



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, 07 dicembre 2011

Prot. 907/3/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 2011)
ai sensi dell'art. 13, comma 1, del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.**

1. PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO DEL PIR (EDIZIONE DICEMBRE 2011)

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 2011 - la procedura seguita da codesto Gestore - relativamente alla tempistica ed alle modalità definite e consolidate nel corso degli ultimi anni - è stata la seguente:

- 25 ottobre 2011 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2011\0003005, ha dato avvio alla fase di consultazione dei soggetti interessati tramite l'invio della 1^a bozza di aggiornamento del PIR - unitamente all'Allegato 2 quater *"Impianti merci e servizi"* - alle Imprese Ferroviarie titolari di licenza, alle Regioni ed alle Province autonome. La suddetta documentazione è stata altresì inviata 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.
- 10 novembre 2011 - 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.

- 21 novembre 2011 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2011\0003260, ha trasmesso a quest'Ufficio per le valutazioni di competenza e, per conoscenza, alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, la 2ª bozza del Prospetto Informativo della Rete (senza l'Allegato 2 quater "*Impianti merci e servizi*"), unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati ed alle valutazioni di RFI rispetto a tali osservazioni.
- 29 novembre 2011 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2011\0003332, ha trasmesso a quest'Ufficio per le valutazioni di competenza e, per conoscenza, alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, l'Allegato 2 quater "*Impianti merci e servizi*", contenente modifiche rispetto alla versione inviata unitamente alla 1ª bozza di aggiornamento del PIR in data 25 ottobre 2011.
- 07 dicembre 2011 - la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario (DGTF) di questo Ministero, con nota prot. 0003130, afferma di non essere stata coinvolta nella consultazione della 1ª bozza di aggiornamento e che - non avendo la possibilità, a causa della ridotta tempistica a disposizione, di formulare osservazioni puntuali sulle modifiche proposte - ritiene opportuno che le modifiche con un potenziale impatto economico ed organizzativo sulle IF vengano rinviate al prossimo aggiornamento del PIR.

2. PREMESSE

Quale premessa di carattere generale, ripetendo quanto già espresso da quest'Ufficio nella nota di "Indicazioni e Prescrizioni" al PIR edizione 2010, si evidenzia che l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete è valido, così come riportato al paragrafo 1.6.1, "*dal 11 dicembre 2011 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 11 dicembre 2011 - 08 dicembre 2012*".

In relazione a quelle modifiche che comportano un rilevante impatto economico ed organizzativo sulle imprese ferroviarie, tenuto anche conto delle osservazioni formulate su tale argomento da vari soggetti interessati ed in particolar modo dalla DGTF di questo Ministero, l'URSF **ritiene che sia necessario:**

- per le proposte di modifica che si condividono in linea generale ma per le quali è indispensabile acquisire ulteriori elementi o valutazioni da parte del GI, dei soggetti interessati o di altri Uffici di questo Ministero, rinviare il loro eventuale inserimento al prossimo aggiornamento del PIR edizione 2012;
- per le proposte di modifica che si condividono e per le quali si ritengono esaurienti gli elementi e le valutazioni fornite dal GI e dai soggetti interessati, inserirle nel PIR aggiornato (edizione Dicembre 2011) specificando che avranno comunque validità a partire dall'orario di servizio 09 dicembre 2012 – 7 dicembre 2013.

3. INDICAZIONI E PRESCRIZIONI

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

CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI

Paragrafo 1.6.1 PERIODO DI VALIDITA' (pag. 7)

In considerazione di quanto espresso nelle “*Premesse*”, e condividendo l’osservazione formulata sia dalla IF Trenitalia S.p.A. che dall’Associazione FerCargo relativamente a quelle modifiche proposte da codesto Gestore - peraltro mai discusse nei precedenti incontri con quest’Ufficio - che si condividono, ma che comportano conseguenze di carattere economico ed organizzativo per le imprese ferroviarie, l’URSF prescrive che sia espressamente indicato in questo paragrafo che alcune modifiche introdotte (come di seguito dettagliate) avranno comunque validità a partire dall’orario di servizio 09 dicembre 2012 – 7 dicembre 2013.

Paragrafo 1.9.2 GLI STRUMENTI RNE (pag. 10)

Deve essere verificato ed eventualmente corretto il riferimento al sito web dell’applicazione TIS – Train Information System.

Paragrafo 1.10 GLOSSARIO DEI TERMINI (pag. 11)

“Infrastruttura a capacità limitata”

Quest’Ufficio rileva che, nella modifica alla definizione di “*infrastruttura a capacità limitata*” sono stati introdotti, in aggiunta alla “sezione” della rete fondamentale, gli “*impianti*”: tale termine non è presente nella successiva definizione di “*infrastruttura saturata*”, prevista dall’art. 3 comma 1.c) del D.Lgs. n. 188/2003.

Essendo la definizione di “*infrastruttura a capacità limitata*” strettamente correlata con quella di “*infrastruttura saturata*” (stabilita a livello normativo), quest’Ufficio ritiene che sia necessaria una corrispondenza univoca tra le due definizioni e, pertanto, prescrive l’eliminazione dalla prima del riferimento agli “*impianti*”.

CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA

2.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

Paragrafo 2.3.1 – ACCORDO QUADRO (pag. 17)

Nel prendere atto delle osservazioni formulate sulle modifiche al paragrafo in questione dalla IF Trenitalia S.p.A., dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dal Coordinamento Tecnico Interregionale Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome (CTI RePA), si evidenzia quanto segue.

Preliminarmente quest’Ufficio ritiene sia necessario inserire un ulteriore punto al paragrafo 2.3.1 per fornire maggiori informazioni ai Richiedenti interessati alla sottoscrizione di Accordi Quadro.

Più precisamente è necessario informare i Richiedenti del diritto, ai sensi dell’art. 37 comma 3 lettera e), di adire quest’Ufficio se ritengono di essere stati vittime di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio avverso decisioni prese dal gestore dell’infrastruttura in relazione ad Accordi Quadro stipulati/stipulandi.

Relativamente alla lettera a) “Contenuti e durata” del paragrafo 2.3.1, si valuta positivamente l’inserimento di parametri caratteristici con i quali esprimere la capacità oggetto dell’Accordo Quadro, compresa l’eventuale indicazione di servizi di infrastruttura connessi alla capacità richiesta, in quanto con tali ulteriori indicazioni si rende più trasparente e chiaro lo strumento dell’Accordo Quadro, anche in un’ottica di completa definizione degli obblighi dei sottoscrittori.

Per rendere congruente l’Accordo Quadro Tipo riportato all’appendice 2 del Capitolo 2 con quanto descritto al paragrafo 2.3.1 a) “Contenuti e durata”, ed in ottemperanza all’articolo 6 comma 1 lettera c) del D.Lgs n. 188/2003 (*“le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell’infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti e sono pubblicate sul prospetto informativo della rete”*), si prescrive l’inserimento delle suindicate modifiche all’interno del corrispondente schema di accordo quadro.

Per quanto concerne le modifiche inserite alla lettera c) “Variazioni di capacità” del paragrafo 2.3.1, si evidenzia quanto segue.

Nell’aggiornamento del PIR edizione 2010, quest’Ufficio ha valutato positivamente l’inserimento della nuova definizione di “Infrastruttura a capacità limitata” e dell’indicazione - al par. 3.4.1.1c - delle sezioni di infrastruttura che, sulla base dei dati di traffici del precedente orario di servizio, risultavano “a capacità limitata”.

L’URSF ha infatti ritenuto che con le suddette modifiche al PIR sarebbero state fornite alle IF ulteriori informazioni utili in fase di predisposizione della richiesta di tracce da parte delle IF stesse. In particolare si è valutata l’importanza - nell’ottica di garantire la massima trasparenza al processo di allocazione delle tracce - di informare le IF circa la possibilità che - in determinate sezioni di rete e nelle fasce orarie “di punta” - la richiesta di tracce orarie avrebbe potuto prevedere, da parte del GI, l’attivazione del processo di coordinamento per risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti.

Anche codesto Gestore, nelle valutazioni in risposta alle osservazioni formulate dall’IF Trenitalia S.p.A. sulla definizione di “infrastruttura a capacità limitata”, afferma che “l’indicazione delle sezioni/impianti a capacità limitata risponde alla finalità di rendere conoscibile alle IF le parti di infrastruttura con maggiori criticità sotto il profilo della capacità disponibile prendendo evidentemente a riferimento il grado di utilizzazione pregresso, ragionevolmente destinato a replicarsi. Così come esplicitato al paragrafo 3.4.1.1, l’individuazione delle linee/impianti a capacità limitata non incide aprioristicamente sul processo di assegnazione di capacità, dovendo il Gestore comunque porre in essere l’attività di compatibilizzazione e ricorrere ai criteri di priorità solo quando si rendesse necessaria la dichiarazione di saturazione.”

In questa versione di PIR edizione 2011 codesto Gestore ha voluto estendere le finalità inizialmente alla base dell’introduzione della definizione di “infrastruttura a capacità limitata”, prevedendo l’applicazione - per tale sezione di infrastruttura - sia di limitazioni nelle cosiddette richieste di variazione di capacità che di penali in caso di mancata contrattualizzazione/utilizzo delle tracce richieste.

Pur condividendo l’obiettivo di tali nuovi misure, e cioè quello di garantire la massima utilizzazione delle sezioni di rete “a capacità limitata” evitandone un uso distorto e potenzialmente anticoncorrenziale, non appaiono di contro corretti né il metodo né la tempistica adottati da codesto Gestore: per quanto già espresso nelle *Premesse*, modifiche di tale portata devono essere proposte a tutti i soggetti interessati con maggior anticipo e necessariamente prima della presentazione della richiesta di tracce, avvenuta ad aprile 2011.

Si prescrive pertanto il rinvio dell’inserimento di tale modifica, per la quale è indispensabile acquisire ulteriori elementi e valutazioni da parte del GI, anche in relazione alla corretta individuazione dei limiti di variazione di capacità richiesta con Accordo Quadro, al prossimo aggiornamento del PIR edizione 2012.

Paragrafo 2.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF o Associazione internazionale di IF (pag. 22)

L'ultimo capoverso di questo paragrafo andrà riformulato, in conformità con le indicazioni e prescrizioni di seguito indicate per il paragrafo 4.6.1.

Paragrafo 2.3.2.3 Assicurazioni (pag. 24)

In relazione alla richiesta di adeguamento dei massimali assicurativi, già proposta da codesto Gestore nel precedente aggiornamento del PIR edizione 2010, è utile riportare di seguito una breve cronistoria.

L'URSF ha ritenuto necessario – sia con la nota n. 647 del 2 dicembre 2010 che con la successiva nota n. 667 del 9 dicembre 2010 relative all'aggiornamento del PIR 2010 - rilevare la apoditticità della richiesta di aumento del massimale assicurativo da 50 a 100 M€, e richiedere a codesto Gestore – entro il mese di gennaio 2011 – una apposita relazione contenente chiarimenti ed elementi di maggior dettaglio sulla modifica in argomento, in particolare in relazione alla valutazione del rischio e della rischiosità degli eventi, alla decisione di eliminare i sottolimiti ammessi per alcune fattispecie ed all'incremento dei premi assicurativi a seguito della proposta di raddoppio del massimale.

L'Ufficio ha ritenuto tale relazione necessaria per poter eventualmente assumere una decisione in merito alla definizione di un giusto ed ottimale massimale assicurativo.

In data 14 febbraio 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000133, ha trasmesso allo scrivente Ufficio il documento contenente le proposte elaborate per l'aggiornamento straordinario del PIR, riproponendo - tra l'altro - l'innalzamento del massimale assicurativo da 50 a 100 Mln di €, con conseguente aumento dei sottolimiti ammessi. Codesto Gestore, in merito alle richieste di chiarimenti da parte di quest'Ufficio, nel rimandare alla pregressa corrispondenza sull'argomento, ha inoltre rappresentato che la percentuale di aumento del premio conseguente al raddoppio del massimale si aggirerebbe tra il 25% ed il 50%.

In data 14 marzo 2011 quest'Ufficio, con nota prot. 190/3/URSF, ha formulato alcune indicazioni preliminari sulle proposte di aggiornamento straordinario del PIR elaborate da codesto Gestore, ed in particolare ha espresso nuovamente dubbi sull'esatta quantificazione del massimale individuato in 100 M€ (non avendo codesto Gestore fornito gli ulteriori elementi di dettaglio richiesti), ma condividendo in termini generali la necessità di un adeguamento del massimale assicurativo, ha preso atto di quanto proposto in particolare circa il ripristino - rispetto alla proposta iniziale - dei cosiddetti "sottolimiti ammessi".

In data 04 maggio 2011 codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000523, ha trasmesso all'URSF la proposta di aggiornamento straordinario del PIR, unitamente alle osservazioni formulate dai soggetti interessati, ed in merito al paragrafo in questione ha ribadito quanto già comunicato con la pregressa corrispondenza sull'argomento, sottolineando la reintroduzione dei sottolimiti ammessi. Codesto Gestore ha segnalato inoltre che, essendo stata postergata l'introduzione dell'innalzamento del massimale assicurativo all'orario di servizio 2011-2012, ed avendo comunque preannunciato tale modifica nelle Premesse del PIR 2010, fosse da considerarsi superata anche la criticità evidenziata dalle IF relativamente alla impossibilità di recupero degli aumenti assicurativi per i contratti già sottoscritti.

L'URSF, con la nota prot. n. 348/3/URSF dell'11 maggio 2011, ribadendo di concordare in termini generali sulla necessità di un adeguamento del massimale assicurativo, ha preso atto sia della reintroduzione dei sottolimiti ammessi - adeguati all'innalzamento del massimale - sia del fatto che, secondo una verifica effettuata da codesto Gestore, a fronte del raddoppio del massimale, la percentuale di aumento del premio assicurativo dovrebbe attestarsi tra il 25% ed il 50%.

Altresì l'URSF ha condiviso la riserva espressa dalla Direzione Generale per il Trasporto ferroviario (DGTF) di questo Ministero (da ultimo con nota prot. 0089311 dell'8 novembre 2010) relativamente alle modalità con cui codesto Gestore è pervenuto all'individuazione del valore del massimale assicurativo, non avendo lo stesso fornito né allo scrivente né alla DGTF i richiesti ulteriori elementi di dettaglio circa la valutazione del rischio e della rischiosità degli eventi.

Per quanto sopra esposto l'URSF, nel valutare positivamente la modifica proposta, ha richiesto comunque a codesto Gestore di effettuare una ulteriore analisi circa la quantificazione del massimale (da modificare eventualmente – in aumento o diminuzione – nell'aggiornamento del PIR 2011) al fine di garantire un ottimale copertura assicurativa sia dell'assicurato (imprese ferroviarie) che dei terzi danneggiati.

L'Associazione Fercargo ed il Coordinamento Tecnico Interregionale Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome hanno nuovamente contestato, nelle osservazioni alla 1° bozza di PIR, la quantificazione del massimale assicurativo inserita nell'aggiornamento straordinario del PIR del maggio 2011 (avvenuta peraltro successivamente all'avvio della procedura di richiesta di tracce per l'orario di servizio 2011-2012).

Codesto GI, nel formulare le proprie valutazioni rispetto alle suddette osservazioni avanzate dall'Associazione Fercargo e dal CTI RePA, afferma che l'adeguamento del massimale è stato oggetto di confronto nell'ambito dell'aggiornamento del PIR (edizioni dicembre 2010 e maggio 2011) e che in tale contesto, prima della validazione dell'URSF, *“il GI ha fornito ogni utile elemento volto a suffragare le ragioni del predetto adeguamento”*.

In data 28 novembre 2011 l'Associazione Fercargo ha integrato, con una nota, i commenti al Prospetto Informativo della Rete già trasmessi al GI lo scorso 9 novembre.

In particolare Fercargo ha prodotto una comparazione fra i principali sistemi ferroviari europei con specifico riferimento ai massimali assicurativi RCT richiesti a garanzia dell'attività svolta dalle IF.

L'Associazione Fercargo conclude ribadendo che l'innalzamento del massimale proposto da RFI S.p.A. resta privo di ogni fondamento o giustificazione oggettiva, non essendo tra l'altro in linea con quanto previsto in altri paesi europei.

Il benchmark predisposto da Fercargo evidenzia come in una pluralità di Paesi (Germania, Francia, Svizzera, Austria, Belgio), tra l'altro più volte richiamati da codesto Gestore su diversi argomenti del PIR oggetto di modifica (da ultimi il Certificato di Sicurezza e lo Sgombero dell'Infrastruttura), il massimale assicurativo richiesto è nettamente inferiore a quello proposto da RFI S.p.A.

In data 01 dicembre 2011 l'Associazione Fercargo ha informato quest'Ufficio circa l'aumento dei costi assicurativi causato dall'eventuale aumento dei massimali richiesti da 50 a 100 milioni di Euro, riportando due ipotesi di offerta ricevute dalle Imprese ferroviarie.

Nei due casi rappresentati si evidenzia che l'aumento del premio assicurativo dovuto varia dal valore minimo del 48% al valore massimo del 57%.

Tali valori si discostano in misura sensibile da quanto affermato da codesto Gestore nella suindicata nota del 14 febbraio 2011, e cioè che la percentuale di aumento del premio conseguente al raddoppio del massimale si aggirerebbe tra il 25% ed il 50%.

La Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, con la suindicata nota del 07 dicembre 2011, per quanto attiene specificatamente al paragrafo in questione, ribadisce quanto già comunicato con le note n. 34064 e n. 86792 rispettivamente del 19/04/2010 e del 27/10/2010, e resta in attesa di ricevere dal GI gli ulteriori elementi di dettaglio circa la valutazione del rischio e della rischiosità degli eventi.

Premesso quanto sopra ed in particolare che:

- "il GI ha fornito ogni utile elemento volto a suffragare le ragioni del predetto adeguamento", e che più volte quest'Ufficio ha infatti affermato di concordare in termini generali sulla necessità di un adeguamento del massimale assicurativo;

- l'URSF condivide la riserva espressa (ribadita da ultimo con la nota del 07 dicembre 2011) dalla Direzione Generale per il Trasporto ferroviario (DGTF) relativamente alle modalità con cui codesto Gestore è pervenuto all'individuazione del valore del massimale assicurativo, non avendo lo stesso fornito né allo scrivente né alla DGTF i richiesti ulteriori elementi di dettaglio circa la valutazione del rischio e della rischiosità degli eventi;

- nel valutare positivamente la modifica proposta, con la nota dell'11 maggio 2011 l'URSF ha richiesto comunque a codesto Gestore di effettuare una ulteriore analisi circa la quantificazione del massimale, in modo da modificare eventualmente – in aumento o diminuzione – il valore riportato nell'edizione del PIR 2011, nell'ottica di garantire un ottimale copertura assicurativa sia dell'assicurato (imprese ferroviarie) che dei terzi danneggiati;

- codesto Gestore non ha, ad oggi, fornito allo scrivente Ufficio i risultati della succitata analisi circa la quantificazione del massimale;

- i dati emersi dalle verifiche condotte dall'Associazione Fercargo (confronto con massimali di altri Stati UE e percentuale di aumento del premio assicurativo conseguente al raddoppio del massimale) evidenziano situazioni di sostanziale difformità con quanto affermato sui medesimi aspetti dal GI;

si invita nuovamente codesto Gestore a produrre quanto già richiesto sia da quest'Ufficio che dalla DGTF di questo Ministero.

Codesto GI dovrà sottoporre le analisi sopra richiamate alla visione dei soggetti interessati (IF e DGTF), previa verifica finale da parte di quest'Ufficio: il tutto dovrà essere concluso entro il 31 marzo 2012 (e quindi prima dell'avvio della nuova richiesta di tracce orario da parte delle IF) se si vuole che il nuovo valore determinato entri in vigore dall'orario di servizio 2012-2013.

Per tutto quanto sopra esposto, non risultando possibile adeguare in aumento il massimale assicurativo per mancanza di elementi certi in merito alla quantificazione dello stesso ed ai maggiori oneri a carico delle IF - fermo restando comunque la piena assunzione della responsabilità civile e penale da parte delle IF stesse - si prescrive di mantenere nel PIR edizione 2011 il valore del massimale per Responsabilità Civile verso Terzi, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre IF dai rispettivi clienti e dai terzi - per singola IF, per sinistro e per anno – in vigore nell'attuale orario di servizio, pari a 50 milioni di Euro. Tale valore del massimale dovrà essere pertanto applicato ai contratti relativi all'orario di servizio 2011-2012.

Paragrafo 2.3.2.5 Risoluzione del contratto (pag. 26)

L'Associazione Fercargo evidenzia come la variazione proposta dal GI in tale paragrafo, e precisamente la riduzione da tre a due mancati versamenti di rate mensili dei corrispettivi dovuti al Gestore quale causa di risoluzione del contratto, sia una modifica al quadro delle norme per l'accesso e pertanto non dovrebbe entrare in vigore dal prossimo orario di servizio.

Codesto Gestore non ha risposto alla suddetta osservazione dell'Associazione Fercargo, ed ha mantenuto tale proposta di modifica anche nella 2° bozza di PIR sottoposta a quest'Ufficio.

Quest'Ufficio, pur condividendo la modifica proposta in quanto finalizzata a tutelare maggiormente il Gestore dell'infrastruttura in materia di riscossione dei pedaggi dovuti, prescrive a codesto Gestore di indicare espressamente che la variazione in oggetto troverà applicazione a partire dall'orario di servizio 2012/2013, affinché le IF richiedenti ne abbiano conoscenza al momento della richiesta di tracce orarie (aprile 2012).

Paragrafo 2.4.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione (pagg. 29-30)

In merito al paragrafo in argomento, l'IF Trenitalia S.p.A. ha richiesto tra l'altro di:

1. eliminare "*in caso di situazioni anomale*".
2. inserire nella definizione dei lavori di maggiore rilevanza anche quelli che hanno durate inferiori a quelle indicate, ma producono effetti rilevanti per la circolazione dei treni.
- 3.1 modificare la tempistica riportata nell'allegato A alla bozza del PIR, portando ad almeno 4 mesi l'anticipo della comunicazione alle IF delle informazioni di dettaglio relative alle tracce oggetto di provvedimenti d'orario a causa di lavori di maggiore rilevanza;
- 3.2 mantenere l'anticipo di 2 mesi nella comunicazione dei lavori di minore rilevanza anche per le IF che espletano servizio merci.

Nelle proprie valutazioni codesto Gestore ha indicato che - a causa dei tempi ristretti - la suddetta osservazione dell'IF Trenitalia S.p.A. sarà oggetto di ulteriore approfondimento i cui esiti saranno resi noti in occasione del prossimo aggiornamento del PIR anche ai fini di una eventuale implementazione.

Occorre evidenziare che nella nota prot. 647/3/URSF del 2 dicembre 2010 quest'Ufficio, in merito alle numerose modifiche richieste dalla IF Trenitalia S.p.A. (tra cui già era presente quella sopracitata) ed ad alcune di altre IF relative a parti del PIR che non erano state oggetto di aggiornamento, aveva ritenuto che le suddette richieste dovessero comunque essere analizzate da codesto Gestore.

Pertanto nella medesima suindicata nota, quest'Ufficio aveva richiesto a codesto GI di predisporre una relazione - entro il mese di gennaio 2011 - nella quale analizzare puntualmente tutte le richieste formulate dai soggetti interessati sulle parti del PIR non oggetto di modifica.

Per ognuna delle suddette richieste codesto Gestore avrebbe dovuto evidenziare le proprie osservazioni, motivando il loro accoglimento o rigetto, e le proposte condivise dal GI avrebbero potuto eventualmente essere inserite nell'aggiornamento straordinario del PIR (maggio 2011) ovvero in quello attuale, 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 evidenzia come codesto Gestore non abbia - ad oggi - fornito la relazione richiesta dall'URSF nel dicembre 2010, e tale mancata analisi delle osservazioni sulle parti del PIR non oggetto di modifica comportano necessariamente un ulteriore rinvio di un loro eventuale inserimento nel PIR.

Quest'Ufficio, considerati gli eventi di carattere eccezionale accaduti nel corso dell'anno, concede al GI la possibilità di rinviare ulteriormente l'analisi delle osservazioni di cui sopra, (sia quelle formulate dalle IF nel 2010 che quelle relative all'aggiornamento in corso) ammonendo che in mancanza di una valutazione dettagliata da fornire allo scrivente entro il 31 marzo 2012 in merito all'accoglimento o meno delle stesse, le suddette richieste delle IF saranno esaminate direttamente dall'URSF e, in caso di valutazione positiva, quest'Ufficio ne prescriverà l'inserimento nel prossimo aggiornamento del PIR.

Paragrafo 2.4.3 – CONSEGUENZE ECONOMICHE A CARICO DI GI (pag. 30)

In merito alle modifiche proposte per il paragrafo in argomento, si evidenzia come vi siano state numerose osservazioni da parte dei soggetti interessati (Trenitalia S.p.A., NTV S.p.A., Associazione Fercargo, Coordinamento Tecnico Interregionale Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome).

Si rappresenta preliminarmente che non si condividono né l'approccio adottato da codesto GI né le valutazioni espresse dallo stesso sulle osservazioni formulate sull'argomento.

Codesto Gestore infatti, nel ricordare alle imprese ferroviarie che - nel caso si verificasse la necessità di prevedere itinerari totalmente o parzialmente differenti rispetto a quelli programmati - *"l'IF interessata non è obbligata ad aderire alla proposta del Gestore, potendo essa rifiutare la traccia proposta senza alcuna conseguenza economica"*, sembra avvalorare un principio di *"prendere o lasciare"*, non coerente con le finalità pubbliche del Concessionario dell'infrastruttura.

Il Gestore non sembra prendere in considerazione l'aspetto commerciale a cui devono necessariamente far riferimento le IF, in particolar modo nel settore del trasporto merci, considerato anche il fatto che a volte i lavori sulla rete possono protrarsi per settimane o mesi e pertanto la cosiddetta opzione *"prendere o lasciare"* evidenziata dal GI potrebbe comportare per l'IF - in caso di ipotetico rifiuto da parte della stessa della nuova traccia proposta - pesanti conseguenze economiche sui contratti di trasporto dalla stessa già sottoscritti.

Al di là di queste necessarie precisazioni, occorre ricordare che è comunque di primario interesse per il Gestore dell'Infrastruttura - oltreché rientri anche nei propri obblighi di *"Concessionario"* - promuovere il massimo utilizzo della rete in gestione e perseguire l'uso ottimale della stessa.

Premesso quanto sopra, quest'Ufficio riconosce comunque che l'attuale modello di pedaggio prevede il pagamento della traccia effettivamente utilizzata, in considerazione del fatto che il GI sopporta costi che devono necessariamente essere recuperati.

Per quanto concerne la rimodulazione delle penali a carico del Gestore con la previsione del pagamento a suo carico del solo diritto di prenotazione e non più dell'intero canone nel caso in cui il provvedimento intervenga a meno di cinque giorni solari dalla data di utilizzo della traccia, si rinvia a quanto già detto nelle *Premesse* per le proposte di modifica che si condividono in linea generale ma per le quali è indispensabile acquisire ulteriori elementi o valutazioni.

Quest'Ufficio infatti condivide in linea di principio la modifica proposta, in quanto il Gestore dell'infrastruttura non può far ricorso - come le IF - ad una franchigia per cui sembra delinearsi un disequilibrio del sistema delle penali a carico di GI e delle IF.

Al fine di conciliare le legittime esigenze del Gestore dell'Infrastruttura con quelle delle imprese ferroviarie, e proprio per raggiungere quel maggior equilibrio del sistema delle penali richiesto dal GI stesso, quest'Ufficio ritiene che la tematica in oggetto, riguardante prevalentemente aspetti economici interessanti tutti gli operatori del settore ferroviario, debba essere affrontata in maniera più chiara ed approfondita, e pertanto prescrive il rinvio delle eventuali modifiche/integrazioni al paragrafo al prossimo aggiornamento del PIR.

In particolare si ritiene che dovranno essere chiariti gli aspetti relativi al fatto che - secondo il GI - il maggior costo di un itinerario alternativo è *"ampiamente bilanciato"* dal pagamento della penale a carico del GI stesso per la traccia originariamente programmata e non esercita ed inoltre si potrà eventualmente prevedere - in casi specifici ed in analogia a quanto avviene oggi per le imprese ferroviarie - una franchigia da applicare al Gestore dell'infrastruttura.

Paragrafo 2.5.1.1 Variazioni in corso d'orario (pag. 37)

Si rinvia alle osservazioni già formulate per il paragrafo 2.3.1 in merito all'infrastruttura dichiarata a *"capacità limitata"*, e pertanto si prescrive a codesto Gestore l'eliminazione della modifica proposta.

Paragrafo 2.5.1.2 Variazioni in gestione operativa delle tracce contrattualizzate (pag. 38)

Si rinvia alle osservazioni già formulate per il paragrafo 2.3.1 in merito all'infrastruttura dichiarata a "*capacità limitata*", e pertanto si prescrive a codesto Gestore l'eliminazione della modifica proposta.

Paragrafo 2.5.2 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura (pag. 39)

Si rinvia alle osservazioni già formulate in merito al paragrafo 2.4.3 "*Conseguenze economiche a carico del GP*", e pertanto si prescrive a codesto Gestore l'eliminazione della modifica proposta.

Paragrafo 2.6 Trasporti eccezionali e merci pericolose (pag. 40)

Si condivide la richiesta di modifica del paragrafo da parte dell'IF Trenitalia S.p.A., e pertanto si prescrive l'eliminazione nell'ultimo capoverso di "*pienamente e unicamente*".

CAPITOLO 2 – Parte Speciale – Condizioni di accesso all'infrastruttura AV/AC

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

Paragrafo b.4 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce richieste (pag. 67)

In relazione alla modifica proposta, occorre preliminarmente segnalare che il Gestore è intervenuto eliminando la riduzione dal 75% al 50% dell'importo dovuto a titolo di penale per tracce non contrattualizzate.

Tale riduzione era stata inserita nell'aggiornamento straordinario del PIR 2010-2011: codesto Gestore aveva infatti recepito l'osservazione formulata dall'URSF nella nota n. 190 del 14 marzo 2011, secondo cui era opportuno che la penale prevista (75%) fosse ridotta nel caso in cui la traccia non contrattualizzata venisse in tutto o in parte resa disponibile ed allocata ad altra IF.

Codesto Gestore motiva la scelta di eliminare la riduzione dal 75% al 50% della penale con il fatto che l'eventuale assegnazione di capacità ad altri operatori può avvenire solo successivamente alla relativa mancata contrattualizzazione da parte dell'IF "inadempiente", e ne consegue che - secondo RFI S.p.A. - il presupposto della riduzione stessa andrebbe a manifestarsi solo dopo l'imputazione della penale all'IF che non ha contrattualizzato le tracce richieste.

Codesto Gestore lamenta quindi "*criticità operative*", ad esempio per calcolare la penale nel caso in cui la riallocazione della capacità avvenisse alcuni mesi dopo l'avvio dell'orario di servizio.

Ad avviso dello scrivente Ufficio, la problematica esposta da codesto Gestore potrebbe trovare pratica soluzione applicando la penale a "*consuntivo*", ad esempio con la fatturazione mensile oppure con quella trimestrale "*a conguaglio*", applicando la penale ridotta per il solo periodo in cui le tracce non contrattualizzate siano state poi effettivamente allocate ad altra IF.

Si prescrive pertanto di eliminare la modifica proposta, prevedendo differenti modalità e tempistiche di rendicontazione delle penali da applicare all'IF al fine di superare le rappresentate "*criticità operative*".

CAPITOLO 3 – Caratteristiche dell’infrastruttura

Paragrafo 3.1 Introduzione (pag. 82)

In considerazione di quanto espresso nelle “*Premesse*”, e condividendo l’osservazione formulata sia dalla IF Trenitalia S.p.A. che dall’Associazione FerCargo relativamente a quelle modifiche proposte da codesto Gestore, non comunicate formalmente in anticipo alle IF e che comportano conseguenze di carattere economico ed organizzativo per le imprese ferroviarie, quest’Ufficio prescrive che venga indicato che tali modifiche avranno comunque validità a partire dall’orario di servizio 09 dicembre 2012 – 7 dicembre 2013.

Paragrafo 3.4.1.1 Infrastruttura a capacità limitata (pag. 85)

Nel ribadire quanto già espresso relativamente al paragrafo 1.10 circa la definizione di “*infrastruttura a capacità limitata*”, ed in particolare che quest’Ufficio ritiene importante - nell’ottica di garantire la massima trasparenza al processo di allocazione delle tracce - informare le IF circa la possibilità che - in determinate sezioni di rete e fasce orarie - la richiesta di tracce orarie potrà prevedere, da parte del GI, l’attivazione del processo di coordinamento, l’URSF valuta positivamente l’inserimento della tabella all’interno del paragrafo in questione.

Sarebbe altresì importante, nell’ottica di fornire una rappresentazione più chiara e completa possibile, indicare il carico monodirezionale, diviso per fasce orarie, per entrambe le direzioni di marcia e non soltanto per quella più carica.

Paragrafo 3.5 Orario di Esercizio (pag. 87)

Relativamente al presenziamento delle linee complementari di tipo “B”, “C” e “D”, non si condivide l’attuale impostazione che prevede un periodo di apertura minimo ed uno massimo, limitando comunque la possibilità di estendere il presenziamento entro la soglia massima alla verifica da parte del GI dell’effettiva disponibilità di personale.

Sarebbe più opportuno indicare esclusivamente il periodo di apertura delle linee complementari suindicate, evidenziando poi che il presenziamento di tali linee può essere esteso, previa richiesta dell’IF interessata e dopo le necessarie verifiche di carattere tecnico/organizzativo da parte del GI, con pagamento - a carico delle IF - dei relativi costi determinati in funzione delle prestazioni richieste.

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA’

Paragrafo 4.6 Regole per la mancata utilizzazione della capacità

Paragrafo 4.6.1 Mancata contrattualizzazione delle tracce richieste e rese disponibili su infrastruttura dichiarata a capacità limitata

Paragrafo 4.6.2 Mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Per i paragrafi in argomento si rinvia alle osservazioni già formulate per il paragrafo 2.3.1 in merito all’infrastruttura dichiarata a “*capacità limitata*”, e pertanto si prescrive a codesto Gestore l’eliminazione delle modifiche proposte.

CAPITOLO 6 – TARIFFE

Tabella 1: Servizio di manovra – classificazione impianti e tariffe (pagg. 124-128)

In relazione alle osservazioni formulate dall'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., in particolare alla richiesta di riduzione - in determinati impianti - del valore di alcuni Coefficienti (C₁, C₂, C₃, C₄) attualmente applicati sul prezzo base dell'operazione di manovra svolta, si evidenzia che codesto Gestore non ha fornito alcuna valutazione in merito.

L'IF Trenitalia S.p.A. ha motivato la suddetta richiesta con il fatto che alcune modifiche intervenute negli impianti indicati (riduzione dell'orario di manovra, ridotta operatività in termini di binari, riduzioni di velocità, mancata fornitura dei servizi di manovra secondaria) comportano il sostenimento di maggiori costi da parte delle IF.

Tenuto conto del mancato riscontro su tali problematiche da parte del GI, e considerato che i coefficienti indicati in Tabella 1 sono determinati in funzione dei costi di produzione dell'impianto, quest'Ufficio chiede a codesto Gestore di fornire le proprie valutazioni su tale argomento entro il 31 dicembre 2011, per consentire all'URSF stesso di valutare un eventuale aggiornamento di alcuni coefficienti indicati in Tabella 1.

Appendice al capitolo 6 – PARTE B RENDICONTAZIONE (pag. 138)

In merito alle modifiche proposte sulla “*Rendicontazione*”, si prende atto di quanto affermato da codesto GI, ed in particolare che gli effetti distorsivi presenti nella precedente modalità di rendicontazione adottata (per treno/km – IMU) possono essere superati attraverso le recenti implementazioni del sistema PIC-WEB, mentre la modalità “rendicontazione per treno” (prevista dal DM 43/T del 21/03/2000 e s.m.i.) consente di determinare in modo puntuale il reale valore del canone di utilizzo della traccia oraria circolata.

Occorre altresì rilevare che numerosi soggetti interessati (Ferrovie Emilia Romagna S.r.l., NTV S.p.A., Associazione Fercargo, Coordinamento Tecnico Interregionale Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome) manifestano la necessità dell'introduzione di un parametro sostitutivo e di una procedura di rendicontazione misurabile e valutabile, e comunque richiedono di prevedere un periodo di sperimentazione della modalità di “rendicontazione per treno”.

Quest'Ufficio pertanto, pur condividendo le motivazioni espresse da RFI S.p.A. all'origine della modifica proposta, prescrive a codesto Gestore di indicare espressamente che la variazione in oggetto troverà applicazione a partire dall'orario di servizio 2012/2013, a condizione che venga resa disponibile, prima dell'avvio della procedura per la richiesta di tracce, un applicativo che consenta alle IF di effettuare una valutazione preliminare del costo delle tracce da richiedere.

Si chiede inoltre di fornire, entro il 31 dicembre 2011, chiarimenti in merito all'osservazione formulata dall'IF NTV S.p.A. sulla nuova definizione “Punto Orario Esteso”, secondo cui sarebbero favorite le località situate in prossimità di una stazione principale di nodo, “*discriminando in modo ingiustificato quelle località con una diversa collocazione geografica*”.

Infine, in merito all'osservazione del Coordinamento Tecnico Interregionale RePA circa “*l'esigenza che l'applicazione del nuovo metodo non comporti incrementi del Pedaggio da riconoscere*” a codesto Gestore, si ribadisce che la modalità “rendicontazione per treno” è l'unica prevista dal DM 43/T del 21/03/2000 e s.m.i., per cui le eventuali riduzioni del pedaggio che possono essersi occasionalmente verificate con l'applicazione della modalità di rendicontazione per treno/km non possono costituire per i richiedenti un “*diritto acquisito*” che giustifichi un mancato pagamento di quanto effettivamente dovuto ai sensi della soprarichiamato DM 43/T.

ALLEGATO 2 quater

In merito alle modifiche proposte all'*Allegato 2 quater*, si evidenziano le osservazioni formulate dall'IF Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A., che riguardano in particolare l'orario di apertura dello scalo di Civitavecchia e le conseguenti variazioni operative per l'IF.

Codesto Gestore ha trasmesso la 2^a bozza dell'*Allegato 2 quater* solo in data 29 novembre 2011, indicando di aver apportato modifiche "*non sostanziali*" rispetto alla versione inviata il 25/10/2011 ed oggetto di consultazione, ed affermando (al punto v) che gli orari di apertura/chiusura degli impianti saranno "*garantiti coerentemente con il programma d'esercizio delle IF per l'orario 2011/2012*".

Al fine di rendere conoscibile tale principio a tutte le imprese ferroviarie titolari di contratto con codesto Gestore ed in conformità a quanto comunicato nelle *Premesse*, si prescrive di indicare nel PIR che - per le tracce orarie richieste a valere sull'orario di servizio 2011/2012 ed interessanti gli impianti elencati nell'*Allegato 2 quater* - saranno garantiti gli orari ed i servizi previsti nell'*Allegato 2 quater* del PIR edizione 2011, in base al quale le IF hanno programmato la propria attività.

IL DIRETTORE
Ing. Fabio Croccolo

