



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, 09 dicembre 2010

Prot. 667/3/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.**

Con riferimento alla nota prot. RFI-AD\A0011\P\2010\0001277 del 6 dicembre u.s. con cui codesto Gestore ha argomentato in merito ad alcune prescrizioni disposte dall'URSF sull'aggiornamento in oggetto, rapportandole alle finalità che il GI stesso si prefigge, si evidenzia che tale ulteriore comunicazione del Gestore non è comunque prevista nell'ambito della procedura di aggiornamento del PIR.

Considerati inoltre i tempi ristretti per l'analisi e la valutazione degli ulteriori nuovi elementi forniti dallo stesso GI su alcune tematiche, si rappresenta quanto segue.

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

Nel prendere atto di quanto affermato da codesto Gestore relativamente al motivo principale posto alla base della proposta di modifica di cui trattasi, rappresentato "*dall'esigenza di uniformarsi alla normativa in materia di condizioni di accesso all'infrastruttura, adottata da altri Gestori europei (tra cui Germania, Austria, Ungheria e Svezia).*", occorre comunque evidenziare che il benchmark rappresentativo dello scenario internazionale fornito da RFI allo scrivente è risultato non esaustivo, in particolar modo per quanto concerne sia le condizioni generali di accesso all'infrastruttura ferroviaria che quelle relative al rilascio del certificato di sicurezza.

del'Aquila

Quest'Ufficio, nell'evidenziare che non ha mai ricevuto alcuna segnalazione ufficiale, da parte di imprese ferroviarie italiane, circa l'esistenza di problematiche relative al rilascio del certificato di sicurezza in altri stati membri, chiede a codesto Gestore di voler fornire un benchmark completo – esteso a tutti i 27 paesi membri UE – circa il CdS e le condizioni generali di accesso all'infrastruttura.

Sarà quindi cura dello scrivente Ufficio verificare - sulla base dei suindicati dati forniti da codesto Gestore - l'esistenza di asimmetrie regolatorie, segnalandole agli omologhi Organismi di Regolazione nell'ambito delle attività previste all'art. 37 comma 2 del D.Lgs. n. 188/2003 nonché eventualmente alla Commissione Europea, al fine di garantire condizioni di accesso uguali nell'ambito del mercato di trasporto ferroviario europeo.

Per quanto sopra, si conferma la prescrizione relativa all'eliminazione della modifica proposta sul paragrafo in argomento, ed il ripristino della versione attualmente vigente.

Paragrafo 2.3.2.4.3 - CONTRATTO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA – Assicurazioni

Pur condividendo in termini generali la necessità di un adeguamento del massimale assicurativo, occorre ribadire che sia l'assoluta mancanza di elementi, peraltro confermata dalla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario di questo Ministero, necessari a definire un corretto ed ottimale valore del massimale da applicarsi, che la mancanza di una valutazione sull'impatto economico di tale modifica, rende non accettabile l'adeguamento proposto a partire dal prossimo orario di servizio.

Proprio in merito a quest'ultimo punto occorre rilevare che gli aumenti dei premi assicurativi conseguenti alla proposta di adeguamento del massimale – qualora accettata – non potrebbero in alcun modo essere recuperati da molte imprese ferroviarie del settore del trasporto di merci, avendo le stesse già sottoscritto i contratti di trasporto con i propri clienti prendendo in considerazione – nell'elaborazione delle loro offerte - i premi assicurativi attuali.

A tale specifica circostanza hanno fatto riferimento le varie imprese ferroviarie nel manifestare non tanto la difficoltà nel pagamento del premio assicurativo, ma l'impossibilità di recuperare l'aumento di tale premio a fronte di contratti già conclusi con i vari operatori del settore.

Inoltre, relativamente al fatto che sino al 2005 il massimale era fissato proprio a 100 mln di Euro, si evidenzia che - da una verifica della documentazione in atti, e con particolare riferimento alla nota RFI-ADVA0011/P\20040001604 del 1/12/2004 – proprio codesto Gestore aveva proposto la riduzione del massimale da 100 mln a 50 mln di euro in forma autonoma, senza imposizioni dei competenti organi di controllo, e senza fornire specifica motivazione. Quest'Ufficio, con nota prot. 56/URSF/Segr. del 10 dicembre 2004, si era quindi limitato a giudicare positivamente la riduzione del massimale assicurativo per la responsabilità civile verso terzi.

Pertanto, evidenziato quanto sopra, ed in attesa che codesto Gestore fornisca la documentazione richiesta con la precedente nota del 2 dicembre u.s., si ribadisce che la modifica proposta deve intendersi sospesa.

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

Innanzitutto quest'Ufficio ribadisce di concordare con codesto Gestore, sul principio che lo sgombero dell'infrastruttura ricade sotto la responsabilità delle singole imprese ferroviarie, ciascuna per i treni di propria competenza.

Tuttavia, nel prendere atto dell'Allegato 1 alla nota cui si riscontra, quest'Ufficio non può autorizzare la trasposizione di tale nuova versione del paragrafo 2.4.7 nel PIR edizione 2010 in

in allegato

quanto non sottoposta alla prevista consultazione con tutti i soggetti interessati, così come stabilito dall'art. 13 del D.Lgs. n. 188/03.

Non si comprende inoltre come la prescrizione adottata da quest'Ufficio, che prevede il ripristino della versione attualmente vigente del paragrafo 2.4.7, possa determinare - a parere di codesto Gestore - un *"vuoto regolamentare, in particolare con riferimento all'infrastruttura AV"*.

Su tale ultimo aspetto occorre infatti considerare che attualmente le linee AV/AC nazionali sono utilizzate esclusivamente da una sola impresa ferroviaria, presumibilmente già organizzatasi con proprie riserve funzionali al recupero dei treni fermi in linea per guasti.

Per quanto concerne invece l'inizio di servizi di trasporto passeggeri sulla linea AV/AC da parte di nuove imprese ferroviarie, si evidenzia che questo avverrà - come noto - a partire dal prossimo mese di ottobre 2011.

Pertanto, come già indicato nella nota URSF del 2 dicembre u.s., codesto Gestore dovrà 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, oltre a quanto già proposto nella suindicata nota, anche degli aspetti critici evidenziati da ultimo dal GI circa la *"dislocazione dei convogli/locomotive di riserva"* nonché le *"problematiche di accoppiabilità tra i differenti materiali rotabili"*.

La nuova formulazione del paragrafo 2.4.7 dovrà essere sottoposta alla consultazione di tutte le parti interessate, per poi essere inserita in un aggiornamento straordinario del PIR, a valere eventualmente sull'orario di servizio in corso, in particolare modo per quanto riguarda gli aspetti relativi all'infrastruttura AV/AC.

Pertanto, pur prendendo atto delle migliorie introdotte, si ribadisce che la modifica proposta deve, allo stato, essere eliminata, ripristinando la versione attualmente vigente.

Paragrafo 2.5.1.4 - Variazioni in corso d'orario

Nel prendere atto delle nuove ed ulteriori argomentazioni fornite e dei rilievi mossi da codesto Gestore - con la nota del 6 dicembre u.s. - sulla prescrizione adottata dall'URSF in materia di *"gestione operativa"*, ed in particolare con riferimento:

- all'ingerenza della suddetta prescrizione sulle prerogative del Gestore in materia di sicurezza;
- al fatto che l'analisi degli elementi di merito sulle condizioni tecniche e regolamentari delle corse prova non può - a parere del GI - essere effettuata a ridosso dell'effettuazione delle corse medesime;
- che le suddette analisi devono essere effettuate dal personale delle competenti strutture di sede centrale di RFI, in quanto interlocutori unici con il VIS (Verificatore Indipendente di Sicurezza);
- alla prescrizione della Direzione Tecnica di RFI del 27 settembre 2010;
- al fatto che è stata prevista la modifica da *"5 giorni lavorativi"* a *"5 giorni solari"*;

quest'Ufficio ritiene - allo stato - condivisibile la richiesta del Gestore di rivisitazione della prescrizione adottata sull'argomento.

Pertanto, in considerazione di quanto sopra espresso, si autorizza codesto Gestore ad inserire nel PIR edizione 2010 la modifica proposta al paragrafo in questione.

Si evidenzia comunque che, non avendo le imprese ferroviarie potuto esaminare le ulteriori argomentazioni fornite dal Gestore circa l'impossibilità per le IF stesse di richiedere corse prova in gestione operativa, né produrre eventuali controdeduzioni in merito, quest'Ufficio resta disponibile ad esaminare eventuali proposte migliorative - sia da parte del GI che delle IF - su tale materia.

deputato

Paragrafo 6.3.2 – SERVIZI COMPLEMENTARI

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità

Occorre preliminarmente evidenziare come quest'Ufficio non abbia rivolto nessun appunto di "intempestività" a codesto Gestore in merito alla proposta di inserire nel PIR - tra i "servizi complementari" - il servizio di assistenza alle persone a ridotta mobilità e, tenuto conto della ben nota condizione di problemi di finanza, ha autorizzato l'inserimento della Tabella 2 relativa ai costi per il servizio suindicato.

Tuttavia, le difficoltà di negoziato con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) non possono essere assunte da codesto Gestore come motivazione per non operare nel rispetto delle logiche di assunzione di responsabilità da parte degli uffici competenti.

D'altra parte questo Ministero non può esimersi dall'operare le funzioni di vigilanza che gli sono assegnate per legge.

Si è ben consci del fatto che per un corretto esercizio di dette funzioni il MEF dovrebbe trasferire i finanziamenti a favore del Gruppo FS a questo Ministero, che quindi sarebbe nella condizione di ripartire tali risorse nel modo più opportuno e funzionale al sistema ferroviario.

Allo stato dei fatti, invece, questo Ministero è obbligato a vigilare, assumendosi quindi una responsabilità senza gestire le fonti di finanziamento - cioè senza disporre della necessaria autorità: - siffatto sistema contravviene ad uno dei principi basilari dell'organizzazione aziendale, che prevede il perfetto accoppiamento tra autorità e responsabilità.

Alla luce dell'obbligo di cui sopra quest'Ufficio ribadisce che, a proprio avviso, il costo per assistere in stazione le persone a ridotta mobilità andrebbe correttamente coperto con il Contratto di Programma Parte Servizi.

Di tale parere verrà data informazione, anche a cura di quest'Ufficio, alla competente Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie di questo Ministero.

Qualora detta Direzione Generale concordi, spetterà al MEF definire le coperture economiche derivanti dagli obblighi comunitari ovvero, in caso di diniego, assumersi la responsabilità del trasferimento agli operatori di detti oneri sociali.

Si evidenzia comunque che tale ultima ipotesi provocherebbe evidenti disagi all'utenza interessata, e non incentiverebbe di certo le imprese ferroviarie ad ottimizzare e migliorare l'offerta per i passeggeri a ridotta mobilità, in quanto ciò significherebbe affrontare costi che - nella maggior parte dei casi - risulterebbero non recuperabili con il prezzo del singolo biglietto.

In conclusione si ribadisce quanto espresso nella nota URSF del 2 dicembre u.s., ed in particolare si autorizza - in via provvisoria - codesto Gestore ad inserire nel PIR la Tabella 2 relativa ai costi per il servizio di assistenza a persone a ridotta mobilità.

Codesto Gestore è infine autorizzato a pubblicare una premessa al PIR nella quale si espliciti:

- i) che le disposizioni in merito allo sgombero dell'infrastruttura potranno essere modificate in corso d'orario, come suindicato alla voce "Paragrafo 2.4.7" ed in conformità alle successive prescrizioni di quest'Ufficio;
- ii) che, a valere dal prossimo PIR, verranno modificati i massimali delle assicurazioni, il cui importo verrà comunicato entro il mese di aprile p.v..

Il Direttore
Ing. Fabio Croccolo

