



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

Prot. n. 625/5/URSF

OGGETTO: DECISIONE relativa al Ricorso ex art. 37, comma 3, del D. Lgs. 188/2003, presentato in data 9 gennaio 2013 da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) in relazione:

- i) alla mancata assegnazione, da parte di RFI, di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nell'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013 nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55;
- ii) alla conduzione del processo di assegnazione delle tracce orarie che avrebbe permesso alla IF Trenitalia S.p.A. di aprire la vendita dei propri biglietti con largo anticipo rispetto ad NTV.

Procedimento istruttorio avviato in data 15 febbraio 2013 con nota n. 136/5/URSF

IL DIRETTORE

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

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

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

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

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

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

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

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

VISTO il Prospetto Informativo della Rete (PIR) in vigore al momento dell'accadimento dei fatti denunciati nel ricorso di NTV S.p.A. (edizione Dicembre 2011);

VISTA la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 dicembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (RECAST);

VISTO il ricorso ex art. 37, del D. Lgs. 188/2003 presentato da NTV in data 9/1/2013;

PRESO ATTO di quanto verificato e condiviso con le parti nel corso delle riunioni preliminari all'avvio del procedimento;

VISTA tutta la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria, condivisa in fase di accesso agli atti, e quanto emerso in sede di Audizione con RFI;

VISTA la relazione illustrativa del procedimento istruttorio n. 588/5/URSF dell'11 luglio 2013, che si condivide e che si allega al presente atto di cui costituisce parte integrante;

ADOTTA LA SEGUENTE

DECISIONE

Preme innanzitutto a questo Ufficio sottolineare il fatto che la rete infrastrutturale ferroviaria nazionale e tutte le sue pertinenze, le stazioni e gli impianti devono essere utilizzati, in quanto beni pubblici, per massimizzare il beneficio del sistema. A tal fine il rispetto del principio della concorrenza nell'utilizzo della rete, nonché i criteri di equità, trasparenza e non discriminazione nell'assegnazione delle tracce ferroviarie, si pongono come necessariamente propedeutici e preordinati al raggiungimento del miglior servizio per il soddisfacimento dell'interesse generale. Tale deve essere lo scopo dell'attività del Gestore dell'Infrastruttura e l'obiettivo da perseguire da parte di tutte le autorità pubbliche, ivi compreso quest'Ufficio.

Il suddetto interesse generale deve sempre risultare prevalente sugli interessi particolari e prescinde da eventuali interessi soggettivi riguardanti richieste di risarcimento danni, che andranno eventualmente affrontate nelle opportune sedi giudiziali.

Ciò premesso e considerato, pertanto, nel condividere e fare proprio quanto riportato nella Relazione Istruttoria allegata, lo scrivente Organismo di Regolazione, per ognuna delle richieste avanzate dalla società NTV con il ricorso ex art. 37 del D. Lgs. n. 188/2003 presentato in data 09 gennaio 2013,

DECIDE

1. RELATIVAMENTE AL RIESAME DELLE CONTESTATE DETERMINAZIONI CONCERNENTI L'ORARIO DI SERVIZIO 9 DICEMBRE 2012 – 14 DICEMBRE 2013, E IN PARTICOLARE CHE L'URSF:

- (a) dichiarare che spetta a NTV l'assegnazione della traccia oraria da essa richiesta nel canale orario delle ore 7:25 per la tratta Roma Tiburtina – Venezia Santa Lucia***
(b) conseguentemente disponga l'assegnazione a NTV della traccia stessa;

Le richieste così come formulate dall'IF NTV ai suddetti punti a) e b) non possono essere accolte, in considerazione del fatto che nessuna IF può vantare un diritto pieno, esclusivo ed incondizionato su una specifica traccia, dovendo il Gestore procedere - nel rispetto delle regole di assegnazione di capacità infrastruttura secondo criteri di equità, imparzialità e trasparenza - ad assicurare a ciascuna IF la possibilità concreta di accesso e utilizzo della rete ferroviaria.

Quest'Ufficio ritiene invece che debba essere presa a riferimento, per la richiesta di NTV di riesame delle determinazioni del GI relative all'orario di servizio 2012-2013, la traccia originariamente richiesta dall'IF stessa ad aprile 2012 (treno No Stop 9972 Roma Tiburtina - Milano Porta Garibaldi con partenza alle ore 07:17).

Pertanto, valutati tutti gli atti acquisiti nel procedimento, quest'Ufficio **prescrive** al GI di riesaminare le determinazioni contestate dall'IF NTV, attivando il **processo di coordinamento** al fine di verificare la possibilità di compatibilizzare la traccia Roma-Milano No Stop originariamente richiesta da NTV (treno 9972 – p. 07:17) con le tracce già assegnate alla IF Trenitalia nella medesima fascia oraria di riferimento.

Il GI, preliminarmente all'avvio del processo di coordinamento, dovrà verificare con NTV se sussiste ancora l'interesse dell'IF stessa ad effettuare il suddetto treno Roma-Milano, tenuto conto che l'orario di servizio in corso è giunto al suo secondo semestre e che, in caso di esito positivo del processo di coordinamento (compatibilmente con i vincoli dovuti ad un orario di servizio ormai avviato e del possibile diverso impegno dei nodi dell'infrastruttura ferroviaria) si procederà:

- 1) alla modifica dell'attuale orario di partenza del treno n. 9972 (previsto da Roma Tiburtina alle ore 6:50), con il nuovo orario determinato dal processo di coordinamento (± 15 minuti rispetto alla richiesta originariamente formulata da NTV);
- 2) alla conferma del treno n. 9982 Roma Tiburtina – Venezia Santa Lucia con partenza alle ore 06:25.

In caso di esito negativo della procedura di coordinamento, l'attuale orario di servizio rimarrà invariato (ovvero le tracce dei treni oggetto di tale procedura non saranno modificate).

Il Gestore dovrà in tale ultimo caso fornire a quest'Ufficio una dettagliata relazione che dia evidenza delle cause e delle ragioni che non rendono possibile la compatibilizzazione della traccia richiesta da NTV con le tracce già assegnate ed esercite dalla IF Trenitalia nella medesima fascia oraria di riferimento.

2. RELATIVAMENTE AL FATTO DI CONSIDERARE LE GRAVI E PLURIME VIOLAZIONI DELLE NORME DISCIPLINANTI IL PROCEDIMENTO DI ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ, NONCHÉ LA COMPROMISSIONE DEL REGIME DI CONCORRENZA CHE TALI VIOLAZIONI HANNO PRODOTTO, ED ALLA RICHIESTA DI IRROGARE A RFI LA SANZIONE PREVISTA DALL'ART. 37, COMMA 6-BIS, DEL D.LGS. 188/2003 NELLA MISURA MASSIMA;

Quest'Ufficio non accoglie la richiesta di sanzionare RFI in quanto le asserite violazioni del GI non possono essere:

- considerate “*plurime*” giacché la contestazione di NTV è riferita ad una singola traccia (treno Italo n. 9972 delle ore 07:17, posticipato alle 07:50);
- valutate “*gravi*” in quanto nel corso dell’istruttoria non sono emersi elementi che permettano di individuare, in modo preciso e univoco, una violazione della disciplina relativa all’accesso e all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria tale da palesare la volontà discriminatoria da parte del GI nei confronti dell’IF NTV.

Si rileva infatti che l’orario di servizio di riferimento (dicembre 2011 - dicembre 2012) è il primo che il Gestore ha dovuto elaborare e predisporre - relativamente alle tracce di diverse IF confliggenti nel segmento dell’AV - sull’intero periodo di validità (per l’orario precedente si era limitato al periodo 28 aprile - 9 dicembre), e che tale novità ha evidenziato un “disallineamento” tra quanto previsto dalla normativa europea (artt. n. 20 *Programmazione* e n. 21 *Procedura di Coordinamento* della Direttiva 2001/14/CE) ed il relativo recepimento nell’ordinamento italiano (artt. n. 27 *Assegnazione di capacità* e n. 29 *Procedura di programmazione e coordinamento* del D. Lgs. n. 188/2003), con particolare riferimento alle diverse fasi del processo di coordinamento.

L’applicazione delle suddette disposizioni da parte del Gestore - anche a causa del menzionato “disallineamento” - non sembra pienamente aderente allo spirito della normativa europea.

Preso atto di tale criticità, al fine di rendere il processo di coordinamento in linea con quanto stabilito dalle Direttive comunitarie (e - per quanto possibile - anticipando le previsioni contenute nella Direttiva 2012/34/UE del 21.11.2012, in attesa del relativo recepimento), quest’Ufficio **prescrive** al Gestore di modificare opportunamente il paragrafo 4.4.2 del PIR, sottoponendolo alla prevista consultazione da parte di tutti i soggetti interessati attraverso la procedura di aggiornamento attualmente incorso.

3. RELATIVAMENTE ALLA RICHIESTA CHE SI INIBISCA A RFI LA REITERAZIONE DELLE CONTESTATE CONDOTTE DISCRIMINATORIE E ANTICONCORRENZIALI.

In esito all’istruttoria esperita è emersa - anche a causa della mancata emanazione del Decreto Ministeriale di cui all’art. 17 comma 11 del Decreto Legislativo n. 188 del 24 luglio 2003 - una esigenza di chiarezza e completezza normativa tale da far ritenere necessaria la riorganizzazione e rivisitazione complessiva delle norme di settore (ad esempio istituendo un Testo Unico per le Ferrovie).

Nelle more dell’auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, predisposizione di tale testo unico che armonizzi e coordini la normativa esistente - incluse le più recenti direttive comunitarie - ed al fine di garantire, già in questa fase, una corretta gestione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario ad Alta Velocità, quest’Ufficio **prescrive** al Gestore:

- di procedere obbligatoriamente - in caso di vertenze relative all’assegnazione della capacità - all’attivazione del *Processo di risoluzione dei conflitti* come previsto al paragrafo 4.4.4 del PIR, specificando dettagliatamente in tale paragrafo la natura e la composizione della prevista “*Commissione interdisciplinare*”. Tale procedura, che non preclude alle IF la possibilità di presentare un successivo ricorso all’URSF nel caso non si pervenisse ad una soluzione condivisa, potrebbe in molti casi permettere alle IF stesse di giungere ad una rapida soluzione delle vertenze (entro i 10 giorni previsti dal D. Lgs. n. 188/2003).
- di modificare il Paragrafo 4.4.1 “*Limitazione all’Accordo Quadro*” del PIR, proponendo nuovi limiti di riserva di capacità calibrati non solo sulla capacità complessiva della intera rete gestita, ma anche per singole fasce orarie in ciascuna tratta (con particolare riferimento a quelle di maggior interesse per l’utenza e conseguentemente per le IF).

Nel proporre il limite massimo di riserva della capacità ottenibile da parte di una singola IF per una specifica tratta e in una determinata fascia oraria, il GI deve tenere nella dovuta considerazione quanto previsto dal D. Lgs. n. 188/2003 in particolare agli artt. n.

23 comma 2 (*Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti o servizi*) e n. 29 comma 1 (*[..] tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività*), con particolare riferimento all'assegnazione della capacità su quelle tratte e nelle fasce orarie di maggior interesse per l'utenza ed economicamente più vantaggiose per le imprese ferroviarie.

Le modifiche al Paragrafo 4.4.1 come sopra prescritte dovranno essere sottoposte alla prevista consultazione da parte di tutti i soggetti interessati attraverso la procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete attualmente in corso.

La presente decisione, pubblicata sul sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – nell'apposita sezione dedicata all'URSF, è anche notificata alle parti interessate nei confronti delle quali ha carattere vincolante.

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

Roma, 22 Luglio 2013

IL DIRETTORE GENERALE
Ing. Fabio Croccolo

