



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

PROT. *588* /5/URSF

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

OGGETTO: 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 “*illegittima*” conduzione del processo di assegnazione delle tracce orarie che avrebbe permesso alla IF Trenitalia SpA di aprire la vendita dei propri biglietti con largo anticipo rispetto ad NTV,

Avvio del procedimento istruttorio in data 15 febbraio 2013 con nota n. 136/5/URSF.

I. - LE PARTI

- **Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.** (di seguito **NTV**) è un'impresa ferroviaria (di seguito IF) privata che opera nel trasporto ferroviario passeggeri ad Alta Velocità (di seguito AV). NTV è stata creata nel dicembre 2006 dagli imprenditori Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo e Giuseppe 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. Il servizio commerciale proposto da NTV, con una flotta di treni denominati “*Italo*”, prevede un'offerta che raggiunge diverse città italiane, tra cui tutte quelle servite dalle linee ferroviarie ad Alta Velocità. (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

Premessa

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, cui hanno fatto seguito un atto modificativo ed un atto integrativo, entrambi in data 18 febbraio 2010, ed un ulteriore accordo quadro integrativo in data 8 febbraio 2012.

Con tale AQ, RFI ha assicurato ad NTV, tra l'altro, la disponibilità della capacità, nei termini richiamati nell'Allegato A, per una durata di anni 10 (a decorrere dal 12 dicembre 2010 fino al 12 dicembre 2020). NTV si era per altro impegnata ad avviare il servizio di trasporto a decorrere dal 1° gennaio 2012, poi rinviato al 28 aprile 2012.

La società Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) ha inoltrato all'URSF - in data 9 gennaio 2013 (nota *prot. 13/009.05/P*) - il ricorso in oggetto contro la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI).

Il ricorso de quo fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente a quest'Ufficio da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare preliminarmente - per le vie brevi - lo stato delle questioni sollevate al fine di verificare la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Dopo tale preliminare attività istruttoria, l'URSF ha proposto alle società un incontro presso i propri uffici per esperire un tentativo di conciliazione.

In data 05 febbraio 2013, alle ore 17.00, si è quindi tenuto - presso la sede dell'URSF - un primo incontro con i rappresentanti del gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante il quale si è data informazione che la riunione era convocata preliminarmente all'avvio formale da parte dell'URSF di procedimenti istruttori volti all'accertamento dell'esistenza delle violazioni segnalate da NTV.

L'URSF ritiene infatti che - nell'ottica di una più semplice e rapida, qualora possibile, risoluzione delle controversie - ogni attore in gioco possa, prima del formale avvio di un procedimento istruttorio, illustrare dettagliatamente le proprie posizioni, anche in contraddittorio con la controparte, al fine di poter eventualmente pervenire a una soluzione condivisa delle problematiche rilevate.

Tale attività di conciliazione è stata esperita quindi nell'interesse complessivo del mercato del trasporto ferroviario e di una più veloce soluzione delle tematiche sollevate.

Al termine della suddetta riunione, dopo le dichiarazioni ed i chiarimenti forniti da codeste società su ogni singola tematica affrontata, l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

Le Parti, preso atto delle rispettive posizioni e della proposta dell'URSF sull'insieme delle questioni oggetto di contestazione, si sono dichiarate disponibili ad approfondire con le proprie strutture interne ogni singola tematica e a fissare un nuovo incontro presso l'URSF per la ratifica di un eventuale auspicabile accordo.

Il secondo incontro si è tenuto il giorno 14 febbraio 2013, alle ore 17.00 presso la sede di quest'Ufficio.

Durante tale riunione, e a seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa da entrambe codeste società l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto, e pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di

conciliazione, ha comunicato a codeste società di dover procedere con il formale avvio dei procedimenti istruttori relativi ai ricorsi presentati dall'IF NTV.

Descrizione sintetica e saliente dei documenti pervenuti ed analizzati in fase istruttoria, relativi al ricorso de quo e alle informazioni pervenute seguendo un ordine rigorosamente temporale.

NTV, con la nota n. 13/009.05/P - in data 09 gennaio 2013, chiede apertura del procedimento istruttorio all'URSF, ai sensi dell'art. 37, commi 3, del D. Lgs. 188/2003, comunicando quanto segue.

In data 3 aprile 2012, in ottemperanza a quanto previsto dall'accordo quadro del 17 gennaio 2008 e nel rispetto delle tempistiche previste dal paragrafo 4.3.2 del PIR, NTV ha avanzato richiesta di tracce orarie in relazione all'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013.

In data 10 agosto 2012 RFI ha trasmesso la proposta di progetto orario che ha accolto solo parzialmente le richieste di NTV, e introdotto invece alcune significative modifiche ai treni pari (direzione sud-nord) in uscita dal nodo di Roma nella fascia oraria di prima mattina.

Gli orari richiesti di NTV per tale fascia e quelli assegnati da RFI sono i seguenti:

Richiesta NTV

- 9982 Roma Tiburtina (06:10) per Venezia Santa Lucia;
- 9910 Roma Tiburtina (06:40) per Milano Porta Garibaldi;
- 9972 Roma Tiburtina (**07:17**) per Milano Porta Garibaldi - No Stop.

Proposta Progetto Orario RFI

- 9982 Roma Tiburtina (06:25) per Venezia Santa Lucia;
- 9910 Roma Tiburtina (06:55) per Milano Porta Garibaldi;
- 9972 Roma Tiburtina (**07:50**) per Milano Porta Garibaldi - No Stop.

In particolare si evidenzia in via preliminare che i treni autorizzati per l'orario 2012-2013 a Trenitalia, come risultanti da verifica di questo Ufficio sull'orario ufficiale per le relazioni AV Roma-Milano/Torino e Roma-Venezia (benché per la trattazione si considereranno a riferimento quelle dichiarate da RFI e NTV e nonostante ci siano altri treni Freccia nella stessa fascia oraria ma con altra destinazione es Bolzano 8h15), sono:

- 6h55 ES 9402 Roma-Venezia
- 7h00 ES 9606 Roma-Milano no-stop (ferma a RM Tiburtina e MI Rogoredo)
- 7h05 ES 9566 Roma-Torino (ferma a MI Porta G.)
- 7h25 ES 9508 Roma-Milano (FI e BO)
- 7h30 ES 9608 Roma-Milano (BO)
- 7h55 ES 9406 Roma-Venezia
- 8h00 ES 9610 Roma-Torino (no-stop per Milano Centrale)

In data 31 agosto 2012, in ottemperanza a quanto previsto dal paragrafo 4.3.2 del P.I.R., NTV ha presentato le proprie osservazioni e proposte migliorative, ed in particolare:

i. ha evidenziato l'impossibilità di accettare per il treno "No Stop" 9972 da Roma Tiburtina a Milano Porta Garibaldi l'assegnazione del canale orario delle 7:50, in quanto l'arrivo del treno nella stazione di destinazione alle ore 10:53 avrebbe reso tale treno del tutto inidoneo a soddisfare le esigenze della "clientela business" e, quindi, commercialmente non valido;

ii. ha proposto ad RFI **a)** di anticipare il suddetto treno nel canale orario delle 6:50, rinunciando quindi al canale delle 7:17 e **b)** pur di disporre comunque di almeno un canale orario nell'ora di massima punta del traffico in uscita dal nodo di Roma, di posticipare il treno 9982 per Venezia Santa Lucia dal canale orario delle 6:25 al canale orario delle 7:25.

In data 28 settembre 2012 e 12 ottobre 2012 si sono tenuti due incontri tra NTV ed RFI per condividere le osservazioni e proposte formulate da NTV.

NTV evidenzia anche che - in data 11 ottobre 2012 - Trenitalia ha aperto le prenotazioni per la vendita dei propri biglietti relativi all'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013.

RFI ha accolto la proposta di modifica del canale orario per il treno 9972 dalle ore 7:50 alle ore 6:50, mentre ha respinto la richiesta di modifica del canale orario del treno 9982 dalle 6:25 alle 7:25, per cui - nella fascia oraria presa in esame – ad NTV sono state assegnate le seguenti tracce:

- 9982 Roma Tiburtina per Venezia Santa Lucia ore 6:25;
- 9972 Roma Tiburtina per Milano Porta Garibaldi - No Stop ore 6:50;
- 9910 Roma Tiburtina per Milano Porta Garibaldi ore 6:55.

In data 22 ottobre 2012 RFI ha trasmesso ad NTV il cosiddetto “Treno Nazionale”, e l'IF ha aperto le proprie prenotazioni il successivo 26 ottobre 2012.

In data 26 novembre 2012 RFI ha trasmesso formale comunicazione del dettaglio delle tracce orarie assegnate ad NTV per l'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013.

NTV lamenta la circostanza per cui - nella fascia oraria fra le ore 6h56 – 7h54- non ha alcuna traccia in uscita da Roma direzione Nord;

NTV afferma che in data 20 dicembre 2012 - al mero fine di garantire la continuità del proprio servizio commerciale - ha comunque sottoscritto il contratto di utilizzo dell'Infrastruttura.

Premesso tutto quanto sopra, NTV è ricorsa- in data 9 gennaio 2013 – all'URSF, ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs n. 188/2003, per i seguenti motivi:

1. “La mancata assegnazione a NTV, per l'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013, di tracce orarie in uscita dal nodo di Roma verso Nord nella fascia oraria di massima punta del traffico e quindi commercialmente di maggior valore costituisce una illecita violazione dell'obbligo di assegnazione equa e non discriminatoria della capacità di rete alle imprese ferroviarie.”

NTV afferma che RFI avrebbe precluso l'accesso alla fascia oraria commercialmente più redditizia del mercato dei servizi ferroviari nelle tratte in esame, mentre all'impresa ferroviaria concorrente è stata invece riservata per la medesima fascia oraria una posizione di esclusiva, determinando una situazione di sostanziale monopolio e pertanto di indebito vantaggio competitivo.

NTV rileva inoltre l'impoverimento della propria offerta di servizi AV rispetto al precedente orario di servizio, in quanto già assegnataria di una traccia in uscita da Roma Tiburtina verso Venezia, nel canale orario delle ore 7:40.

Le condizioni derivanti dalla nuova distribuzione delle tracce orarie nella fascia in questione determinerebbero un peggioramento dell'offerta commerciale di NTV, provocando - secondo l'IF – un danno patrimoniale per riduzione della vendita dei biglietti.

2. “Il contenuto illecitamente discriminatorio e gravemente lesivo della determinazione assunta da RFI in ordine all'orario di servizio costituisce in concreto la conseguenza sostanziale di un procedimento condotto in violazione della disciplina di settore e chiaramente preordinato a favorire una delle due imprese ferroviarie che forniscono il servizio AV.”

Secondo NTV il Gestore, pur in presenza di richieste di tracce orarie fra loro confliggenti, non ha attivato il processo di coordinamento (P.I.R., paragrafo 4.4.2) volto a conciliare tutte le diverse richieste.

L'ultima riunione tra NTV e RFI si è tenuta il giorno 12 ottobre 2012, mentre il giorno precedente l'IF Trenitalia metteva in vendita i biglietti relativi al nuovo orario di servizio.

3. *“La circostanza ora richiamata assume anche un diverso e autonomo rilievo e deve essere valutata da codesto Ufficio in virtù del ruolo di garante della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari ad esso assegnato dall’art. 37, comma 1, del d.lgs. 188 del 2003.”*

Nuovo Trasporto Viaggiatori lamenta il fatto che all’impresa ferroviaria concorrente sia stato consentito di aprire le prenotazioni per la vendita dei propri biglietti con ben 15 giorni di anticipo. Questo avrebbe indotto un vantaggio concorrenziale all’impresa ferroviaria concorrente e un pregiudizio economico nella sfera patrimoniale di NTV.

4. *“Il Gestore dell’Infrastruttura ha agito in palese violazione delle disposizioni del d.lgs. 188 del 2003 e del P.I.R.”, come sotto riportate.*

(a) Il d.lgs. 188 in tema di allocazione della capacità di Infrastruttura e di assegnazione delle tracce orarie dispone infatti:

i. all’art. 22 (*“Diritti connessi alla capacità”*), comma 2, lett. a), che *“il gestore dell’infrastruttura ferroviaria procede alla ripartizione della capacità, garantendo che [...] la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dal successivo art. 27”*; e

ii. all’art. 27 (*“Assegnazione di capacità”*), comma 1, che *“il gestore dell’infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità assicura[ndo] che la capacità sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario ...”*.

iii. all’art. 29, comma 1, (*“Procedura di programmazione e coordinamento”*) che *“nell’ambito del processo di assegnazione di capacità, devono essere soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle relative a tracce orarie su linee appartenenti a più reti, anche tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l’incidenza economica sulla loro attività”*;

iv. all’art. 29, comma 4, che *“in caso di richieste di capacità configgenti, il gestore dell’infrastruttura si adopera al fine di coordinarle nell’ottica di conciliare per quanto possibile tutte le richieste anche, se del caso, proponendo capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste”*.

(b) Il P.I.R. al paragrafo 4.4.2 (*“Processo di coordinamento”*) prevede inoltre che *“durante la fase di predisposizione del progetto orario, se GI valuta che richieste di due o più Imprese Ferroviarie siano tra di loro confliggenti, propone alle IF interessate delle ipotesi per la compatibilizzazione delle diverse richieste, elaborate tenendo conto di quanto indicato nel comma precedente e nell’ottica di conciliare tutte le richieste, se del caso proponendo tracce orarie diverse da quelle richieste ...”*.

Per le ragioni sopraesposte NTV ha chiesto l’intervento dell’URSF, ai sensi dell’art. 37 del d.lgs. 188 del 2003, come verrà di seguito specificato.

In data **15 febbraio 2013**, con nota prot. 136/5, l’URSF ha comunicato l’avvio del procedimento istruttorio relativo al ricorso in oggetto e nominato il sottoscritto Dott. Alessandro Violi Responsabile del Procedimento.

Ai fini dell’istruttoria del ricorso l’URSF ha richiesto alle parti di fornire – entro 15 giorni dal ricevimento della nota, la seguente documentazione (con esclusione di quanto già acquisito agli atti):

- documentazione intercorsa, sia note ufficiali che e-mail, tra codeste società relativamente al processo di assegnazione delle tracce per l’orario di servizio dic. 2012 – dic. 2013;
- estratto dei progetti orari provvisorio (progetto orario di agosto 2012) e definitivo trasmessi alle IF NTV e Trenitalia, che evidenzino le tracce assegnate ai treni AV in uscita da Roma, direzione Nord, nella fascia oraria 7:00 – 8:00;
- elenco dei treni AV, sia di NTV che di Trenitalia, in uscita da Roma, direzione Nord nella fascia oraria 7:00 – 8:00 per il periodo giu. 2012 – dic. 2012;

- relazione contenente le motivazioni che hanno impedito ad RFI di assegnare ad NTV la traccia richiesta originariamente per il treno AV n. 9972 Roma Tib. – Milano P.G. (partenza ore 7:17), evidenziando, tra l'altro, eventuali tracce confliggenti e le possibili perturbazioni sul tratto interessato del nodo urbano.
- relazione contenente le motivazioni che hanno impedito ad RFI l'assegnazione ad NTV della modifica di traccia richiesta per il treno AV n. 9982 Roma Tib. – Venezia S. Lucia (partenza ore 7:25), evidenziando, tra l'altro, eventuali tracce confliggenti e le possibili perturbazioni sul tratto interessato del nodo urbano;
- comunicazione da parte di RFI delle date di consegna ufficiale dei progetti orari definitivi (con specifico riferimento ai treni AV) rispettivamente alle IF NTV e Trenitalia;
- ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che si ritenga utile fornire ai fini dell'istruttoria di cui trattasi.

A seguito dell'avvio del provvedimento istruttorio relativo al ricorso in oggetto, avviato in data 15 febbraio 2013 con nota n. 136/5/URSF, l'Organismo regolatore ha ricevuto, in data 28 marzo 2013, la relativa documentazione, rispettivamente da NTV e da RFI.

Di seguito i documenti pervenuti allegati alla nota NTV n. 13/087.04/P del 28 marzo 2013

NTV, con la successiva nota n. 13/087.04/P del 28 marzo 2013, di risposta alla nota n. 136/5/URSF del 15 febbraio 2013 di apertura del procedimento, comunica quanto segue.

NTV informa che, successivamente al deposito del ricorso, ha ricevuto da parte di RFI due note datate 18 gennaio 2013 con le quali il GI ha dato riscontro alle lettere di NTV del 21 dicembre 2012 e recanti contestazione a RFI, prima ancora della formale proposizione del ricorso, dell'illecita e discriminatoria conduzione del processo di allocazione della capacità di Infrastruttura. Dalle due note di RFI del 18 gennaio 2013 emergono dati e circostanze in relazione ai quali ritiene necessaria l'integrazione del ricorso proposto.

1. In una prima nota RFI richiama gli Accordi Quadro perfezionati con i diversi operatori per sostenere che l'assegnazione delle tracce relative all'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013 sarebbe coerente con gli impegni assunti con tali Accordi e che quindi la propria condotta sarebbe legittima e non discriminatoria.

1.1. NTV contesta in primo luogo che la circostanza richiamata da RFI per cui l'Accordo Quadro stipulato con l'IF non prevede una riserva di capacità per la fascia oraria 7:00 – 8:00 sulla tratta Roma – Milano non giustifica che tutte le tracce disponibili in tale fascia oraria siano state assegnate all'Impresa Ferroviaria concorrente (Trenitalia).

NTV riporta che la funzione degli accordi quadro non è quella di specificare le tracce orarie cui l'impresa ha diritto per ciascun orario di servizio, bensì quella di vincolare il Gestore dell'Infrastruttura e l'Impresa Ferroviaria rispettivamente alla concessione e all'utilizzo di una certa capacità di infrastruttura per un periodo di tempo più esteso rispetto a quello di vigenza di un singolo orario di servizio. L'art. 23 del d.lgs. n. 188 del 2003 stabilisce infatti che *“l'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente”*.

NTV ritiene quindi che, in questa prospettiva, la circostanza che una fascia oraria non sia contemplata espressamente in un Accordo Quadro non significa che l'Impresa Ferroviaria non abbia titolo all'assegnazione di tracce, in condizioni di parità e non discriminazione, nella medesima fascia oraria.

1.2. Per le stesse ragioni NTV ritiene evidente che l'esistenza di un Accordo Quadro stipulato con altra Impresa Ferroviaria (Trenitalia S.p.A.) non possa giustificare il trattamento riservato a NTV.

NTV afferma che l'AQ non può infatti precostituire una riserva di tracce orarie in favore di una Impresa Ferroviaria in dispregio dei principi di parità delle condizioni di accesso e di non discriminazione. Questo rilievo troverebbe riscontro nel dettato del d.lgs. 188 del 2003, il quale: **(a)** all'art. 22, nel prevedere la possibilità di stipulare accordi quadro, fa comunque espressamente salvi i principi stabiliti dall'art. 27 in tema di ripartizione delle tracce orarie, e **(b)** all'art. 23, comma 2, testualmente dispone che *“gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti”*.

2. NTV ritiene fuorvianti le ulteriori affermazioni sempre contenute nella suddetta nota del 18 gennaio 2013, con riguardo alla assegnazione delle tracce e alla procedura di coordinamento.

RFI in particolare sostiene che non risponderebbe al vero quanto in merito contestato da NTV, in quanto avrebbe anzi concesso le tracce orarie disponibili più compatibili con quelle richieste dall'IF. Su tali aspetti NTV afferma che quanto sostenuto da RFI non risponde a verità.

2.1. Con riferimento alla fascia oraria compresa tra le ore 6:55 e le ore 7:55 si è verificata una circostanza incontestabile, ovvero:

- (i) nell'ora compresa tra le 6:56 e le 7:54 a NTV non è stata assegnata alcuna traccia;
- (ii) in tale intervallo temporale, invece, Trenitalia dispone di ben 7 tracce, di cui 5 per treni AV e 2 per treni regionali; l'orario di partenza di uno dei treni regionali coincide sostanzialmente proprio con il canale orario delle 7:17 originariamente richiesto da NTV per il treno “No stop” 9972 diretto a Milano Porta Garibaldi.

Da un punto di vista qualitativo NTV ritiene la discriminazione tra le due IF ancora più evidente, in quanto le due tracce assegnate a NTV, e cioè quella delle 6:55 (treno 9910) e quella delle 7:55 (treno 9914) sulla direttrice Napoli – Roma – Torino- sono collocate ai margini estremi della fascia oraria di riferimento, mentre le tracce assegnate a Trenitalia coprono l'intervallo in questione nella sua interezza, vale a dire con ben 5 treni collocati anche nella porzione mediana della fascia e segnatamente i treni AV delle ore 7:00, 7:07, 7:15, 7:30 e 7:35.

2.2. NTV ritiene inoltre che RFI nella propria nota del 18 gennaio 2013 non abbia riportato fedelmente il reale svolgimento dei fatti, come di seguito evidenziato.

(i) In data 3 aprile 2012, nel rispetto delle tempistiche previste dal P.I.R., NTV ha presentato la propria richiesta di tracce per l'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013, e in specie:

- per il treno 9982 diretto a Venezia Santa Lucia, del canale orario delle **6:10**;
- per il treno 9910 diretto a Milano Porta Garibaldi, del canale orario delle **6:40**;
- per il treno “No Stop” 9972 diretto a Milano Porta Garibaldi, del canale orario delle **7:17**.

(ii) In data 11 giugno 2012, nel termine di due mesi previsto dall'art. 27, comma 3, lett. g) del d.lgs. n. 188 del 2003 e dall'art. 4.3.2 del P.I.R., RFI ha comunicato la disponibilità delle tracce richieste da NTV precisando *“la necessità di effettuare un'ulteriore verifica sulla recettività dell'Infrastruttura interessata dalla tracce richieste nel rispetto delle finestre temporali necessarie per gli interventi manutentivi e nell'osservanza delle regole di utilizzo degli impianti e delle linee”*; verifica che - a parere di NTV - non avrebbe potuto tramutare la dichiarata disponibilità delle tracce in un diniego delle stesse.

NTV - a seguito della suddetta comunicazione di RFI - ha considerato come positivamente conclusa la specifica fase del procedimento, e pertanto non ha rilevato alcuna esigenza di sollecitare la procedura di coordinamento di cui all'art. 4.4.2 del P.I.R. (procedura che deve concludersi entro il termine di quattro mesi dalla presentazione delle domande di assegnazione delle tracce, in questo caso il 10 agosto 2012).

(iii) In data 10 agosto 2012, con la trasmissione della proposta di progetto orario (nel termine di quattro mesi di cui all'art. 27, comma 3, lett. i) del d.lgs. n. 188 del 2003 e all'art. 4.3.2

del P.I.R.) NTV ha appreso che le suddette richieste di tracce erano state modificate da RFI come segue:

- per il treno 9982, il canale orario delle **6:25**; (+15' al limite dello scostamento previsto)
- per il treno 9910, il canale orario delle **6:55**; (+15' al limite dello scostamento previsto)
- per il treno 9972, il canale orario delle **7:50** (+33' quindi oltre il limite previsto) .

(iv) In data 30 agosto 2012, sempre nel rispetto delle tempistiche previste dal P.I.R., NTV ha quindi formulato le proprie osservazioni, e in specie:

a. ha evidenziato l'impossibilità di accettare per il treno "No Stop" 9972 da Roma Tiburtina a Milano Porta Garibaldi l'assegnazione del canale orario delle 7:50, in quanto l'arrivo del treno nella stazione di destinazione alle ore 10:53 avrebbe reso tale treno inidoneo a soddisfare le esigenze della "clientela business" e, quindi, commercialmente non valido;

b. ha proposto a RFI:

- di anticipare il suddetto treno 9972 nel canale orario delle 6:50, rinunciando quindi al canale delle 7:17;
- di posticipare il treno 9982 per Venezia Santa Lucia dal canale orario delle 6:25 al canale orario delle 7:25, al fine di disporre comunque di almeno un canale orario nella ora di massima punta del traffico in uscita dal nodo di Roma.

(v) Con la formazione del progetto orario definitivo RFI:

(i) da un lato, ha accolto la richiesta di modifica del canale orario per il treno 9972 dalle ore 7:50 alle ore 6:50;

(ii) dall'altro, invece, ha rigettato la richiesta di modifica del canale orario del treno 9982 dalle 6:25 alle 7:25, in quanto configgente con tracce già assegnate per traffici AV/AC ed interregionali.

2.3. NTV ritiene pretestuosa l'affermazione di RFI per cui la stessa avrebbe garantito a NTV nella fascia oraria 7:00 – 8:00, e segnatamente alle ore 7:50, la partenza del treno 9972 (Tiburtina – Milano Porta Garibaldi "No Stop"), poi anticipato alle ore 6:50 su espressa richiesta di NTV.

NTV, infatti, aveva sin dall'inizio chiesto per il treno "No Stop" 9972 diretto a Milano Porta Garibaldi la disponibilità del canale orario delle 7:17. La richiesta era motivata da ragioni di carattere commerciale evidenti: poter arrivare nella città di Milano in prossimità delle ore 10:00, in una porzione di mercato (AV Roma – Milano, con arrivo intorno alle ore 10) di assoluta rilevanza economica e strategica, in quanto caratterizzata dalla significativa presenza di clientela business. Secondo NTV la variazione di orario imposta da RFI – 33 minuti – non avrebbe consentito di rispettare e valorizzare la funzione commerciale della traccia, e pertanto ha rifiutato il canale orario proposto alle ore 7:50.

NTV osserva che il P.I.R. (cfr. art. 4.4.3.1) consente ad RFI di imporre - peraltro solo all'esito della procedura di coordinamento - variazioni di valore massimo pari a + 15 minuti alle tracce richieste dalle imprese ferroviarie (dovendo altrimenti dichiarare la saturazione dell'elemento dell'infrastruttura, procedere all'assegnazione della capacità secondo i criteri di priorità di cui all'art. 4.4.3.2 del P.I.R. e adottare le misure previste dal successivo art. 4.4.3.3 in tema di analisi della capacità e piani di potenziamento).

RFI afferma, inoltre, che la traccia delle 7:50 sarebbe stata l'unica disponibile, e comunque più "aderente" a quella oggetto di richiesta. NTV ritiene che l'indisponibilità del canale orario delle 7:17 (utilizzato per un treno regionale) o di altre tracce ad essa coerenti sia il risultato di un processo di allocazione della capacità di infrastruttura condotto in maniera discriminatoria dal Gestore dell'Infrastruttura, il quale avrebbe soddisfatto integralmente e in via prioritaria tutte le richieste di Trenitalia e ha poi lasciato a NTV i canali orari residuali e commercialmente non redditizi.

2.4. NTV ritiene che RFI avrebbe dovuto ottemperare all'obbligo *(a)* di attivare il processo di coordinamento come previsto dall'art. 4.4.2. del P.I.R. e, nell'ambito di tale procedura, *(b)* di contemperare le richieste delle due Imprese Ferroviarie concorrenti.

Inoltre, con la nota dell'11 giugno 2012, RFI avrebbe indotto in errore NTV, impedendo all'IF di attivarsi per richiedere la procedura di coordinamento (che RFI avrebbe dovuto comunque realizzare d'ufficio).

La contestazione tardiva di NTV dell'assegnazione delle tracce (formulata con le osservazioni nella nota del 30 agosto 2012) sarebbe quindi dovuta al fatto che con la nota dell'11 giugno 2012 RFI non aveva chiaramente informato l'IF circa l'indisponibilità delle tracce orarie richieste.

In ogni caso NTV fa presente che l'art. 4.3.2 del P.I.R. stabilisce che in presenza di osservazioni, la definizione finale delle tracce si concluda al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'orario di servizio e dunque, *(i)* la comunicazione inviata da NTV a RFI il 30 agosto 2012 non deve considerarsi tardiva, e *(ii)* RFI avrebbe avuto tutto il tempo per esperire un effettivo tentativo di conciliazione.

2.5. NTV ritiene pretestuose le affermazioni di RFI per cui *(i)* la traccia delle 6:55 per il treno 9910 sarebbe corrispondente alla richiesta di NTV del 3 aprile 2012 e *(ii)* la traccia delle 6:25 assegnata al treno 9982 sarebbe "coerente" con quella delle 6:10, sempre richiesta da NTV in data 12 aprile 2012.

3. NTV ritiene inoltre che le modalità con le quali RFI ha proceduto all'assegnazione delle tracce orarie avrebbe consentito Trenitalia di porre in vendita i biglietti l'11 ottobre 2012, mentre NTV ha potuto aprire le vendite solo il successivo 26 ottobre (si segnala tuttavia che proprio questo fatto ha poi determinato, in conseguenza della ritardata apertura della stazione sotterranea AV di Bologna, maggiori danni per i clienti Trenitalia e per la stessa IF, anche di immagine per lo stesso Gruppo FS, come evidenziato da giusta Decisione proprio sul ricorso relativo alla "ritardata apertura della stazione sotterranea AV di Bologna").

Trenitalia avrebbe infatti avuto certezza della disponibilità delle tracce orarie richieste già a partire dalla consegna del primo progetto orario, avvenuta in data 10 agosto 2012. La mancata attivazione della procedura di coordinamento – necessaria in caso di richieste configgenti – avrebbe reso non più modificabili e quindi, di fatto, definitivamente assegnate le tracce attribuite a Trenitalia già con la proposta di progetto orario. Tale circostanza avrebbe quindi consentito – secondo NTV – a Trenitalia di organizzare ed aprire con largo anticipo la vendita dei propri biglietti.

Di seguito i documenti pervenuti allegati alla nota RFI n. RFI-AD\A0011\P\2013\0000289 del 28 marzo 2013

RFI con nota n. RFI-AD\A0011\P\2013\0000289 del 28 marzo 2013, sempre in risposta alla nota n. 136/5/URSF del 15 febbraio 2013 di apertura del procedimento, ha comunicato quanto segue.

RFI, nell'informare che le contestazioni di NTV - oggetto del presente ricorso - erano già state motivatamente e nel dettaglio eccepite dal GI con due separate note del 18 gennaio 2013, affronta in maniera distinta le due questioni sollevate da NTV.

A. *Asserita violazione dei principi di assegnazione equa e non discriminatoria della capacità di rete alle imprese ferroviarie- Mancata assegnazione tracce orarie in uscita dal nodo di Roma verso Nord.*

Secondo il Gestore, NTV, nel sostenere la violazione dell'obbligo di assegnazione equa e non discriminatoria della capacità di rete alle imprese ferroviarie, offre - a sostegno delle proprie asserite ragioni - un'interpretazione sui generis e non obiettiva delle regole che disciplinano il processo di allocazione delle tracce

Ai fini di un corretto inquadramento della tematica il GI evidenzia che, nel compatibilizzare tutte le richieste di tracce, mira al soddisfacimento delle stesse perseguendo, al contempo, l'inderogabile obiettivo della ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura in termini di regolarità e massimizzazione della capacità. In tale quadro il GI deve tener conto degli eventuali impegni assunti, per il tramite di Accordi Quadro, con i diversi operatori.

Con riferimento a tale ultimo aspetto, il Gestore evidenzia che l'Accordo Quadro sottoscritto con NTV il 17 gennaio 2008, così come successivamente integrato e modificato, non prevede per la relazione Roma (origine corsa)-Milano riserva di capacità nella fascia oraria 7:00-8:00.

L'unica relazione Sud-Nord che per effetto del citato Accordo Quadro con NTV rientra nella fascia oraria di cui trattasi è quella riguardante la traccia Napoli Centrale-Milano Porta Garibaldi, che il Gestore ha rilasciato con partenza da Roma Tiburtina alle ore 7:55 (treno 9914).

L'Accordo Quadro sottoscritto con l'IF Trenitalia prevede, nella fascia oraria 7:00-8:00, riserva di capacità per:

- **n. 4 tracce** con origine di partenza da Roma e dirette a Nord e, segnatamente:
 - o 2 tracce Roma Termini - Milano Centrale (cd. No Stop),
 - o 1 traccia Roma Termini - Milano Centrale (con fermate intermedie)
 - o 1 traccia Roma Termini - Venezia Santa Lucia (con fermate intermedie)
- **n. 2 tracce** con origine di partenza da Napoli, dirette rispettivamente a Torino Porta Nuova e Milano Centrale (via Roma Tiburtina).

Nell'istruire le richieste di tracce pervenute entro il termine di avvio del processo di allocazione della capacità, RFI afferma di aver - sulla base dei principi sopra richiamati - *"compatibilizzato le richieste di NTV con quelle delle altre imprese ferroviarie."*

Il GI riassume il percorso che ha condotto alla definizione del progetto orario relativamente alle seguenti tracce oggetto di contestazione da parte di NTV:

- 9982 Roma Ostiense - Roma Tiburtina - Venezia Santa Lucia
- 9910 Roma Ostiense - Roma Tiburtina - Milano Porta Garibaldi
- 9972 Roma Ostiense - Roma Tiburtina - Milano Porta Garibaldi (No Stop).

All'esito dell'istruttoria il Gestore ritiene di aver, nel contesto dei vincoli di progettazione dell'orario, *"pienamente accolto le richieste di NTV"* garantendo, tra l'altro, la partenza del treno 9972 nella fascia oraria 7:00-8:00, ancorché in tale fascia NTV medesima non sia destinataria di riserva di capacità derivante dall'Accordo Quadro sottoscritto con RFI.

La partenza del treno 9972, nella fascia oraria 7:00-8:00, è stata assicurata a NTV offrendo una traccia con un minuto di partenza da Roma Tiburtina (minuto 50') analogo a quello delle altre due tracce di NTV concernenti la medesima relazione No Stop Roma-Milano, quali quelle relative ai treni 9974 e 9976, rispettivamente con partenza da Roma Tiburtina alle ore 14:50 e 18:50.

RFI afferma di aver operato nella logica di garantire un orario cadenzato, coerentemente con le richieste e gli interessi commerciali di NTV.

RFI rileva poi che nella fascia oraria 7:00-8:00, di massima punta del traffico in uscita dal nodo di Roma verso Nord, il progetto orario rilasciato ad agosto 2012 conteneva 2 tracce con partenza da Roma Tiburtina:

- il treno 9972 con partenza da Roma Tiburtina per Milano No Stop alle ore 7.50 (da Roma Ostiense, stazione di origine corsa, alle ore 7:28);

- il treno 9914, proveniente da Napoli e diretto a Milano P.G., con fermata commerciale intermedia e partenza da Roma Tiburtina alle ore 7:55.

La traccia relativa al treno 9972 è stata rilasciata all'atto del progetto definitivo con una partenza alle ore 6:50, quindi non più all'interno della fascia oraria 7:00-8:00, è riconducibile unicamente ad una specifica richiesta formulata da NTV che, nell'avanzare osservazioni al progetto orario di agosto 2012, ha richiesto l'anticipo di partenza del suddetto treno alle ore 6:50. Secondo RFI la scelta di NTV del canale del minuto 50' dimostrerebbe come fosse quello più aderente alle richieste dell'IF stessa.

La rinuncia del canale delle 7:50 riferita al treno 9972 era assistita dall'ulteriore richiesta di NTV di posticipare il treno 9982 per Venezia Santa Lucia dal canale orario delle 6:25 a quello delle 7:25. Il GI informa di non aver potuto accogliere la richiesta di posticipo del treno 9982 in quanto la richiesta di NTV è intervenuta il 31 agosto 2012 e, quindi, in una fase successiva alla trasmissione del progetto orario a tutte le imprese ferroviarie. Secondo il GI a quella data non era possibile soddisfare le nuove richieste, attesa l'intervenuta assegnazione di capacità già operata nei confronti di altre Imprese Ferroviarie destinatarie del progetto orario trasmesso il 10 agosto 2012.

Il GI, mediante una rappresentazione grafica, illustra come - alla data del 31 agosto 2013 - lo spostamento della traccia 9982 in partenza da Roma Tiburtina alle ore 7:25 risultasse insanabilmente conflittuale con tre tracce regionali, già assegnate ad altra impresa ferroviaria con il progetto orario del 10 agosto 2012 e, nello specifico, con:

- il treno regionale 12098 (Roma – Foligno) nella tratta a traffico promiscuo Roma Tiburtina-1° bivio Orte Sud, della linea Roma-Firenze Direttissima;
- il treno regionale 11428 Imola-Ferrara nella tratta a traffico promiscuo Bologna-Padova;
- il treno regionale 2226 Bologna C.le-Venezia SL nella tratta a traffico promiscuo Padova-Venezia.

RFI informa di non essersi limitata a registrare le indicate conflittualità, ma ha posto in essere ogni possibile sforzo finalizzato ad individuare una soluzione idonea a soddisfare l'intervenuta esigenza dell'impresa ferroviaria.

In particolare è stata esplorata la possibilità di collocare il treno 9982 nella fascia orario 7:00 - 8:00, ricorrendo all'utilizzazione del canale (ore 7:50 in partenza da Roma Tiburtina) resosi disponibile a seguito dell'anticipo del treno 9972 (No Stop) alle ore 6:50.

La fattibilità di tale soluzione presupponeva l'utilizzazione della linea di Cintura di Firenze, in luogo di Firenze Santa Maria Novella: in caso contrario si sarebbero verificati conflitti nel nodo di Firenze, così come evidenziato dal GI in una specifica rappresentazione grafica.

La soluzione che prevedeva il passaggio del treno 9982 per la linea di cintura di Firenze è stata prospettata dal GI all'IF nel corso delle riunioni preliminari alla definizione del progetto orario definitivo. NTV ha ritenuto, tuttavia, di non accogliere la proposta del Gestore manifestando l'indisponibilità a rinunciare alla fermata di Firenze Santa Maria Novella, anche in conseguenza del fatto che il treno di rientro (direzione sud) non aveva avuto garanzie sulla possibilità di fermarsi a Firenze,

RFI, per tutto quanto sopra sintetizzato, ritiene di non aver violato le regole di assegnazione della capacità, né tantomeno quelle concernenti la procedura di coordinamento di cui al paragrafo 4.4.2 del PIR. RFI ricorda infatti che *“il presupposto per la formale attivazione di detta procedura è infatti costituito dall'impossibilità di conciliare, prima della consegna del primo progetto orario, le richieste di tracce e servizi presentate da diverse Imprese Ferroviarie.”*.

Pertanto, secondo RFI, la procedura di coordinamento non può esperirsi nell'ipotesi di conflitti tra tracce oggetto di progetto orario rilasciato già a talune imprese ferroviarie e richieste di tracce (o modifiche delle stesse) prodotte da altra/e IF in un periodo successivo.

Diversamente, ci si troverebbe di fronte alla necessità di verificare continuamente la percorribilità di possibili aggiustamenti d'orario svilendo la funzione del progetto orario trasmesso a ciascuna IF ad agosto di ogni anno, che ha quale obiettivo quello di garantire una corretta pianificazione degli operatori e della stessa RFI.

B. Supposta discriminazione operata da RFI nell'aver consentito l'apertura della vendita a NTV con 15 giorni di ritardo rispetto all'impresa ferroviaria concorrente

Con riferimento alle contestazioni di NTV su tale profilo, RFI rileva l'infondatezza di quanto argomentato dalla IF considerato che il GI non ha, né avrebbe potuto, in alcun modo incidere sull'autonoma scelta delle Imprese Ferroviarie di commercializzare, ad ottobre 2012 o in altro periodo, i propri servizi alla clientela.

Il GI ricorda che il 10 agosto 2012 RFI ha trasmesso contestualmente a tutte le Imprese Ferroviarie richiedenti il primo progetto orario, rispetto al quale è stato possibile formulare osservazioni entro il 10 settembre 2012. Per tutte le Imprese Ferroviarie la consegna del progetto orario definitivo è avvenuta nel mese di novembre 2012. **Per nessuna di esse, nel frattempo, è intervenuto alcun formale passaggio intermedio idoneo, anche solo ipoteticamente, ad influenzare la decisione sul se e quando aprire i propri canali di vendita.**

RFI ritiene irrilevante il riferimento alla trasmissione del cd. Treno Nazionale, essendo quest'ultimo un formato di scambio dati in uso presso RFI che le IF richiedono al Gestore al solo fine di acquisire automaticamente i dati nei propri sistemi informativi, evitandone la trattazione manuale. Tale documento non assume alcuna valenza nella documentazione caratterizzante il processo di formazione del progetto orario, e viene generalmente trasmesso alle IF che ne facciano richiesta per le indicate finalità.

RFI segnala che anche NTV ha richiesto a RFI il Treno Nazionale per i nuovi servizi Milano-Ancona che l'IF intende esercire dal prossimo 9 giugno, motivando detta richiesta con la necessità di "eseguire i collaudi sui [propri] sistemi".

Il GI afferma quindi che ciascun operatore, decidendone autonomamente la data, ha liberamente dato corso nel mese di ottobre 2012, alla messa in vendita dei propri biglietti, senza che tale iniziativa sia stata determinata da formali riscontri da parte del Gestore, tantomeno in ordine alla garanzia dell'ottenimento della relativa capacità di infrastruttura.

In conclusione, RFI ha chiesto all'URSF di voler dichiarare:

- a) la correttezza dell'operato di RFI e la legittimità delle decisioni ad essa assunte nel processo di assegnazione della capacità;
- b) l'assenza di qualsivoglia violazione idonea a compromettere, anche solo astrattamente, il regime della concorrenza nel mercato ferroviario;
- c) per l'effetto del combinato disposto di cui alle precedenti lettere a) e b, rigettare il ricorso presentato dalla NTV, disponendo l'archiviazione del procedimento in oggetto.

AUDIZIONE RFI tenutasi in data 21 maggio 2013

In data 15 maggio 2013 l'URSF, con nota n. 390/5, ha informato il GI - analizzata e valutata tutta la documentazione fornita dalle Parti - della necessità di chiarimenti in merito alla suddetta nota di RFI del 28 marzo 2013.

Al fine di permettere una più celere conclusione del procedimento, l'URSF ha ritenuto opportuno estendere i contenuti dell'Audizione (già fissata per il giorno 21 maggio 2013) anche al procedimento in argomento.

In data 21 maggio 2013 alle ore 11h00 presso l'URSF si è svolta l'audizione dei rappresentanti di Rete Ferroviaria Italiana. In via prioritaria il Direttore dell'Ufficio Ing. Crocchio ha precisato che l'Audizione è stata convocata su specifica richiesta della società RFI, affinché la stessa potesse ulteriormente argomentare quanto già rappresentato nelle memorie trasmesse all'URSF relativamente ai seguenti procedimenti:

1. n. 133/5 Informazioni al pubblico concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC;
2. n. 136/5 Mancata assegnazione di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord;
3. n. 138/5 Rideterminazione delle penali per mancata contrattualizzazione delle tracce.

Dopo che l'Ufficio ha illustrato sinteticamente le problematiche oggetto dell'audizione, è stato chiesto ai rappresentanti di RFI di esprimere le ulteriori motivazioni ad integrazione dei rapporti informativi già prodotti concernenti i suddetti procedimenti.

In merito alla mancata assegnazione di tracce orarie linea AV/AC in uscita dal nodo di Roma direzione Nord nella fascia oraria fra le ore 6:55 e le ore 7:55, RFI ha riferito quanto segue.

In tale specifico ricorso, NTV ha contestato al GI di non aver ottenuto l'assegnazione – per l'orario di servizio 2012/2013 – di nessuna traccia oraria in uscita dal nodo di Roma nella fascia oraria fra le ore 6:55 e le ore 7:55, mentre alla concorrente Trenitalia sono state assegnate n. 4 tracce per il servizio AV Roma-Milano/Venezia.

Durante il processo di assegnazione delle tracce per l'orario di servizio 2012/2013, NTV ha visto accogliere solo parzialmente le proprie richieste, in quanto il GI avrebbe introdotto modifiche riguardo ai treni pari (sud-nord) in uscita dal nodo di Roma nella fascia oraria di prima mattina.

L'URSF ha chiesto al GI maggiori dettagli circa la tempistica e la procedura prevista per la programmazione dell'orario di servizio, con particolare riferimento alla comunicazione che il Gestore fornisce alle IF entro i due mesi dalla scadenza per la presentazione di richieste di tracce.

Su tale specifico aspetto, RFI ha informato che la nota del 10 giugno 2012 con cui “delibera sulle richieste” è una comunicazione prevista dalla sola normativa italiana di recepimento della direttiva comunitaria e non effettuata pertanto da altri GI europei.

Con tale comunicazione il GI si limita ad informare le imprese ferroviarie circa “la fattibilità di massima delle richieste di capacità” dalle stesse formulate.

Nel caso di specie, con tale comunicazione resa ad NTV, RFI non ha ravvisato particolari criticità ritenendo le tracce richieste dalla IF destinate a poter essere compatibilizzate con quelle di altre IF.

In fase di compatibilizzazione RFI ha dichiarato di aver armonizzato le tracce di NTV, da un lato, perseguendo l'obiettivo della massimizzazione dell'uso della capacità e, dall'altro, preservando *le esigenze commerciali dell'IF richiedente nel contesto delle regole e degli impegni contrattuali assunti con NTV, con altri operatori e/o con le Regioni (AQ o Protocolli di Intesa).*

Con specifico riferimento al treno no-stop Roma-Milano, “RFI ha ritenuto adeguata e soddisfacente l'assegnazione della traccia alle ore 7h50 in partenza da Roma” (spostamento del treno Roma – Milano “No Stop” n. 9972 - dalle 7:17 alle 7:50), rendendo coerente tale assegnazione con quella analoga operata alle ore 14h50 e 18h50; tali ultime anch'esse richieste da NTV con partenze alle 14h17 e 18h17 (entrambe da Roma Tiburtina) e non eccepite in fase di rilascio del progetto orario.

Fermo restando quanto sopra la traccia delle 7h50 nell'arco temporale di riferimento (6h55-7h55) è risultata comunque l'unica tecnicamente attribuibile in ragione dei richiamati impegni contrattuali

con altri operatori (resi vincolanti per il GI e per tutte le fasi successive dalla comunicazione effettuata dallo stesso Gestore il 10 agosto 2012) e della necessità di compatibilizzare l'offerta AV (nella sua interezza) con i servizi affluenti / defluenti da tutti i nodi urbani interessati.

RFI rileva, sotto il profilo formale, l'intempestività di NTV di contestare la mancata attivazione del processo di coordinamento (e la conseguente mancata assegnazione della traccia delle 7:17 per il treno "No Stop" n. 9972) avendo proceduto in tal senso solo successivamente all'attivazione dell'orario di servizio e alla sottoscrizione – da parte dell'IF – del relativo contratto di utilizzo, tale ultimo stipulato senza formulazione di riserva alcuna.

RFI evidenzia che si è resa disponibile ad approfondire, anche in ragione dei rispettivi ritorni di esperienza dei primi mesi d'esercizio dell'orario in corso, la fattibilità di soluzioni idonee a soddisfare le esigenze di NTV, proponendo alla IF una nuova soluzione che prevede la possibilità per l'IF di effettuare un treno da Roma Tiburtina - Venezia con partenza alle ore 7:25, ma con fermata a Firenze Campo di Marte invece di S. Maria Novella, benché al ritorno non si potesse garantire analoga fermata.

Infine, nel corso dell'audizione RFI ha confermato che l'IF NTV su tale problematica ha presentato ricorso anche al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio.

RFI dichiara infine di non avere ulteriore documentazione integrativa per tale ricorso.

A seguito di quanto appreso durante l'Audizione l'URSF, con nota n. 403 del **21 maggio 2013**, ha richiesto ad NTV copia del ricorso presentato al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio avente ad oggetto il medesimo argomento del ricorso presso quest'Ufficio.

NTV, con nota n. 13/143/04/P del **23 maggio 2013**, ha trasmesso all'URSF copia del ricorso pendente dinanzi al TAR. NTV informa di aver proposto in data 25/02/2013 tale ricorso al TAR - come preannunciato nel ricorso presentato all'URSF in data 9/1/2013 - al solo fine di ottenere la condanna di RFI al risarcimento dei danni derivanti dalla condotta del Gestore medesimo.

III. - OGGETTO DEL RICORSO

Con il ricorso presentato in data **09 gennaio 2013** NTV ha chiesto all'URSF che, nell'esercizio delle competenze e funzioni assegnate dall'art. 37 del d.lgs. 188 del 2003:

1. in riesame delle contestate determinazioni concernenti l'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013
 - (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;
2. considerate 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, irrogare a RFI la sanzione prevista dall'art. 37, comma 6-bis, del d.lgs. 188 del 2003 nella misura massima;
3. inibisca a RFI la reiterazione delle contestate condotte discriminatorie e anticoncorrenziali.

IV. - L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari avendo appreso, secondo quanto riportato dall'IF NTV con nota n. 13/009.05/P del 09 gennaio 2013, delle problematiche esistenti.

L'URSF ha avviato anche i contatti fra le parti convocando inizialmente due riunioni separate fra le parti (rispettivamente in data 21/01/2013 con NTV e 23/01/2013 con RFI) e due congiunte (rispettivamente 05/02/2013 ed il 14/02/2013 entrambe presso sala riunioni URSF) sul tema del ricorso di NTV, per tentare di addivenire a soluzioni "bonarie", o almeno condivise, tra le parti, prima di avviare ufficialmente il procedimento.

Successivamente avendo ravvisato la mancanza di un possibile accordo definitivo è stato quindi deciso l'avvio del procedimento avvenuto con nota n. 136/5/URSF del 15 febbraio 2013.

In dettaglio si riepilogano ora le note pervenute in fase di istruttoria da parte del GI e dell'IF.

NTV, con lettera n. 13/087.04/P del 28 marzo 2013, ha fornito quanto richiesto da quest'Ufficio, come di seguito riassunto:

	MITT.	DESTIN.	PROT.	DATA
1	NTV	URSF	270-5 – All. 1	28/03/2013
2	NTV	URSF	270-5 – All. 2	28/03/2013
3	NTV	URSF	270-5 – All. 3	28/03/2013
4	NTV	URSF	270-5 – All. 4	28/03/2013
5	NTV	URSF	270-5 – All. 5	28/03/2013

Con lettera del GI n. RFI-AD\A0011\P\2013\0000289 del 28 marzo 2013, quest'ultima ha fornito quanto richiesto da quest'Ufficio, come di seguito riassunto:

	MITT.	DESTIN.	PROT.	DATA
1	RFI	URSF	277-5 – All. 1	28/03/2013
2	RFI	URSF	277-5 – All. 2	28/03/2013
3	RFI	URSF	277-5 – All. 3	28/03/2013
4	RFI	URSF	277-5 – All. 4	28/03/2013
5	RFI	URSF	277-5 – All. 5	28/03/2013
6	RFI	URSF	277-5 – All. 6	28/03/2013
7	RFI	URSF	277-5 – All. 7	28/03/2013
8	RFI	URSF	277-5 – All. 8	28/03/2013
9	RFI	URSF	277-5 – All. 9	28/03/2013
10	RFI	URSF	277-5 – All. 10	28/03/2013
11	RFI	URSF	277-5 – All. 11	28/03/2013
12	RFI	URSF	277-5 – All. 12	28/03/2013
13	RFI	URSF	277-5 – All. 13	28/03/2013
14	RFI	URSF	277-5 – All. 14	28/03/2013
15	RFI	URSF	277-5 – All. 15	28/03/2013
16	RFI	URSF	277-5 – All. 16	28/03/2013
17	RFI	URSF	277-5 – All. 17	28/03/2013
18	RFI	URSF	277-5 – All. 18	28/03/2013

V. - L'AMBITO GIURIDICO

Nel corso dell'esame giuridico delle norme principali a riferimento, riportate qui in sintesi, va comunque precisato che l'URSF non può in nessun modo tenere conto controversie penali, civili, commerciali e relative a questioni di proprietà.

Pertanto i principali riferimenti giuridici presi a riferimento sono:

- **DECRETO LEGISLATIVO 8 LUGLIO 2003, N. 188** - *di Attuazione in materia ferroviaria della Direttiva 2001/12/CE, Direttiva 2001/13/CE e soprattutto della "Direttiva 2001/14/CE del parlamento europeo e del consiglio del 26 febbraio 2001 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza e seguenti modifiche ed integrazioni, così come modificata dalla Direttiva 2007/58/CE"*
- **DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 11 LUGLIO 1980 N. 753** - *Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*
- **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. Rilevanza nella considerazione è tuttavia stata data anche alle modifiche intervenute successivamente nel PIR edizione dicembre 2012. Viceversa come spunto di riflessione si è fatto riferimento alla bozza del PIR edizione dicembre 2013.*

In aggiunta alle norme sopra richiamate sarebbe anche opportuno considerare il contenuto dell'attuale RECAST del primo pacchetto ferroviario (Direttiva 2012/34/UE). Tuttavia, non essendo ancora stata recepita nell'ordinamento nazionale, si è ritenuto non considerarlo pienamente in questa analisi.

Per quanto concerne poi lo specifico **Processo di Allocazione**, è opportuno riportare quanto stabilito dalla normativa vigente e dettagliato nel Prospetto Informativo della Rete.

DIRETTIVA 2001/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001
(come modificata a seguito RECAST - DIRETTIVA 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 dicembre 2012- RECAST)

Articolo 14 - Assegnazione della capacità (Articolo 39 del Recast)

comma 1. *Gli Stati membri possono istituire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura rispettando tuttavia l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE. Devono essere stabilite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario.*

Articolo 20 – Programmazione (Articolo 45 del Recast)

comma 3. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio e concede loro almeno un mese per presentare osservazioni. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altre parti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso.

comma 4. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

Articolo 21 - Procedura di coordinamento (Articolo 46 del Recast)

comma 1. Se nel corso della programmazione di cui all'articolo 20 il gestore dell'infrastruttura constata l'esistenza di richieste confliggenti, si adopera, tramite il coordinamento delle stesse, per conciliare al massimo tutte le prescrizioni.

comma 2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste.

comma 3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti.

[[parte aggiunta dal Recast Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle informazioni seguenti:

- a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;
- d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

A norma dell'articolo 39, paragrafo 2, dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.]]

comma 4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono definiti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre linee ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura.

comma 5. Se alcune richieste di capacità di infrastruttura non possono essere soddisfatte senza coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento.

comma 6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni di cui all'articolo 30, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, è predisposto un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere ad una rapida soluzione delle stesse. **[[parte aggiunta dal Recast** Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete.]] Se tale sistema è applicato, una decisione deve essere adottata entro dieci giorni lavorativi.

DECRETO LEGISLATIVO N. 188/2003

Articolo 23 - Accordi Quadro

comma 2 - Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore al limite che sarà fissato con il decreto ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11.

Articolo 27 "Assegnazione di capacità"

comma 1. "Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo

trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario, osservando i principi fissati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il decreto di cui all'articolo 17, comma 11."

comma 3.

lett. g) "il gestore dell'infrastruttura delibera sulle richieste entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle stesse da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, dandone comunicazione alle stesse. Il rigetto della richiesta deve essere motivato";

lett. i) entro i quattro mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura predispone un progetto di orario di servizio.

comma 4. *Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a comunicare tempestivamente alle imprese ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari.*

Articolo 29 "Procedura di programmazione e coordinamento"

comma 1. *"Nell'ambito del processo di assegnazione di capacità, devono essere soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle relative a tracce orarie su linee appartenenti a più reti, anche tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività."*

comma 3. *"Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, redige un progetto di orario di servizio e concede alle parti stesse un termine non inferiore a trenta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura"*

comma 4. *"In caso di richieste di capacità configgenti, il gestore dell'infrastruttura si adopera al fine di coordinarle nell'ottica di conciliare per quanto possibile tutte le richieste anche, se del caso, proponendo capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste."*

comma 5. *"La procedura di coordinamento è esposta nel prospetto informativo della rete e tiene conto della difficoltà di predisporre tracce orarie per i servizi di trasporto internazionale e dell'effetto che ogni modificazione può comportare su altri gestori dell'infrastruttura."*

comma 6. *"Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni di cui all'articolo 37, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura è predisposto dal gestore dell'infrastruttura un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere alla rapida soluzione delle stesse. Le decisioni in merito devono essere adottate dal gestore dell'infrastruttura entro dieci giorni lavorativi."*

PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE - EDIZIONE DIC. 2011

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

La trattazione delle richieste avviene secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.

L'assegnazione di tracce orarie richieste prima della data anzidetta è basata sulla seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

- GI delibera sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 4 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, GI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato. La definizione finale delle tracce avverrà al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'orario.

Paragrafo 4.4.1- Limitazioni all'Accordo Quadro

- 1) La capacità oggetto dell'insieme degli Accordi Quadro non potrà complessivamente superare, in termini di tracce*km, il 70% della capacità complessiva della intera rete gestita, deducibile dai dati contenuti nel capitolo 3.
- 2) La capacità assegnata a ciascun Richiedente con Accordo Quadro non potrà superare comunque l'85% di quella complessivamente richiesta dallo stesso in ciascuna tratta. E' esclusa dal limite anzidetto la capacità destinata al trasporto pubblico locale [..].

Paragrafo 4.4.2 - Processo di coordinamento (edizione dicembre 2011-dicembre 2012)

- 1) Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce GI opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orarie, comprese quelle relative a tracce che insistono su linee appartenenti a più reti.

In tale processo terrà conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui Richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

- 2) Durante la fase di predisposizione del progetto orario, se GI valuta che richieste di due o più Imprese Ferroviarie siano tra di loro configgenti, propone alle IF interessate delle ipotesi per la compatibilizzazione delle diverse richieste, elaborate tenendo conto di quanto indicato nel comma precedente e nell'ottica di conciliare tutte le richieste, se del caso proponendo tracce orarie diverse da quelle richieste. Trascorsi 5 giorni solari dalla proposta di GI, senza che siano ad esso pervenute motivate osservazioni e proposte di modifica, la stessa deve ritenersi accettata dalle IF interessate. La procedura di coordinamento deve comunque concludersi in tempo utile per la predisposizione del progetto orario di cui ai paragrafi 4.3.2 e 4.3.3.

- 3) Nell'espletamento della procedura di coordinamento GI è tenuto ad operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro, e ad informare degli esiti della procedura anche il Richiedente titolare dell'Accordo Quadro, se diverso dall'IF che ha avanzato la richiesta delle tracce oggetto della procedura.

Cambiato nella successiva versione del PIR

4.4.2 PROCESSO DI COORDINAMENTO (aggiornamento dicembre 2012-dicembre 2013)

- 1) Durante la fase di predisposizione del progetto orario, se GI valuta che richieste di due o più Imprese Ferroviarie siano tra di loro configgenti, propone alle IF interessate delle ipotesi per la compatibilizzazione delle diverse richieste, elaborate tenendo conto di quanto indicato al paragrafo 4.4 n.1 e nell'ottica di conciliare tutte le richieste, se del caso proponendo tracce orarie diverse da quelle richieste secondo i criteri di seguito riportati:

- ± 15 minuti con rispetto delle funzioni commerciali;
- oltre ± 15 minuti qualora le tracce configgano per meno di 50 giorni l'anno.

Trascorsi 5 giorni solari dalla proposta di GI, senza che siano ad esso pervenute motivate osservazioni e proposte di modifica, la stessa deve ritenersi accettata dalle IF interessate, salva la facoltà per le IF di adire gli organismi del paragrafo 4.4.4. La procedura di coordinamento deve comunque concludersi in tempo utile per la predisposizione del progetto orario di cui ai paragrafi 4.3.2 e 4.3.3.

- 2) Nell'espletamento della procedura di coordinamento GI è tenuto ad operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro, e ad informare degli esiti della procedura anche il Richiedente titolare dell'Accordo Quadro, se diverso dall'IF che ha avanzato la richiesta delle tracce oggetto della procedura.

Paragrafo 4.4.4 - Processo di risoluzione dei conflitti

In caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità ai fini dell'accordo quadro o all'assegnazione di tracce orarie, GI convoca una commissione interdisciplinare che si esprime al fine di giungere ad una rapida soluzione delle stesse acquisendone il relativo parere. Le decisioni in merito sono quindi adottate da GI entro 10 giorni lavorativi. Ogni Richiedente ha comunque il diritto di adire l'organismo di regolazione (URSF), se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto o di discriminazioni per decisioni prese da GI.

VI. – CONSIDERAZIONI

Preliminarmente si ritiene opportuno ricostruire le principali fasi che caratterizzano il ricorso in oggetto, con riferimento a quanto prevede nel dettaglio la normativa di settore vigente soprarichiamata.

In data 3 aprile 2012, nel rispetto delle tempistiche previste dal paragrafo 4.3.2 del PIR, NTV ha avanzato richiesta di tracce orarie in relazione all'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013, e in particolare:

- per il treno 9982 diretto a Venezia Santa Lucia, del canale orario delle **6:10**;
- per il treno 9910 diretto a Milano Porta Garibaldi, del canale orario delle **6:40**;
- per il treno “No Stop” 9972 diretto a Milano Porta Garibaldi, del canale orario delle **7:17**.

In data 11 giugno 2012, nel termine di due mesi previsto dall'art. 27, comma 3, lett. g) del D.Lgs. n. 188/2003 e dal paragrafo 4.3.2 del P.I.R., RFI ha comunicato la disponibilità delle tracce richieste da NTV precisando *“la necessità di effettuare un'ulteriore verifica sulla recettività dell'Infrastruttura interessata dalla tracce richieste nel rispetto delle finestre temporali necessarie per gli interventi manutentivi e nell'osservanza delle regole di utilizzo degli impianti e delle linee”*.

In data 10 agosto 2012 RFI ha trasmesso, come previsto dall'art. 27, comma 3, lett. i) del D.Lgs. n. 188/2003 e dal paragrafo 4.3.2 del P.I.R., il progetto orario. Tale progetto che ha accolto solo parzialmente le richieste di NTV, introducendo alcune modifiche alle tracce relative ai treni pari (direzione sud-nord) in uscita dal nodo di Roma nella fascia oraria di prima mattina.

Gli orari richiesti di NTV per tale fascia e quelli proposti da RFI sono i seguenti:

Richiesta NTV

- 9982 Roma Tiburtina (06:10) per Venezia Santa Lucia;
- 9910 Roma Tiburtina (06:40) per Milano Porta Garibaldi;
- 9972 Roma Tiburtina (**07:17**) per Milano Porta Garibaldi - No Stop.

Proposta Progetto Orario RFI

- 9982 Roma Tiburtina (06:25) per Venezia Santa Lucia (+ **15 minuti**);
- 9910 Roma Tiburtina (06:55) per Milano Porta Garibaldi (+ **15 minuti**);
- 9972 Roma Tiburtina (**07:50**) per Milano Porta Garibaldi - No Stop (+ **33 minuti**);

In data 30 agosto 2012 NTV, nei termini previsti, ha formulato le proprie osservazioni, e precisamente:

- a. ha evidenziato l'impossibilità di accettare per il treno “No Stop” 9972 da Roma Tiburtina a Milano Porta Garibaldi l'assegnazione del canale orario delle 7:50, in quanto l'arrivo alle ore 10:53 l'avrebbe reso commercialmente non valido;
- b. ha proposto, senza avere sufficienti informazioni circa il possibile accoglimento della nuova richiesta, a RFI:
 - (i) di anticipare il suddetto treno 9972 nel canale orario delle 6:50, rinunciando quindi al canale delle 7:17;
 - (ii) di posticipare il treno 9982 per Venezia Santa Lucia dal canale orario delle 6:25 al canale orario delle 7:25, al fine di disporre comunque di almeno un canale orario nell'ora di massima punta del traffico in uscita dal nodo di Roma.

RFI ha quindi comunicato ad NTV:

- in data 22 ottobre 2012 il cosiddetto “Treno Nazionale”, e l'IF ha aperto le proprie prenotazioni il successivo 26 ottobre 2012;
- in data 26 novembre 2012, in modo formale, il dettaglio delle tracce orarie assegnate per l'orario di servizio 9 dicembre 2012 – 14 dicembre 2013, ovvero il **progetto orario definitivo** con cui:
 - (i) da un lato, ha accolto la richiesta di modifica del canale orario per il treno 9972 (Roma-Milano No Stop) dalle ore 7:50 alle ore 6:50;

- (ii) dall'altro, invece, ha rigettato la richiesta di modifica del canale orario del treno 9982 (Roma -Venezia) dalle 6:25 alle 7:25, in quanto configgente con tracce già assegnate per traffici AV/AC ed interregionali.

A seguito dell'analisi delle norme di settore e degli avvenimenti oggetto del ricorso sono state elaborate le seguenti considerazioni.

Preliminarmente si evidenzia come la Direttiva n. 2001/14/CE prevede, all'articolo 14, che gli Stati membri possono istituire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura.

L'articolo 27 del D.Lgs. n. 188/2003 di recepimento ha quindi stabilito che il GI svolge le procedure di assegnazione della capacità, assicurando che la stessa sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario, osservando i principi fissati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il decreto di cui all'articolo 17, comma 11.

Tale Decreto Ministeriale ad oggi non è ancora stato emanato, ed i principi/procedure di riferimento sono quelli indicati nel Capitolo 4 del P.I.R. (nell'introduzione si informa infatti che la definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità saranno soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nel DM di cui all'art.17 comma 11 D.Lgs. n.188/2003).

In aggiunta a quanto stabilito dalla Direttiva n. 2001/14/CE, il suddetto articolo 27 del D.Lgs. n. 188/2003, al comma 3. lettera. g) ha previsto che il GI delibera sulle richieste entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle stesse da parte delle IF, dandone comunicazione alle stesse, e che il rigetto della richiesta deve essere motivato già in questa fase. In questo modo il legislatore ha voluto sottolineare come rilevante la decisione / delibera presa da RFI a soli due mesi dalla presentazione delle richieste delle tracce.

Su tale specifico aspetto l'URSF ha chiesto chiarimenti al GI durante l'Audizione tenutasi il 21 maggio 2013. RFI ha confermato che la nota del 10 giugno 2012 con cui "delibera sulle richieste" è una comunicazione prevista dalla sola normativa italiana di recepimento della direttiva comunitaria e non effettuata pertanto da altri GI europei.

Il GI ha dichiarato che con la suddetta delibera si limita ad informare le imprese ferroviarie circa "la fattibilità di massima delle richieste di capacità" dalle stesse formulate e, in base alla soprarichiamata norma italiana, si presuppone che il GI in tale nota dia informazioni su eventuali (e motivati) rigetti di richieste di tracce.

Dal prospetto riepilogativo denominato "Tempistica per la programmazione dell'Orario 2012" (pubblicato sul sito internet di RFI) si evince inoltre che il GI, ove necessario, avvia la procedura di coordinamento (prevista all'articolo 29 del D.Lgs. 188/2003 e al paragrafo Paragrafo 4.4.2 del P.I.R.), a partire dal giorno della consegna della sopracitata delibera. In questo caso anche se - come nel seguito meglio esposto - fossero ravvisabili elementi per l'avvio della procedura, RFI non ha utilizzato tale istituto.

Tuttavia, l'aspetto rilevante è il fatto che tale previsione e ripartizione temporale non sembra in linea con quanto previsto dalle norme, comunitarie e nazionali, vigenti.

Infatti l'articolo 20 della Direttiva n. 2001/14/CE prevede che il GI:

1. consulti le parti interessate sul progetto di orario di servizio;
2. conceda loro almeno un mese per presentare osservazioni;
3. adotti le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

L'articolo 21 della medesima Direttiva prevede inoltre che se nel corso della programmazione di cui all'articolo 20 (e quindi **compreso il mese concesso alle IF per formulare le loro osservazioni**) il gestore dell'infrastruttura accerta l'esistenza di richieste confliggenti, si dovrà adoperare, tramite il coordinamento delle stesse, per conciliare al massimo tutte le richieste formulate.

Pertanto le differenze risultano essere:

1. il mese concesso alle IF deve essere incluso nel processo di allocazione delle tracce che porta all'emanazione del progetto orario e non deve essere considerato successivo e, quindi, marginale rispetto al possibile coordinamento con altre IF;
2. non vi è traccia del doppio passaggio nella normativa europea, ovvero emanazione di una delibera e poi emanazione di progetto orario.

Nella procedura applicata da RFI il coordinamento è anticipato alla fase in cui il GI stesso delibera sulle richieste (**1° decade di giugno, durante la fase di predisposizione del progetto orario che viene poi comunicato alle IF entro la 1° decade di agosto**), non potendo così tenere nel dovuto conto le osservazioni che le IF formulano successivamente durante il mese a loro disposizione per verificare il progetto proposto (**1° decade di settembre**) in quanto i prospetti orari delle altre IF diventano vincolanti per le IF che non effettuano osservazioni. Sembra emergere in altre parole, anche a valle dell'Audizione, che esista un diverso riferimento temporale e conseguentemente una diversa rilevanza delle osservazioni e comunicazioni effettuate durante il procedimento.

RFI nelle proprie memorie afferma che *“il presupposto per la formale attivazione della procedura di coordinamento è infatti costituito dall'impossibilità di conciliare, prima della consegna del primo progetto orario, le richieste di tracce e servizi presentate da diverse Imprese Ferroviarie.”*

Pertanto, la procedura di coordinamento non può esperirsi nell'ipotesi di conflitti tra tracce oggetto di progetto orario rilasciato già a talune imprese ferroviarie e richieste di tracce (o modifiche delle stesse) prodotte da altra/e IF nei 30 giorni a disposizione, periodo durante il quale però matura il vincolo per i prospetti orari delle altre IF..

Tuttavia, se da un lato, RFI afferma che non ha ravvisato particolari criticità ritenendo le tracce richieste da NTV (compresa quella relativa al treno 9972 Roma-Milano No Stop delle ore 07:17) destinate a poter essere compatibilizzate come già detto con quelle di altre IF, dall'altro, sarebbe quanto mai opportuno, al fine di rispettare soprattutto il dettato dell'art. 29 del D.Lgs.188/2003 (oltre ai principi generali da esso enunciati), che **riserva di capacità vada intesa**, ora che la liberalizzazione del mercato ferroviario – almeno in Italia – è stata raggiunta e operano servizi commerciali in concorrenza, **anche internamente alle diverse fasce orarie** - sul numero delle tracce disponibili per quella tipologia di servizio ferroviario, e non soltanto in riferimento alla totalità della capacità infrastrutturale messa a disposizione. Quest'ultimo punto ovviamente dovrebbe essere definito dettagliatamente, condiviso da tutti i soggetti interessati e successivamente inserito nel P.I.R. senza creare competizione fra i diversi servizi ferroviari (ovvero senza ostacolare la normale operatività del trasporto pubblico locale e regionale, anch'esso sottoposto ai limiti di capacità infrastrutturale e alle norme del P.I.R.).

Con specifico riferimento al treno no-stop Roma-Milano RFI dichiara di aver armonizzato le tracce di NTV, da un lato perseguendo l'obiettivo della massimizzazione dell'uso della capacità e dall'altro *preservando le esigenze commerciali dell'IF richiedente nel contesto delle regole e degli impegni contrattuali assunti con NTV, con altri operatori e/o con le Regioni (AQ o Protocolli di Intesa).*

La compatibilizzazione effettuata da RFI ha però comportato lo **spostamento delle sole tracce richieste da NTV** (ancorché quelle delle 7:17 non prevista nell'AQ) senza prospettare alcuna modifica – all'interno della fascia oraria richiesta in AQ – alle tracce richieste da Trenitalia (previste in AQ ma non come orari fissi).

Quest'ultimo aspetto, ancorché dimostrabile come corretto dal punto di vista teorico, nella pratica ha prodotto effetti distorsivi secondo quanto segnalato da NTV.

RFI nel progetto orario di agosto 2012 ha proposto a NTV - tra le altre - le seguenti modifiche:

- 1) treno Italo n. 9972 delle ore 07:17, posticipato alle 07:50;
- 2) treno Italo n. 9974 delle ore 14:17, posticipato alle 14:50;
- 3) treno Italo n. 9976 delle ore 18:17, posticipato alle 18:50;

NTV ha accettato le modifiche ai treni n. 9974 e 9976 (previsti in orari non “di punta”), mentre per il treno delle ore 7:17 ha rifiutato il canale orario proposto alle ore 7:50 in quanto tale variazione – 33 minuti – non avrebbe consentito di rispettare e valorizzare la funzione commerciale della traccia (arrivando a Milano in un orario utile per la clientela cosiddetta “business”).

Quest’Ufficio, su tale specifico punto, ritiene che si sarebbe dovuto valutare con maggiore attenzione sia quanto previsto dall’articolo 29 del D.Lgs. n. 188/2003, e cioè i “vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l’incidenza economica sulla loro attività”, sia il fatto che il GI ha il diritto di proporre capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste ma entro limiti ragionevoli.

La richiesta di NTV era infatti motivata da evidenti ragioni di carattere commerciale, che richiedevano un arrivo a Milano in prossimità delle ore 10:00 e una partenza da Roma nella c.d. *ora di punta*, come poi sembra dimostrato dagli effetti sul servizio e dalla stessa apertura del ricorso.

Per quanto riguarda Trenitalia, si riportano di seguito le tracce orarie dei treni AV in uscita dal nodo di Roma (Tiburtina) direzione nord nella fascia 6:55-8:05:

orario di servizio 2011-2012

- 1) **treno ES 9566 delle ore 06:55 (Milano-Torino)**
- 2) treno ES 9606 delle ore 07:07 (Milano)
- 3) treno ES 9508 delle ore 07:20 (Milano)
- 4) treno ES 9608 delle ore 07.35 (Milano - solo lun./mart./merc.)
- 5) treno ES 9406 delle ore 07:50 (Venezia)
- 6) treno ES 9610 delle ore 08:05 (Milano-Torino)

orario di servizio 2012-2013

- 1) treno ES 9402 delle ore 07:00 (Venezia)
- 2) treno ES 9606 delle ore 07:07 (Milano)
- 3) **treno ES 9566 delle ore 07:15 (Milano-Torino)**
- 4) treno ES 9508 delle ore 07:30 (Milano)
- 5) treno ES 9608 delle ore 07.35 (Milano - circola sempre)
- 6) treno ES 9406 delle ore 08:00 (Venezia)
- 7) treno ES 9610 delle ore 08:05 (Milano-Torino)

Dal confronto dei due orari di servizio, si evidenzia che l’IF Trenitalia, a seguito dello spostamento della partenza del treno ES 9566 dalle ore 6:55 alle ore 7:15 e dell’aumento della frequenza del treno ES 9608 (da 3 volte a settimana → a circolare sempre), ha a disposizione (ancorché previsti da AQ nella fascia oraria presa a riferimento) n. 4 treni sulla direttrice Roma-Milano in soli 28 minuti.

Se da un lato è pur vero che il GI è tenuto ad operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro, dall’altro lato la normativa stabilisce che gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte di altri richiedenti.

VII. – CONCLUSIONI

Quest'Ufficio ritiene che ci siano alcune criticità nel processo di assegnazione delle tracce così come descritto nel Prospetto Informativo della Rete, portate in evidenza soprattutto dall'avvio della concorrenza e quindi della presenza di un nuovo operatore nel settore del trasporto ferroviario ad Alta Velocità.

Quale prima criticità da affrontare conseguentemente all'avvio della concorrenza nel settore AV si segnala la necessità di definire il quadro per l'accesso all'infrastruttura, oltre i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità previsti dal D.Lgs. 188/2003 (DM di cui all'articolo 17 comma 11), e una rivisitazione (anche alla luce delle più recenti Direttive comunitarie ancora da recepire) dell'intero corpus normativo di settore, divenuto troppo esteso e frammentato.

Il quadro normativo descritto e le criticità che emergono dall'analisi dei fatti sembrano rendere improcrastinabile l'emanazione di un testo unico delle ferrovie che armonizzi la disciplina di settore sia ai principi generali della concorrenza che alla normativa comunitaria di settore.

Tali esigenze di chiarezza e completezza normativa inducono comunque ad auspicare una complessiva riorganizzazione della normativa di settore sfruttando l'occasione del prossimo ed imminente recepimento della Direttiva 2012/34/UE - Recast.

In riferimento alle suindicate criticità, l'URSF ritiene pertanto che la poca armonicità dell'attuale quadro normativo ponga dei problemi attuativi che quasi farebbero concludere per l'esistenza di un disallineamento delle fasi del processo di assegnazione auspicato dalle norme comunitarie e quelle previste nel P.I.R. ed attuate dal Gestore in base al D.Lgs. 188/2003.

In particolare, le modalità con cui viene, in concreto, data attuazione alla normativa comunitaria pone le criticità che di seguito si espongono.

1) un "disallineamento" nell'attuazione della normativa europea (artt. n. 20 Programmazione e n. 21 Procedura di Coordinamento della Direttiva 2001/14/CE) come recepita 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 fasi relative al processo di coordinamento.

Tale disallineamento è emerso durante l'esame di questo ricorso in quanto, come già evidenziato, il D.Lgs. all'art. 27 comma 3 lett. g) - e conseguentemente P.I.R. paragrafo 4.3.2., ha previsto specificatamente un atto di delibera da parte del GI già dopo soli due mesi dall'inizio delle procedure di assegnazione delle tracce (*"il gestore dell'infrastruttura delibera sulle richieste entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle stesse da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, dandone comunicazione alle stesse. Il rigetto della richiesta deve essere motivato"*).

Questo articolato ha determinato che la stessa RFI, come ribadito in Audizione, preveda - o meglio interpreti - che tale *"delibera sulle richieste"* sia da considerarsi come una mera comunicazione prevista dalla sola normativa italiana, in difformità con quanto praticato da tutti gli altri Gestori europei, benché il legislatore avesse voluto dare importanza a tale atto di delibera, configurandolo come il momento e il documento attraverso il quale le IF debbano venire a conoscenza delle reali criticità sull'assegnazione delle tracce (come sembra anche essere confermato dal passaggio relativo al *"rigetto motivato"*).

In altre parole, come sottolineato dallo stesso Gestore con nota 5 luglio 2013 prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2013\0001395 (acquisita agli atti e indirizzata a NTV) la *"delibera non contiene, né potrebbe contenere, la disponibilità di dettaglio della capacità richiesta essendo tale ultima oggetto di un processo di armonizzazione"*, *"il cui esito è comunicato con il rilascio del primo progetto orario, come noto da effettuarsi entro 4 mesi dall'avvio del processo di allocazione"*.

RFI ha, pertanto, dovuto inserire nel Prospetto Informativo della Rete (Paragrafo 4.3.2) quanto recepito dalla normativa italiana.

Tale modalità di interpretazione della norma, tuttavia, non consente che la fase della redazione finale del quadro orario/tracce avvenga a valle di una consultazione partecipativa delle IF.

Diversamente opinando si giungerebbe al paradosso che le IF assumano un ruolo marginale nella valutazione delle loro richieste in fase di coordinamento, giacché le loro osservazioni sono prive di una reale capacità di influenza nei confronti del processo formativo del progetto orario.

Quanto sin qui considerato, invero, non equivale ad affermare che il GI abbia violato – per tale specifico aspetto – le norme che disciplinano la procedura di assegnazione delle tracce, mentre è da ritenersi che l'interpretazione data alle norme nazionali non sia corrispondente allo spirito della normativa europea come intesa dal legislatore.

In merito si deve osservare come – stante l'attuale assetto normativo – tale rischio interpretativo si ponga come di facile possibilità.

Infatti, se da un lato il processo di assegnazione delle tracce prevede che le osservazioni delle IF sul progetto orario debbano essere valutate ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura, dall'altro la fase temporale in cui queste osservazioni risultano essere inserite sembra - in base a quanto emerso in fase istruttoria – sfasata temporalmente o almeno neutralizzata per effetto del vincolo imposto al GI dalla validità degli altri prospetti orari.

A questo proposito, RFI afferma che se dovesse tener conto delle osservazioni formulate dalle IF *“si troverebbe di fronte alla necessità di verificare continuamente la percorribilità di possibili aggiustamenti d'orario svolendo la funzione del progetto orario trasmesso a ciascuna IF ad agosto di ogni anno, che ha quale obiettivo quello di garantire una corretta pianificazione degli operatori e della stessa RFI.”*

Alla luce di quanto evidenziato, si palesa - nelle more dell'emanazione del Decreto di cui all'art. 17 comma 11 del D.Lgs. 188/2003 – l'urgenza di una parziale modifica del **processo di coordinamento** descritto al paragrafo 4.4.2 del P.I.R. che tenga conto delle più recenti modifiche normative (Direttiva 2012/34/UE del 21.11.2012) e di quanto emerso in questo ricorso.

Nelle more dell'auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, adozione di un testo unico di armonizzazione e coordinamento della normativa esistente alla luce delle direttive comunitarie, si è infatti del parere che – in ossequio al principio di leale collaborazione con le Istituzioni dell'Unione Europea, e per esso al diritto da esse prodotto – sia le Pubbliche Amministrazioni che i gestori di pubblico servizio debbano, ogni qualvolta si pongano dubbi di carattere interpretativo/applicativo di una o più normative nazionali, di qualsiasi rango e tipo, operare nel senso che garantisca, nella singola fattispecie, la maggiore aderenza a quanto statuito in sede comunitaria, pena il realizzarsi in concreto di un disallineamento tra normativa comunitaria e normativa nazionale. Nella fattispecie in esame, peraltro, è dato rilevarsi che lo stesso art.27 del D.lgs. 188/2003 espressamente stabilisce ed impone al G.I. che la procedura di assegnazione della capacità debba avvenire nel rispetto del diritto comunitario, così fornendo un chiaro criterio di orientamento.

2) Il suddetto disallineamento delle fasi del processo di coordinamento comporta, infatti, che il Gestore valuti *“in via esclusiva”* le tracce confliggenti, benché esista una prescrizione del P.I.R. al paragrafo 4.4.2. introdotta nell'edizione dicembre 2012. Con tale modifica si stabilisce che durante la fase di predisposizione del progetto orario, se il GI valuta che richieste di due o più Imprese Ferroviarie siano tra di loro configgenti, propone alle IF interessate delle ipotesi per la compatibilizzazione delle diverse richieste, elaborate tenendo conto di quanto indicato al paragrafo 4.4 n.1 e nell'ottica di conciliare tutte le richieste, se del caso proponendo tracce orarie diverse da quelle richieste da accettarsi entro 5 giorni solari dalla medesima proposta di RFI. Nel caso in esame, che comunque fa riferimento a quanto stabilito nel PIR edizione dicembre 2011, il GI non ha inizialmente (giugno 2012) rilevato criticità nelle richieste di tracce presentate da NTV, considerando che le stesse potessero essere compatibilizzate con quelle di altre IF, lasciando nel contempo intendere ad NTV che non vi fossero problemi circa l'accoglimento delle richieste anticipate (motivo per il quale NTV non ha presentato alcun rilievo né il GI ha avviato la procedura sopra citata).

Tale comunicazione tuttavia non teneva nella dovuta considerazione il fatto che normalmente proprio la nota di giugno viene utilizzata da RFI per:

1. comunicare l'avvio dell'istruttoria;
2. informare circa l'eventuale rigetto (totale o parziale) della capacità richiesta.

In particolare si ritiene che si debba considerare rigetto "*parziale*" anche la situazione verificatasi per il treno Italo n. 9972, ovvero quando le tracce richieste dalla IF destinate a poter essere compatibilizzate subiscano una modifica della traccia oraria maggiore al limite previsto dal P.I.R..

Si rileva infatti che l'entità della modifica apportata dal Gestore alla traccia del treno n. 9972 (+33 minuti) è ampiamente superiore allo scostamento ($\pm$ 15 minuti) che il GI stesso ha previsto al paragrafo 4.4.3.1 del P.I.R. "Dichiarazione di saturazione".

Si ritiene, pertanto, che il GI, avrebbe potuto avviare il processo di coordinamento almeno per il treno Italo n. 9972, tenendo conto sia delle esigenze commerciali di NTV che, come correttamente effettuato, del contesto delle regole e degli impegni contrattuali assunti con altri operatori e/o con le Regioni (AQ o Protocolli di Intesa).

Si ritiene, inoltre, che il Gestore avrebbe potuto attivare, evitando l'apertura del procedimento in esame, il Processo di risoluzione dei conflitti come previsto al paragrafo 4.4.4 del PIR. Tale procedimento dovrebbe considerare l'importanza dell'incidenza economica di una traccia sull'attività delle IF interessate

Infine, dovrebbe essere meglio specificata nel PIR la natura della prevista "Commissione interdisciplinare", definendone il numero e la qualifica dei componenti designati.

3) In merito alla richiesta formulata da NTV al punto 2 del ricorso in oggetto, e cioè che "*considerate 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, irroghi a RFI la sanzione prevista dall'art. 37, comma 6-bis, del D.Lgs. 188/2003 nella misura massima.*" si ritiene che le violazioni di RFI non possano essere giudicate:

- "*plurime*" giacché la contestazione di NTV è riferita ad una singola traccia (treno Italo n. 9972 delle ore 07:17, posticipato alle 07:50);
- "*gravi*" in quanto non emerge in modo univoco una volontà discriminatoria, tenuto anche conto che l'orario di servizio in esame è il primo che il Gestore ha dovuto verificare – relativamente a possibili tracce di IF confliggenti – sull'intero periodo di validità (mentre per l'orario precedente si era limitato al periodo 28 aprile-9 dicembre).

4) In considerazione del fatto che nessuna IF può vantare un diritto pieno, esclusivo ed incondizionato su una traccia, dovendo il Gestore procedere – secondo criteri di equità, imparzialità, trasparenza e rispetto delle regole della concorrenza – ad assicurare a ciascuna IF la possibilità concreta di accesso/utilizzo della rete, ciò premesso e considerato qualora la Decisione propenda in favore delle considerazioni sopra esposte, si propone di assegnare, eventualmente, ai treni Italo una traccia Roma-Milano No Stop nella c.d. fascia oraria di punta del servizio in uscita da Roma in direzione nord. Contestualmente, per il futuro, si propone di prescrivere che venga rispettato il limite massimo di variazione attualmente previsto dal P.I.R. Pertanto, non possono essere accolte le richieste formulate da NTV al primo punto del ricorso ovvero che l'URSF "*dichiari 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, e conseguentemente disponga l'assegnazione a NTV della traccia stessa*"

L'URSF deve inoltre impostare un principio di tutela delle IF tutte, che nel caso specifico possa salvaguardare anche NTV qualora corretto.

A tale proposito risulta importante anche definire nel P.I.R. il concetto di “rigetto parziale” di una richiesta oraria: una simile definizione dovrebbe intendere il rigetto parziale anche come una modifica della traccia oraria richiesta di un tempo superiore all’oscillazione consentita dal medesimo P.I.R.

5) Per quanto esposto al punto precedente si ritiene che, in merito alla richiesta di NTV effettuata con la nota di osservazioni al progetto orario del 31 agosto 2012 di cambiamenti tra le tracce inizialmente programmate (ovvero di anticipare il treno 9972 nel canale orario delle 6:50 e di posticipare il treno 9982 per Venezia Santa Lucia dal canale orario delle 6:25 al canale orario delle 7:25, al fine di disporre comunque di almeno un canale orario nell’ora di massima punta del traffico in uscita dal nodo di Roma), l’IF avrebbe dovuto richiedere al GI, una volta verificato il progetto orario, di conciliare – attraverso il processo di coordinamento – la traccia del proprio treno n. 9972 con quelle assegnate a Trenitalia nella medesima fascia oraria, evitando così di porsi nella condizione di veder considerate, a norme e regole vigenti, le proprie richieste come “*successive*”.

6) Relativamente alla quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno (Articolo 23 del D.Lgs. n. 188/2003) il P.I.R. - nelle more dell’emanazione del DM di cui all’articolo 17, comma 11 che dovrebbe definirne il limite superiore – individua, al paragrafo 4.4.1, alcune limitazioni.

A seguito dell’avvio della concorrenza sulle linee AV, quest’Ufficio ritiene che le suddette limitazioni previste nel P.I.R. non siano adeguate al mutato scenario di riferimento.

In particolare non risultano essere in linea con la previsione normativa che stabilisce che gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti.

Infatti non sembra sufficiente porre dei limiti percentuali sull’assegnazione di capacità totale ma bisognerebbe prevedere delle limitazioni all’interno delle singole fasce orarie, in particolare quelle commercialmente più redditizie.

Con tali limitazioni si dovrebbe quindi impedire che una singola IF possa operare in esclusiva in specifici orari, consentendo quindi di assegnare tracce ad una altra IF – ancorché non previste in AQ. Tale assegnazione deve avvenire in condizioni di parità e non discriminazione, tutelando comunque opportunamente:

- le IF che abbiano “prenotato” capacità con AQ;
- il massimo utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria;
- il TPL.

7) Il fatto che Trenitalia abbia posto in vendita anticipatamente i biglietti risulta una anomalia, secondo la volontà espressa dal legislatore, che si desume dalle norme meglio illustrate in precedenza. Infatti una IF, benché d’iniziativa, non dovrebbe poter operare la vendita dei propri biglietti in assenza di una assegnazione di tracce “ufficiale” da parte del GI (ovvero non prima dell’emanazione del c.d. “treno nazionale”). Sebbene tale anticipazione possa essere astrattamente riconducibile a scelte imprenditoriali connotate dal rischio di impresa, tuttavia si osserva come tale attività si palesa come potenzialmente dannosa nei confronti dei consumatori oltre che potenzialmente lesiva degli interessi economici dell’IF medesima in caso di imprevisti, come dimostrato dagli eventi connessi al ritardato avvio della Stazione sotterranea AV di Bologna. Con riguardo alla fattispecie in esame, tuttavia, è da rilevarsi che tale attività sia stata svolta in piena autonomia e responsabilità da parte dell’IF e dunque considerato che il GI non ha dato alcuna autorizzazione in tal senso, né ha trasmesso anticipatamente alcun progetto orario definitivo a Trenitalia rispetto alle altre IF, nessuna responsabilità può essere addebitata a RFI.. Pertanto sul punto si ritiene ci siano evidenti motivi per archiviare tale procedura contro il Gestore.

8) In merito al fatto che RFI abbia proposto ad NTV su Firenze la sola fermata in andata -- senza quella nel viaggio di ritorno - ha inevitabilmente determinato che NTV non potesse far altro che rifiutare la proposta del Gestore manifestando l'indisponibilità a rinunciare alla fermata di Firenze Santa Maria Novella (commercialmente rilevante per l'andata) e al treno di rientro (direzione sud) non avendo avuto garanzie da parte del GI sulla possibilità di fermarsi a Firenze (a tale proposito si segnala che nella prassi ferroviaria e trasportistica non si effettuano treni alta velocità con percorsi o fermate diverse fra andata e ritorno).

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

Roma, 11 luglio 2013

Il responsabile dell'Ufficio

