



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari

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

Roma, 27 novembre 2012

Prot. 930/3/URSF

**Anticipata brevi manu
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 2012)
ai sensi dell'art. 13, comma 1, del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.**

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

Come noto, 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."*

In relazione all'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete - Edizione dicembre 2012 – si riassumono di seguito i fatti più rilevanti avvenuti nell'anno in corso:

- 11 gennaio 2012 – Riunione presso la sede dell'URSF con tutti i soggetti del mercato ferroviario - imprese ferroviarie (IF), Gestore dell'Infrastruttura (GI), Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), competenti Direzioni Generali di questo Ministero – durante la quale si è discusso prevalentemente delle tematiche di particolare interesse evidenziatesi nel corso dei precedenti aggiornamenti del PIR, tra cui:
 - massimali assicurativi;
 - penali a carico delle IF;
 - Performance Regime;
 - terminal merci ed autoproduzione;
 - modalità e tempistica per l'aggiornamento del PIR.

- 25 gennaio 2012 – Con nota prot. 67/3 l'URSF, in riferimento alla procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete, ha invitato codesto GI - alla luce dell'esperienza maturata nei precedenti aggiornamenti del documento ed in esito alla suddetta riunione dell'11 gennaio 2012 - a predisporre la prima bozza del PIR edizione dic. 2012-dic. 2013 entro e non oltre il 30 giugno 2012, al fine di permettere a tutti i soggetti coinvolti di svolgere adeguatamente la propria attività nell'ambito del procedimento. Le IF potranno conseguentemente formulare le proprie eventuali osservazioni alle proposte di modifica avanzate dal GI entro il 31 luglio 2012. Infine l'Ufficio ha invitato il GI a trasmettere entro il 30 settembre 2012 la bozza finale del PIR unitamente a:
 - a) copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti interessati, con le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI;
 - b) un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte ed una relazione che ne illustri i significati e le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI.

- 31 gennaio 2012 – Con nota prot. 88/3 l'URSF, in riferimento ai massimali assicurativi RTC ed a quanto prescritto in materia nei precedenti aggiornamenti, ha trasmesso a codesto GI la nota dell'Associazione FerCargo del 1 dicembre 2011, nella quale si riportano due ipotesi di offerta ricevute dalle imprese ferroviarie in caso di aumento del massimale assicurativo da 50 a 100 milioni di Euro. L'Associazione Fercargo ha inoltre prodotto, con nota del 28 novembre 2011, una comparazione fra i principali sistemi ferroviari europei con specifico riferimento ai massimali assicurativi RCT richiesti a garanzia dell'attività svolta dalle IF. In merito a tale ultimo aspetto, l'URSF ha richiesto al GI una dettagliata analisi di benchmark sui massimali assicurativi previsti nei Network Statements degli altri stati membri. L'URSF ha affermato poi che, attese le competenze in materia di sicurezza in capo al GI, qualora questi volesse proporre un massimale assicurativo RCT che si discosti sensibilmente rispetto al valore medio individuato nella suddetta analisi di benchmark, dovrà produrre un'analisi di rischio che giustifichi il nuovo valore di massimale proposto: tale analisi dovrà essere suddivisa per tipologia di trasporto (passeggeri su linee AV, passeggeri su linee tradizionali, merci tradizionali, merci pericolose). Le analisi sopra richiamate dovranno essere prodotte entro il 31 marzo 2012.

- 28 marzo 2012 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0000618, ha chiesto di prorogare al 20 aprile 2012 il termine per la presentazione degli elementi richiesti dall'URSF con la suddetta nota del 31 gennaio 2012.

- 03 aprile 2012 – Riunione presso l'URSF con il GI per discutere in particolare dell'adeguamento dei massimali assicurativi RCT. Una delle ipotesi oggetto di discussione prevede l'obbligo per le IF di stipulare singolarmente una propria assicurazione (di 1° rischio) con la possibilità di aderire in convenzione ad una copertura assicurativa (di 2° rischio) per la parte in aumento rispetto ai 50 milioni di euro previsti nel PIR vigente;

- 19 aprile 2012 – RFI, come preannunciato nell'incontro dell'11 gennaio presso l'URSF, ha organizzato una riunione con tutte le IF per illustrare il graduale percorso di riorganizzazione del servizio di manovra. Il GI, in previsione del fatto che dall'orario di servizio 2012/2013 il servizio di manovra potrà essere espletato, previo il coordinamento del GI stesso, dalle IF in autoproduzione, vuole individuare soluzioni idonee a contemperare le esigenze del gestore con quelle delle IF.

- 07 maggio 2012 – RFI ha organizzato una seconda riunione, dopo quella del 19 aprile, con tutte le IF per approfondire la tematica dei terminal merci e del servizio di manovra in autoproduzione.
 - 3 luglio 2012 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2012\0000730 ha trasmesso la 1° bozza di aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012, informando che le tematiche oggetto di aggiornamento sono:
 - **a)** Periodo di validità del PIR (par. 1.6.1), specificando che le regole e procedure concernenti l'allocazione della capacità, la sottoscrizione ed esecuzione di atti negoziali (contratto di utilizzo e Accordo Quadro), nonché quelle relative all'*offerta infrastrutturale* avranno validità a partire dall'orario di servizio dic. 2013-dic. 2014;
 - **b)** Rivisitazione delle penali per soppressione, disdetta, mancata contrattualizzazione /utilizzo della capacità (paragrafi 2.4.3, 4.6.1 e 4.6.2);
 - **c)** Documentazione e adempimenti funzionali alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo
 - **d)** Servizio di manovra.

Infine il GI ha segnalato che è in fase di definizione una proposta di rivisitazione delle regole concernenti il massimale assicurativo RCT, che verrà inviata ai soggetti interessati entro il 31 luglio 2012, ed ha chiesto all'URSF la convocazione di un incontro al fine di fornire una descrizione analitica delle singole tematiche contenute nella proposta di aggiornamento del PIR.
 - 11 luglio 2012 - con nota prot. 523/3 l'URSF ha fissato per il giorno 13 luglio la riunione richiesta da RFI per illustrare i contenuti della 1° bozza di aggiornamento del PIR.
 - 13 luglio 2012 – nella suddetta riunione il GI fornisce all'URSF una descrizione puntuale delle modifiche proposte con l'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012.
- 02 agosto 2012 –il GI trasmette per email l'aggiornamento del paragrafo 2.3.2.3 della bozza di PIR relativo alle Assicurazioni, stabilendo al 20 settembre il termine per la presentazione da parte dei soggetti interessati di eventuali osservazioni.
- 28 settembre 2012 – il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2012\0002481, considerata la necessità di ultimare l'istruttoria delle diverse osservazioni pervenute, ha chiesto all'URSF di prorogare all'8 ottobre il termine per la consegna della bozza definitiva del PIR.
- 03 ottobre 2012 – con nota prot. 737/3 l'URSF, in riferimento alla suddetta richiesta di proroga del GI, comunica che nulla osta a posticipare all'8 ottobre il termine per la consegna della bozza definitiva del PIR:
- 08 ottobre 2012 – Riunione presso l'URSF con il GI che consegna (allegati alla nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2012\0002585) la 2° bozza del PIR, le osservazioni pervenute dai soggetti interessati e le valutazioni di RFI rispetto a dette osservazioni.
Durante la riunione l'URSF ha richiesto chiarimenti in particolare sui terminal merci e la previsione che le manovre dovranno essere svolte dalle IF in autoproduzione.
 - 12 ottobre 2012 – Riunione di tutti i soggetti coinvolti nel trasporto ferroviario presso la sala conferenze del Ministero in Roma, viale dell'Arte, convocata dal Sottosegretario di Stato Dott. Improta. Obiettivo della riunione è la definizione di un percorso di adeguamento del

PIR che coniughi efficienza logistica, sostenibilità economico-finanziaria e semplificazione, in modo da ridurre i costi e ampliare le opportunità del sistema.

Tra gli argomenti discussi in riunione i terminal merci, le manovre ed i massimali assicurativi per le IF.

Al termine della riunione si è deciso di effettuare una ricognizione, tra GI e IF, riguardante i costi delle manovre nei singoli impianti, il numero e la proprietà dei locomotori attualmente operanti nei terminal merci.

- 18 ottobre 2012 - codesto Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2012\0002680, ha invitato le IF, l'URSF e la DG Trasporto Ferroviario (DGTF) del Ministero ad un incontro - da tenersi il 29 ottobre - per illustrare i contenuti dell'aggiornamento del PIR e le valutazioni del GI stesso rispetto alle osservazioni pervenute da parte dei soggetti interessati.
- 29 ottobre 2012 - il GI, nella suindicata riunione, ha presentato nel dettaglio le principali modifiche che vorrebbe introdurre nell'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012. Preliminarmente RFI ha chiarito che le regole, le procedure e le notizie relative all'offerta strutturale avranno validità a valere dall'orario di servizio dic. 2013- dic. 2014, adeguando l'orizzonte temporale di applicazione di tali regole/procedure allo standard adottato in ambito europeo. Il GI ha ribadito la volontà di aumentare il massimale assicurativo per RCT delle IF elevandolo da 50 Mln a 100 Mln di euro; al fine di attenuare il maggior onere per le IF è stato previsto l'obbligo per le IF di stipulare singolarmente una propria polizza (di 1° rischio) per i primi 50 Mln, con la possibilità di aderire ad una copertura (di 2° rischio) in convenzione per gli ulteriori 50 Mln di euro.
Il GI ha poi illustrato le modifiche riguardanti le penali (sia a carico del GI stesso che delle IF), le regole per la gestione della circolazione perturbata sull'infrastruttura AV/AC, ed infine i servizi di manovra. Su quest'ultimo punto il GI ha chiarito che, nel condividere le esigenze manifestate dalle IF interessate al processo di riorganizzazione del servizio di manovra, si è esteso di un anno il periodo in cui il GI garantisce tale servizio negli impianti dove opera è fornitore.
- 16 novembre 2012 - Riunione presso l'URSF con il GI che consegna la nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2012\0002905 con cui ribadisce quanto già comunicato nelle precedenti riunioni e cioè che il PIR attualmente vigente (edizione dicembre 2011) avrà validità, sic et simpliciter, anche per l'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013 con riferimento anche a:
 - reticolo degli impianti funzionali all'operatività del trasporto merci;
 - ai servizi ex art. 20 del d.lgs 188/2003 (e relativa disciplina economica);
 - alle regole concernenti l'esecuzione del contratto di utilizzo.

Per quanto concerne il PIR in corso di elaborazione "edizione dicembre 2012" in fase di approvazione, avrà validità:

- a partire da **aprile 2013** per le regole che disciplinano:

- a) il processo di allocazione della capacità per l'orario 2013-2014
- b) i requisiti funzionali alla sottoscrizione dei contratti di utilizzo valevoli da dicembre 2013 (compresi quelli concernenti le assicurazioni RCT);
- c) il regime delle penali per mancata utilizzazione.

- a partire dal cambio di orario di **dicembre 2013**:

- a) le regole che disciplinano i contratti sottoscritti per l'orario dic. 2013-dic. 2014.

Durante la riunione sono inoltre state nuovamente affrontate ed approfondite le principali tematiche oggetto di aggiornamento del PIR, ed in particolare l'adeguamento dei massimali assicurativi RCT e terminal merci con manovre in autoproduzione.

2. CONSIDERAZIONI

In relazione a quanto sopra sintetizzato quest'Ufficio, nell'evidenziare la particolare complessità del procedimento di aggiornamento del PIR in corso, esprime le seguenti considerazioni.

Nella riunione tenutasi presso l'URSF in data 11 gennaio 2012 con tutti i soggetti del mercato ferroviario, tra i vari argomenti oggetto di discussione è stata evidenziata la criticità della cosiddetta "validità" del PIR. In particolare le modifiche apportate nei precedenti aggiornamenti del PIR trovavano applicazione dalla data di approvazione del documento, e quindi dall'orario di servizio immediatamente successivo.

Tale circostanza non consentiva, tra l'altro, una corretta pianificazione commerciale da parte delle IF, in particolare quelle del settore merci, in quanto le indicazioni e prescrizioni dell'URSF e la conseguente approvazione del PIR da parte di RFI avveniva a ridosso dell'inizio del nuovo orario di servizio.

Il GI, confermando la propria piena collaborazione e con atteggiamento propositivo, ha:

- dapprima modificato la tempistica del procedimento di aggiornamento del PIR come proposto da quest'Ufficio, al fine di permettere a tutti i soggetti coinvolti di svolgere adeguatamente la propria attività nell'ambito del procedimento;
- successivamente proposto, nella 1° bozza del nuovo documento, di adeguare l'orizzonte temporale di applicazione delle regole e procedure contenute nel PIR allo standard adottato in ambito europeo, prevedendo che le stesse abbiano validità a valere dall'orario di servizio successivo a quello di imminente entrata in vigore, ovvero nel caso specifico dicembre 2013 - dicembre 2014. In pratica, d'ora in avanti, il PIR che si discute ed approva entro il mese di dicembre dell'anno N vale per il cambio orario del mese di dicembre dell'anno N+1.

In questo modo, nel perdere ora un solo anno di aggiornamento PIR, si riesce a dare soddisfazione alle IF e risolvere una pesante criticità programmatica e gestionale del PIR.

Le numerose riunioni che hanno visto partecipi quest'Ufficio, il GI ed i soggetti coinvolti del trasporto ferroviario, dimostrano il grande interesse e l'impegno profuso da tutti per pervenire ad una rapida risoluzione delle problematiche che attualmente interessano il settore ferroviario.

Proprio nel corso dei suddetti incontri è emersa la necessità, vista la complessità delle tematiche affrontate e l'impatto che le modifiche di regole e procedure proposte dal GI potrebbero avere sui diversi attori, di effettuare ulteriori verifiche.

In particolare si è reso necessario istituire dei tavoli di approfondimento e confronto relativamente ai terminal merci ed ai servizi di manovra che dovranno essere svolti in autoproduzione dalle IF. Si ricorda in particolare che RFI ha proposto di mantenere la produzione/manovra, fino al cambio orario di dicembre 2013, solo in 6 specificati impianti (si ricorda che il GI si è reso disponibile a ritardare di 1 anno tale data, inizialmente prevista per il 1 gennaio 2013, per permettere al mercato ed agli operatori di avere il tempo necessario per adeguarsi). Il confronto tra GI ed IF sta proseguendo in maniera fattiva e costruttiva, con l'obiettivo finale di contemperare le esigenze del Gestore dell'infrastruttura con quelle - commerciali - delle IF, in un'ottica generale di ottimizzazione del servizio ferroviario e migliore razionalizzazione, nel rispetto del libero mercato e delle pratiche non discriminatorie con regole uguali per tutti. A tal fine si è resa essenziale una fase di raccolta di dati ed informazioni relative ai terminal merci ed ai servizi ivi svolti, fondamentali per prendere le decisioni finali.

A conclusione di tale fase istruttoria e di verifica, dovrà essere effettuata, anche da quest'Ufficio, un'attenta analisi dei dati raccolti, per poter pervenire alla corretta soluzione della tematica in esame.

Le medesime considerazioni devono essere svolte anche per altri argomenti oggetto di aggiornamento del PIR quali ad esempio l'adeguamento dei massimali, al centro di continui scambi informativi tra i soggetti coinvolti e per il quale è necessario individuarne correttamente le modalità di gestione e coordinamento.

A quanto sopra esposto, si devono naturalmente aggiungere le numerose osservazioni, anche di carattere puntuale, formulate dai soggetti interessati sulla 1^a bozza del PIR e le valutazioni di codesto Gestore in merito all'accoglimento o meno delle stesse.

3. INDICAZIONI E PRESCRIZIONI

Tenuto conto di tutto quanto sopra espresso, ed in particolare che:

- la complessità di alcune tematiche oggetto dell'aggiornamento del PIR e le ripercussioni che le modifiche approvate potrebbero avere sull'intero sistema ferroviario, hanno richiesto l'istituzione di specifici tavoli di lavoro le cui attività sono attualmente ancora in corso;
- il GI, condividendo le esigenze manifestate dalle IF interessate al processo di riorganizzazione del servizio di manovra ed in un'ottica di costruttiva collaborazione, ha esteso di un anno il periodo in cui lo stesso garantisce tale servizio negli impianti dove è fornitore della manovra;
- il GI, con la nota del 16 novembre 2012 ha voluto ribadire che il PIR attualmente vigente (edizione dicembre 2011) avrà validità anche per l'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013 con riferimento anche a:
 - reticolo degli impianti funzionali all'operatività del trasporto merci;
 - ai servizi ex art. 20 del d.lgs 188/2003 (e relativa disciplina economica);
 - alle regole concernenti l'esecuzione del contratto di utilizzo;
- il GI, con la medesima nota ha anche chiarito che il PIR edizione dicembre 2012 in fase di approvazione, avrà validità – con il cambio di orario di dicembre 2013 e, quindi, per quanto riguarda le regole che disciplinano i contratti sottoscritti per l'orario dic. 2013-dic. 2014 (sin dalla fase di loro predisposizione e di allocazione tracce – aprile 2013);
- eventuali indicazioni e prescrizioni di quest'Ufficio, in fase di elaborazione ed aggiornamento del PIR, su limitati aspetti o singoli argomenti del medesimo Prospetto Informativo della Rete potrebbero essere non correttamente comprese, e dar origine a possibili dubbi interpretativi, su un documento che deve invece garantire la massima trasparenza e chiarezza;

l'URSF **prescrive** che:

- ***la validità del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2011 sia estesa al prossimo orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013.***

Qualora codesto Gestore dell'Infrastruttura ravvisi, sul PIR 2011, la necessità di apportare **modifiche/aggiornamenti su aspetti puramente tecnici**, al fine di determinare effetti sull'orario dic. 2012-dic. 2013, vorrà comunicare a quest'Ufficio tali specifiche proposte – con la massima cortese urgenza – al fine di consentirne la verifica ed autorizzarne l'inserimento nel Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2012, a modifica del PIR 2011 attualmente vigente.

Per quanto riguarda la proposta di elaborazione ed aggiornamento del PIR (dicembre 2012 su orario di servizio dic. 2013-dic. 2014), predisposta da codesto Gestore dell'Infrastruttura si rinvia, secondo quanto previsto al paragrafo 1.6.2 dello stesso, ad un aggiornamento straordinario del documento qualora i tavoli di lavoro attualmente operativi concludano in tempo utili le loro attività e venga determinata la necessità di apportare modifiche all'attuale versione del PIR in corso di elaborazione ed aggiornamento.

In particolare, per quanto concerne la ridefinizione o la modifica delle regole che disciplinano i requisiti funzionali alla sottoscrizione dei contratti di utilizzo valevoli da dicembre 2013 (compresi quelli delle assicurazioni RCT), il regime delle penali per mancata utilizzazione ed i servizi di manovra in autoproduzione nei terminal merci, l'approvazione delle stesse attraverso un aggiornamento straordinario del PIR dovrà avvenire entro la data di avvio del processo di allocazione delle tracce per l'orario 2013-2014 (**aprile 2013**).

IL DIRETTORE
Ing. Fabio Croccolo