina del binario 15 è in disuso almeno dal 2003, anno di emanazione del vigente regolamento, il quale prevede per altro che i treni possano effettuare servizio viaggiatori solo sulla banchina compresa fra i binari 14 e 15, anche se tale limitazione non è riportata nei FCL presenti nel certificato di sicurezza di NTV. Dai documenti in questione è anche possibile desumere, non fosse altro per la finalità costruttiva dell'Air Terminal (mondiali di calcio del 1990), che sicuramente lo stesso fosse stato realizzato per effettuare la fermata di treni al binario 15 con salita e discesa dei passeggeri sulla banchina in questione.
- il P.I.R. e l'A.Q. non riportano elementi tali da poter dirimere in modo assoluto la controversia in atto. Tuttavia l'A.Q. precisa che la società NTV non ha esclusiva sul binario 15 e che anzi l'IF ha possibilità di utilizzare i binari 14 e 15 della stazione Ostiense.
- dal 1 agosto 2011 le stazioni, in materia di sicurezza e norme di prevenzione incendi, sono assoggettate al DPR 151/2011.

Considerazioni conclusive

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.

È 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 medianiche 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 ed il ruolo assunto da ognuna delle controparti.

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.

Va inoltre precisato che sebbene NTV correttamente rilevi che il Fascicolo Circolazione Linee n. 113, unico sul quale venga espressamente riportata la disabilitazione al servizio passeggeri della banchina 15 lato via G. Benzoni, non rientri nel proprio Certificato di Sicurezza emanato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (di contro negli altri FCL di riferimento n. 114 e n. 118, relativi a Roma Ostiense, tale prescrizione non è presente), lo stato dei luoghi della banchina 15 (assenza di sistemi di: segnalamento, illuminazione, cartellonistica di stazione e strumentazione di informativa alla clientela) era ben conosciuto da NTV e dava comunque evidenza di tale disabilitazione.

L'URSF deve poi evidenziare la problematica generale riconducibile al caso in esame, rammentando che il binario 15 non è concesso in uso esclusivo ad NTV, né potrebbe esserlo in virtù delle funzioni pubbliche della stazione e delle esigenze di circolazione ad essa connesse. La valutazione che questo Ufficio deve effettuare, in merito alle richieste avanzate di accesso alla banchina dal lato Air Terminal, è tra il beneficio che ne avrebbe una parte dei viaggiatori di NTV (unica IF ad aver effettuato tale richiesta), ovvero quelli che accedono al treno direttamente lato Via G. Benzoni, e il beneficio più generale dei passeggeri che vi affluirebbero da ogni altra porzione della stazione di Ostiense (fabbricato viaggiatori, metropolitana o da altri treni in fermata sulle altre banchine della stazione). Bisogna altresì considerare la necessità che il viaggiatore non sia disorientato nell'accesso al binario e che, pertanto, tale afflusso sia univocamente identificabile, meglio se per tutti i treni in servizio viaggiatori, sul binario in questione.

Premesso che, come evidenziato nella presente relazione, la prassi ferroviaria non consente di aprire le porte sui due lati del treno fermo in stazione per l'espletamento del servizio viaggiatori (soluzione che pure sembrerebbe a questo ufficio la più ragionevole e che è ordinariamente in uso, in Italia e all'estero, su linee metropolitane e ferroviarie non RFI), 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. Benzoni 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.

Proposta di DECISIONE

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 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 relazione è sottoposta all’esame del Direttore dell’Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari, unitamente alla allegata bozza di decisione.

Roma, giovedì 12 Luglio 2012

Il responsabile dell’Ufficio

