



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari
Via dell'Arte, 16 00144 Roma tel.06.5908.3088 Fax 06.5908.4231

Roma, 11 maggio 2011

Prot. 348/3/URSF

Anticipata via fax
Raccomandata a.r.

R.F.I. S.p.A.
Piazza della Croce Rossa, n. 1
00161 ROMA

OGGETTO: Aggiornamento Straordinario del Prospetto Informativo della Rete (Edizione 2010) ai sensi dell'art. 13, comma 1, del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.

1. PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO DEL PIR (EDIZIONE DICEMBRE 2010)

Come noto, l'art. 13 (Prospetto Informativo della Rete - PIR) del D.Lgs. n. 188/2003 prevede che *"Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37."*

Nel Prospetto Informativo della Rete, al *Paragrafo 1.6.2*, sono descritte le "Procedure di aggiornamento straordinario", ed in particolare è rappresentato che *"Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità il GI dovesse apportare, a seguito dell'emanazione dei Decreti Ministeriali di cui agli articoli 17, comma 1, e 11 del D.Lgs. n. 188/2003 o di altre disposizioni normative e/o regolamentari in materia, nonché in ragione dell'eventuale offerta di nuovi servizi, saranno rese conoscibili con comunicazione diretta a tutte le Imprese Ferroviarie titolari di licenza nazionale, ai sottoscrittori di Accordo Quadro e ai Richiedenti che abbiano manifestato interesse a sottoscriverlo."*

Nel corso dell'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete - Edizione dicembre 2010 – quest'Ufficio, nell'emanare le proprie indicazioni e prescrizioni, con la *nota n. 647 del 2 dicembre 2010*, ha ritenuto necessario rinviare l'inserimento delle modifiche che comportavano un

rilevante impatto economico ed organizzativo sulle imprese ferroviarie in un aggiornamento straordinario del PIR (come previsto al suddetto paragrafo 1.6.2), previa valutazione finale da parte di quest'Ufficio dopo aver acquisito ulteriori elementi o valutazioni da parte del GI, dei soggetti interessati o di altri Uffici di questo Ministero.

In riferimento alle proposte di modifica per le quali si è rinviato ad un aggiornamento straordinario del PIR, l'URSF ha ritenuto necessario – sia con la nota n. 647 del 2 dicembre 2010 che con la successiva nota n. 667 del 9 dicembre 2010 - richiedere elementi di maggior dettaglio ed in particolare:

- Paragrafo 2.2.2.2 - Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura - L'URSF, comprendendo l'esigenza di codesto GI di evitare che tracce richieste, per le quali viene espletata la relativa istruttoria tecnica, non vengano successivamente contrattualizzate per effetto del mancato rilascio in tempo utile del Certificato di Sicurezza, ha richiesto a codesta società di rivedere i principi collegati al “diritto di prenotazione” delle tracce, e di formulare (entro il 31 gennaio 2011) una proposta su tale argomento, prevedendo eventualmente sanzioni per quelle IF che richiedono tracce e poi non le effettuano con il solo scopo di limitare la concorrenza (paragrafo 2.5.1.1).
- Paragrafo 2.3.2.4.3 - Contratto di utilizzo infrastruttura - Assicurazioni. L'URSF, nel rilevare la apoditticità della richiesta di aumento del massimale assicurativo da 50 a 100 M€, ha richiesto a codesto Gestore di predisporre – entro il mese di gennaio 2011 – una apposita relazione contenente chiarimenti ed elementi di maggior dettaglio sulla modifica in argomento, in particolare in relazione alla valutazione del rischio e della rischiosità degli eventi, alla decisione di eliminare i sottolimiti ammessi per alcune fattispecie ed all'incremento dei premi assicurativi a seguito della proposta di raddoppio del massimale. L'Ufficio ritiene tale relazione necessaria per poter eventualmente assumere una decisione in merito alla definizione di un giusto ed ottimale massimale assicurativo.
- Paragrafo 2.4.7 - Sgombero dell'infrastruttura. L'URSF, per una corretta valutazione di una problematica di tale complessità, ha richiesto a codesto Gestore di predisporre - entro gennaio 2011 - una nuova formulazione del paragrafo di cui trattasi, da condividere con quest'Ufficio anche attraverso consultazioni intermedie, e che tenga conto di una serie di principi connessi alla gestione ed al coordinamento delle operazioni di soccorso, che dovranno avvenire sotto la diretta responsabilità del GI, rispettando il principio di solidarietà tra tutte le IF, per perseguire l'obiettivo di una gestione ottimale e funzionale dell'infrastruttura ferroviaria.

Nel paragrafo “PREMESSA” dell'edizione dicembre 2010 del PIR, il Gestore ha preannunciato la necessità, condivisa con quest'Ufficio, dell'adozione di misure - attraverso un aggiornamento straordinario del PIR e secondo le procedure di cui all'art.13 del D.Lgs. 188/2003 - con particolare riferimento alle disposizioni relative allo sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo 2.4.7 del PIR ed all'adeguamento del massimale della copertura assicurativa RCT a carico delle IF di cui al paragrafo 2.3.2.4.3.

In data 28 gennaio 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000081, ha richiesto di prorogare di dieci giorni lavorativi il termine, inizialmente stabilito al 31/01/2011, per la presentazione delle proposte summenzionate finalizzate all'aggiornamento straordinario del PIR.

Quest'Ufficio, con nota n. 69/3/URSF del 2 febbraio u.s., ha concesso la sopraindicata proroga finalizzata all'ulteriore approfondimento delle tematiche oggetto di aggiornamento del PIR, posticipando al 14 febbraio il termine per ricevere le proposte di codesta società.

In data 14 febbraio 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000133, ha trasmesso allo scrivente Ufficio il documento contenente le proposte elaborate per l'aggiornamento straordinario del PIR, ed in particolare:

- Paragrafo 2.2.2.2 - *Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura*. Si introduce il principio per cui l'IF che presenta richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore (ed entro la data di avvio del processo di allocazione) è tenuta a produrre il *Certificato di Sicurezza (CdS)* entro e non oltre 4 mesi successivi alla scadenza del termine di presentazione della richiesta di tracce. Inoltre, in caso di mancata presentazione del CdS entro il termine previsto, la capacità richiesta sarà nuovamente resa disponibile dal Gestore.
- Paragrafo 2.3.2.4.3 - *Contratto di utilizzo infrastruttura – Assicurazioni*. Si ripropone l'innalzamento del massimale assicurativo da 50 a 100 Mln di €, con conseguente aumento dei sottolimiti ammessi. Codesto Gestore, in merito alle richieste di chiarimenti da parte di quest'Ufficio, nel rimandare alla pregressa corrispondenza sull'argomento, rappresenta che la percentuale di aumento del premio conseguente al raddoppio del massimale si aggirerebbe tra il 25% ed il 50%.
- Paragrafo 2.4.7 - *Sgombero dell'infrastruttura*. Codesto Gestore ripropone lo stesso schema trasmesso ai soggetti interessati durante la fase di aggiornamento del PIR, con alcune integrazioni. La più rilevante riguarda la disponibilità di locomotive/convogli di riserva che si intende garantita anche attraverso i materiali per i quali è stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale. Inoltre il GI propone l'introduzione di una specifica causa di risoluzione del contratto quale conseguenza della violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura. (Paragrafo 2.3.2.5 – *Risoluzione del contratto*)
- Paragrafo 4.3.2 - *Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore*. Si propone di inserire la regola per cui le richieste di tracce che non si sviluppino per l'intero arco di validità dell'orario di servizio di riferimento sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione, dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute entro la scadenza prevista.

In data 23 febbraio 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2011\0000349, ha trasmesso allo scrivente Ufficio, ad integrazione delle modifiche riguardanti l'aggiornamento straordinario già inviate in data 14 febbraio 2011, gli schemi tipo degli atti negoziali e l'ultimo capoverso del par. 2.2.2.2, modificati in coerenza delle proposte di aggiornamento già trasmesse.

In data 14 marzo 2011 quest'Ufficio, con nota prot. 190/3/URSF, ha formulato alcune indicazioni preliminari sulle proposte di aggiornamento straordinario del PIR elaborate da codesto Gestore, ed in particolare:

- Paragrafo 2.2.2.2 - *Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura*. Pur condividendo la finalità della proposta di modifica formulata dal Gestore, e cioè evitare che tracce richieste non vengano successivamente contrattualizzate per effetto del mancato rilascio in tempo utile del *Certificato di Sicurezza*, l'Ufficio ha rilevato l'assenza - nel testo modificato - di una "*clausola di salvaguardia*" per le IF titolari di Accordo Quadro, ed ha proposto pertanto di escludere dall'applicazione di tali nuove disposizioni quelle IF che, alla data della pubblicazione dell'aggiornamento in questione, abbiano sottoscritto con il GI un Accordo Quadro pluriennale.
- Paragrafo 2.3.2.4 - *Contratto di utilizzo infrastruttura – Assicurazioni*. Quest'Ufficio ha espresso nuovamente dubbi sull'esatta quantificazione del massimale individuato in 100 M€ (non avendo codesto Gestore fornito gli ulteriori elementi di dettaglio richiesti), ma condividendo in termini generali la necessità di un adeguamento del massimale assicurativo,

ha preso atto di quanto proposto in particolare circa il ripristino - rispetto alla proposta iniziale - dei cosiddetti "sottolimiti ammessi"

- Paragrafo 2.4.7 - Sgombero dell'infrastruttura. In relazione alle nuove disposizioni proposte per lo sgombero dell'infrastruttura, quest'Ufficio ha richiesto di chiarire - in riferimento al punto a) del paragrafo - se è necessario che l'IF metta a disposizione un convoglio di riserva (ubicato in una stazione baricentrica rispetto alla tratta esercita), in aggiunta alle riserve "calde" eventualmente presenti nelle stazioni terminali, oppure se siano sufficienti solo quest'ultime. Inoltre, in merito all'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso o altri mezzi idonei), l'URSF non condivide la proposta di codesto Gestore espressa al punto 4 del paragrafo in esame, in quanto difforme dalle indicazioni già fornite dall'Ufficio nella nota Prot. 647/3/URSF del 2 dicembre 2010. L'URSF ha quindi nuovamente ribadito che non può essere lasciato a carico delle singole IF l'onere di disporre - seppur anche in forma consorziata - di adeguati mezzi di soccorso attrezzati, essendo tale onere innaturalmente elevato per la quasi totalità delle IF attualmente presenti sul mercato, con la conseguente concretizzazione di una rilevante barriera all'ingresso al mercato dei servizi ferroviari.
- Capitolo 2 - Parte Speciale - Condizioni di Accesso all'Infrastruttura AV/AC. Con riferimento alle conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce richieste, lo scrivente non condivide la previsione del GI che non considera l'ipotesi in cui tracce richieste e non contrattualizzate possano essere nuovamente allocate, mantenendo anche per questa fattispecie una "penale", per l'IF richiedente, pari al 75% del canone di utilizzo delle tracce richieste, oltre al costo per lo studio di fattibilità. Quest'Ufficio ritiene invece che si debba applicare una penale più bassa rispetto al valore già stabilito (75%) nel caso la traccia non contrattualizzata venga in tutto o in parte resa disponibile ed allocata ad altra IF.

In data 16 marzo 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P2011\0000838, ha trasmesso allo scrivente Ufficio, ad integrazione delle modifiche riguardanti l'aggiornamento straordinario già inviate in data 14 e 23 febbraio 2011, la Tabella 1 del paragrafo 6.3.2 "Servizi di manovra - classificazione impianti e tariffe" modificata.

In data 22 marzo 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P2011\0000253, ha comunicato allo scrivente Ufficio, di aver inviato - in pari data - la bozza di aggiornamento straordinario del PIR a tutti i soggetti interessati, stabilendo al 1° aprile il termine per presentare eventuale osservazioni.

In relazione alle indicazioni preliminari formulate dall'URSF con la nota del 14 marzo 2011, codesto Gestore ha replicato come segue:

- la regola che prevede l'onere di presentazione del Certificato di Sicurezza entro e non oltre 4 mesi dalla richiesta di capacità, deve trovare applicazione per la generalità delle IF, senza eccezioni che riguardino i titolari di Accordo Quadro, anche relativi alla rete AV/AC.
- in relazione al punto 4 del paragrafo 2.4.7, ribadisce che ogni IF deve assicurare - anche consorziandosi - la disponibilità di mezzi di soccorso attrezzati, evitando che tale onere ricada su un unico operatore (l'IF incumbent);
- è confermato l'aumento del massimale assicurativo RCT da 50 a 100 mln di euro, con la reintroduzione dei sottolimiti;
- viene ridotto (dal 75% al 50%) il valore della penale prevista nel caso in cui la capacità richiesta per i servizi AV/AC non venga contrattualizzata e, conseguentemente, assegnata ad altra IF.

Successivamente all'invio della bozza di aggiornamento straordinario del PIR, la quasi totalità dei soggetti interessati ha rappresentato a codesto Gestore ed a quest'Ufficio l'insufficienza dei tempi stabiliti per la formulazione delle osservazioni sul nuovo testo, richiedendo quindi una proroga del termine inizialmente fissato al 1° aprile 2011.

In data 28 marzo 2011 quest'Ufficio, con nota prot. 228/3/URSF, tenuto conto della suddetta richiesta formulata da numerosi soggetti interessati, e vista la proroga di 10 giorni lavorativi già concessa a RFI S.p.A. per la presentazione delle proposte di aggiornamento straordinario, ha concesso analoga proroga anche alle IF, fissando il termine ultimo per la presentazione di eventuali osservazioni al giorno 15 aprile 2011.

In data 20 aprile 2011 codesto Gestore, con la nota prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000474 trasmessa all'ANSF, allo scrivente Ufficio ed alla D.G. del Trasporto Ferroviario, ha fornito ulteriori elementi circa le interazioni tra le procedure/tempistiche per il rilascio del Certificato di Sicurezza ed quelle relative alla procedura di assegnazione di capacità.

In particolare codesto Gestore ha evidenziato le problematiche emerse nel corso degli ultimi anni, per cui è diventata prassi per alcune IF nuove entranti richiedere tracce orarie in assenza del CdS o della sua "estensione". Ciò comporta per il GI lo svolgimento dell'istruttoria tecnica nonché il blocco della capacità richiesta dalla IF, senza che il GI stesso abbia alcuna certezza che tale capacità venga poi effettivamente utilizzata.

La richiesta di capacità successivamente non utilizzata determina un danno economico per il Gestore connesso sia al mancato uso delle tracce sia alla impossibilità di riallocare in tempo utile la capacità ad altre IF richiedenti: inoltre si verrebbero a determinare problemi di armonizzazione in fase di definizione del progetto orario nel caso ci fossero tracce tra loro configgenti.

Per tali motivazioni codesto Gestore ha rappresentato la difficoltà di gestire la problematica in argomento con la semplice introduzione di penali, come peraltro ipotizzato dall'URSF con la nota del 2 dicembre 2010.

Codesto GI, anche riferendosi all'art. 25 comma 4bis del D.Lgs n. 188/2003 (introdotto dalla Legge n. 99/2009) che prevede il possesso del CdS preliminarmente alla sottoscrizione del contratto di utilizzo, ritiene che la fissazione del termine relativo alla disponibilità del certificato di sicurezza sia una prerogativa del Gestore stesso, che la esercita *"in un'ottica di contemperamento delle esigenze delle IF (e più in generale del mercato) con quella di una corretta pianificazione e ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura."*

Infine codesto Gestore evidenzia come il D.Lgs n. 162/2007 prevede all'art. 16 comma 2 che *"l'Agenzia decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza [...] entro 4 mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste"*.

Le *"Linee Guida per il rilascio del certificato di sicurezza"* emanate dall'ANSF il 23 marzo 2010 prevedono che, in caso di domanda contenente tutte le informazioni prescritte, il rilascio del CdS avviene entro 4 mesi dalla richiesta.

Pertanto codesto GI conclude che l'IF, anche ipotizzando che la richiesta del CdS sia contestuale alla richiesta di capacità, sarà nelle condizioni di poter dimostrare il possesso del certificato entro il termine proposto dal Gestore nell'aggiornamento straordinario del PIR (entro 4 mesi dalla richiesta delle tracce), e contestualmente saranno salvaguardate le esigenze del GI di una corretta pianificazione e ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura.

In data 04 maggio 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000523, ha trasmesso allo scrivente Ufficio la proposta di aggiornamento straordinario del PIR, unitamente alle osservazioni formulate dai soggetti interessati, e rappresentando le seguenti valutazioni:

Premesse generali – La quasi totalità delle IF ha preliminarmente contestato l'applicabilità delle modifiche proposte a valere dall'orario di servizio 2011-2012. Il GI evidenzia che tali proposte di modifica sono già state sottoposte alle IF durante la procedura di consultazione relativa all'aggiornamento del PIR edizione 2010, a conclusione della quale l'URSF ha rinviato l'inserimento delle modifiche stesse ad uno specifico aggiornamento straordinario. Di tale circostanza viene peraltro data informazione nel paragrafo "*Premesse*" del PIR vigente.

- Paragrafo 2.2.2.2 - Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura. E' stato introdotto il principio per cui l'IF che presenta richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore sulla base della sola domanda del *Certificato di Sicurezza (CdS)* o sue estensioni, è tenuta a produrre il CdS entro e non oltre 4 mesi successivi alla scadenza del termine di presentazione della richiesta di tracce. Le motivazioni sono state analiticamente rappresentate nella succitata nota del 20 aprile 2011, e secondo codesto GI la modifica proposta si pone come "*essenziale in un'ottica di corretta pianificazione delle attività connesse al processo di assegnazione della capacità*". Viene quindi confermata la formulazione della proposta di modifica già sottoposta ai soggetti interessati ed a quest'Ufficio.
- Paragrafo 2.3.2.4.3 - Contratto di utilizzo infrastruttura – Assicurazioni. Viene ribadito quanto già comunicato con la pregressa corrispondenza sull'argomento, e si sottolinea la reintroduzione dei sottolimiti ammessi. Codesto Gestore segnala inoltre che, essendo stata postergata l'introduzione dell'innalzamento del massimale assicurativo al prossimo orario di servizio, ed avendo comunque preannunciato tale modifica nelle Premesse del PIR vigente, è da considerarsi superata anche la criticità evidenziata dalle IF relativamente alla impossibilità di recupero degli aumenti assicurativi per i contratti già sottoscritti.
- Paragrafo 2.4.7 - Sgombero dell'infrastruttura. Codesto Gestore riafferma di voler dare certezza al principio in base al quale ogni IF deve essere effettivamente in grado di garantire la liberazione della linea ferroviaria. Inoltre vengono ricordate le problematiche connesse all'accoppiabilità tra i differenti materiali rotabili e – relativamente alla linea AV – le difficoltà di accedere dall'esterno alla rete ferroviaria, fattore quest'ultimo che rende necessario un soccorso con vettori ferroviari. Pertanto il GI richiede che ogni singola IF si attrezzi adeguatamente con propri mezzi, mentre l'intervento di altra IF estranea all'ingombro deve essere circoscritta ai soli casi in cui il GI stesso lo reputi necessario ai fini di un efficace e tempestivo ripristino della regolare circolazione. Il GI ha previsto, al fine di tener conto delle osservazioni formulate dalle IF, che la dislocazione delle locomotive di riserva sulla rete convenzionale è disposta dal GI stesso in sede di assegnazione della capacità, tenendo conto del programma di esercizio della singola IF. Inoltre, ottemperando le richieste di quest'Ufficio, il GI ha: 1) reintrodotta il principio in base al quale il numero delle locomotive di riserva non potrà costituire un onere innaturalmente elevato rispetto alle dimensioni del servizio di trasporto effettuato; 2) esplicitato il principio in base al quale la disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta per i quali è stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale. Inoltre il GI specifica che anche per l'infrastruttura AV la dislocazione dei convogli/mezzi di riserva viene stabilita dal GI in ragione del programma di esercizio. Relativamente ai mezzi di soccorso, il GI conferma quanto già rappresentato sull'argomento nella pregressa corrispondenza.
- Paragrafo 2.3.2.5 – Risoluzione del contratto. In relazione all'ipotesi di risoluzione del contratto quale conseguenza della violazione degli obblighi in materia di sgombero

dell'infrastruttura (punto f), codesto GI afferma che trattasi di una previsione necessaria per rafforzare la "cogenza" delle regole ad essa connesse, e che essendo stata concepita quale ipotesi di "grave inadempimento", l'operatività di tale risoluzione non può essere subordinata alla reiterazione di inosservanze degli obblighi posti a carico delle IF.

- Paragrafo 4.3.2 – *Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore*. Codesto Gestore, in relazione alla regola per cui le richieste di tracce che non si sviluppano per l'intero arco di validità dell'orario di servizio di riferimento sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione (dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute entro la scadenza prevista) rappresenta che la motivazione di tale regola è riconducibile ad una più efficiente utilizzazione dell'infrastruttura. Altresì viene affermato che la suddetta proposta non trova applicazione nei casi in cui l'utilizzazione limitata ad un periodo dell'anno è espressamente prevista in un Accordo Quadro relativo ad una programmazione pluriennale dei servizi.

2. PREMESSA DI CARATTERE GENERALE

Quale premessa di carattere generale, si evidenzia che l'aggiornamento straordinario del PIR è stato proposto da quest'Ufficio, che ha ritenuto necessario acquisire ulteriori elementi e valutazioni da parte del GI, dei soggetti interessati e di altri Uffici di questo Ministero su quelle modifiche - presentate dal GI durante la fase di aggiornamento "ordinario" del PIR - che potevano avere un rilevante impatto economico ed organizzativo sulle imprese ferroviarie.

Le suddette modifiche non hanno una valenza normativa, ma disciplinano le modalità di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in modo dinamico, adeguandole agli scenari competitivi che si vanno configurando sia a livello nazionale che europeo.

Se così non fosse, l'Organismo di Regolazione sarebbe impossibilitato a svolgere le proprie funzioni che consistono - tra l'altro - nell'adeguare le condizioni di accesso all'infrastruttura al variare del contesto socioeconomico e competitivo, al fine di garantire a tutte le IF che tale accesso sia equo e non discriminatorio.

Altresì, mentre da un lato la cristallizzazione normativa dei suddetti elementi eliminerebbe quella flessibilità necessaria per rispondere celermente alle esigenze legate ad un dinamico ed equilibrato sviluppo del mercato dei servizi ferroviari, dall'altro proprio la valutazione effettuata dall'Organismo di Regolazione garantisce la terzietà ed il rispetto delle previsioni normative nell'emanazione del PIR.

Pertanto con tale aggiornamento straordinario del Prospetto Informativo della Rete quest'Ufficio vuole fornire a codesto Gestore maggiori strumenti per una corretta pianificazione e ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura, garantendo al contempo a tutte le imprese ferroviarie un accesso equo, trasparente e non discriminatorio all'infrastruttura stessa.

Infine si rappresenta che la premessa in argomento è formulata anche per poter fornire ulteriori elementi a quelle Imprese Ferroviarie che hanno preliminarmente contestato l'applicabilità delle modifiche proposte a valere dall'orario di servizio 2011-2012: si ricorda infatti che tali proposte di modifica erano già state sottoposte alle IF durante la procedura di consultazione relativa all'aggiornamento del PIR edizione 2010, a conclusione della quale quest'Ufficio ha rinviato l'inserimento delle modifiche stesse a questo specifico aggiornamento straordinario. Di tale circostanza è stata data informazione nel paragrafo "Premesse" del PIR vigente, ed è peraltro stata argomento di discussione durante la riunione con tutte le IF tenutasi presso quest'Ufficio in data 20 gennaio 2010.

3. INDICAZIONI E PRESCRIZIONI

Premesso quanto sopra quest'Ufficio, tenuto conto delle indicazioni preliminari già espresse con la nota del 14 marzo 2011, delle osservazioni formulate dai soggetti interessati sulla 1^a bozza di aggiornamento straordinario del PIR e delle valutazioni di codesta Società in merito all'accoglimento o meno delle stesse, esprime le seguenti indicazioni e prescrizioni.

CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

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

Capitolo 2 – Parte Speciale – Condizioni di Accesso all'Infrastruttura AV/AC.

B. - Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula di contratto di utilizzo dell'infrastruttura AV/AC – b.1 Requisiti

Quest'Ufficio prende atto e condivide quanto ulteriormente argomentato da codesto GI con la nota del 20 aprile 2011 su tale proposta di modifica.

I nuovi elementi forniti circa le interazioni tra le procedure/tempistiche per il rilascio del certificato di sicurezza stabilite dall'ANSF e quelle relative alla procedura di assegnazione di capacità, evidenziano come l'IF, anche ipotizzando che la richiesta del CdS sia contestuale alla richiesta di capacità, sarà nelle condizioni di poter dimostrare il possesso del certificato entro il termine proposto dal Gestore nell'aggiornamento straordinario del PIR (entro 4 mesi dalla richiesta delle tracce). Allo stesso modo viene salvaguardato anche il Gestore da possibili danni economici conseguenti al mancato acquisto delle tracce, in quanto gli viene concesso un tempo utile per poter riallocare la capacità eventualmente non utilizzata ad altre IF richiedenti, permettendo così una corretta pianificazione e ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura.

Occorre comunque ribadire come nel testo di aggiornamento proposto non sia stata prevista, come già prospettato dall'URSF con la nota del 14 marzo 2011, alcuna "clausola di salvaguardia" per le Imprese Ferroviarie titolari di Accordo Quadro.

Pertanto, poiché si ritiene di dover confermare che non debbano essere penalizzati accordi commerciali già sottoscritti alla data di entrata in vigore delle presenti modifiche, quest'Ufficio **prescrive** di escludere dall'applicazione di tali nuove disposizioni le Imprese Ferroviarie che, alla data della pubblicazione dell'aggiornamento straordinario in questione, abbiano in essere con il Gestore un Accordo Quadro pluriennale, a garanzia di disponibilità (per il GI) ed impegno all'utilizzazione (per l'IF) della capacità di infrastruttura ferroviaria.

Paragrafo 2.3.2.4 - Contratto di Utilizzo Infrastruttura – Assicurazioni Responsabilità Civile verso Terzi

Quest'Ufficio, nel ribadire che concorda in termini generali sulla necessità di un adeguamento del massimale assicurativo, prende atto sia della reintroduzione dei sottolimiti ammessi - adeguati all'innalzamento del massimale - sia del fatto che, secondo una verifica effettuata da codesto Gestore, a fronte del raddoppio del massimale, la percentuale di aumento del premio assicurativo dovrebbe attestarsi tra il 25% ed il 50%.

Altresì si condivide la riserva espressa dalla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario (DGTF) di questo Ministero relativamente alle modalità con cui codesto Gestore è pervenuto all'individuazione del valore del massimale assicurativo, non avendo lo stesso fornito né allo

scrivente né alla DGTF i richiesti ulteriori elementi di dettaglio circa la valutazione del rischio e della rischiosità degli eventi.

Alla luce di quanto sopra esposto quest'Ufficio, nel valutare positivamente la modifica proposta, richiede comunque a codesto Gestore di effettuare una ulteriore analisi circa la quantificazione del massimale (da modificare eventualmente – in aumento o diminuzione – nel prossimo aggiornamento del PIR) al fine di garantire un ottimale copertura assicurativa sia dell'assicurato (imprese ferroviarie) che dei terzi danneggiati.

Paragrafo 2.3.2.5 – Risoluzione del contratto

Capitolo 2 – Parte Speciale – Condizioni di Accesso all'Infrastruttura AV/AC.

C. - Contratto di utilizzo dell'infrastruttura AV/AC – c.6 Risoluzione del contratto

Quest'Ufficio non condivide l'inserimento, alla lettera f) del paragrafo 2.3.2.5 ed alla lettera e) del paragrafo c.6, tra i casi per cui si intende risolto il Contratto, quello relativo alla *"violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo 2.4.7.1 punto 12"*, né la motivazione addotta da codesto GI, cioè che trattasi di una previsione necessaria per rafforzare la "cogenza" delle regole ad essa connesse.

Pertanto si *prescrive* a codesto Gestore di modificare i paragrafi in questione, prevedendo che in caso di presupposta *"violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura"* venga consultato l'URSF.

Al fine di garantire a tutte le imprese ferroviarie un trattamento trasparente, equo e non discriminatorio, quest'Ufficio dovrà infatti esprimersi sulla ipotesi del "grave inadempimento" previsto nei suddetti paragrafi.

Codesto Gestore, nel segnalare all'URSF la presunta violazione da parte di una IF degli obblighi previsti in materia di sgombero dell'infrastruttura, dovrà fornire una dettagliata relazione (accompagnata da inequivocabili elementi di prova quali tabulati, registrazioni, etc.) sugli eventi verificatisi, e qualora quest'Ufficio, anche dopo opportuno contraddittorio tra i soggetti coinvolti, accerti l'effettivo "grave inadempimento", ne darà comunicazione alla IF stessa, preavvisando che, in caso di una nuova violazione dei citati obblighi, il Gestore sarà autorizzato a risolvere il contratto esistente.

La verifica della suddetta reiterazione di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura sarà effettuata sempre da quest'Ufficio, secondo le medesime modalità suesposte.

Resta comunque inpregiudicato il dovere dell'IF al ristoro di tutti i danni economici e commerciali provocati al Gestore ed ad altre imprese ferroviarie.

Infine la formulazione di tale previsione dovrà necessariamente tener conto del fatto che - come verrà esplicitato nel punto successivo - la disponibilità di locomotive di riserva potrà essere garantita dalla IF anche in forma consorziata con altre IF.

Paragrafo 2.4.7 - SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA (al di fuori dei binari di stazionamento)

In relazione alla nuova formulazione proposta, quest'Ufficio ritiene chiarito - in riferimento alla lettera a) del punto 2 - che le riserve "calde" eventualmente presenti nelle stazioni terminali e programmate per l'utilizzo per servizio commerciale sono utili e computabili a garantire la disponibilità di locomotive/convogli di riserva richieste dal Gestore.

Si prende atto inoltre che è stato reintrodotta il principio in base al quale il numero delle locomotive di riserva non potrà costituire un onere innaturalmente elevato rispetto alle dimensioni del servizio di trasporto effettuato, sia merci che passeggeri, e si valuta positivamente anche la previsione secondo la quale, nel caso di utilizzo parziale delle linee AV/AC, il GI individua gli impianti dove dislocare i convogli/mezzi di riserva in ragione del programma di esercizio.

Al fine di garantire la possibilità per tutte le IF operanti nel mercato dei servizi ferroviari di disporre delle locomotive di riserva anche in forma "consorziate", quest'Ufficio **prescrive** a codesto Gestore:

a) di indicare esplicitamente, alla fine del punto 2 del paragrafo 2.4.7, che la disponibilità di locomotive di riserva potrà essere garantita dalla IF anche in forma consorziata con altre IF;

b) di integrare il punto 5 del paragrafo in argomento, laddove è previsto che l'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione degli impianti ferroviari ove dispone di locomotive/convoglio di riserva, diesel ed elettriche, esplicitando la possibilità per le imprese ferroviarie stesse di comprovare accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune delle locomotive.

Relativamente a quelle imprese ferroviarie che utilizzano parzialmente l'infrastruttura convenzionale, svolgendo trasporto ferroviario merci di limitata entità e su linee a scarso traffico, codesto Gestore dovrà prospettare soluzioni alternative (ad es. l'utilizzo dei locomotori di manovra autorizzati alla circolazione in linea, di proprietà del GI stesso) che non comportino costi innaturalmente elevati tali da limitare o inibire l'accesso delle IF all'infrastruttura.

In merito alla previsione di cui al punto 4) di questo paragrafo, su cui quest'Ufficio ha già manifestato la propria perplessità, occorre preliminarmente evidenziare come incidenti e/o inconvenienti che comportino la non rimorchiabilità del materiale rotabile (temporanei dissesti dell'infrastruttura ferroviaria, anomalie di funzionamento del sistema di segnalamento ERTMS, svii, etc) siano spesso non riconducibili alle IF.

Non appare quindi ragionevole far ricadere l'onere dello sgombero interamente sulle imprese ferroviarie, considerando anche che tale attività ricomprende - tra gli altri - aspetti di gestione, coordinamento e di sicurezza, di competenza del Gestore dell'infrastruttura, ai sensi sia dell'Atto di Concessione (D.M. n. 138T) che del D.Lgs n. 188/2003.

Pertanto, volendo seguire lo stesso ragionamento che il GI ha sviluppato in merito al Certificato di Sicurezza, invocando l'analogia con quanto previsto negli altri Stati Membri e chiedendo di uniformarsi quanto più possibile alla normativa "secondaria" vigente in tali Paesi e riportata nei rispettivi PIR, non può sottacersi che in generale - in ambito europeo - tale incombenza è posta in carico ai gestori della rete.

Non a caso il Recast del 1° Pacchetto Ferroviario - attualmente in corso di finalizzazione ed ovviamente ancora non in vigore - è orientato verso l'affidamento al Gestore del servizio di sgombero dell'infrastruttura.

Pertanto non si capisce come la suddetta analogia possa essere legittimamente invocata per il Certificato di Sicurezza e allo stesso tempo negata per le attività di sgombero dell'infrastruttura in caso di non rimorchiabilità del materiale rotabile.

Da ultimo, è indubbio che l'onere di disporre - seppur anche in forma consorziata - di adeguati mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso o altri mezzi idonei), è innaturalmente elevato per molte delle IF attualmente operanti, con la conseguente concretizzazione - nelle condizioni di mercato oggi vigenti - di una rilevante barriera all'ingresso al mercato dei servizi ferroviari.

Pertanto il punto 4) del paragrafo 2.4.7 **deve** essere conseguentemente modificato, in conformità a quanto sopraesposto su tale argomento, mantenendo in capo al Gestore dell'infrastruttura la responsabilità dello sgombero del materiale non rimorchiabile, fermo restando il ristoro economico da parte dell'eventuale responsabile.

A tal fine quest'Ufficio ritiene che codesto GI potrà farsi promotore di una cooperazione tra le IF, organizzata in forma obbligatoria, coordinando la messa a disposizione dei mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso o altri mezzi idonei) da parte delle IF operanti in Italia che ne abbiano possesso, sulla base di precise regole economiche per la copertura dei relativi costi.

Con riferimento al punto 12), e cioè che *“la mancata disponibilità di locomotive/convogli di riserva, di mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso), ovvero l’ingiustificato rifiuto all’ordine di sgombero impartito dal GI all’IF che ha determinato l’ingombro, costituiscono causa di risoluzione del contratto di utilizzo”*, fermo restando che, sulla base di quanto sopra esposto, va escluso il riferimento ai mezzi di soccorso attrezzati, si rinvia a quanto disposto da quest’Ufficio in relazione al paragrafo in oggetto ed al precedente Paragrafo 2.3.2.5 – Risoluzione del contratto.

Paragrafo 2.4.7.2 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero

In relazione alle osservazioni formulate da vari soggetti sulle modifiche a tale paragrafo, con particolare riferimento alla tempistica prevista per la ripartenza del treno fermo in linea (entro 30 minuti dall’arrivo sul luogo del guasto) ed all’ammontare delle penali in caso di inosservanza della suddetta tempistica (osservazioni della DGTF e dell’Associazione Fercargo), si evidenzia come codesto Gestore non abbia fornito – con la nota del 4 maggio 2011 – alcun chiarimento.

In considerazione delle problematiche di varia natura che possono verificarsi durante le operazioni di soccorso, che potrebbero richiedere tempi di sgombero superiori a quelli previsti e per i quali sarebbe comunque difficile attribuire univocamente la responsabilità alla sola IF, quest’Ufficio ritiene opportuno rinviare l’eventuale inserimento di tale modifica al prossimo aggiornamento del PIR.

Codesto Gestore vorrà fornire, entro il 30 giugno p.v., a quest’Ufficio ed alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario una relazione contenente sia gli elementi di risposta alle osservazioni formulate dai soggetti interessati, sia tutti gli elementi necessari a quest’Ufficio ed alla DGTF per poter esprimersi sulla congruità della tempistica e dell’ammontare delle penali da prevedere in casi di inosservanza delle disposizioni in oggetto.

Capitolo 2 – Parte Speciale – Condizioni di Accesso all’Infrastruttura AV/AC.

B. - Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula di contratto di utilizzo dell’infrastruttura AV/AC

b.4 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce richieste

Quest’Ufficio prende atto della modifica apportata, con la riduzione della somma che l’IF deve a codesto Gestore nel caso di tracce richieste e non contrattualizzate nell’ipotesi in cui tali tracce vengano nuovamente allocate.

Si condivide pertanto la riduzione della suddetta somma dal 75% al 50% del canone di utilizzo dovuto per le tracce (e non capacità, come erroneamente riportato nella bozza di aggiornamento) non contrattualizzate e conseguentemente allocate ad altra IF.

Paragrafo 4.3.2 - Tempistica per richiedere tracce per l’orario successivo a quello in vigore

In relazione alla modifica in argomento, nel condividere la motivazione volta ad un efficiente utilizzo dell’infrastruttura, si osserva che è necessario, per maggior chiarezza, riportare espressamente – come peraltro indicato nella nota del 4 maggio 2011 di codesto Gestore – che la regola per cui le richieste di tracce che non si sviluppano per l’intero arco di validità dell’orario di servizio di riferimento sono trattate secondo l’ordine cronologico di presentazione, non trova applicazione nei casi in cui tali tracce siano richieste nell’ambito di un accordo quadro pluriennale.

IL DIRETTORE
Ing. Fabio Croccolo

