



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

2° 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 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".
Procedimento istruttorio avviato in data 11 luglio 2012.

PREMESSA

Facendo seguito alla Relazione trasmessa in data 29 agosto 2012 (nota prot. 623/4/URSF) - integrata nella presente 2° Relazione - il sottoscritto, a conclusione del procedimento istruttorio avviato in data 11 luglio u.s., comunica le risultanze istruttorie e la conseguente proposta di Decisione elaborata.

Quale premessa di carattere generale, nel ricordare che l'URSF - sebbene incardinato nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - opera in modo indipendente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle sue Strutture operative (Dipartimenti, Struttura Tecnica di Missione, etc.), si ritiene di dover evidenziare come la possibilità di adire alla procedura prevista dall'art. 37 del D.Lgs. 188/2003 dovrebbe essere seguita da tutti i soggetti portatori di un interesse legittimo di tutela solo ed esclusivamente dopo che siano state adottate ed intraprese tutte le azioni possibili, con le controparti, per poter dirimere le eventuali controversie. In caso contrario altrimenti verrebbe ad essere svilito non solo il ruolo e l'importanza dello strumento normativo, ma anche la sua stessa natura, creando per altro solo effetti mediatici di dubbia rilevanza ed opportunità.

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 Sciarrone. 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 Sciarrone, 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 AGV della Alstom denominati "*Italo*", prevede un'offerta che raggiungerà 9 città italiane e 12 stazioni, tra cui tutte quelle dedicate all'Alta Velocità.

Dal 28 aprile 2012 sono partiti i collegamenti lungo la dorsale Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano. A seguire, con l'intera flotta di 25 Italo a disposizione, anche le tratte per Salerno, Padova-Venezia e Torino. In totale, NTV ha programmato 50 collegamenti giornalieri tra 12 stazioni di nove città, per un totale di 12 milioni di km/anno percorsi.

A **Milano** e **Roma** è possibile utilizzare due differenti stazioni: il treno Italo ferma a Milano nelle stazioni di **Porta Garibaldi** e **Rogoredo**, ed a Roma nelle stazioni di **Tiburtina** e **Ostiense**.

In ognuna delle stazioni in cui fa tappa Italo, è presente **Casa Italo**, il centro servizi in cui acquistare biglietti, chiedere informazioni e assistenza(fonte www.ntvspa.it).

- **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).

II. - I FATTI

Di seguito si riporta la sintesi dei fatti più rilevanti accaduti negli ultimi anni di stretta pertinenza con il ricorso in oggetto, e la valutazione di quanto emerso fino ad oggi durante la fase di istruttoria, ed analizzando la documentazione pervenuta.

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, ivi incluse le stazioni ferroviarie.

Con tale Accordo Quadro RFI ha assicurato ad NTV, tra l'altro, la disponibilità della capacità, nei termini richiamati nell'Allegato A all'AQ stesso, per una durata di anni 10 (a decorrere dal 12 dicembre 2010 fino al 12 dicembre 2020) ed NTV si è impegnata ad avviare il servizio di trasporto a decorrere dal 1° gennaio 2011.

In data 26 febbraio 2009, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) 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 proprie attività 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 e nei successivi atti modificativi.

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, individuando gli interventi per adeguare e potenziare la capacità degli impianti e delle stazioni, rendendoli funzionali alle maggiori esigenze di trasporto delle imprese ferroviarie.

NTV ha avviato, dopo alterne vicende, le proprie attività commerciali il 28 aprile 2012. Successivamente, a seguito dell'avvio delle attività commerciali da parte di NTV, la società inizia una serie di azioni tese a migliorare e sviluppare la propria offerta commerciale.

In data 29 maggio 2012 con nota prot. NTV/PO.041/00625/P NTV chiede ad RFI, per la prima volta, l'assegnazione della fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana a tutti i propri treni commerciali - compresi i treni NO STOP - aventi origine e termine di corsa a Roma Ostiense, a partire dal 26 agosto 2012. Non viene chiarito nella nota se il servizio sia richiesto esclusivamente per la salita dei passeggeri in direzione Roma Tiburtina e la discesa in direzione Roma Ostiense.

In data 14 giugno 2012 NTV ha inaugurato la sede di Casa Italo presso la Stazione Ostiense, dopo aver ricevuto da RFI positiva attuazione su tutte le richieste avanzate riguardanti: assegnazione delle tracce orarie per la Stazione di Roma Tiburtina, la conferma dei binari di arrivo e partenza dei treni (il n.14 ed il n.15), la possibilità di utilizzo (non esclusivo) del centro lavaggio dedicato, la disponibilità delle aree di proprietà del GI per l'effettuazione più comoda ed agevole dei lavori di ristrutturazione presso l'edificio dell'Air Terminal.

RFI, in data 18 giugno 2012 con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2012\0001615, risponde negativamente alla richiesta di NTV di assegnazione della fermata per servizio viaggiatori presso la stazione di Roma Tuscolana, motivando che la stazione "*è dedicata ai servizi metropolitani del nodo di Roma*".

III. - OGGETTO DEL RICORSO

L'IF NTV, preso atto della risposta negativa del GI alla propria richiesta di effettuare fermata per servizio viaggiatori presso la stazione di Roma Tuscolana, decide di inoltrare ricorso all'URSF ai sensi dell'art. 37, commi 3, 5 e 6 del D. Lgs. 188/2003 (nota NTV prot. 12/185.01/P del 3 luglio 2012), al fine di sottoporre alla valutazione dell'Organismo di Regolazione e, conseguentemente qualora valutato positivamente, di prescrivere al GI quanto specificato di seguito – che rappresenta anche l'**oggetto del ricorso**:

- I) l'assegnazione a far data dal prossimo 26 agosto della fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana a tutti i treni commerciali NTV (sia in senso pari che dispari – compresi i treni NO STOP) aventi origine e termine di corsa a Roma Ostiense.**

NTV evidenzia inoltre che nell'Allegato 2 al Prospetto Informativo della Rete la Stazione di Roma Tuscolana viene indicata come atta al servizio viaggiatori, e non è previsto che tale servizio sia limitato al solo servizio metropolitano.

NTV rappresenta ulteriormente che il tempo di percorrenza del tratto Roma Ostiense – Roma Tiburtina (e viceversa) da parte dei treni che circolano nel medesimo tratto del nodo di Roma (sia prima che dopo i treni italo) è identico (ovvero pari a 13/14 minuti) a quello dei treni NTV. L'unica differenza risulta essere che i treni regionali effettuano la fermata a Roma Tuscolana mentre i treni a lunga percorrenza e commerciali AV non effettuando alcuna fermata, ma transitano a bassissima velocità sullo stesso binario.

IV. - L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

A seguito della comunicazione di ricorso inoltrata da NTV in data 3 luglio u.s. (e ricevuta in data 4 luglio 2012), questo Ufficio si è immediatamente attivato chiedendo a RFI, per le vie brevi, un incontro - avvenuto in data 5 luglio 2012, ed effettuando successivamente, in data 6 luglio 2012, un sopralluogo presso la stazione di Roma Tuscolana per constatare lo stato delle banchine viaggiatori, il posizionamento del fabbricato viaggiatori e dei relativi accessi, al fine di poter effettuare una valutazione preliminare della richiesta avanzata da NTV.

Dopo queste verifiche iniziali, ed avendo constatato la necessità di integrare le informazioni così ottenute con documenti ufficiali (comprese le eventuali note intercorse fra l'impresa ferroviaria NTV e il gestore dell'infrastruttura RFI), questo Ufficio ha comunicato in data 11 Luglio 2012-con nota n. 527/4/URSF - l'avvio del procedimento istruttorio relativo al ricorso in oggetto.

Con la suddetta nota l'URSF, ai fini dell'istruttoria e del ricorso di cui trattasi, ha chiesto alle società NTV e RFI di far pervenire, ciascuna ovviamente per quanto di competenza, entro 30 giorni dal ricevimento della stessa, i seguenti documenti:

- copia di tutte le note, e-mail e comunicazioni scritte (inclusi verbali di eventuali riunioni e sopralluoghi), aventi ad oggetto o semplicemente riguardanti l'argomento "fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana per i treni commerciali di NTV, aventi origine e destino Roma Ostiense";
- cartografia della stazione ferroviaria Tuscolana, incluso fabbricato viaggiatori e sottopassi;
- mappe relative agli instradamenti ed ai fasci binari in diramazione verso le stazioni di Roma Ostiense (da un lato) e di Roma Termini, Roma Tiburtina e Roma Casilina (dall'altro);
- localizzazione in mappa delle aree di parcheggio limitrofe alla stazione ferroviaria;
- localizzazione in mappa di eventuali adiacenti servizi di trasporto pubblico: linee autobus ATAC SpA, fermata taxi e metropolitana di Roma linea A;
- dettaglio delle tracce orarie richieste da NTV dei treni in fermata a Tuscolana dal 26/08/12;
- informazioni circa le attività previste dal servizio viaggiatori dei treni Italo in fermata alla stazione Tuscolana, incluso tempo di sosta necessario per effettuare la salita e la discesa dei passeggeri;
- informazioni circa la disponibilità o la presenza di servizi ai passeggeri NTV presso la stazione di Roma Tuscolana, in previsione dell'eventuale fermata dei treni Italo;
- previsioni di traffico in dettaglio per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana per i prossimi tre anni;
- individuazione dei binari per il servizio dei treni commerciali NTV nella stazione di Roma Tuscolana, sia per i treni provenienti da Roma Ostiense che per quelli diretti a Tiburtina;
- informazioni circa le caratteristiche della linea (es. capacità, presenza di linea omotachica, presenza di quadruplicamento di linea...);
- evidenziazione di eventuali criticità derivanti dall'avvio del servizio viaggiatori a Roma Tuscolana da parte dei nuovi treni commerciali di NTV, con particolare riferimento alle possibili interferenze di questi ultimi con i treni oggetto di contratto di servizio pubblico tra le competenti autorità (Regione Lazio – Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) e Trenitalia SpA (orario dicembre 2011 - dicembre 2012);
- indicazione di eventuali treni di media e lunga percorrenza commerciali in transito o fermata presso la stazione di Roma Tuscolana;
- indicazione di eventuali treni merci in sosta programmata presso la stazione Tuscolana;
- caratteristiche tecniche delle banchine e dei marciapiedi in uso al servizio viaggiatori, con particolare riferimento alla loro possibile fruibilità da parte dei treni commerciali di NTV;
- caratteristiche tecniche dei treni Italo.

Con la stessa nota l'URSF ha precisato, in merito all'esigenza manifestata da NTV di avviare il servizio di fermata viaggiatori presso la Stazione di Roma Tuscolana a partire dal 26 agosto, che i tempi ed i termini per la conclusione del procedimento in oggetto sono stabiliti dal D.Lgs. 188/2003 e, pertanto, difficilmente sarebbe stato possibile per l'Ufficio emanare una decisione nei tempi auspicati dall'IF (anche in considerazione del fatto che pure le parti in causa hanno utilizzato tutto il tempo a loro favore per fornire i documenti richiesti).

Successivamente, quest'Ufficio ha ricevuto, in data 31 luglio 2012 (da parte di NTV) e 10 agosto 2012 (da parte di RFI), la seguente documentazione:

	MITTENTE	DESTINATARIO	PROT.	DATA
1	NTV	URSF	12/213.01/P	31 luglio 2012
	NTV	RFI	NTV/PO.041/00625/P	29 maggio 2012
	RFI	NTV	RFI-DCE\A0011\P\2012\0001615	18 giugno 2012
2	RFI	URSF	RFI-DCE- DCO\A0011\P\2012\0001741	10 agosto 2012
	NTV	RFI	NTV/PO.041/00625/P	29 maggio 2012
	RFI	NTV	RFI-DCE\A0011\P\2012\0001615	18 giugno 2012
	Altri allegati			
	- Tracce Orarie treni NTV, LP e Mercè			
	- Planimetria Impianto Roma Tuscolana			

Nella nota **prot. 12/213.01/P del 31 luglio** u.s. NTV illustra in particolare la tipologia di servizio viaggiatori che intende svolgere presso la stazione di Roma Tuscolana, ovvero che la stessa non risulta essere in contrasto con quanto stabilito dall'art. 59 della Legge n. 99/2009 (valutazione da parte dell'URSF della compromissione dell'equilibrio economico di contratti di servizio esistenti). Tale aspetto quindi chiarisce che la suddetta valutazione non dovrà essere effettuata prima della fase decisionale relativa al presente procedimento.

Si ricorda, infatti, che era stato chiesto all'IF, per le vie brevi, di specificare nel modo più dettagliato possibile se la fermata per servizio viaggiatori nella Stazione di Roma Tuscolana prevedesse solo la possibilità di "*salita passeggeri*", per i treni aventi direzione Roma Tiburtina, e solo "*discesa passeggeri*", per i treni con direzione Roma Ostiense; oppure viceversa dovesse consentire sia la salita che la discesa dei passeggeri dai treni commerciali NTV in entrambe le direzioni, ovvero sia in senso pari che dispari.

Nel caso fosse stata verificata e confermata tale ultima ipotesi, l'URSF avrebbe dovuto effettuare le valutazioni di cui all'art. 59 della Legge n. 99/2009, richiedendo all'IF NTV e agli altri soggetti interessati tutte le informazioni previste dal Decreto Direttoriale 203/1/URSF come modificato con successivo D.D. n. 528 dell'11/07/2012.

Nella stessa nota del 31 luglio 2012 NTV, relativamente ai treni in fermata alla Stazione Tuscolana, fornisce informazioni di dettaglio circa:

- I treni circolanti sulla tratta per la quale è richiesta la fermata di Tuscolana (n. 9 coppie), specificando che le percorrenze di tali treni sono identiche a quelle dei treni del servizio metropolitano che effettuano però 1 minuto di fermata;
- le attività previste dal servizio viaggiatori dei treni Italo, specificando che il tempo di sosta necessario per tali attività è di 1 minuto;
- l'individuazione dei binari per il servizio dei treni commerciali NTV nella Stazione di Roma Tuscolana (binario 4 per i treni provenienti da Ostiense verso la Stazione Tiburtina e binario 5 per i treni con direzione opposta);
- l'adeguatezza delle banchine, dei marciapiedi e delle caratteristiche tecniche della Stazione Tuscolana, che rispondono esattamente alle esigenze di fruibilità dei passeggeri dei treni Italo;

- le caratteristiche tecniche dei treni Italo (lunghezza m. 202, n. 10 porte di accesso al treno per lato, n. 450 posti a sedere).

Con la **nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001741 del 10 agosto** RFI:

- ribadisce la contrarietà alla possibile fermata dei treni AV Italo presso la Stazione di Roma Tuscolana, per i motivi già noti di servizio dedicato al trasporto pubblico locale della medesima Stazione e perché produrrebbe una compromissione della struttura d'orario dei treni regionali;
- fornisce la planimetria dell'impianto di Roma Tuscolana;
- fornisce l'elenco dei treni e delle tracce orarie dei treni Italo, LP (Lunga Percorrenza), merci e Regionali, insistenti sulla stazione in oggetto, da cui è possibile evincere l'importanza di tale stazione nell'ambito del nodo di Roma e della conseguente rilevanza degli instradamenti che non sono differenziati in base al servizio di trasporto ma alla origine/destinazione del medesimo;
- afferma che il collegamento Roma Tuscolana-Roma Tiburtina è garantito da un unico itinerario (non specializzato in relazione ai differenti servizi) e che su tale itinerario sono eserciti i treni del servizio metropolitano FR1/FM1 (Ferrovia Regionale 1 / Ferrovia metropolitana 1 - Fiumicino Aeroporto - Fara Sabina) caratterizzati da un sistema rigorosamente cadenzato. Al fine di garantire la regolarità di tale sistema anche le altre tipologie di trasporto (merci, LP ed invii di materiale rotabile) devono essere inserite nella stessa *"maglia oraria"* (con i medesimi distanziamenti rispetto al treno antecedente e successivo);
- evidenzia la complessità della progettazione dell'orario, effettuata per altro *"in ragione della vocazione delle stazioni del nodo di Roma (con particolare riferimento all'attrezzaggio degli impianti)"*, e per cui sono stati previsti i servizi a lunga percorrenza nelle stazioni Termini, Tiburtina ed Ostiense, specializzando la stazione di Roma Tuscolana per i servizi Regionali;
- indica che, a seguito della vocazione di *"servizio viaggiatori regionale"* per la stazione di Roma Tuscolana, gli unici treni commerciali che espletano ad oggi fermata sono quelli del servizio metropolitano FR1/FM1;
- afferma che la fermata dei treni Italo sarebbe ipoteticamente percorribile solo sui binari 4 e 5 della Stazione in quanto i soli ad essere di altezza pari a 55 cm compatibile con quella dei treni AGV.

In particolare emerge, poi, che un'ulteriore criticità è rappresentata non già dal tempo di sosta in sé e per sé, ma dal tempo di sosta unito con il tempo necessario per l'avviamento e l'arresto del treno, calcolato da RFI in circa 3 minuti. *"Tale maggior tempo"*, si legge nella nota del 10 agosto, *"superiore a quello dei treni regionali che effettuano la fermata - comporterebbe conseguentemente uno spostamento della traccia interessata che risulterebbe incompatibile con l'attuale struttura d'orario dei treni FR1/FM1"*.

A tale proposito il GI aggiunge che *"un'eventuale assegnazione della fermata commerciale a NTV presso la stazione di Roma Tuscolana produrrebbe, quale conseguente implicazione, una compromissione della struttura d'orario dei treni regionali"*. Tali criticità sarebbero peraltro destinate ad acuirsi *"laddove per ipotesi fosse concessa la fermata ad NTV e, sulla scorta di tale precedente, altre Imprese Ferroviarie dovessero anch'esse avanzare richiesta di fermata dei numerosi treni a lunga percorrenza che oggi transitano presso la Stazione di cui trattasi"*.

Il sottoscritto, quale responsabile del procedimento, ha formulato con la nota **prot. 623/4 del 29 agosto** u.s. - anche sulla base della suddetta documentazione acquisita - le seguenti considerazioni e valutazioni preliminari:

- 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 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: la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nelle stazioni e nei terminali ferroviari deve essere fornita alle imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente (*art. 20, comma 8*);
- il Prospetto Informativo della Rete (PIR), l'A.Q. sottoscritto tra RFI ed NTV e ogni altro documento precedentemente oggetto di contrattazione e accordo fra le parti, non riportano elementi sufficienti a dirimere la controversia in atto;
- nell'Accordo Quadro (e nelle sue successive modifiche e integrazioni) attualmente vigente fra NTV e RFI non è stata richiesta dall'IF, né programmata nel periodo di validità dell'AQ stesso, la fermata dei treni Italo presso la stazione di Roma Tuscolana;
- lo stato dei luoghi della Stazione di Roma Tuscolana consente la sosta e fermata dei treni NTV solo nei binari 4 (salita dei passeggeri con treno instradato verso Roma Tiburtina) e 5 (discesa viaggiatori con treno in direzione Roma Ostiense), ma non risulta essere attrezzata (lunghezza tettoia sulla banchina, uscite/accessi, scale mobili o ascensori, etc.) per lo svolgimento del servizio viaggiatori per treni Alta Velocità tipico delle stazioni ferroviarie ad essi dedicate, salvo interventi di adeguamento che però non sono stati comunicati a quest'Ufficio dalle parti (con riferimento a documenti di programmazione e pianificazione del GI, al Contratto di Programma fra RFI ed il MIT, oppure a Piani/Programmi Urbanistici del Comune di Roma);
- la stazione ferroviaria è un bene pubblico che, come tale, va utilizzato per massimizzare il beneficio dei cittadini e dei viaggiatori;
- il trasporto ferroviario regionale e l'intenso volume di traffico nel nodo di Roma vanno garantiti e tutelati, e pertanto ogni rischio di compromissione della gestione dei servizi di trasporto deve essere attentamente valutato;
- allo stato attuale non sembrano presenti limitazioni di sicurezza o tecniche alla possibile fermata in servizio viaggiatori dei treni Italo presso la Stazione di Roma Tuscolana, fermo restando i tempi di percorrenza imposti dalla linea;
- il tempo di sosta, nell'ipotesi di autorizzazione alle fermate dei treni Italo presso la Stazione Ostiense, dovrà essere coerente con quello previsto nell'attuale esercizio ferroviario per i treni del servizio metropolitano (ovvero non dovrà essere superiore al minuto);
- non si ritiene, stante quanto dichiarato dall'IF, che i servizi NTV possano arrecare una compromissione dell'equilibrio economico dei treni di trasporto regionali sotto contratto di servizio pubblico ai sensi dell'art. 59 della L. 99/2009.

Stante le considerazioni e le valutazioni preliminari suesposte, il sottoscritto ha evidenziato, nella medesima nota del 29 agosto 2012, come la ***documentazione acquisita non fornisca tutti gli elementi necessari per poter formulare una proposta di Decisione sul ricorso in oggetto.***

In particolare è emersa la problematica legata all'attuale "specializzazione" delle stazioni interne al nodo di Roma e le difficoltà di gestione del relativo traffico ferroviario.

I documenti forniti dal GI non hanno chiarito adeguatamente i vincoli attualmente esistenti nella Stazione Tuscolana né le ripercussioni che si potrebbero avere sul corretto svolgimento del servizio di trasporto regionale nel caso di un'eventuale autorizzazione alle fermate dei treni NTV presso la stazione medesima. NTV invece non ha chiarito il numero di passeggeri attesi ed il numero del personale dedicato all'assistenza cliente presso la Stazione in oggetto. Inoltre resta da verificare la discordanza delle informazioni pervenute sulla reale possibilità di fermata dei treni Italo in un minuto (fonte NTV) o in non meno di 3 minuti (fonte RFI).

Pertanto non essendo - in particolare - possibile determinare con esattezza le interferenze sul trasporto pubblico regionale derivanti dalla possibile fermata dei treni Italo presso la Stazione di Roma Tuscolana, il sottoscritto ha ritenuto necessario **richiedere dapprima al Gestore dell'Infrastruttura, ed eventualmente in seguito anche all'IF NTV, di fornire ulteriori informazioni/documenti al fine di chiarire le problematiche sopra esposte.**

Con la nota prot. 678/4 del 18 settembre u.s. l'URSF ha quindi richiesto al GI di fornire, entro 15 giorni, ulteriori documenti per chiarire la problematica legata alla specializzazione delle stazioni ed in particolare le difficoltà di gestire il traffico interno alla tratta del nodo di Roma interessata dal passaggio dei treni di NTV in un regime di circolazione omotachica.

Con la nota prot. 679/4 del 18 settembre u.s. l'URSF ha informato NTV che, al fine di determinare con esattezza le ripercussioni sul trasporto ferroviario regionale derivanti dal possibile accoglimento della richiesta dell'IF stessa, si era provveduto - in pari data - a chiedere al GI ulteriori documenti.

Con nota prot. RFI-AD\A0011\PI\2012\0001029 del 9 ottobre 2012, il GI ha fornito gli elementi integrativi richiesti dall'URSF.

RFI ribadisce preliminarmente che il collegamento Roma Ostiense-Roma Tuscolana-Roma Tiburtina è caratterizzato da promiscuità di traffico con numerose interferenze tra i diversi servizi (Regionali-Lunga Percorrenza-Merci).

Tale promiscuità e le interferenze ad essa riconducibili sono fonte di potenziali ritardi, destinati - a parere del GI - ad acuirsi nel caso in cui fosse ipotizzata anche per i treni Lunga Percorrenza la sosta commerciale presso la Stazione Tuscolana.

RFI afferma che proprio al fine di evitare le sopraindicate criticità e per massimizzare l'uso della capacità nel nodo di Roma, presso la stazione Tuscolana è prevista la fermata viaggiatori solo per i treni regionali. Il GI ha inoltre adottato simili specializzazioni delle stazioni anche nei nodi urbani di Napoli e Milano.

RFI rileva quindi che l'inserimento dei treni NTV nel canale del sistema metropolitano FR1/FM1 è stato realizzato compatibilizzando le tracce di diversi servizi, rispettando i vincoli di distanziamento e tenendo conto delle intersezioni a raso. In particolare le 14 coppie di treni NTV (orario 2012-2013) sono state inserite tra le tracce cadenzate a 15 minuti del servizio FR1/FM1.

RFI rappresenta poi il seguente quadro delle interferenze che i treni NTV producono nel percorso interessato:

Direzione Tiburtina - Ostiense

- treni FR1/FM1 diretti a Fara Sabina;
- treni merci provenienti dalle linee di Formia e Cassino e diretti sulla dorsale;
- treni merci della tirrenica diretti verso Formia e Cassino.

Direzione Ostiense - Tiburtina

- treni FR1/FM1 diretti a Fiumicino;
- treni merci provenienti da Sud e diretti verso la Tirrenica;
- flusso dei treni in uscita dalla rete AV diretti nel nodo di Roma.

RFI afferma quindi che, nel suddetto contesto, l'inserimento dei treni NTV ha già di per sé *“aumentato il rischio di instabilità sia per i servizi metropolitani sia per quelli AV.”*

Nel definire il progetto orario, il GI ha previsto margini di regolarità idonei ad assorbire le perturbazioni ed a garantire l'arrivo puntuale a Roma Tiburtina. L'eventuale fermata commerciale dei treni NTV a Roma Tuscolana comporterebbe, secondo il GI, la *“sterilizzazione dei margini di regolarità sopra indicati con inevitabili ripercussioni sulla regolarità della circolazione dei servizi metropolitani e del sistema AV/AC”*.

Proprio per rappresentare in maniera oggettiva l'aumento del livello di instabilità del sistema, RFI ha allegato alla nota una simulazione della circolazione ferroviaria sul tratto di linea in questione effettuata utilizzando il software Opentrack (strumento sviluppato dal Politecnico di Zurigo e tra i più utilizzati per simulare l'esercizio ferroviario. Tale software, infatti, è stato sviluppato a partire dalla seconda metà degli anni 90, per rappresentare l'esercizio ferroviario attraverso la simulazione. Il simulatore Opentrack è oggi utilizzato da imprese ferroviarie, industrie, consulenti ed università in molti Paesi. In particolare Opentrack viene utilizzato per:

- Pianificare le caratteristiche delle infrastrutture future
- Analizzare la capacità di linee e nodi urbani
- Studi sul materiale rotabile (ad esempio fissarne i requisiti)
- Costruire e valutare la robustezza degli orari (utilizzando anche simulazioni ricorsive)
- Analizzare diversi sistemi di segnalamento
- Valutare gli effetti di guasti (ad esempio all'infrastruttura o ai treni) e ritardi
- Simulare metropolitane.

L'obiettivo della simulazione è verificare la fattibilità del programma di esercizio nel passante Ostiense -Tiburtina con l'inserimento a RM Tuscolana della sosta di 2 minuti per i treni NTV.

Gli scenari considerati sono: mese dicembre 2012, configurazione infrastruttura attuale, orario treni del passante da orario in vigore compresi treni merci e invii materiale, 14 coppie di treni NTV in transito/fermata da Tuscolana, fascia oraria di riferimento 14-18.

Per le simulazioni perturbate si è utilizzata una distribuzione dei ritardi basata su rilevamenti statistici dei ritardi reali (fonte Piattaforma Integrata Circolazione PIC) e sono state effettuate per ciascun scenario 20 perturbate.

Per ciascuna delle 20 perturbate simulate la situazione con fermata a Tuscolana ha un numero di treni in ritardo superiore rispetto allo scenario di solo transito dei treni NTV.

I ritardi medi scaturenti dalla fermata di NTV (mediamente 3 minuti circa – 176 sec.) sarebbero tali da pregiudicare la regolarità della successione dei treni AV che percorrono la linea Roma-Firenze, in quanto tali treni sono progettati, nelle fasce orarie di maggior traffico, con un distanziamento di 5 minuti.

Dall'analisi della suddetta nota del 9 ottobre 2012, pur avendo appreso elementi importanti in ambito del presente ricorso, si è rilevata:

- l'assenza di informazioni circa le prospettive di incremento traffico derivanti dall'Accordo Quadro (AQ) siglato fra RFI e la Regione Lazio;
- la necessita di verificare i risultati del modello di interferenze per la fermata dei treni AV in un tempo pari ad un minuto;
- la non completa chiarezza della reale fattibilità dell'effettuazione - da parte di NTV - di una sosta per la sola salita o la sola discesa dei viaggiatori presso la Stazione di Roma Tuscolana in un arco temporale non superiore al minuto (come dichiarato dall'IF stessa nella nota 12/213.01/P del 31 luglio 2012).

Pertanto, al fine di poter completare l'istruttoria - come già ipotizzato nella relazione del 29 agosto u.s. - si è ritenuto procedere con ulteriori note di richiesta di informazioni integrative ad entrambi i soggetti (NTV ed RFI), da inoltrare all'URSF entro il 6 novembre 2012.

Con la nota prot. n. 784/URSF del 15 ottobre 2012, l'Ufficio ha richiesto all'IF NTV i seguenti elementi:

- conferma della possibilità dei treni Italo di fermare presso la Stazione Tuscolana con un tempo di sosta pari a 60 secondi;
- indicazione del tempo complessivo di fermata, sosta e ripartenza in ambo le direzioni;
- dimostrazione oggettiva, anche a mezzo software o prove visive, che i treni Italo riescono ad effettuare la fermata presso la stazione di Roma Tuscolana in un tempo non superiore ai sessanta secondi;
- informazione dei tempi di sola sosta previsti e/o richiesti da NTV per le stazioni di Roma Tiburtina, Bologna e Milano Rogoredo.

Con la nota prot. n. 785/URSF del 15 ottobre 2012, l'Ufficio ha richiesto a RFI i seguenti elementi:

- i dati e le prospettive di incremento del servizio di trasporto pubblico locale (numero di corse e fasce orarie), nel nodo di Roma, come previste dall'Accordo Quadro siglato con la Regione Lazio, con evidente interessamento della stazione Tuscolana;
- la riformulazione del modello di interferenze per la fermata dei treni alta velocità presso la stazione Tuscolana, con un tempo di fermata pari ad un minuto.;

Con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2012\0001074 del 26 ottobre 2012, il GI ha fornito gli elementi integrativi richiesti dall'URSF.

In relazione alle prospettive di incremento del servizio di trasporto pubblico locale nel nodo di Roma, RFI evidenzia che con Accordo Operativo (sottoscritto il 12 aprile 2010 tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e Comune di Roma) a partire dall'anno 2013 è previsto un ampliamento dell'attuale offerta come segue:

- a) prolungamento su Roma Tiburtina di n. 2 treni/h dei servizi metropolitani della linea FR3 (Viterbo/Cesano- Roma Ostiense), su un totale di n. 4 treni/h oggi attestati a Roma Ostiense;
- b) n. 1 treno/h aggiuntivo (no stop) Roma Tiburtina- Fiumicino Aeroporto.

Per quanto riguarda l'ipotesi di fermata pari ad 1 minuto, RFI osserva che - ad oggi - “non esistono casi in cui la sosta per servizio viaggiatori di treni a lunga percorrenza, nell'ambito di nodi metropolitani, sia inferiore a 2 minuti”.

Una fermata commerciale al di sotto di tale soglia non sarebbe –a parere del GI – in alcun modo sufficiente a garantire, in sicurezza, la salita e la discesa dei passeggeri e dei bagagli con essi al seguito.

RFI inoltre evidenzia come da un'analisi dei dati registrati nel periodo 28 aprile-14 ottobre 2012 con riferimento ai treni NTV, emerge un ritardo medio maturato presso la stazione di Roma Tiburtina particolarmente significativo nel caso dei treni provenienti da Roma Ostiense e diretti sulla linea AV/AC: il ritardo medio passa da 0,5 minuti in ingresso a 1,7 minuti in uscita verso la linea AV.

RFI afferma che tale incremento è, nel 38% dei casi, attribuibile al prolungamento da parte di NTV del tempo di sosta presso la Stazione di Roma Tiburtina, oggi pari a 2 minuti.

Secondo il GI il verificarsi di tale fenomeno avrebbe indotto NTV a richiedere un adeguamento della fermata a 3 minuti, e rappresenterebbe un'ulteriore dimostrazione che un tempo di sosta per servizi viaggiatori di un treno a lunga percorrenza, addirittura inferiore a 2 minuti, non sia in alcun modo praticabile.

RFI ha poi effettuato simulazioni analoghe a quelle allegate alla nota del 9 ottobre u.s., prendendo in considerazione, per i treni NTV, un tempo di fermata presso la Stazione di Roma Tuscolana pari ad un 1 minuto. L'esito di dette simulazioni dimostrano che anche in tale ultima ipotesi verrebbe a generarsi *“una destabilizzazione sia dei servizi metropolitani, sia dei servizi Alta Velocità”*.

Nella rappresentazione grafica riportata nella nota si evince che, confrontando le due ipotesi di sosta, l'entità dei ritardi rimane sostanzialmente invariata (la differenza è di soli 21 secondi, 176 sec. nel caso di 2 minuti di sosta contro 155 sec. nel caso di 1 minuto di sosta)

Pertanto il GI rileva che, nell'effettuare le simulazioni di cui trattasi, sono stati presi a riferimento i dati di circolazione reali estratti dal sistema PIC relativi ad un periodo (marzo-aprile) nel corso del quale, statisticamente, si registrano le migliori performance in termini di puntualità.

Un secondo grafico, rappresentativo della simulazione basata sulle effettive circolazioni di settembre 2012, dimostra un incremento ancora maggiore dei ritardi medi dei treni NTV.

Infine in un terzo grafico RFI pone in rilievo i 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, nelle due ipotesi considerate (1 e 2 minuti di sosta). Detti ritardi sono particolarmente marcati, nell'ordine di oltre 8 minuti, per i servizi della linea FR1/FM1 (Orte/Fara Sabina-Fiumicino Aeroporto), il cui carico medio giornaliero è di circa 80.000 viaggiatori.

Con nota prot. NTV/PO.041/00774/P del 30 ottobre 2012, NTV ha fornito gli elementi integrativi richiesti dall'URSF.

Relativamente alla conferma della possibilità dei treni NTV di fermare presso la stazione di Roma Tuscolana in un tempo di sosta pari a 60 (sessanta) secondi, NTV afferma che da un primo studio della domanda di trasporto è stato ipotizzato un numero massimo di viaggiatori che utilizzeranno i treni NTV (unicamente in salita verso Tiburtina ovvero discesa verso Ostiense) di circa 40÷50 passeggeri per treno.

Il servizio viaggiatori, al netto dei tempi tecnici di apertura e chiusura porte, potrà essere svolto in 45 secondi, tenuto conto che il treno è dotato di n. 10 porte e che il personale di bordo è anche in grado di assistere adeguatamente eventuali viaggiatori che dovessero trovarsi in difficoltà.

A tale proposito NTV ha anche indicato il quantitativo di personale dedicato (numero 5 unità) a bordo dei treni Italo per assistenza passeggeri in sola salita o sola discesa dai treni AV.

Per quanto riguarda l'indicazione del tempo complessivo di fermata, sosta e ripartenza, in ambo le direzioni, NTV ha sviluppato un'analisi dei tempi di percorrenza e dei relativi perditempo per arresto ed avviamento, prendendo come base numerica quella presente nelle tabelle 46 e 47 - Art. 114 - della PGOS (Allegato 2).

I risultati di tale analisi, secondo NTV cautelativa in quanto i treni AGV hanno sicuramente prestazioni superiori a quelle della tabella su indicata, dimostrano 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.

La percorrenza analizzata risulta, quindi, inferiore di 1-2 minuti a quella ad oggi assegnata nel progetto orario (13/14 minuti).

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

NTV informa poi di aver testato con il proprio personale operativo l'effettuazione di una fermata in 60 secondi: nelle stazioni di Milano Rogoredo e Mestre è stato quindi verificato che una fermata per sola salita/discesa dei treni Italo con circa 40-60 viaggiatori si esaurisce in meno di 60 secondi.

Infine, NTV informa dei tempi di sosta previsti e/o richiesti per le stazioni di Roma Tiburtina, Bologna AV e Milano Rogoredo.

V. - L'AMBITO GIURIDICO

I principali riferimenti giuridici presi in esame sono:

- **DECRETO LEGISLATIVO 8 LUGLIO 2003, N. 188**- *di Attuazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria (riguardanti rispettivamente lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, le licenze delle imprese ferroviarie, la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.*
- **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*

Sono stati presi a riferimento anche alcuni principi contenuti nel cosiddetto “RECAST” del 1° Pacchetto Ferroviario, approvato in via definitiva dal Parlamento Europeo lo scorso **3 luglio 2012**, e dal Consiglio lo scorso 29 ottobre 2012, e di prossima pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale Europea.

Il RECAST semplifica la legislazione precedente, unificando le tre direttive esistenti in materia e i loro successivi emendamenti, e introduce alcune precisazioni per correggere gli effetti distorti che si sono riscontrati nell'applicazione.

In particolare il RECAST stabilisce:

- a) le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro;
- b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica ad opera di uno Stato membro delle licenze destinate alle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno nell'Unione;
- c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.

VI. - CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI

Il sottoscritto, quale responsabile del procedimento, formula - anche sulla base della documentazione acquisita - le seguenti considerazioni e valutazioni, parte delle quali già espresse con la citata nota del 29 agosto u.s.:

- il decreto legislativo n. 188/2003 prevede che:
 - o vi sia libertà di accesso al mercato dei trasporti di passeggeri per ferrovia da parte delle 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 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: la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nelle stazioni e nei terminali ferroviari deve essere fornita alle imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente (art. 20, comma 8);
- nell'Accordo Quadro (e nelle sue successive modifiche e integrazioni) attualmente vigente fra NTV e RFI non è stata richiesta dall'IF, né programmata nel periodo di validità dell'AQ stesso, la fermata dei treni Italo presso la stazione di Roma Tuscolana;
- il Paragrafo 4.4.3.2 "*Criteri di priorità*" del PIR, nel prevedere le priorità che il GI deve considerare nella assegnazione delle tracce orarie, stabilisce anche che eventuali incompatibilità fra servizi di pari priorità sono disciplinate considerando prioritario il servizio finalizzato al traffico caratteristico della fascia oraria di interesse, nel modo seguente: servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e Stato o Regioni sono prioritari rispetto agli altri servizi nelle fasce orarie pendolari (dalle 06.00 alle 09.00 e dalle 17.00 alle 19.00);
- nell'Accordo Quadro siglato fra NTV e RFI non risulta essere stata richiesta e nemmeno prevista la fermata nella stazione di Roma Tuscolana, e conseguentemente non è richiesto un suo eventuale adeguamento al GI;
- lo stato dei luoghi della Stazione di Roma Tuscolana consente la sosta e fermata dei treni NTV solo nei binari n. 4 (salita dei passeggeri con treno instradato verso Roma Tiburtina) e n. 5 (discesa viaggiatori con treno in direzione Roma Ostiense), sebbene con notevoli disagi o difficoltà per l'utenza in considerazione dello stato dei luoghi, dalla dislocazione logistica e dei collegamenti con la rete di trasporto urbano;
- la stazione ferroviaria è un bene pubblico che, come tale, va utilizzato per massimizzare il beneficio dei cittadini e dei viaggiatori, i cui numeri e proporzioni devono essere tenute in debita considerazione in caso in cui effetti distorsivi, interferenze o ritardi possano essere generati dall'effettuazione di nuovi servizi o dalla variazioni di quelli in essere;
- come indicato nel *considerando 3* del Regolamento CE 1371/2007 "*il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati*" anche a fronte di attività commerciali, al fine di massimizzare l'efficienza del sistema ferroviario nel suo complesso, anche in situazioni complesse dal punto di vista impiantistico come Tuscolana;

- l'intenso volume di traffico nel nodo di Roma, ed in particolare i servizi di trasporto regionale di passeggeri, devono essere garantiti e tutelati e, pertanto, ogni possibile rischio di compromissione della gestione di servizi di trasporto ferroviario richiede una attenta valutazione e i dati forniti ed acquisiti devono essere necessariamente presi in adeguata considerazione;
- allo stato attuale non sono presenti limitazioni di sicurezza o tecniche alla possibile fermata in servizio viaggiatori, presso la Stazione di Roma Tuscolana, dei treni Italo, fermo restando i tempi di percorrenza imposti dalla linea per le caratteristiche omotachiche della stessa, le caratteristiche della Stazione (di ridotte dimensioni, con limitate possibilità di parcheggio e senza: biglietteria NTV, sale d'aspetto e segnaletica adeguata per incarrozzamento), e le limitazioni auto-imposte da NTV al servizio passeggeri (sola salita in direzione Stazione Tiburtina e sola discesa in direzione Stazione Ostiense);
- il tempo di sosta, nell'ipotesi di autorizzazione alle fermate dei treni Italo presso la Stazione Tuscolana, dovrà essere coerente con quello previsto nell'attuale esercizio ferroviario (ovvero non dovrà essere superiore al minuto -- ovvero a 60 secondi). In questo caso, dalle informazioni fornite, emerge che sebbene le simulazioni siano contrastanti sulla possibilità di rispettare i tempi di sosta previsti NTV (il Gestore sostiene che i tempi di sosta ridotti a un minuto non siano adeguati per i treni AV, mentre l'IF sostiene che il numero esiguo di passeggeri che utilizzerebbe la stazione di Roma Tuscolana, emerso dalle ricerche di mercato, garantirebbe il rispetto dei tempi), le seguenti affermazioni appaiono certe:
 - le simulazioni non hanno preso a riferimento tutti gli elementi possibili. Ad es. nelle simulazioni di NTV non viene chiarito cosa accadrebbe se:
 - il numero di passeggeri presso la Stazione di Tuscolana aumentasse;
 - in caso di avverse condizioni meteorologiche;
 - in presenza di persone a ridotta mobilità oppure di gruppi organizzati ...
 - i rischi di ritardi e perturbazioni, stante i dati attuali e le informazioni fornite, sembrano avere un alto grado di probabilità con effetti destabilizzanti per il sistema dei trasporti in questa parte del nodo di Roma, ulteriormente aggravato in futuro dall'inserimento di treni regionali già previsti da un Accordo di Programma tra Trenitalia SpA e Comune di Roma;
- la compromissione della struttura d'orario dei treni regionali rappresentata dal GI a seguito dell'autorizzazione alle fermate dei treni Italo presso la Stazione Tuscolana, potrebbe amplificarsi se, in base alla costituzione di tale "*precedente*", altre Imprese Ferroviarie dovessero avanzare richiesta di fermata presso la medesima Stazione Tuscolana dei treni a lunga percorrenza che oggi effettuano solo transito;
- non si ritiene, stante quanto dichiarato dall'IF, che i servizi NTV possano arrecare una compromissione dell'equilibrio economico dei treni di trasporto regionali sotto contratto di servizio pubblico ai sensi dell'art. 59 della L. 99/2009, infatti, l'eventuale fermata dei treni Italo presso la Stazione di Roma Tuscolana (inserita per altro nel nodo di Roma ad una sola fermata fra quelle di Roma Ostiense e di Roma Tiburtina), permettendo la sola salita o la sola discesa dei passeggeri a Roma Tuscolana, eliminerebbe di fatto qualsiasi rischio di compromissione dei contratti di servizio regionali;
- la tratta in questione (RM Tuscolana - RM Tiburtina) è inserita nel Prospetto Informativo della Rete fra quelle a capacità limitata (con 190 treni/giorno), il cui fattore è una ulteriore prova del rischio di reale perturbazione del traffico. Si veda in particolare la mappa del nodo di Roma:

IL NODO FERROVIARIO DI ROMA ASSETTO FINALE

- AV
- FR 1
- FR 2
- FR 3
- FR 4
- FR 5
- FR 6
- FR 7
- FR 8
- SHUNT MERCI
(CINTURA NORD -
CINTURA SUD)
- IN PREVISIONE
- FERMATE E STAZIONI
IN PREVISIONE
- FERMATE E STAZIONI
ESISTENTI



VII. - CONCLUSIONI

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 strategiche stazioni di interscambio, si ottengono, infatti, indubbi vantaggi in termini di efficientamento dei trasporti.

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.



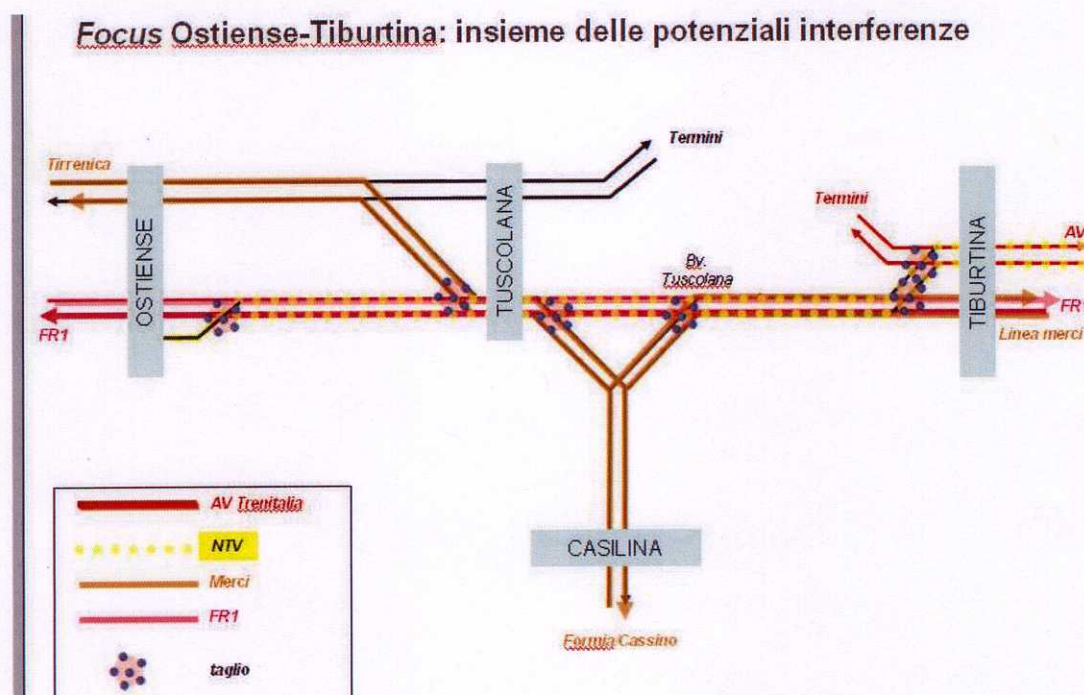
Inoltre, al fine di garantire la regolarità di tale sistema il GI ha previsto che anche le altre tipologie di trasporto (merci, lunga percorrenza ed invii di materiale rotabile) debbano essere inserite nella stessa “*maglia oraria*” (con i medesimi distanziamenti rispetto al treno antecedente ed a quello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

Considerato quanto sopra, si è pervenuti alle seguenti **conclusioni**:

- 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, considerato quanto sopra illustrato, quale **PROPOSTA DI DECISIONE**,

si ritiene che debba essere **RESPINTA la richiesta di NTV di**

- I. l'assegnazione a far data dal prossimo 26 agosto della fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana a tutti i treni commerciali NTV (sia in senso pari che dispari – compresi i treni NO STOP) aventi origine e termine di corsa a Roma Ostiense.**

Da quanto emerso in fase di ricorso, si ritiene, tuttavia, debba essere indicato al Gestore dell'Infrastruttura, per le stesse ragioni sopra esposte di diniego del ricorso presentato dall'IF in merito alla fermata dei treni AV presso la stazione di Roma Tuscolana, di:

- accogliere le richieste di NTV di variazione degli orari di partenza dei treni AV dell'IF (anticipo / posticipo), qualora queste:
 - siano tese a migliorare l'efficienza complessiva del sistema;
 - non risultino sovrapposte a treni regionali;
 - permettano di favorire e soddisfare l'accessibilità dei passeggeri in termini di orario, diversificando l'offerta;
- regolare al meglio il progetto dei treni Italo "NO STOP" di Roma Ostiense che potrebbe generare evidenti ripercussioni anche sul traffico del nodo di Roma;
- autorizzare in orario la sosta di 3' presso le stazioni di Tiburtina e Milano PG nei casi richiesti da NTV;
- approvare ove possibile le nuove tracce orarie di NTV nel nodo di Roma;
- ridurre, in stazioni di transito, il tempo di sosta dei treni AV Italo, se richiesto, qualora questo superi in orario gli 8 minuti.

La presente relazione, completa degli allegati, è sottoposta all'esame del Direttore dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari, unitamente alla allegata bozza di decisione.

Roma, 20 novembre 2012

Il Responsabile dell'Ufficio

