



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

Prot. n. 945/4/URSF

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

IL DIRETTORE

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

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*" e, in particolare, l'art. 37 che prevede l'Organismo di Regolazione di cui all'articolo 30 della citata Direttiva 2001/14/CE;

VISTA la Legge 20 novembre 2009, n. 166, concernente "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità europee*", che ha modificato l'art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003;

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

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

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

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

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 13 dicembre 2008, n. 211, recante *“Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”* e, in particolare, l'articolo 4, comma 1, lett. c), che individua la struttura ed i compiti dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari;

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

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

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

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

VISTO il ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e) commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003 presentato da NTV SpA;

PRESO ATTO di quanto verificato nel corso dei sopralluoghi effettuati presso la stazione Roma Tuscolana dagli uffici dell'URSF;

VISTA tutta la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

VISTA la prima relazione illustrativa del procedimento istruttorio n. 623/4 del 29 agosto 2012, che si condivide e che si allega al presente atto di cui costituisce parte integrante e sostanziale;

VISTA la seconda relazione illustrativa del procedimento istruttorio n. 905/4 del 20 novembre 2012, che si condivide e che si allega al presente atto di cui costituisce parte integrante e sostanziale, ed, in particolare, le conclusioni ivi riportate:

“Quest'Ufficio, quale responsabile del procedimento, analizzata tutta la documentazione pervenuta ed acquisita agli atti, effettuata ogni dovuta considerazione e valutazione, è pervenuto alle seguenti conclusioni.

Il Gestore deve, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera a) dell'Atto di Concessione (D.M. 138/T) garantire la piena utilizzabilità delle linee e delle infrastrutture ferroviarie.

L'articolo 12, comma 1bis, del D.Lgs. n. 188/2003 stabilisce inoltre che il GI metta a disposizione delle IF l'infrastruttura ferroviaria e presti i servizi di cui all'articolo 20, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacità.

L'articolo 22, comma 2, lettera b) del D.Lgs. n. 188/2003 indica che il GI procede alla ripartizione della capacità in modo da garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria.

Pertanto nell'ambito dell'espletamento delle proprie attività il GI, se da un lato deve garantire la piena utilizzabilità delle linee ferroviarie e conseguire la massima utilizzazione della capacità disponibile, dall'altro è tenuto a ripartire la capacità stessa in modo da permettere un utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura ferroviaria.

Il ricorso in oggetto deve essere inquadrato all'interno di questo ambito, che vede il GI dover contemperare gli interessi propri e delle IF richiedenti (massima utilizzazione dell'infrastruttura) con quelli dell'utenza finale, cioè i passeggeri (beneficiari dell'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura stessa).

Non sempre, infatti, è possibile che la massima utilizzazione dell'infrastruttura coincida con il suo utilizzo ottimale, tale cioè da permettere sia il soddisfacimento delle aspettative commerciali delle imprese ferroviarie che la tutela dei diritti dei passeggeri.

Il principio della tutela dei diritti dei beneficiari dei servizi ferroviari è elemento fondante della politica dei trasporti dell'Unione Europea, anche al fine di migliorare l'efficienza e l'attrattività del trasporto ferroviario nei confronti dei passeggeri.

Quest'Ufficio tra l'altro, nella sua recente Decisione n. 541 del 12 luglio u.s., relativa al ricorso per l'accesso alla banchina del binario n. 15 della Stazione di Roma Ostiense proprio da parte della medesima IF NTV, ha sottolineato 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.

Nell'effettuare la propria valutazione della richiesta di NTV di accesso alla banchina della Stazione Ostiense dal lato Air Terminal, l'URSF ha dovuto considerare il beneficio che ne avrebbe avuto una parte dei viaggiatori di NTV, ovvero quelli che accedono al treno direttamente lato Via G. Benzoni, e il beneficio più generale dei passeggeri affluenti da ogni altra porzione della stazione di Ostiense (fabbricato viaggiatori, metropolitana o da altri treni in fermata sulle altre banchine della stazione).

Nell'adottare la propria Decisione l'URSF, autorizzando l'accesso diretto alla banchina n. 15 dalla pubblica via e la riattivazione di un sottopassaggio esistente, come richiesto e desiderato da NTV SpA nel suo ricorso, ha considerato quindi proprio questo criterio neutrale quale elemento prioritario di decisione per valutare il beneficio che ne avrebbe avuto un numero elevato di pendolari, favorendo con ciò l'interesse generale dei cittadini rispetto alla precedente configurazione dell'accessibilità di stazione.

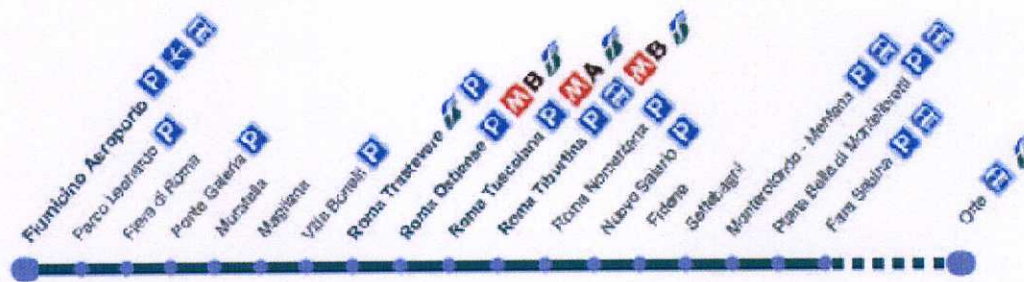
Nell'ambito del presente ricorso, gli approfondimenti e le integrazioni di informazioni che l'URSF ha chiesto a RFI e a NTV si sono resi necessari proprio per valutare attentamente ogni singolo aspetto, con particolare riferimento al rischio di compromissione del servizio di trasporto ferroviario nel nodo di Roma, con danno e svantaggio alla moltitudine quotidiana di viaggiatori nel suo complesso, rispetto al numero limitato di passeggeri AV stimati da NTV che avrebbero interesse ad utilizzare la Stazione di Roma Tuscolana per i servizi commerciali di Italo.

Dagli atti acquisiti si è potuto accertare che il collegamento ferroviario Roma Tuscolana-Roma Tiburtina è garantito da un unico itinerario, non ancora specializzato a seconda dei differenti servizi eserciti sebbene tale tentativo sia in atto da parte di RFI da molto tempo. Ad oggi a Tuscolana fermano solo i treni Regionali della linea FM/FR e in analogia con altre città si è provveduto ad eliminare la fermata dei treni a lunga percorrenza nelle piccole stazioni cittadine. Un esempio in tal senso è Napoli dove anche ad un'altra Impresa Ferroviaria sono state tolte le fermate dei treni lunga percorrenza lungo il nodo urbano, per percorrere la strada della specializzazione delle stazioni. Infatti, ancorché la specializzazione delle stazioni, così come delle linee nei nodi urbani, non sia l'unico modello percorribile (sebbene per la rete nazionale è noto che esiste una netta distinzione fra rete AV e Convenzionale, anche in termini di interoperabilità – rif. 3Kw c.c. e 25Kw c.a.), sembra essere, a tecnologie esistenti, il sistema di gestione migliore del traffico ferroviario nei nodi anche per la fruizione dei diversi servizi offerti nelle stazioni. Attraverso la concentrazione dei flussi e la specializzazione delle tratte – con poche ma

Per questi motivi, se da un lato merita rilievo l'iniziativa di NTV di voler ampliare l'offerta di servizi AV nelle stazioni del nodo di Roma, dall'altro deve prendersi a riferimento la posizione della Stazione di Roma Tuscolana e la sua caratteristica di "crocevia" di varie diramazioni del Nodo di Roma. Questa piccola stazione urbana, non interconnessa con la rete metropolitana, con limitate possibilità di parcheggio e con strutture inadeguate al servizio viaggiatori AV, ha anche, data la sua posizione nel nodo, un sistema impiantistico complesso caratterizzato – al pari della sola stazione Tiburtina – da ben cinque diverse diramazioni, tre: Roma-Napoli via Stazione Casilina, Roma Termini e Roma Tiburtina, in direzione di quest'ultima stazione; e altre due: Viterbo e Fiumicino, in direzione Roma Ostiense.

Inoltre, la promiscuità di traffico su tale itinerario e le numerose interferenze tra i diversi servizi (Regionali-Lunga Percorrenza-Merci) sono fonte di potenziali ritardi, già in condizioni normali, con rischio di pesante aggravamento in caso di inserimento di ulteriori variabili e/o elementi di criticità gestionale del trasporto ferroviario.

Il servizio metropolitano FR1/FM1 (Fiumicino Aeroporto - Fara Sabina) è caratterizzato da un sistema rigorosamente cadenzato, ed i relativi treni commerciali sono gli unici che effettuano - ad oggi - fermata nella stazione Tuscolana. Per altro proprio questo elemento fornisce anche un altro aspetto di valutazione sul mercato di riferimento dell'IF e cioè il fatto che gli utenti potenziali di NTV, presso la stazione di Roma Tuscolana, potrebbero facilmente e agevolmente prendere lo stesso treno Italo, dalle stazioni immediatamente precedente/successiva a quella di Tuscolana (ovvero Ostiense / Tiburtina),utilizzando i treni del trasporto pubblico locale per una sola fermata. Tali treni impiegano un tempo di 6 minuti per recarsi in entrambe le stazioni attualmente servite da NTV, con un perditempo considerato accettabile per spostarsi nella vicina stazione di partenza dei treni AV, mentre il loro tragitto fra Ostiense e Tiburtina, inclusa la fermata, è compreso fra i 13 ed i 14 minuti, così come quello dell'IF, per le sopra richiamate caratteristiche omotachiche della linea.



Inoltre, al fine di garantire la regolarità di tale sistema il GI ha previsto che anche le altre tipologie di trasporto (merci, lunga percorrenza ed invii di materiale rotabile) debbano essere inserite nella stessa “maglia oraria” (con i medesimi distanziamenti rispetto al treno antecedente ed a quello successivo).

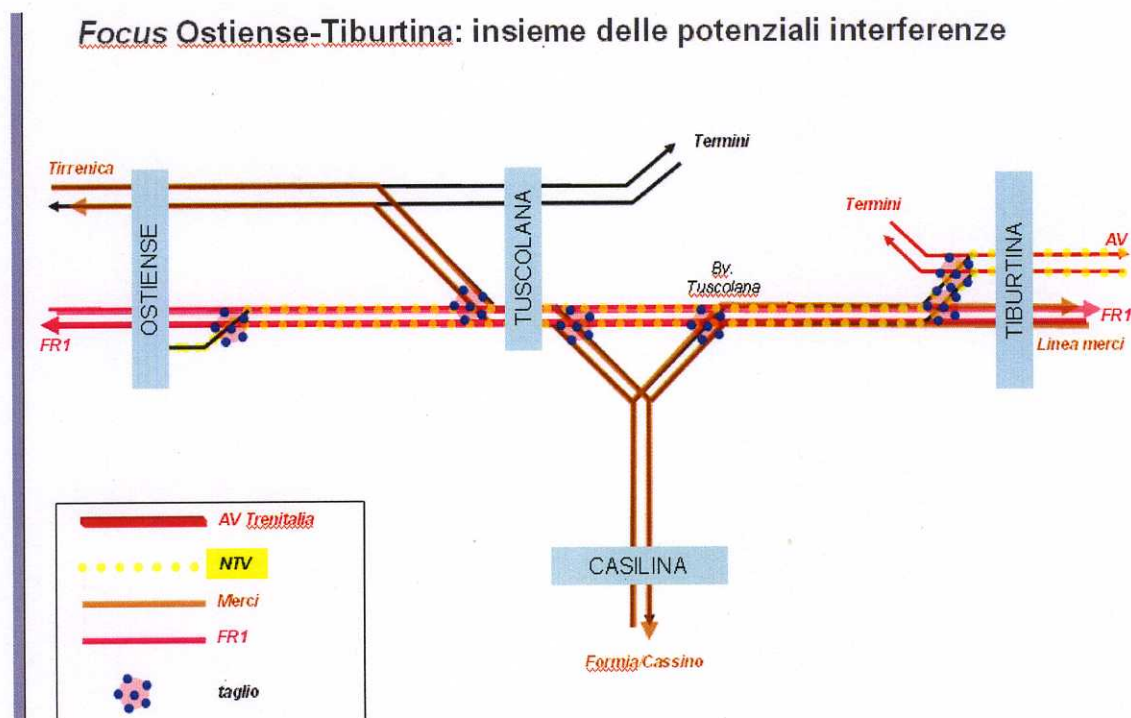
Anche i treni NTV sono stati quindi inseriti dal GI nel canale del servizio metropolitano FR1/FM1, a seguito della compatibilizzazione di tracce di diversi servizi, rispettando i vincoli di distanziamento e tenendo conto delle intersezioni a raso presenti.

Le 9 coppie di treni NTV interessate dall'orario 2012, e le 14 coppie di treni NTV interessate dall'orario 2012-2013, sono state inserite tra le tracce cadenzate del servizio metropolitano FR1/FM1.

I medesimi orari prevedono, inoltre (fonte PIC), intersezioni ravvicinate fra:

- Tuscolana e Tiburtina con treni merci e AV di Trenitalia;

- Tuscolana e Ostiense con treni regionali e merci di Trenitalia.



Dalla tipologia, frequenza e quantità dei tagli sopra citati, sembrerebbe, ad avviso del GI, che il solo fatto di prevedere la fermata a Tuscolana da parte dei treni NTV, riducendo o annullando del tutto i margini di eventuale recupero inseriti ordinariamente nell'orario ferroviario, ha di per sé "aumentato il rischio di instabilità sia per i servizi metropolitani sia per quelli AV."

Il GI, nella definizione del progetto orario, ha quindi previsto margini di regolarità idonei ad assorbire le perturbazioni e assicurare l'arrivo puntuale a Roma Tiburtina, sempre con la finalità di garantire un utilizzo ottimale dell'infrastruttura. In tal senso anche un incremento della velocità dei treni NTV per acquisire un vantaggio nel caso di una eventuale sosta a Tuscolana, considerati gli incroci esistenti ed il distanziamento previsto, non sarebbero in assoluto portatore di garanzie.

I suddetti margini di regolarità sarebbero quindi, stante le analisi effettuate dal GI, sterilizzati da un'eventuale fermata commerciale dei treni NTV a Roma Tuscolana, provocando conseguentemente ripercussioni sulla regolarità della circolazione dei servizi metropolitani e del sistema AV/AC.

L'aumento del livello di instabilità del sistema è stato rappresentato da RFI utilizzando il software Opentrack per verificare la fattibilità del programma di esercizio nel passante Ostiense -Tiburtina con l'inserimento a Roma Tuscolana della sosta per i treni NTV (prima con l'ipotesi di sosta di 2 minuti, e poi con l'ipotesi ad un minuto).

L'esito di tali simulazioni dimostrano che verrebbe a generarsi una "destabilizzazione sia dei servizi metropolitani, sia dei servizi Alta Velocità"

Uno dei dati più significativi, dei rischi che si correrebbero nel far effettuare la fermata dei treni AV presso la stazione di Roma Tuscolana, è relativo ai ritardi medi che verrebbero a prodursi sui treni del servizio metropolitano nel caso di fermata commerciale dei treni NTV presso la Stazione di Roma Tuscolana (fonte: simulazione RFI), ed in particolare il ritardo di circa 8 minuti per i servizi della linea FR1/FM1 (Orte/Fara Sabina – Fiumicino Aeroporto).

Altro elemento rilevante da prendere in considerazione è l'analisi effettuata dal GI dei dati registrati nel periodo 28 aprile-14 ottobre 2012 con riferimento ai treni NTV, da cui emerge un ritardo medio maturato presso la stazione di Roma Tiburtina particolarmente

significativo nel caso dei treni provenienti ed originati da Roma Ostiense, e diretti sulla linea AV/AC (in parte sembra attribuibile al prolungamento da parte di NTV del tempo di sosta presso la Stazione di Roma Tiburtina).

Infine, si ricorda, come evidenziato anche in precedenza, che la struttura della Stazione Tuscolana per la sua complessità, le sue dotazioni tecniche / strumentazioni e ridotte dimensioni, non agevola il servizio viaggiatori AV che ha caratteristiche diverse da quella dell'utenza pendolare del TPL.

Resta ovviamente inteso che è auspicio di questo Ufficio che, da parte di tutti i soggetti coinvolti ed interessati al trasporto regionale, si debbano al più presto mettere in campo tutte le azioni possibili per migliorare l'efficienza e la puntualità del trasporto delle linee di servizio metropolitano FR/FM.

Per quanto riguarda le informazioni fornite da NTV, è importante evidenziare, invece, che il numero massimo di viaggiatori ipotizzato per la sola salita o la sola discesa dai treni NTV presso la Stazione Tuscolana sarebbe pari a circa 40÷50 passeggeri per treno.

Il servizio viaggiatori, prevede l'assistenza di n. 5 unità di personale NTV dedicate (per la sola salita o sola discesa di passeggeri), e dovrebbe essere svolto, per rispettare il limite dei 60 secondi sopra citati, al netto del tempo di apertura e chiusura delle porte, ovvero in un tempo non superiore a 45 secondi.

NTV afferma inoltre di aver testato (nelle Stazioni di Milano Rogoredo e Mestre) tale condizione di servizio, benché la stessa NTV abbia chiesto a RFI di incrementare il tempo di fermata a 3 minuti per altre stazioni dove fermano i treni AV.

Su tale aspetto quest'Ufficio ritiene opportuno evidenziare che la salita e la discesa dei passeggeri deve poter avvenire in totale sicurezza e che i 45 secondi previsti da NTV per permettere la sola salita o la sola discesa di passeggeri sembrano oggettivamente un tempo estremamente ridotto, anche in considerazione delle numerose variabili esistenti, della notevole differenziazione esistente fra i viaggiatori pendolari e quelli dei treni AV e presumibilmente non considerate nei test effettuati:

- presenza di uno o più passeggeri con mobilità ridotta;
- possibili concentrazioni di passeggeri presso un numero ridotto di porte di accesso rispetto a quelle presenti nel treno (famiglie, gruppi organizzati con posti assegnati in una medesima carrozza, load-factor diverso a seconda degli "ambienti" presenti nei treni Italo);
- mancanza di segnaletica adeguata per individuare la disposizione delle vetture per un corretto incarrozzamento ed una più adeguata auto-disposizione dei passeggeri lungo la banchina;
- assenza di sale di attesa e biglietterie NTV;
- altre variabili non considerate, anche meteorologiche (per es. in considerazione delle ridotte dimensioni della pensilina della piattaforma ricompresa tra i binari n. 4 e n. 5, infatti, in condizioni di avverse condizioni meteorologiche – precipitazioni, ma anche sole molto forte e caldo torrido, i passeggeri tenderanno a concentrarsi nelle zone d'ombra della pensilina che però non copre tutta la lunghezza del treno AV e pertanto ingenerando inevitabili ritardi nell'imbarco dei passeggeri).

L'analisi dei tempi di percorrenza sviluppata da NTV dimostrerebbe che il treno Italo è in grado di effettuare il percorso Roma Tiburtina-Roma Ostiense (o viceversa) con la fermata per servizio viaggiatori a Roma Tuscolana in 12 minuti, cioè in un tempo inferiore di 1-2 minuti rispetto a quello assegnato nel progetto orario (pari a 13/14 minuti).

Per questo motivo NTV afferma che esistono, come minimo, 1-2 minuti di allungamenti di percorrenza che possono costituire margini di regolarità per assorbire eventuali ritardi e/o anomalie di circolazione.

I ritardi dei treni NTV evidenziati invece da RFI, con le simulazioni effettuate mediante il sistema Opentrack nell'ipotesi di sosta a Tuscolana pari ad 1 minuto, sono risultati sempre superiori ai suddetti allungamenti di percorrenza calcolati dall'IF, e precisamente:

- 155 secondi (prendendo a riferimento i dati di circolazione reali desunti dal sistema PIC per il periodo marzo-aprile, in cui si registrano statisticamente le migliori performance di puntualità);
- 183 secondi (prendendo a riferimento i dati di circolazione reali desunti dal sistema PIC per il mese di settembre, storicamente in linea con la media di puntualità annua).

Da ultimo si rappresenta che la capacità di offerta ferroviaria della nuova stazione ferroviaria di Roma Tiburtina non è ancora "a regime". Pertanto, a seguito della prevista maggior utilizzazione della Stazione Tiburtina per i servizi ferroviari AV/AC, ed in un'ottica di adduzione dei servizi a media percorrenza verso quelli a lunga percorrenza, sarà probabilmente necessaria una revisione del programma di utilizzo delle reti del trasporto che integri maggiormente i servizi ad alta velocità con i servizi ferroviari regionali e del sistema di trasporto urbano collettivo, tenuto conto che l'offerta di NTV non è ancora stata completata (nel rispetto delle previsioni contenute nell'AQ), e che gran parte dei convogli di Trenitalia per i servizi ad alta velocità sono attualmente attestati a Roma Termini, ivi inclusi quelli passanti provenienti da Napoli che invece dovrebbero a breve essere attestati a Tiburtina.

ADOPTA LA SEGUENTE

DECISIONE

Tutto ciò premesso, questo Ufficio, nell'ambito delle competenze di cui all'art. 37 del D.Lgs. 188/2003 ritiene che:

- il Gestore dell'Infrastruttura nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., garante della piena utilizzabilità delle linee ferroviarie e del conseguimento della massima allocazione possibile della capacità disponibile, ha fino ad oggi permesso un utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura stessa;
- il GI, dovendo tra l'altro massimizzare il beneficio dei cittadini e dei viaggiatori, sembra aver agito correttamente nel valutare ogni possibile rischio di compromissione del servizio di trasporto ferroviario nel nodo di Roma, conseguente alla richiesta della società Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA di poter effettuare la fermata dei propri treni AV nella stazione di Roma Tuscolana;
- al fine di migliorare l'attrattività e l'efficienza del trasporto ferroviario deve essere prima di tutto rispettato il principio, alla base della legislazione Europea in materia e conseguentemente anche italiana, di tutela dei diritti dei beneficiari dei servizi ferroviari e degli effettivi fruitori;
- l'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari, nell'emanazione delle proprie decisioni e nel rispetto della normativa in vigore, tende a far prevalere il buon funzionamento del trasporto ferroviario ed il beneficio per la collettività (e dei passeggeri ferroviari in particolare) sugli interessi meramente commerciali;

- nelle fasce orarie pendolari, i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio fra IF e Regione sono prioritari rispetto agli altri servizi commerciali;
- il numero di utenti stimato da NTV che potrebbe fruire della fermata dei treni Italo alla stazione Tuscolana (n. 40/50 unità per treno, pari a circa il 1400 passeggeri/giorno), è nettamente inferiore al numero di passeggeri (80.000/giorno sulla linea FR1/FM1) che potrebbero subire ritardi a causa delle ripercussioni che l'eventuale fermata dei treni NTV avrebbe sulla regolarità della circolazione dei servizi metropolitani e del sistema AV/AC;
- la stazione di Roma Tuscolana per altro è posizionata esattamente ad una sola fermata fra le stazioni di Ostiense e Tiburtina. La stazione è servita dai treni della linea FR1/FM1, i quali collegano le tre stazioni consecutive del nodo di Roma, distanti fra loro, per tratta, soli 6 minuti (12 complessivi più il tempo di sosta a Tuscolana – in genere 1 o 2 minuti – per un totale di 13/14 minuti). Molti dei potenziali clienti dei treni Italo, quindi, potrebbero comunque recarsi presso le stazioni di Ostiense o Tiburtina in modo agevole, con un perditempo pari ad almeno 6 minuti (ovvero il tempo necessario a trasferirsi presso la stazione vicina e immediatamente successiva a Tuscolana). Il tempo di percorrenza della tratta, tuttavia, va precisato che sarebbe comunque stato utilizzato anche dal treno di NTV, in quanto come abbiamo visto le percorrenze dei treni AV e TPL, essendo la linea del nodo a circolazione omotachica, sono le medesime;
- nell'Accordo Quadro attualmente vigente fra NTV e RFI non è stata richiesta, né programmata, la fermata dei treni Italo presso la stazione di Roma Tuscolana, nonostante le successive modifiche e integrazioni;
- l'Accordo Operativo del 12 aprile 2010 tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e Comune di Roma prevede - a partire dall'anno 2013 - un ampliamento dell'attuale offerta tale da aumentare le già numerose interferenze sull'itinerario in argomento:
 - o prolungamento n. 2 treni/h della linea FR3/FM3 su Roma Tiburtina (da Ostiense, via Tuscolana);
 - o n. 1 treno/h aggiuntivo no stop Roma Tiburtina- Fiumicino Aeroporto (via Tuscolana);
- l'Accordo Operativo su indicato, sia in quanto pre-vigente rispetto alle richieste di NTV circa la fermata alla stazione Tuscolana, sia perché relativo al trasporto pubblico locale di passeggeri, dovrebbe avere un carattere prioritario - sempre che siano rispettati gli impegni assunti dalle parti - rispetto alle esigenze manifestate dall'IF NTV;
- il tempo previsto da NTV per permettere la sola salita o la sola discesa di passeggeri (circa 45 secondi al netto del tempo di apertura e chiusura porte – ovvero 60 secondi in totale) appare estremamente esiguo (anche in termini di sicurezza delle operazioni) dovendo peraltro considerare le numerose variabili esistenti e non tutte contemplate nelle documentazioni e/o affermazioni fornite. Nondimeno tale tempistica sarebbe evidentemente insufficiente nel caso di un numero di passeggeri fruitori della fermata presso la Stazione Tuscolana superiore a quello ipotizzato in prima analisi da NTV;
- nell'ipotesi di sosta a Roma Tuscolana pari ad 1 minuto, i ritardi dei treni NTV evidenziati da RFI con le simulazioni effettuate mediante Opentrack sono sempre superiori agli allungamenti di percorrenza calcolati dall'IF. Non solo, ma anche

l'eventuale incremento di velocità nelle tratte in oggetto che, secondo NTV, potrebbero costituire margini di regolarità per assorbire eventuali ritardi e/o anomalie di circolazione, non sembrano confermate da RFI né sembrano garantire la riduzione dell'incremento dei ritardi medi previsto dalle simulazioni di RFI o la risoluzione dei problemi derivanti dai tagli fra le tracce NTV e quelle di altri treni merci o passeggeri;

- lo stato dei luoghi della stazione di Roma Tuscolana (pensilina, banchina, parcheggi, uscite/accessi, segnaletica, etc.), e l'esclusività dei binari utilizzabili per il servizio AV, fanno sì che la stessa non si dimostri congeniale al tipo di trasporto richiesto da NTV;
- il tempo di sosta ottimale per i treni AV, per la salita e discesa dei passeggeri, sembra essere definibile, dall'esperienza maturata, in circa 3 minuti (più tempo di arresto e ripartenza del treno) per le stazioni di transito, ed in non meno di 8 minuti (più tempo di arresto e ripartenza del treno) per le stazioni terminali;
- con la prevista maggior utilizzazione della Stazione Tiburtina per i servizi ferroviari AV/AC, dovrà essere ulteriormente favorita l'integrazione tra i servizi ferroviari regionali e del sistema di trasporto urbano collettivo, con quelli ad alta velocità. In quest'ottica di adduzione dei servizi a media percorrenza verso quelli a lunga percorrenza, dovrà necessariamente essere ancor di più netta la specializzazione delle stazioni ferroviarie, con espressa indicazione di tale fattispecie da parte del Gestore dell'Infrastruttura;

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

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

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

Roma, 03 dicembre 2012

Il Direttore
Ing. Fabio Croccolo

