



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari

Via dell'Arte, 16 00144 Roma tel.06.5908.3088 Fax 06.5908.4231

Roma, 02 dicembre 2010

Prot. 647/3/URSF

**Anticipata via fax
Raccomandata a.r.**

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

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

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

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

Per l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete - Edizione dicembre 2010 - la procedura seguita da codesto Gestore - relativamente alla tempistica ed alle modalità definite e consolidate nel corso degli ultimi anni - è stata la seguente:

- 18 ottobre 2009 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2010\0004095, ha dato avvio alla fase di consultazione dei soggetti interessati tramite l'invio della 1^a bozza di aggiornamento del PIR alle Imprese Ferroviarie titolari di licenza, alle Regioni ed alle Province autonome. La 1^a bozza del documento è stata altresì inviata - per conoscenza - alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (DGTF) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed a quest'Ufficio, e contestualmente pubblicata sul sito internet di RFI.

- 02 novembre 2010 - termine della fase di consultazione nonché per la trasmissione a codesto Gestore, da parte dei soggetti interessati, di eventuali osservazioni, commenti e proposte sulla 1^a bozza di aggiornamento del PIR.
- 17 novembre 2010 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2010\0004485, ha trasmesso a quest'Ufficio per le valutazioni di competenza e, per conoscenza, alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, la 2^a bozza del Prospetto Informativo della Rete, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati ed alle valutazioni di RFI rispetto a tali osservazioni.

2. PREMESSE

Quale premessa di carattere generale, quest'Ufficio evidenzia che l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete è valido, così come riportato al paragrafo 1.6.1, *"dal 12 dicembre 2010 per le regole e procedure che disciplinano l'aspetto contrattuale nonché per le caratteristiche di dettaglio delle linee e degli impianti dell'infrastruttura con riferimento all'orario di servizio 12 dicembre 2010 - 10 dicembre 2011"*.

Pertanto, come di seguito verrà meglio dettagliato, in relazione a quelle modifiche che comportano un rilevante impatto economico ed organizzativo sulle imprese ferroviarie, e per le quali è indispensabile acquisire ulteriori elementi o valutazioni da parte del GI, dei soggetti interessati o di altri Uffici di questo Ministero, si ritiene necessario rinviare l'eventuale inserimento di tali modifiche in un aggiornamento straordinario del PIR (paragrafo 1.6.2), previa valutazione finale da parte di quest'Ufficio, a valere sull'orario di servizio 11 dicembre 2011 – 8 dicembre 2012.

3. INDICAZIONI E PRESCRIZIONI

Premesso quanto sopra, quest'Ufficio, tenuto conto delle osservazioni formulate dai soggetti interessati sulla 1^a bozza del PIR e delle valutazioni di codesta Società in merito all'accoglimento o meno delle stesse, esprime le seguenti indicazioni e prescrizioni.

CAPITOLO I – INFORMAZIONI GENERALI

Paragrafo 1.10 GLOSSARIO DEI TERMINI (pag. 11)

"durata del contratto"

Si condivide l'osservazione formulata dall'impresa ferroviaria NTV S.p.A., non avendo oltretutto il GI fornito adeguata motivazione circa l'inserimento in parentesi del riferimento *"ai servizi connessi"*.

Considerato quanto sopra, ed al fine di evitare dubbi interpretativi, si prescrive a codesto Gestore di eliminare la modifica proposta, ripristinando la versione attualmente vigente.

"Infrastruttura a capacità limitata"

In merito alla definizione introdotta nella 1^a bozza del PIR da codesto Gestore, successivamente modificata nella 2^a bozza, quest'Ufficio prescrive:

- l'eliminazione del riferimento alla fiche UIC 406/2004, considerando la non valenza normativa di tale documento;
- la correzione della definizione di *"infrastruttura a capacità limitata"* nel seguente modo: *"sezioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che, dati i pregressi livelli di utilizzazione, si caratterizzano – nelle fasce orarie di punta – per una percentuale di occupazione prossima a farla dichiarare "infrastruttura saturata"*.

CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

Paragrafo 2.2.2.2 - Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura (pag. 15)

Si condividono le osservazioni formulate su tale modifica da numerose imprese ferroviarie e dalla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario (DGTF) di questo Ministero.

In particolare, il previsto obbligo per le IF di essere in *"possesso"* del Certificato di Sicurezza (C.d.S.) all'atto della richiesta delle tracce, e non anche della sola domanda di rilascio del C.d.S. stesso, imporrebbe alle imprese ferroviarie 8 mesi di immobilizzo degli investimenti a vuoto e costituirebbe in ogni caso una rilevante barriera all'ingresso al mercato dei servizi ferroviari.

Codesto Gestore motiva - tra l'altro - la modifica della procedura in argomento con l'esigenza di *"evitare che tracce richieste, per le quali viene espletata la relativa istruttoria tecnica, non vengano successivamente contrattualizzate per effetto del mancato rilascio in tempo utile del C.d.S."*.

Pur comprendendo tale esigenza, occorre rilevare che la modifica proposta dal Gestore non eliminerebbe comunque la possibilità per una IF, anche in possesso del C.d.S., di richiedere tracce poi non contrattualizzate.

Pertanto quest'Ufficio ritiene che sia necessario esaminare e risolvere le problematiche sopra evidenziate, adottando misure finalizzate a scoraggiare le richieste di tracce a vuoto *"colpose"* (cioè richieste in buona fede ipotizzando di addivenire per tempo ad ottenere il C.d.S., ovvero di stipulare un contratto di trasporto merci, etc.) e facendo sì che l'impresa ferroviaria si assuma invece in toto i rischi commerciali legati alla propria richiesta.

Sarà quindi necessario rivedere i principi collegati al *"diritto di prenotazione"* delle tracce, anche al fine di sanzionare quelle imprese ferroviarie che addirittura richiedano tracce e poi non le effettuino con il solo scopo di limitare la concorrenza.

A tale riguardo codesto Gestore, anche in considerazione delle novellate previsioni del recasting dei cosiddetti *"pacchetti ferroviari"*, vorrà presentare a quest'Ufficio – entro il mese di gennaio p.v. – una proposta relativa ai diritti di prenotazione delle tracce dovuti al GI in caso di disdetta delle stesse (attuale paragrafo 2.5.1.1) che, previa consultazione con tutti i soggetti interessati e valutazione finale da parte di quest'Ufficio, potrà essere poi inserita in un aggiornamento straordinario del PIR a valere sull'orario di servizio 2011-2012.

Considerato quanto sopra, si prescrive a codesto Gestore di eliminare la modifica proposta, ripristinando la versione attualmente vigente.

Paragrafo 2.3.1.1 – ACCORDO QUADRO - Garanzia (pag. 17)

Paragrafo 2.3.2.2 – CONTRATTO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA - Garanzia (pag. 21)

CAPITOLO 2 – Parte Speciale

Paragrafo a.6 Garanzia (pag. 65) - Paragrafo b.3 Garanzia (pag. 67) – Paragrafo c.2 Garanzia (pag. 69)

In relazione alla modifica proposta in materia di garanzia assicurativa, e cioè che *“dovrà essere emanata da compagnie ricadenti tra le prime dieci dell'elenco “Premi del lavoro diretto Italiano – ramo cauzioni” emesso annualmente dall'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (ANIA)”*, si rileva una ingiustificata difformità rispetto alla previsione riguardante la garanzia bancaria, che invece *“dovrà essere emanata a favore di GI da un istituto bancario avente un “rating” a lungo termine non inferiore ad “A3” per Moody's ovvero ad “A-” per Standard & Poor's ovvero ad “A-” per Fitch”*.

Al fine di evitare asimmetrie tra le due tipologie di garanzia previste, si prescrive a codesto Gestore di stabilire per la selezione delle compagnie assicurative gli stessi “rating” richiesti per gli istituti bancari.

Paragrafo 2.3.2.4.3 - CONTRATTO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA – Assicurazioni (pag. 22)

Con riferimento alle Premesse di cui al precedente punto 2), ed anche in considerazione che la richiesta di aumento del massimale assicurativo da 50 a 100 M€ proposta da codesto Gestore entrerebbe in vigore dall'orario di servizio 2010-2011, si rileva innanzitutto la apoditticità di tale modifica.

Inoltre, in riferimento alla corrispondenza intercorsa tra il GI, quest'Ufficio e la DGTF ed alle osservazioni formulate dai soggetti interessati sull'argomento, si osserva quanto segue.

Codesto Gestore, nell'illustrare le motivazioni della richiesta di modifica del massimale assicurativo, non fornisce - a parere dei vari soggetti sopraindicati - elementi di dettaglio circa:

- la valutazione del rischio e della rischiosità degli eventi;
- la decisione di eliminare i sottolimiti ammessi per alcune fattispecie;
- l'incremento, che il GI definisce genericamente “non proporzionale”, dei premi assicurativi a seguito della proposta di raddoppio del massimale;
- la possibilità di differenziare il massimale a secondo della natura del trasporto.

Occorre pertanto che il GI predisponga – entro il mese di gennaio p.v. – una apposita relazione che fornisca chiarimenti ed elementi di maggior dettaglio sulla richiesta in argomento, in particolare in relazione ai punti sopraindicati.

Inoltre, atteso che alcune imprese ferroviarie hanno evidenziato l'eccessiva onerosità del provvedimento in esame, si invita codesto Gestore a voler disporre – entro la medesima scadenza temporale – un'analisi di mercato tra le compagnie assicurative che rispondono ai criteri di rating fissati, che verifichi il costo effettivo di tale aumento di massimale per le imprese ferroviarie, anche al fine di poter eventualmente confutare le osservazioni formulate dalle stesse imprese.

A seguito di tale relazione questo Ufficio potrà eventualmente assumere una decisione in merito alla definizione di un giusto ed ottimale massimale assicurativo, da inserire in un aggiornamento straordinario del PIR a valere sull'orario di servizio 2011-2012.

Considerato quanto sopra, si prescrive a codesto Gestore di eliminare la modifica proposta, ripristinando la versione attualmente vigente, ed inserendo invece quanto già previsto in precedenti versioni del PIR circa il fatto che la stipula delle coperture assicurative non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso rispetto ai massimali minimi indicati.

Paragrafo 2.4.7 - SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA (al di fuori dei binari di stazionamento) Pag. 34

Viste le Premesse di cui al punto 2), considerate le numerose ed argomentate osservazioni formulate dalle imprese ferroviarie sulle modifiche proposte, atteso il limitato tempo avuto a disposizione per una corretta valutazione di una problematica di tale complessità, si prescrive a

codesto Gestore di eliminare le modifiche in argomento, ripristinando il testo del paragrafo 2.4.7. vigente.

Il GI dovrà altresì predisporre - entro gennaio p.v. - una nuova formulazione del paragrafo di cui trattasi, da condividere con quest'Ufficio anche attraverso consultazioni intermedie, e che tenga conto dei seguenti principi:

- 1) ancorché il Gestore dell'infrastruttura non abbia l'obbligo di possedere direttamente i mezzi di soccorso, rimane sotto la sua diretta responsabilità la gestione ed il coordinamento delle operazioni di soccorso, al fine di una gestione ottimale e funzionale dell'infrastruttura ferroviaria;
- 2) ogni IF dovrà mettere a disposizione tutti gli strumenti ed i dispositivi atti a garantire la rimorchiabilità del proprio materiale rotabile nel caso di intervento di emergenza;
- 3) il costo della disponibilità al soccorso per le IF dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite, sia alla quantità delle tracce assegnate e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato;
- 4) in ragione di quanto indicato al precedente punto 1, il GI ha il diritto di imporre, alle IF che ne abbiano possesso, la messa a disposizione dei mezzi di soccorso secondo un tariffario da stabilirsi a prezzi di mercato;
- 5) la tariffa di cui al punto precedente potrà essere, laddove ne ricorra il caso, una tariffa "*a due parti*", di cui una che tenga conto dei costi di investimento, di mantenimento in uso dei mezzi e della struttura organizzativa di soccorso, ed una parte legata invece ai costi di ogni singolo intervento;
- 6) le imprese ferroviarie titolari di tracce orarie parteciperanno, in modo proporzionale all'effettivo utilizzo delle tratte interessate, alla copertura della prima parte della tariffa di cui al punto 5, mentre pagheranno la seconda parte in funzione dell'uso;
- 7) qualora una IF non voglia aderire al modello di soccorso sopra descritto, è fatta salva la possibilità per la stessa di provvedere in proprio ovvero di consorziarsi con altre IF al fine di fornire i mezzi di soccorso necessari senza pagare la tariffa di cui al punto 5). Tale soluzione dovrà comunque garantire la disponibilità dei mezzi di soccorso nella misura e nei termini previsti dal Gestore;
- 8) in ogni caso la sicurezza è prevalente sugli interessi commerciali: ciò implica che qualora un treno di una IF abbia subito un incidente, l'IF stessa dovrà mettere a disposizione tutti i propri mezzi per alleviare il più rapidamente possibile le conseguenze dell'incidente stesso, anche quando ciò comporti la perdita di corse programmate per prestare soccorso con un altro treno ai viaggiatori fermi in linea. Il mancato rispetto di tale previsione da parte dell'IF responsabile, fermo restando il disposto di cui al successivo punto 9), potrà eventualmente essere considerato - previo parere di conferma dell'URSF - quale "giusta causa" per la rescissione del contratto.
- 9) vige comunque il principio di solidarietà per cui tutte le IF, ancorchè non coinvolte, devono prestare il proprio contributo, sotto il coordinamento del GI, alla risoluzione dell'incidente, ferma restando la copertura integrale di tutti i costi sostenuti e degli eventuali mancati guadagni dell'IF intervenuta da parte dei soggetti responsabili.

La proposta predisposta da codesto Gestore, una volta formalizzata, dovrà essere sottoposta alla consultazione di tutte le parti interessate, per poi essere inserita in un aggiornamento straordinario del PIR a valere sull'orario di servizio 2011-2012.



Paragrafo 2.5.1.4 - Variazioni in corso d'orario (pag. 38)

Codesto Gestore ha proposto di escludere dalla gestione operativa le corse prova finalizzate a processi omologativi, motivando tale proposta con il fatto che la gestione operativa *"interessa usualmente le strutture periferiche di RFI, mentre le analisi di merito sulle condizioni tecniche e regolamentari delle corse prova è espletata soltanto dalle competenti Strutture Centrali"*.

Quest'Ufficio, pur non volendo intervenire nei processi organizzativi e di coordinamento delle strutture (centrali e periferiche) di codesto Gestore, ritiene condivisibili le osservazioni formulate da alcune IF con riferimento alle corse prova.

Tali corse infatti sono finalizzate a testare il materiale rotabile ed i suoi componenti e lo svolgimento delle stesse è condizionato dai risultati dei test di volta in volta eseguiti: proprio a causa dell'eccezionalità dei processi omologativi, possono verificarsi delle cancellazioni, degli scambi o delle ripetizioni di tracce richieste.

Pertanto, anche in considerazione della "flessibilità" richiesta dalle corse prova, che possono essere effettuate quasi esclusivamente in gestione operativa, e ritenendo eccessive le limitazioni proposte dal GI in merito alle richieste di tracce in tale gestione operativa, si prescrive a codesto Gestore di eliminare la modifica, ripristinando la versione attualmente vigente.

CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

Paragrafo 3.4.1.1 - Infrastruttura a capacità limitata (pag. 87)

Per completezza di informazione, si prescrive l'inserimento, all'inizio del paragrafo in oggetto, del seguente periodo:

"Ai sensi della definizione di cui al paragrafo 1.10 si indicano di seguito, a titolo informativo, le sezioni di infrastruttura ferroviaria a capacità limitata: fino a che tali sezioni di infrastruttura non saranno dichiarate sature, il GI opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orarie, attivando se del caso il processo di coordinamento di cui al successivo paragrafo 4.4.2."

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

Paragrafo 4.2 Descrizione del Processo (Pag. 93)

In relazione alle modifiche apportate al punto 8), si prescrive di eliminare i riferimenti alla capacità di infrastruttura limitata, anche in considerazione dei chiarimenti da inserire al paragrafo 3.4.1.1. come sopra descritto.

Per quanto riguarda il punto 9), considerato che secondo quanto stabilito dall'art. 59 della Legge n. 99/2009 quest'Ufficio può disporre limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale nei casi in cui il loro esercizio comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico esistente, e che pertanto il diritto all'utilizzo delle tracce da parte delle IF è subordinato al pronunciamento dell'URSF, si dispone che codesto Gestore integri il suddetto punto 9) indicando che la stipula dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura, nei casi in cui è stata richiesta una valutazione a quest'Ufficio ai sensi dell'art. 59, è subordinata al relativo provvedimento dell'URSF.

Tale disposizione - nell'ottica di perseguire nel PIR la massima trasparenza e chiarezza delle informazioni fornite alle imprese ferroviarie - completa le indicazioni relative al processo in argomento.

Paragrafo 4.3.4. – TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO (pag. 95)

Quest'Ufficio ritiene che la modifica inserita nella 2^a bozza di aggiornamento, non sottoposta alla consultazione dei soggetti interessati, ha in parte connotazione di chiarimento e di precisazione, e può essere accettata ad eccezione della seguente ultima frase del primo capoverso: *“Nel caso di richieste avanzate per un numero consistente di tracce, GI potrà provvedere alla definizione del relativo progetto orario oltre i termini sopra indicati”*.

Al riguardo si rileva che la genericità relativa al numero di tracce (*“consistente”*) e la mancata definizione di un termine temporale per la definizione del progetto orario potrebbe dar luogo a possibili discriminazioni tra IF.

Si prescrive pertanto che codesto Gestore modifichi tale proposta stabilendo che, in caso di complesse riprogrammazioni richieste in corso d'orario dalle IF, il GI stesso può condividere con l'IF una specifica tempistica, in deroga ai termini previsti per i casi singoli.

CAPITOLO 5 – SERVIZI

Paragrafo 5.2.6 (pag. 104) Accesso ed utilizzo di scali e terminali merci

In merito alla “sosta tecnica”, si condivide lo scopo di rendere più efficiente il processo di pianificazione ed assegnazione della capacità e di evitare soste prolungate che determinano un uso non ottimale dell'infrastruttura.

Non essendo e non potendosi però individuare univocamente la durata della “sosta tecnica”, è necessario inserire anche una previsione di salvaguardia per le IF nel caso di situazioni particolari (ritardi di altri treni, problemi tecnici relativi alle operazioni propedeutiche alla terminalizzazione, etc.) per cui si dovesse in qualche modo prolungare l'ingresso al terminale oltre la cosiddetta “sosta tecnica”.

CAPITOLO 6 – TARIFFE

Paragrafo 6.3.2 – SERVIZI COMPLEMENTARI

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (pag. 132)

In riferimento al servizio di assistenza a persone a ridotta mobilità nelle stazioni ferroviarie, previsto dall'art. 22 del Regolamento (CE) n. 1371/2007, considerato che codesto Gestore – con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2010\0000873 del 30/07/2010 - individua in RFI stessa la figura di Station Manager di cui all'art. 3.5 del sopracitato Regolamento, ed attesa anche la valenza sociale del servizio in oggetto finalizzato a garantire a tutti i cittadini l'effettiva fruizione del diritto alla mobilità, si ritiene che i relativi costi dovrebbero trovare copertura all'interno del Contratto di Programma “Parte Servizi”.

Considerato però che il suddetto atto non è ancora stato stipulato, in via provvisoria il Gestore è autorizzato ad inserire nel PIR la Tabella 2 relativa ai costi per il servizio di assistenza a persone a ridotta mobilità. Codesto Gestore dovrà comunque dettagliare in un prospetto, entro il corrente mese di dicembre, i costi riportati nella suindicata Tabella 2, dandone adeguata motivazione. Tale prospetto dovrà essere trasmesso a quest'Ufficio ed alla Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie, affinché possa essere analizzato ai fini di un eventuale inserimento nel Contratto di Programma “Parte Servizi”.

Codesto Gestore dovrà altresì impegnarsi per il massimo contenimento dei suddetti costi adottando le soluzioni commerciali e/o organizzative più opportune a tale fine.



Fornitura informazioni complementari (pag. 133)

Ai fini di una maggior trasparenza e per completezza di informazione da fornire alle IF richiedenti, si prescrive l'inserimento, all'inizio del paragrafo in oggetto, delle seguenti ulteriori indicazioni:

- gli annunci commerciali di cui al presente paragrafo sono esclusivamente quelli attinenti i servizi e/o le campagne promozionali offerte dall'impresa ferroviaria richiedente;
- gli annunci suindicati saranno oggetto di valutazione equa e non discriminatoria da parte del GI in ordine alla fattibilità ed alla modalità di erogazione del servizio;

In merito alle numerose modifiche richieste dalla IF Trenitalia ed ad alcune di altre IF relative a parti che non sono state oggetto di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete, quest'Ufficio ritiene che debbano comunque essere analizzate da codesto Gestore.

Pertanto il GI dovrà predisporre una relazione - entro il mese di gennaio p.v. - dove saranno analizzate puntualmente tutte le richieste formulate dai soggetti interessati sulle parti del PIR non oggetto di modifica: per ognuna delle suddette richieste codesto Gestore dovrà evidenziare le proprie osservazioni e motivare il loro accoglimento o rigetto. Le proposte condivise da codesto Gestore potranno eventualmente essere inserite nel già citato aggiornamento straordinario del PIR ovvero in quello relativo al prossimo orario di servizio, previa consultazione con tutti i soggetti interessati e valutazione finale da parte di quest'Ufficio, a valere comunque sull'orario di servizio 2011-2012.

Si segnala infine, come correttamente indicato nelle osservazioni formulate da Hupac S.p.A., che a pag. 85, in corrispondenza della categoria D4, è riportato erroneamente il valore di 212,5 anziché 22,5 tonnellate.

IL DIRETTORE
Ing. Fabio Croccolo

