



**Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari  
URSF**

**FILT CGIL  
Convegno**

**«Liberalizzazione ferroviaria in Europa:  
Il caso Italia, fra anomalie e particolarità»**

**13 gennaio 2012**

**Ing. Fabio CROCCOLO**



Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari  
URSF





## NORMATIVA ITALIANA ATTI ISTITUTIVI (TUTTORA IN VIGORE)

- **Regio Decreto n. 1447 del 09 maggio 1912**  
Testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili
- **R.D.L. n. 2311 del 19 ottobre 1923** Norme per l'equo trattamento del personale addetto alle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna esercitate dalla industria privata, da Province o da Comuni convertito in Legge n. 473 del 17 aprile 1925 – Competenze in materia di tariffe, canoni e proroghe delle concessioni ferroviarie
- **D.P.R. n. 753 del 11 luglio 1980** Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto. Il Decreto - tra l'altro - disciplina aspetti di sicurezza, ma anche organizzazione e gestione delle stazioni e lo sgombero delle linee in caso di incidente



## NORMATIVA COMUNITARIA - Anni Novanta

### Inizio processo di liberalizzazione del sistema ferroviario

A livello europeo, il processo di liberalizzazione del sistema ferroviario inizia nei primi anni Novanta, con l'emanazione delle seguenti norme:

- **Direttiva n. 91/440/CEE del 1991** con cui si è avviato lo sviluppo e la liberalizzazione del trasporto internazionale di merci.
- **Regolamento n. 1893/91**, che modifica il Regolamento n. 1191/69, e definisce i casi di erogazione dei sussidi considerati "legittimi".
- **Direttiva n. 95/18/CE** del 19 giugno 1995, con cui si individuano le caratteristiche che sono richieste alle imprese ferroviarie per poter ottenere il rilascio della licenza a espletare servizi di trasporto ferroviario.
- **Direttiva n. 95/19/CE** del 19 giugno 1995 con la quale la Comunità ha disciplinato la ripartizione delle capacità dell'infrastruttura e la riscossione dei diritti di accesso alla rete.
- **Direttiva n.96/48/CE** del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità



## Anno 2001 - Primo Pacchetto Ferroviario

Nel 2001 a livello comunitario si è definito un secondo livello di riforma del settore ferroviario in materia di liberalizzazione.

L'intera normativa concernente la materia è stata modificata con l'insieme di Direttive definito "**Primo pacchetto ferroviario**" (1° PF): Direttive n. 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE, 2001/16/CE.

Il 1° PF, oltre a rivedere fortemente la Direttiva n. 440/1991 e abrogare la Direttiva n. 19/1995, è diretto a sviluppare l'apertura del mercato alla concorrenza, a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture, l'utilizzo ottimale delle stesse e a promuovere la sicurezza secondo standard e criteri di controllo comuni a livello europeo.

L'art. 30 della Direttiva Europea 2001/14/CE ha previsto l'istituzione presso ciascun Stato membro di un **Organismo di Regolazione**, cui affidare la funzione di regolazione del mercato dei servizi di trasporto ferroviario.



## Anno 2001 - Primo Pacchetto Ferroviario

- **La Direttiva 2001/12/CE** aggiorna la Direttiva n. 440/1991, e definisce l'insieme delle linee facenti parte delle reti TERFN (50.000 km), sancisce il diritto di accesso a tali reti per ciascuna impresa ferroviaria titolare di licenza per il trasporto internazionale di merci, con l'estensione di tale diritto a tutta la rete ferroviaria europea (150.000 km) entro un orizzonte temporale di sette anni.

Viene anche disposto che gli Stati membri provvedano a garantire che le funzioni essenziali per la gestione equa, trasparente e non discriminatoria dell'accesso all'infrastruttura vengano affidate a soggetti non operanti nel settore dei servizi di trasporto ferroviario, e garantiscano la presenza di un Organismo Regolatore che vigili sull'assenza di distorsioni o abusi nel contesto concorrenziale di mercato generato dalle riforme di liberalizzazione.

Le Imprese Ferroviarie hanno l'obbligo di tenere e pubblicare separatamente i conti, profitti, perdite ed i bilanci per le attività merci e viaggiatori.

E' vietato espressamente il trasferimento ad altre attività dei finanziamenti ricevuti per i servizi di trasporto passeggeri riconosciuti come servizio pubblico.



## Anno 2001 - Primo Pacchetto Ferroviario

- **La Direttiva n. 2001/13/CE** modifica la Direttiva n. 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie ridefinendo i criteri per l'assegnazione delle stesse. In particolare la Direttiva definisce che il rilascio delle licenze è attribuito dagli Stati ad un ente che non esercita attività di servizio ferroviario, e la licenza diviene un requisito indispensabile per qualsiasi operatore che effettui trasporto (nazionale o internazionale).
- **La Direttiva n. n. 2001/14/CE**, relativa alla ripartizione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per il suo utilizzo. Essa disciplina le modalità di assegnazione della capacità e i criteri di imposizione dei diritti di accesso, prescrivendo per ogni gestore dell'infrastruttura l'obbligo di predisporre il PIR - Prospetto Informativo della Rete.

La Direttiva prevede, oltre alla presenza di un Organismo di Regolazione in ciascuno degli Stati membri (art. 30), l'introduzione del requisito della terzietà del soggetto responsabile del processo di ripartizione della capacità di infrastruttura e di allocazione delle tracce orarie, che dovrà avere l'indipendenza giuridica, organizzativa o decisionale dai soggetti richiedenti l'assegnazione di capacità d'infrastruttura. Inoltre si dettagliano i criteri di calcolo del canone di accesso all'infrastruttura.



## Anno 2001 - Primo Pacchetto Ferroviario

- **La Direttiva n. n. 2001/16/CE** completa il 1° PF.  
Essa è relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, che prevede la soppressione graduale degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario, in particolare provvedendo all'armonizzazione delle norme tecniche.

Nel 2001 viene poi pubblicato il **Libro Bianco** *“La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”*



## Anno 2004 - Secondo Pacchetto Ferroviario

Il “**Secondo pacchetto ferroviario**” (2° PF) è stato approvato in data 29 aprile 2004, e si compone dei seguenti atti normativi comunitari:

- **Regolamento n. 881/2004**, che istituisce un’Agenzia ferroviaria europea (ERA) responsabile di fornire assistenza tecnica ai lavori della Commissione Europea per lo sviluppo dell’interoperabilità e l’implementazione della sicurezza dei diversi sistemi ferroviari nazionali.
- **Direttiva n. 2004/49/CE** relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all’imposizione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

Introduce un complesso di misure per accrescere il livello di sicurezza delle ferrovie comunitarie, in considerazione dello sviluppo dell’interoperabilità delle reti, e prevede tra l’altro l’istituzione in ciascuno Stato membro di un’autorità preposta alla sicurezza e di un organismo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti.



## Anno 2004 - Secondo Pacchetto Ferroviario

- **Direttiva 2004/50/CE** che modifica la direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. E' un aggiornamento delle direttive sull'interoperabilità, mirato ad una sempre maggiore armonizzazione dei requisiti tecnici e delle procedure di approvazione ed utilizzo dei sottosistemi e dei componenti dei sistemi ferroviari sia ad alta velocità che convenzionali.
- **Direttiva 2004/51/CE**, che modifica la direttiva 91/440/CEE, estende la liberalizzazione al settore del trasporto ferroviario nazionale delle merci e l'applicazione della interoperabilità a tutta la rete ferroviaria nazionale.



## Anno 2007 - Terzo Pacchetto Ferroviario

In data 23 ottobre 2007, è stato approvato il “**Terzo pacchetto ferroviario**” (**3° PF**), con l’obiettivo di creare uno spazio ferroviario europeo integrato, con trasporti ferroviari competitivi e attraenti.

Il 3° PF si compone dei seguenti atti:

- **Direttiva n. 2007/58/CE**, che modifica la Direttiva n. 440/1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, e la Direttiva n. 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all’imposizione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

Scopo della direttiva è l’apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri all’interno della Comunità.

La Direttiva stabilisce tra l’altro che l’introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per determinare l’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale.



## Anno 2007 - Terzo Pacchetto Ferroviario

- **Direttiva n. 2007/59/CE** relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario comunitario. La direttiva stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti.
- **Regolamento (CE) n. 1370/2007**, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.
- **Regolamento (CE) n. 1371/2007** relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.



## IL PROCESSO DI “RECAST” PROPOSTO DALLA COMMISSIONE EUROPEA

A settembre 2010 la Commissione Europea ha approvato con la **“Comunicazione relativa allo sviluppo di uno Spazio unico ferroviario europeo”** la proposta di “Recast” della normativa europea concernente la liberalizzazione del mercato ferroviario, al fine di semplificare e consolidare il quadro legislativo in vigore.

Con la proposta di **Recast del primo pacchetto ferroviario** si vuole, tra l’altro, risolvere i problemi dovuti a differenti interpretazioni tra gli Stati membri in merito all’implementazione della normativa, affrontando i principali problemi che la Commissione ha individuato in questi primi 10 anni di liberalizzazione del mercato ferroviario.

Secondo la Commissione lo sviluppo del settore ferroviario e la sua capacità di competere con profitto con gli altri modi di trasporto sono ancora ostacolati da gravi problemi dovuti a:

- a) inadeguatezza del finanziamento e dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura;
- b) ostacoli persistenti alla concorrenza;
- c) mancanza di appropriata supervisione regolamentare.





## IL PROCESSO DI “RECAST” PROPOSTO DALLA COMMISSIONE EUROPEA

In merito a tale problematica, la proposta di rifusione intende assicurare che gli organismi di regolamentazione siano in grado di svolgere efficacemente le loro funzioni grazie alla maggiore indipendenza, alle più ampie competenze e agli strumenti aggiuntivi messi a loro disposizione.

All'art. 55 del Recast si propone di aggiornare le disposizioni relative all'indipendenza degli organismi di regolamentazione stabilendo chiaramente che devono essere indipendenti da qualsiasi altra autorità pubblica, in particolare da quella (Ministero) che esercita i diritti di proprietà sull'impresa ferroviaria storica.

Su tale aspetto, durante i lavori in corso presso il Consiglio, c'è stato l'accordo di tutti gli Stati Membri. Il Consiglio ha, lo scorso 16 giugno, conseguito a maggioranza qualificata un orientamento generale sulla proposta. Le prossime Presidenze avvieranno i contatti con il Parlamento Europeo per un possibile accordo in seconda lettura. Il voto della competente Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo (Relatrice On. Debora Serracchiani – Italia) è previsto nel mese di luglio p.v. mentre il voto in Assemblea plenaria è calendarizzato per settembre 2011.



## RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA COMUNITARIA IN ITALIA

La normativa europea è stata progressivamente recepita nell'ordinamento italiano a partire dalla fine degli anni Novanta.

La prima fase è stata avviata con l'emanazione del **D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277** di recepimento della direttiva 91/440/CEE, è proseguita con l'emanazione del **D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146** di recepimento delle direttive 95/18/CE e 95/19/CE relative alle licenze delle imprese ferroviarie ed alla ripartizione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti di utilizzo.

Il D.P.R. 277/1998 ed il D.Lgs. 146/1999 hanno introdotto nel nostro ordinamento i principi fondamentali in materia di autonomia gestionale, risanamento finanziario, separazione contabile ed accesso al mercato del trasporto ferroviario:

- è istituita la figura del Gestore dell'Infrastruttura come soggetto autonomo ed indipendente e prevista la costituzione di una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo contabile, dalle altre strutture che svolgono servizi ferroviari;

## RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA COMUNITARIA IN ITALIA

- i rapporti tra Gestore dell'Infrastruttura e lo Stato sono regolati dall'Atto di Concessione e dal Contratto di programma;
- è consentito l'accesso all'infrastruttura ferroviaria alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie ed alle imprese ferroviarie che effettuano trasporti combinati internazionali di merci;
- sono stabiliti i criteri di massima per la determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura;
- il Gestore dell'Infrastruttura è individuato quale soggetto preposto in materia di ripartizione della capacità ferroviaria, su base equa, non discriminatoria, trasparente e tale da consentire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura;
- sono stati disciplinati il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie ed il rilascio del certificato di sicurezza.





## RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA COMUNITARIA IN ITALIA

Il Ministero dei Trasporti, con l'emanazione dei provvedimenti e degli atti di regolazione conseguenti a quanto disposto dai due sopracitati decreti (D.P.R. n. 277/1998 e n. 146/1999) ha provveduto tra l'altro:

1. alla definizione del sistema di pedaggi per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e la regolamentazione della sua successiva attuazione (D.M. 43T e 44T rispettivamente del 21 e 22 marzo 2000 sulla base dei criteri contenuti nella deliberazione C.I.P.E. 5 novembre 1999 n. 180);
2. alla definizione delle norme e degli standard di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario (Decreto Dirigenziale n. 247 del 22 maggio 2000);
3. al perfezionamento delle istruttorie per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie, ed il conseguente rilascio delle prime licenze;
4. al perfezionamento del nuovo Atto di Concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (D.M. 31 ottobre 2000, n. 138)



## Recepimento del Primo Pacchetto Ferroviario

L'8 luglio 2003, il **D.Lgs. 188/2003** dà attuazione alle tre direttive comunitarie, 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, che compongono il 1° PF, e abroga il D.P.R. 277/1998 e il D.P.R. 146/1999.

In particolare, il Decreto definisce aspetti assai rilevanti della disciplina del trasporto ferroviario, con riguardo alle licenze alle imprese ferroviarie e ai diritti di utilizzo e accesso all'infrastruttura. Inoltre, il Decreto – concepito come una sorta di "testo unico" in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario - definisce in maniera più articolata e dettagliata le caratteristiche e i compiti del Gestore dell'Infrastruttura e individua il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti come Autorità nazionale di regolazione del settore (URSF).

Il decreto specifica come nel caso di imprese estere (o di loro controllate) il titolo autorizzatorio (salvo i casi in cui sia già intervenuta l'apertura del mercato a livello comunitario) potrà essere concesso soltanto a condizione di reciprocità ovvero solo se negli Stati membri di stabilimento delle imprese ferroviarie sia riscontrabile la presenza di un analogo livello di liberalizzazione.

## Recepimento del Primo Pacchetto Ferroviario

Il recepimento del 1° PF è stato completato dall'emanazione del **D.Lgs. 268/2004**, che ha dato attuazione alla Direttiva 2001/16/CE sull'interoperabilità ferroviaria, volta a stabilire le condizioni che permettono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale convenzionale con il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.



## Recepimento del Secondo Pacchetto Ferroviario

L'Attuazione a livello nazionale del secondo pacchetto ferroviario è avvenuta come segue:

- **D. Lgs. 162 del 10 Agosto 2007** ha attuato la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza e la direttiva 2004/51/CE di modifica della direttiva 91/440/CEE . Il decreto disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari ed ha l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi, mediante:
  - a) l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria;*
  - b) la progressiva adozione degli obiettivi comuni di sicurezza e dei metodi comuni di sicurezza definiti dagli allegati al decreto;*
  - c) l'individuazione di un organismo nazionale preposto alla sicurezza (ANSF) e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari (DGIF);*
  - d) l'assegnazione dei compiti e delle competenze ai suddetti organismi e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati.*





## Recepimento del Secondo Pacchetto Ferroviario

- **D.Lgs n. 163 del 10 Agosto 2007** ha attuato la direttiva 2004/50/CE del 29 aprile 2004 che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo, e abroga i decreti legislativi 299/2001 e 268/2004 sull'interoperabilità.

Tale decreto definisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali ad alta velocità e convenzionali con i corrispondenti sistemi ferroviari transeuropei. In particolare, il provvedimento si esprime in merito alla progettazione, costruzione, messa in servizio, ristrutturazione, rinnovamento, esercizio e manutenzione degli elementi di tali sistemi, nonché relativamente alle qualifiche professionali e alle condizioni di salute e di sicurezza del personale che si occupa dell'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura.



## Recepimento del Terzo Pacchetto Ferroviario

Nell'ordinamento italiano la **Direttiva 2007/58/CE** è stata recepita con **D.Lgs. n. 15/2010** che rinvia, tra l'altro, alla **Legge n. 99/2009**, con particolare riferimento agli articoli sul settore ferroviario - artt. 58, 59, 60 e 62:

**articolo 58** *“Requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”*

**articolo 59** *“Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”*

**articolo 60** *“Modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422”*

**articolo 62** *“Modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188”*

- Con il **D.Lgs. 191/2010**, l'ordinamento nazionale ha invece recepito le direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.
- Il 30 dicembre 2010, infine, è stato emanato il **D.Lgs. n. 247/2010** volto a dare attuazione alla direttiva 2007/59/CE. Il decreto stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale.

## Recepimento del Terzo Pacchetto Ferroviario

*L'articolo 59 della Legge n. 99/2009 introduce “Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale” nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività. La verifica della compatibilità dei nuovi servizi ferroviari passeggeri con l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico viene svolta dall'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF).*

*In particolare, il comma 2 dispone che: “lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto, incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche titolari del contratto, domanda dei passeggeri, determinazione dei prezzi dei biglietti e relative modalità di emissione, ubicazione e numero delle fermate, orario e frequenza del nuovo servizio proposto”;*





Sintesi della principale normativa europea e italiana in materia di ferrovie

	Normativa europea	Recepimento nazionale	Temi	Note
<b>Anni '90</b>	Direttiva 440/1991	D.P.R. n. 277/1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Separazione tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie</li> <li>• Sviluppo delle ferrovie comunitarie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principale effetto del recepimento della normativa europea è la riorganizzazione di Ferrovie dello Stato in Holding FS e Trenitalia SpA (al cui interno sono la Divisione Passeggeri, la Divisione Cargo e la Divisione Trasporto Locale e Regionale)</li> </ul>
	Direttiva 18/1995 Direttiva 19/1995 Direttiva 48/1996	D.P.R. n. 146/1999  D.Lgs n. 299/2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Licenze delle imprese ferroviarie</li> <li>• Capacità dell'infrastruttura</li> <li>• Riscossione diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura</li> <li>• Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità</li> </ul>	
		Legge finanziaria 2001 (Art. 131)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sostituzione del regime concessorio con quello autorizzatorio</li> </ul>	
<b>PPF (2001)</b>	Direttiva 12/2001 Direttiva 13/2001 Direttiva 14/2001 Direttiva 16/2001	D. Lgs. 188/2003 D. Lgs. 268/2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ripartizione della capacità dell'infrastruttura</li> <li>• Regolamentazione d'accesso all'infrastruttura</li> <li>• Rilascio delle licenze ferroviarie</li> <li>• Determinazione delle tariffe</li> <li>• Certificati di sicurezza</li> <li>• Interoperabilità del sistema ferroviario nazionale convenzionale con il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure di infringement in più Paesi motivate dall'erronea implementazione di alcune componenti della normativa</li> <li>• Delibere CIPE n. 173 e 180/1999 e Decreto Ministeriale del 21 marzo 2000 relativi alla determinazione degli algoritmi di calcolo del canone</li> </ul>
<b>SPF (2004)</b>	Direttiva 49/2004 Direttiva 50/2004 Direttiva 51/2004 Regolamento 881/2004	D. Lgs. 162/2007 D. Lgs. 163/2007	<p>Modifiche alle direttive sull'interoperabilità, al fine di rendere le stesse coerenti con le altre misure del SPF. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicurezza</li> <li>• Costituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea</li> <li>• Apertura dell'intero mercato del trasporto ferroviario merci a partire dal 01/01/2007</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il D.Lgs. 162/2007, disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari, attribuendo le competenze in materia a un organismo autonomo di nuova istituzione, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.</li> <li>• Il D.Lgs. 163/2007 interviene in merito alla progettazione, costruzione, messa in servizio, ristrutturazione, rinnovamento, esercizio e manutenzione degli elementi di tali sistemi, nonché relativamente alle qualifiche professionali e alle condizioni di salute e di sicurezza del personale che si occupa dell'esercizio e della manutenzione.</li> </ul>
<b>TPF (2007)</b>	Direttiva n. 58/2007 Direttiva n. 59/2007 Regolamento n. 1371/2007	D.Lgs. 15/2010 D.Lgs. 191/2010 D.Lgs. 247/2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifiche alle direttive relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, alla ripartizione della capacità e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura</li> <li>• Certificazione dei macchinisti</li> <li>• Diritti e doveri dei passeggeri internazionali</li> <li>• Liberalizzazione del trasporto passeggeri internazionale a partire dal 01/01/2010</li> </ul>	<p>La maggiore novità introdotta dalla direttiva 58/2007 è quella di permettere alle imprese dotate di licenza di poter effettuare servizi internazionali di passeggeri, senza l'obbligo dell'associazione di impresa, e con la possibilità di poter effettuare il cabotaggio. In realtà, la Legge 99/2009, all'art. 58, istituisce un nuovo tipo di licenza "nazionale", che sostituisce la preesistente licenza europea per i soli servizi passeggeri.</p>

# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## ISTITUZIONE ORGANISMO DI REGOLAZIONE

- L'art. 30 della Direttiva Europea 2001/14/CE ha previsto l'istituzione presso ciascun Stato membro di un Organismo di Regolazione, cui affidare la funzione di regolazione del mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Sulla base del comma 1 del suddetto articolo 30, l'Organismo è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti (coloro che richiedono l'accesso alle infrastrutture ferroviarie).
- Le Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE sono state recepite in Italia attraverso l'emanazione del Decreto Legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, ed in particolare l'art. 37 ha stabilito, al comma 1, che l'organismo di regolazione indicato all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## ISTITUZIONE ORGANISMO DI REGOLAZIONE

*Ulteriori competenze sono state attribuite all'URSF dalle seguenti recenti iniziative normative:*

- La **Legge n. 99 del 23 luglio 2009**, recante “Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia” , che recepisce in parte la Direttiva europea n. 58/2007/CE, prevede **all'art. 59** che l'Organismo di regolazione può disporre limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, qualora il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un'impresa ferroviaria titolare di un contratto di servizio pubblico.

In osservanza a quanto disposto dall'art. 59 della Legge 99/2009 l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari ha stabilito con proprio provvedimento (Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010) i criteri per valutare se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico esistente è compromesso da un nuovo servizio di trasporto passeggeri nazionale o internazionale.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

**L'art. 13 del D.Lgs n. 188/2003**, in materia di prospetto informativo della rete (PIR) prevede che:

**1. 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**.

**2. Il prospetto informativo della rete deve contenere:**

**a)** un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa, nonché informazioni circa le modalità di accesso agli impianti merci di proprietà del gestore dell'infrastruttura, da parte delle imprese ferroviarie o di altri richiedenti;

**b)** un'esposizione dettagliata dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi di cui all'articolo 20, qualora questi siano prestati da un unico fornitore. In detta esposizione sono precisati la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione dell'articolo 17, comma 7, dell'articolo 18 e dell'articolo 12, comma 2;



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

**c)** un'esposizione dettagliata dei criteri, procedure, modalita' e termini relativi al sistema di assegnazione della capacita' di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi di cui all'articolo 20, nonche' ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacita' di infrastruttura e, in particolare:

- 1) le modalita' di presentazione delle richieste di capacita';
- 2) i requisiti e le condizioni necessarie per ottenere la capacita' richiesta;
- 3) i termini per la presentazione delle richieste e per l'assegnazione della capacita';
- 4) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento di cui all'art. 29;
- 5) le procedure da seguire ed i criteri da utilizzare in ipotesi di infrastruttura saturata;
- 6) informazioni dettagliate in ordine alle restrizioni all'utilizzo d'infrastruttura;
- 7) le condizioni sulla base delle quali si terra' conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacita', anche ai fini della individuazione delle priorita' nell'ambito della procedura di assegnazione della capacita';

**d)** una esposizione dettagliata delle misure adottate per garantire un trattamento adeguato delle richieste di capacita' per l'effettuazione di servizi di trasporto merci e di servizi di trasporto internazionale, nonche' delle richieste di capacita' per l'effettuazione di servizi di trasporto specifici, anche saltuari o occasionali, soggette alla procedura di cui all'articolo 31;



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### ANNO 2010

Quale premessa generale, l'URSF ha evidenziato come, 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 del MIT, fosse necessario rinviare l'eventuale inserimento di tali modifiche in un aggiornamento straordinario del PIR, a valere sull'orario di servizio 2011–2012.

L'URSF in data 02 dicembre 2010 ha formulato prescrizioni, tra l'altro, in materia di:

1) Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura: l'URSF ha condiviso le osservazioni formulate da numerose imprese ferroviarie e dalla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario (DGTF) del MIT. 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, secondo l'URSF costituirebbe una rilevante barriera all'ingresso al mercato dei servizi ferroviari.

Pertanto l'Ufficio **ha prescritto al Gestore di eliminare la modifica proposta**, ed ha invitato lo stesso GI a presentare – entro il mese di gennaio 2011 – una proposta relativa ai diritti di prenotazione delle tracce dovuti al GI in caso di disdetta delle stesse che potrà essere poi inserita in un aggiornamento straordinario del PIR a valere sull'orario di servizio 2011-2012.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### ANNO 2010

2) Contratto di utilizzo infrastruttura – Assicurazioni: si fa riferimento alle premesse di carattere generale, anche in considerazione del fatto che la richiesta di aumento del massimale assicurativo da 50 a 100 M€ proposta dal Gestore sarebbe entrata in vigore dall'orario di servizio 2010-2011.

Considerato inoltre che il GI, nell'illustrare le motivazioni della richiesta di modifica del massimale assicurativo, non ha fornito elementi di dettaglio circa, l'URSF ha richiesto di predisporre – entro il mese di gennaio 2011 – una apposita relazione che fornisca chiarimenti ed elementi di maggior dettaglio sulla richiesta in argomento. A seguito di tale relazione l'Ufficio potrà assumere una decisione in merito alla definizione di un giusto ed ottimale massimale assicurativo.

3) Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento): l'URSF, considerate le numerose ed argomentate osservazioni formulate dalle IF sulle modifiche proposte, atteso il limitato tempo avuto a disposizione per una corretta valutazione di una problematica di tale complessità, **ha prescritto al GI di eliminare le modifiche in argomento**. Inoltre ha invitato il GI a predisporre - entro gennaio 2011 – una nuova formulazione del paragrafo di cui trattasi, da condividere con l'Ufficio anche attraverso consultazioni intermedie, e che tenga conto di diversi principi: la proposta predisposta dal Gestore, 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.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### ANNO 2010

4) Contratti di utilizzo: considerato che secondo quanto stabilito dall'art. 59 della Legge n. 99/2009 l'URSF 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, l'Ufficio ha disposto che il Gestore indicasse nel PIR che **la stipula** dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura, nei casi in cui è stata richiesta una valutazione all'URSF ai sensi dell'art. 59, **deve essere subordinata al relativo provvedimento dell'URSF.**

5) Servizi Complementari - Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità: l'URSF, visto l'art. 22 del Regolamento (CE) n. 1371/2007, ed attesa anche la valenza sociale del servizio finalizzato a garantire a tutti i cittadini l'effettiva fruizione del diritto alla mobilità, ritiene che i relativi costi dovrebbero trovare copertura all'interno del Contratto di Programma "Parte Servizi". Nelle more di un eventuale inserimento nel CdP "Parte Servizi", l'URSF ha invitato il Gestore ad impegnarsi per il massimo contenimento dei suddetti costi adottando le soluzioni commerciali e/o organizzative più opportune a tale fine.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

Nel corso dell'aggiornamento del PIR - Edizione dicembre 2010 – l'URSF, nell'emanare le proprie indicazioni e prescrizioni, con le note n. 647 del 2 dicembre 2010 e n. 667 del 9 dicembre 2010, ha ritenuto necessario ***rinviare l'inserimento delle modifiche che comportavano un rilevante impatto economico ed organizzativo sulle imprese ferroviarie*** in un aggiornamento straordinario del PIR, previa valutazione finale da parte dell'URSF stesso dopo aver acquisito ulteriori elementi o valutazioni da parte del GI, dei soggetti interessati o di altri Uffici di questo Ministero.

L'URSF, tenuto conto delle osservazioni formulate dai soggetti interessati sulla 1<sup>a</sup> bozza di aggiornamento straordinario del PIR predisposta da RFI e delle valutazioni del Gestore dell'infrastruttura in merito all'accoglimento o meno delle stesse, ha espresso le proprie ***indicazioni e prescrizioni con la nota 348/3/URSF dell'11 maggio 2011.***

Il Prospetto Informativo della Rete aggiornato - approvato con Disposizione dell'AD n° 4 del 23 maggio 2011 - è pubblicato sul sito ufficiale di Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. (<http://www.rfi.it>) nella sezione "clienti e mercato".





# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

Le indicazioni e prescrizioni formulate dall'URSF con la nota 348/3/URSF dell'11 maggio 2011 hanno riguardato in particolare:

#### **Capitolo 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura**

#### **Capitolo 2 Parte Speciale – Condizioni di Accesso all'Infrastruttura AV/AC.**

L'Ufficio ha preso atto e condivide quanto ulteriormente argomentato dal GI con la nota del 20 aprile 2011 sulla proposta di modifica concernente il **Certificato di Sicurezza**.

I nuovi elementi forniti circa le **interazioni tra le procedure/tempistiche** per il rilascio del CdS stabilite dall'ANSF e quelle relative alla procedura di assegnazione di capacità, evidenziano come l'IF, anche ipotizzando che la richiesta del CdS sia contestuale alla richiesta di capacità, sarà nelle condizioni di poter dimostrare il possesso del certificato entro il termine proposto dal Gestore nell'aggiornamento straordinario del PIR (entro 4 mesi dalla richiesta delle tracce). Allo stesso modo viene salvaguardato anche il Gestore da possibili danni economici conseguenti al mancato acquisto delle tracce, in quanto gli viene concesso un tempo utile per poter riallocare la capacità eventualmente non utilizzata ad altre IF richiedenti, permettendo così una corretta pianificazione e ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

#### **Capitolo 2 Contratto di Utilizzo Infrastruttura – Assicurazioni Responsabilità Civile verso Terzi**

L'Ufficio, nel ribadire che concorda in termini generali sulla necessità di un adeguamento del massimale assicurativo, prende atto sia della reintroduzione dei sottolimiti ammessi - adeguati all'innalzamento del massimale - sia del fatto che, secondo una verifica effettuata dal Gestore, a fronte del raddoppio del massimale, la percentuale di aumento del premio assicurativo dovrebbe attestarsi tra il 25% ed il 50%.

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



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

#### **Capitolo 2 – Risoluzione del contratto**

L'URSF non condivide l'inserimento, tra i casi per cui si intende risolto il Contratto, quello relativo alla "violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo 2.4.7.1 punto 12", né la motivazione adottata dal GI, cioè che trattasi di una previsione necessaria per rafforzare la "cogenza" delle regole ad essa connesse.

Pertanto ha **prescritto** al Gestore di modificare i paragrafi interessati, prevedendo che in caso di presupposta "violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura" **venga consultato l'URSF**.

Al fine di garantire a tutte le imprese ferroviarie un trattamento trasparente, equo e non discriminatorio, l'URSF dovrà infatti esprimersi sulla ipotesi del "grave inadempimento" previsto nei suddetti paragrafi.

Il Gestore, nel segnalare all'URSF la presunta violazione da parte di una IF degli obblighi previsti in materia di sgombero dell'infrastruttura, dovrà fornire una dettagliata relazione (accompagnata da inequivocabili elementi di prova quali tabulati, registrazioni, etc.) sugli eventi verificatisi, e qualora l'URSF, anche dopo opportuno contraddittorio tra i soggetti coinvolti, accerti l'effettivo "grave inadempimento", ne darà comunicazione alla IF stessa, preavvisando che, in caso di una nuova violazione dei citati obblighi, il Gestore sarà autorizzato a risolvere il contratto esistente.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

#### **Capitolo 2 - Sgombero dell'infrastruttura**

In relazione alla nuova formulazione proposta, l'Ufficio ha ritenuto chiarito che le **riserve "calde" eventualmente presenti nelle stazioni terminali** e programmate per l'utilizzo per servizio commerciale sono utili e computabili a garantire la disponibilità di locomotive/convogli di riserva richieste dal Gestore.

Si è preso atto inoltre che **è stato reintrodotta il principio** in base al quale il numero delle locomotive di riserva non potrà costituire un onere innaturalmente elevato rispetto alle dimensioni del servizio di trasporto effettuato, sia merci che passeggeri, e si valuta positivamente anche la previsione secondo la quale, nel caso di utilizzo parziale delle linee AV/AC, il GI individua gli impianti dove dislocare i convogli/mezzi di riserva in ragione del programma di esercizio.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

#### **Capitolo 2 - Sgombero dell'infrastruttura**

Al fine di garantire la possibilità per tutte le IF operanti nel mercato dei servizi ferroviari di disporre delle locomotive di riserva anche in forma “consorziate”, ***l'URSF ha prescritto*** al Gestore:

- a) di indicare esplicitamente che la disponibilità di locomotive di riserva potrà essere garantita dalla IF anche in forma consorziata con altre IF;
- b) di integrare il paragrafo in argomento, laddove è previsto che l'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione degli impianti ferroviari ove dispone di locomotive/convoglio di riserva, diesel ed elettriche, esplicitando la possibilità per le imprese ferroviarie stesse di comprovare accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune delle locomotive.

Relativamente a quelle IF che utilizzano parzialmente l'infrastruttura convenzionale, svolgendo trasporto ferroviario merci di limitata entità e su linee a scarso traffico, codesto Gestore dovrà prospettare soluzioni alternative (ad es. l'utilizzo dei locomotori di manovra autorizzati alla circolazione in linea, di proprietà del GI stesso) che non comportino costi innaturalmente elevati tali da limitare o inibire l'accesso delle IF all'infrastruttura.

# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

#### **Capitolo 2 - Sgombero dell'infrastruttura**

L'Ufficio ha inoltre evidenziato come *incidenti e/o inconvenienti* che comportino la non rimorchiabilità del materiale rotabile (temporanei dissesti dell'infrastruttura ferroviaria, anomalie di funzionamento del sistema di segnalamento ERTMS, svii, etc) siano spesso non riconducibili alle IF, e che **non appare quindi ragionevole far ricadere l'onere dello sgombero interamente sulle IF**, considerando anche che tale attività ricomprende - tra gli altri - aspetti di gestione, coordinamento e di sicurezza, di competenza del GI, ai sensi sia dell'Atto di Concessione (D.M. n. 138T) che del D.Lgs n. 188/2003.

Inoltre il previsto onere di disporre – seppur anche in forma consorziata – di adeguati **mezzi di soccorso attrezzati** (carri gru, carri soccorso o altri mezzi idonei), è **innaturalmente elevato per molte delle IF attualmente operanti**, con la conseguente concretizzazione - nelle condizioni di mercato oggi vigenti - di una rilevante barriera all'ingresso al mercato dei servizi ferroviari.

Pertanto l'URSF **ha prescritto le opportune modifiche al paragrafo 2.4.7 del PIR**, mantenendo al GI la responsabilità dello sgombero del materiale non rimorchiabile, fermo restando il ristoro economico da parte dell'eventuale responsabile.

A tal fine l'URSF ritiene che il **GI potrà farsi promotore di una cooperazione tra le IF, organizzata in forma obbligatoria**, coordinando la messa a disposizione dei mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso o altri mezzi idonei) da parte delle IF operanti in Italia che ne abbiano possesso, sulla base di precise regole economiche per la copertura dei relativi costi.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR 2010-2011

#### **Paragrafo 2.4.7.2 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero**

In relazione alle osservazioni formulate da vari soggetti sulle modifiche a tale paragrafo, con particolare riferimento alla tempistica prevista per la ripartenza del treno fermo in linea (entro 30 minuti dall'arrivo sul luogo del guasto) ed all'ammontare delle penali in caso di inosservanza della suddetta tempistica l'URSF ha evidenziato come il Gestore non abbia fornito alcun chiarimento su tali aspetti.

In considerazione delle problematiche di varia natura che possono verificarsi durante le operazioni di soccorso, che potrebbero richiedere tempi di sgombero superiori a quelli previsti e per i quali sarebbe comunque difficile attribuire univocamente la responsabilità alla sola IF, l'URSF ha ritenuto opportuno rinviare l'eventuale tale modifica al prossimo aggiornamento del PIR.

#### **Capitolo 2 – Parte Speciale – Condizioni di Accesso all'Infrastruttura AV/AC.**

##### **Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce richieste**

L'Ufficio ha preso atto della modifica apportata, con la riduzione della somma che l'IF deve al Gestore nel caso di tracce richieste e non contrattualizzate nell'ipotesi in cui tali tracce vengano nuovamente allocate.

Si condivide pertanto la riduzione della suddetta somma dal 75% al 50% del canone di utilizzo dovuto per le tracce non contrattualizzate e conseguentemente allocate ad altra IF.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO PIR 2011-2012

Con il provvedimento [n. 907/3 datato 7 dicembre 2011](#), l'URSF ha formulato le proprie indicazioni e prescrizioni sulla Bozza di aggiornamento 2011 del Prospetto Informativo della Rete.

RFI S.p.A., con nota prot. [RFI-ADA0011P201101381](#) del 9 dicembre 2011 ha argomentato in merito ad alcune prescrizioni sul PIR disposte dall'URSF con la suddetta nota n. 907.

L'URSF, con nota [prot. 916/3 del 9 dicembre 2011](#) ha fornito ad RFI i chiarimenti richiesti e rettificato la propria prescrizione in materia di Rendicontazione.

Il Prospetto Informativo della Rete aggiornato - approvato con Disposizione dell'AD n° 16 del 09 dicembre 2011 - è pubblicato sul sito ufficiale di Rete Ferroviaria Italiana

Le indicazioni e prescrizioni formulate dall'URSF hanno riguardato in particolare:

- **Assicurazioni**
- **Infrastruttura a capacità «limitata»**
- **Accordo Quadro**
- **Modalità di Rendicontazione**





# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO PIR 2011-2012

Per quanto riguarda i **valori del massimale assicurativo**, l'URSF ha evidenziato:

- di aver già formulato una riserva espressa (insieme alla DGTF) relativamente alle modalità con cui il Gestore è pervenuto all'individuazione del valore del massimale assicurativo, non avendo lo stesso fornito 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 al 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.
- Il Gestore non ha fornito all'URSF i risultati della succitata analisi circa *la quantificazione del massimale*;



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

### AGGIORNAMENTO PIR 2011-2012

- 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;
- 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 – l'URSF ha **prescritto** 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'orario di servizio 2010-2011, pari a 50 milioni di Euro.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE 2011-2012

### METRO CAMPANIA NORD EST

Quale premessa di carattere generale, si riassume sinteticamente il quadro normativo di riferimento, anche in relazione al riparto di competenze tra Stato e Regioni per la regolazione del mercato dei servizi ferroviari.

- Preliminarmente si evidenzia che il Dlgs n. 188/2003 disciplina, tra l'altro, l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi di trasporto ferroviario nazionali e internazionali.
- Ai sensi dell'*articolo 1, comma 3* di tale D.Lgs. - in attuazione dell'art. 1, comma 3 della Direttiva 2001/14/CE - le reti ferroviarie regionali interconnesse con la rete ferroviaria nazionale devono essere regolate sulla base dei principi contenuti nelle Direttive del Primo Pacchetto Ferroviario e nello stesso Decreto n. 188/2003, nonché dal Decreto Legislativo n. 422/1997 e s.m.
- In attuazione del successivo *comma 5 del medesimo articolo 1* è stato emanato il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (DM n. 28T del 5 agosto 2005) che, tra l'altro, assegna alle Regioni il compito di individuare i soggetti responsabili dell'assegnazione della capacità, i gestori di ciascuna rete e l'organismo di regolazione di cui all'art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE 2011-2012

### METRO CAMPANIA NORD EST

- Il medesimo DM n. 28/T prevede, all'articolo 5 comma 7, che *“Il gestore dell'infrastruttura, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione regionale e della regione competente, **elabora ed aggiorna** un prospetto informativo della rete che contiene i dati richiesti all'art. 13, comma 2 del decreto legislativo n. 188/2003”*.
- Il successivo comma 8 del medesimo articolo 5 stabilisce che *“Il gestore dell'infrastruttura provvede alla pubblicazione ed alla diffusione del proprio prospetto informativo, con le modalita' stabilite nei commi 3 e 4 dell'art. 13 del decreto legislativo n. 188/2003”*.
- Si evidenzia infine come il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale non isolata, nell'elaborare ed aggiornare il proprio PIR, deve seguire la procedura prevista dalla norma nazionale, con particolare riferimento alla consultazione di tutti i soggetti interessati.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE 2011-2012

### METRO CAMPANIA NORD EST

- Il 04 ottobre 2011 l'URSF, a seguito di interlocuzioni con rappresentanti di MCNE, ha rappresentato la propria disponibilità a supportare la Regione Campania nelle fasi di valutazione del PIR e di conseguente individuazione delle eventuali indicazioni e prescrizioni allo stesso. Inoltre l'URSF ha illustrato la possibilità, qualora la Regione Campania ne avesse voluto fare uso, di usufruire dell'avvalimento nei confronti dell'URSF per lo svolgimento delle funzioni di cui agli artt. 13 e 37 del D.Lgs. n. 188/2003;
- La Regione Campania, evidenziando che, in quanto proprietaria della MCNE (attraverso la holding Ente Autonomo Volturno), "*è incompatibile per quanto attiene all'approvazione del predetto PIR e, pertanto, occorre avvalersi soggetto terzo*", ha chiesto all'URSF di svolgere, per la stessa, le funzioni di cui all'art. 13, comma 1 del D.Lgs n. 188/2003.
- Il 01 dicembre 2011 - presso la sede dell'URSF - si è tenuta una riunione con il DGO della MetroCampania NordEst S.r.l. per definire modalità e tempistica del procedimento di approvazione del Prospetto Informativo della Rete MCNE.



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE 2011-2012

### METRO CAMPANIA NORD EST

- In data 28/12/2011 l'URSF ha formulato le proprie indicazioni e prescrizioni alla bozza di PIR di MCNE.
- L'URSF ha evidenziato che il Prospetto Informativo della Rete sociale MetroCampania NordEst è la prima versione elaborata dal Gestore, e che la necessità di pervenire all'approvazione del PIR MCNE entro la fine del 2011 ha richiesto tempistiche estremamente ridotte sia per l'elaborazione del documento da parte del Gestore che per l'analisi dello stesso da parte dei soggetti interessati e dell'URSF.
- L'URSF, apprezzando in termini generali l'importante e complesso lavoro svolto, ha comunque invitato MCNE - per i prossimi aggiornamenti del PIR - a:
  - estendere la procedura di consultazione a tutte le imprese ferroviarie titolari di licenza;
  - dar applicazione a quanto correttamente indicato al paragrafo 1.1 *Processo di aggiornamento* circa le fasi del procedimento e la relativa tempistica;ed ha sostanzialmente espresso indicazioni di carattere generale.

# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

## DECISIONI ADOTTATE DALL'UFFICIO REGOLAZIONE SERVIZI FERROVIARI

N° Decisione	N° protocollo URSF Tipologia procedimento	Ricorrente	Destinatario	Oggetto	Decisione
1	<b>N. 18 DEL 20/01/2006</b> Procedimento ex art.37 del D.Lgs. n. 188/2003	RAIL TRACTION, SBB, FERROVIE NORD CARGO, HUPAC, RAILION	RFI S.P.A.	SCONTO EX DM 44/T DEL 22/3/2000 (C.D. K2)	ILLEGITTIMITA' ELIMINAZIONE SCONTO
2	<b>N. 83 DEL 30/3/2007</b> Procedimento d'ufficio ai sensi degli artt.13 e 37 del D.Lgs.188/2003	NORDCARGO, RAIL TRACTION COMPANY, LENORD	RFI S.P.A.	PARAGRAFO 5.2.5 DEL P.I.R. ED. 2006/2007 E PARTE D) APPENDICE CAP.6 (SCONTO: REGOLE E CONVENZIONI)	RISOLUZIONE DUBBI INTERPRETATIVI AI FINI DELLA SOTTOSCRIZIONE DEI CONTRATTI DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA PER L'ORARIO DI SERVIZIO 2006/2007
3	<b>N. 226 DEL 11/7/2007</b> Procedimento ex art.37 c.6 del D.Lgs.188/2003	NORDCARGO	RFI S.P.A.	CONCESSIONE TRACCE ORARIE SULLA RELAZIONE CHIASSO-ANAGNI	ARCHIVIAZIONE
4	<b>N. 300 DEL 15/10/2007</b> Procedimento d'ufficio ai sensi dell' art. 37 del D.Lgs.188/2003	RAIL TRACTION, SBB, FERROVIE NORD CARGO, HUPAC, RAILION, LENORD	RFI S.P.A.	INTERPRETAZIONE D.M. 44/T DEL 22/3/2000 (DM 92/T - 11/07/2007)	RIESAME DELLE PRECEDENTI DECISIONI ADOTTATE IN MATERIA DI SCONTO
5	<b>N. 421 DEL 7/10/2008</b> su segnalazione della GMC International Trade spa	GMC INTERNATIONAL TRADE SPA	RFI S.P.A., TRENITALIA SPA, CEMAT SPA	ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE DA PARTE DI RFI S.P.A., TRENITALIA SPA, CEMAT SPA	DICHIARAZIONE DI NON COMPETENZA URSF



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

N° Decisione	N° protocollo URSF Tipologia procedimento	Ricorrente	Destinatario	Oggetto	Decisione
6	N. 66 DEL 02/02/2009	DUSS ITALIA TERMINAL SRL	RFI S.P.A.	ESERCIZIO DEL RACCORDO CHE COLLEGA IL TERMINALE DI SOMMACAMPAGNA (VR) CON LA RETE FERROVIARIA NAZIONALE DI RFI	DICHIARAZIONE DI NON COMPETENZA URSF
7	N.67 DEL 02/02/2009	INTERMODAL TRAILER SERVICE SRL	TRENITALIA SPA, LOGTAINER, ITALCONTAINER SPA	MANCATA DISPONIBILITA' DI TRENITALIA AD EFFETTUARE UN TRENO SULLA RELAZIONE DIRETTA "RUBIERA-GENOVA VOLTRI" NEL VENERDI' SERA	DICHIARAZIONE DI NON COMPETENZA URSF
8	N.284 DEL 07/07/2009 Procedimento ex art.37 del D.Lgs. n. 188/2003	DB SCHENKER RAIL ITALIA SRL	RFI S.P.A.	CHIUSURA ALLE ATTIVITA' DI MANOVRA DELLO SCALO DI ALESSANDRIA SMISTAMENTO	1) RFI HA PROCEDUTO CORRETTAMENTE AD ASSEGNARE TRACCE PER L'ORARIO DI SERVIZIO 2008- 2009 SCALO ALESSANDRIA SMISTAMENTO; 2) DB HA DIRITTO ALL'ACCESSO AI SERVIZI DI MANOVRA; 3) DB NON PUO' RIVENDICARE DIRITTI SULLO SVOLGIMENTO DI SERVIZI IN AUTOPRODUZIONE.
9	N.134 DEL 01/04/2010 Procedimento ex art.37 del D.Lgs. n. 188/2003	INTERPORTO CAMPANO SPA; RAIL TRACTION COMPANY SPA	RFI S.P.A. TERMINALI ITALIA SPA	ACCESSO AI SERVIZI DI TERMINALIZZAZIONE NEL TERMINALE DI VERONA QUADRANTE EUROPA	CESSATA MATERIA DEL CONTENDERE



# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

N° Decisione	N° protocollo URSF Tipologia procedimento	Ricorrente	Destinatario	Oggetto	Decisione
10	<b>N.408 DEL 04/08/2010</b> Procedimento ex art.37 del D.Lgs. n. 188/2003	INTERPORTO SERVIZI CARGO SPA	SOCIETA' GESTIONE TERMINALI FERRO STRADALI SPA, FS LOGISTICA, RFI	RICHIESTA DI ACCESSO AI SERVIZI DI HANDLING PRESSO IL TERMINALE DI POMEZIA SANTA PALOMBA	CESSATA MATERIA DEL CONTENDERE, MA COMPETENZA URSF SULLE <i>ESSENTIAL FACILITIES</i>
12	<b>N. 612 DEL 19/11/2010</b> d'ufficio su richiesta dell'Organismo di regolazione austriaco	LENORD DB (impresa ferroviaria tedesca) OBB (impresa ferroviaria austriaca)	RFI S.P.A. FS HOLDING TRENITALIA	ASSEGNAZIONE DI CAPACITA' DI INFRASTRUTTURA PER SERVIZI DI TRASPORTO INTERNAZIONALE PASSEGGERI SULLA LINEA DEL BRENNERO DA PARTE DELL'IMPRESA LENORD IN COLLABORAZIONE CON L'IMPRESA TEDESCA DB E QUELLA AUSTRIACA OBB	1) RFI HA L'OBLIGO DI RISPETTARE LO SCHEMA DI ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITA' DI CUI ALL'ART.27 DEL D.LGS.188 C.3 LETT.A); 2) RFI HA L'OBLIGO DI PRESTARE I SERVIZI DI CUI ALL'ART.20 DEL D.LGS.188 NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI NON DISCRIMINAZIONE E DI EQUITA'; 3) RFI RIESAMINERA' LA RICHIESTA DI TRACCE DA PARTE DI LENORD PER L'ORARIO DI SERVIZIO 2010-2011; 4) LE DETERMINAZIONI EX ART.59 L.99/2009 SARANNO ADOTTATE CON SEPARATO PROVVEDIMENTO; 5) L'IRROGAZIONE DI SANZIONI AMMINISTRATIVE SARA' OGGETTO DI DISTINTO PROVVEDIMENTO.

# UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

DECISIONI ADOTTATE DALL'UFFICIO REGOLAZIONE SERVIZI FERROVIARI <i>ex art. 59 L. 99/09</i>					
N° Decisione	N° protocollo URSF Tipologia procedimento	Richiedente	Destinatario	Oggetto	Decisione
1	<b>N. 589 DEL 09/11/2010</b> Procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009	RFI S.p.A.	ARENAWAYS S.p.A.	Servizi ferroviari nazionali passeggeri sulla linea Torino - Milano	Limitazione alle sole fermate nei capoluoghi di Regione (Torino e Milano)
2	<b>N. 659 DEL 06/12/2010</b> Procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009	TRENITALIA S.p.A.	Deutsche Bahn OBB Austrian Rail LENORD S.r.l.	Servizi ferroviari internazionali/nazionali passeggeri sulla linea del Brennero	Limitazione alle sole fermate terminali: - Bologna; - Venezia S.L.; - Verona; - Milano;
3	<b>N. 671 DEL 10/12/2010</b> Procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009	LENORD S.r.l.	Deutsche Bahn OBB Austrian Rail LENORD S.r.l.	Servizi ferroviari internazionali/nazionali passeggeri sulla linea del Brennero	Sospensione temporanea e parziale della Decisione n. 659 del 06/12/2010 per un termine non superiore a tre mesi dal 10/12/2010
4	<b>N. 134 DEL 17/02/2011</b> Procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009	LENORD S.r.l.	Deutsche Bahn OBB Austrian Rail LENORD S.r.l.	Servizi ferroviari internazionali/nazionali passeggeri sulla linea del Brennero	Proroga della sospensione temporanea e parziale della Decisione n. 659 del 06/12/2010 fino all'emanazione del provvedimento di riesame
5	<b>N. 427 DEL 08/06/2011</b> Procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009	RFI S.p.A.	ARENAWAYS S.p.A.	Servizi ferroviari nazionali passeggeri sulle linee Santhià-Livorno e Livorno – Sestri Levante	Non è stata disposta alcuna limitazione al servizio richiesto
6	<b>N. 471 DEL 24/06/2011</b> Riesame della Decisione n. 659 del 06/12/2010	LENORD S.r.l.	Deutsche Bahn OBB Austrian Rail TRENORD S.r.l.	Servizi ferroviari internazionali/nazionali passeggeri sulla linea del Brennero	Non è stata disposta alcuna limitazione al servizio richiesto
7	<b>N. 586 DEL 05/08/2011</b> Procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009	RFI S.p.A.	Ferrovie Udine Cividale s.r.l.	Servizi ferroviari internazionali/nazionali passeggeri sulla linea Udine - Tarvisio	Non è stata disposta alcuna limitazione al servizio richiesto
8	<b>N. 768 DEL 27/10/2011</b> Procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009	ARENAWAYS S.p.A.	ARENAWAYS S.p.A.	Riesame della Decisione n. 589 del 09/11/2010	Restano applicabili le stesse determinazioni stabilite con la Decisione n. 589 del 9/11/2010

