

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

11.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 APRILE 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Croccolo Fabio, <i>Direttore generale dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari</i> ..	2, 6
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2	Desiderati Marco (LNP)	5
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Garofalo Vincenzo (PdL)	3
Audizione di rappresentanti dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF):		Lovelli Mario (PD)	5
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2, 3, 6, 10	Monai Carlo (IdV)	4
Brugger Siegfried (Misto-Min. ling.)	6	Velo Silvia (PD)	4
		ALLEGATO: Documento depositato dai rap- presentanti dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Iniziativa Responsabile (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): IR; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,25.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF).

Do la parola all'ingegner Fabio Crocchio, direttore generale dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, per lo svolgimento della relazione.

FABIO CROCCIOLO, *Direttore generale dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari*. Signor Presidente, onorevoli deputati, innanzitutto permettetemi di ringraziarvi a nome del piccolo ufficio che rappresento per l'opportunità di presentarvi il nostro lavoro.

Abbiamo lasciato agli atti una memoria riepilogativa di tutte le attività che svolgiamo e dei principali atti normativi che ci

riguardano. Non intendo illustrarla tutta, ma vorrei anzi essere molto breve per lasciare spazio alle vostre domande. Permettetemi quindi di procedere per *flash*.

Abbiamo appena celebrato l'anniversario dell'Unità d'Italia, ma forse non sapete che il testo unico sulle ferrovie compirà tra un mese novantanove anni. Tutto il sistema delle Ferrovie infatti si regge ancora sul testo unico del 1912.

All'atto del recepimento del primo pacchetto ferroviario, purtroppo, non venne attuata una sistematizzazione delle norme e quindi abbiamo ancora norme estremamente antiche, alcune ormai obsolete, che ci condizionano nell'esercizio dei nostri poteri di regolazione e di vigilanza, in particolare il testo unico del 1912, sulla base del quale è stato rilasciato l'atto di concessione a Ferrovie dello Stato, poi trasferito a RFI, e — molto più recente, ma lo stesso obsoleto — il decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980.

Quest'ultimo è rivolto principalmente alla sicurezza, ossia agli aspetti di competenza dell'Agenzia per la sicurezza, ma contiene anche elementi di organizzazione e gestione delle stazioni. Nel documento che abbiamo depositato trovate una sintesi di tutta l'evoluzione normativa a livello comunitario, a partire dal 1991 anche se poi recepita nel nostro ordinamento soltanto nel 1998 — che peraltro ben conoscete. L'Ufficio è stato istituito sulla base delle previsioni delle direttive del primo pacchetto emanate nell'anno 2000, con decreto legislativo n. 188 del 2003 che oggi è il testo di riferimento delle Ferrovie, a parte i riferimenti normativi più antichi di cui vi ho detto e poi ha trovato una concretizzazione nel decreto del Presidente della Repubblica del 2004, di riorganizzazione del Ministero.

Alla fine del 2004 l'ufficio diventa operativo solo con il direttore generale; il personale viene assegnato a partire da settembre dell'anno successivo, dopo l'emanazione del decreto ministeriale di articolazione interna. Oggi, l'ufficio è composto da dieci persone (me compreso), vi sono applicati due dirigenti, due funzionari, di cui uno tecnico e uno amministrativo, tre impiegati, e abbiamo due impiegati comandati da altra amministrazione. Questo vi dà un'idea delle dimensioni e quindi anche della nostra capacità di analisi e «potenza di fuoco» nei confronti delle questioni che ci troviamo a dover trattare.

Abbiamo cercato di riassumere nel documento le attività più significative che l'ufficio ha fatto in questi anni. L'elemento cardine dell'ufficio sono le prescrizioni contenute nel Prospetto informativo della rete (PIR), che determinano le condizioni per l'accesso all'infrastruttura di tutte le imprese ferroviarie.

Questo è ancora più importante in quanto alcuni decreti attuativi del decreto legislativo n. 188 non sono mai stati emanati, e quindi ci si trova, tramite il PIR, a fare una regolazione giorno per giorno di tutta una serie di regole di accesso. Non credo però che questo sia un male perché, data l'evoluzione tecnico-normativa del settore, cristallizzare troppo con dei decreti una serie di norme spicciole sarebbe stato eccessivamente penalizzante, mentre lavorando sul PIR si riesce a realizzare un lavoro più adeguato alle necessità.

Come vedete dalla sintesi, il lavoro più rilevante è cominciato l'anno scorso per quanto riguarda sia le prescrizioni del PIR, che sono state particolarmente pesanti e onerose, sia le decisioni. Troverete nel documento una lista con tutte le decisioni che sono state prese, il loro argomento e il loro esito, e constaterete che la metà delle decisioni è stata assunta tra il 2010 e quest'anno.

L'ufficio svolge altri compiti in termini soprattutto di coordinamento internazionale, di partecipazione agli organismi internazionali, di risposta alla Commissione europea su argomenti di competenza. Vorrei

fermarmi qui per essere disponibile a rispondere alle vostre domande, se ne sono in grado. Grazie.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

VINCENZO GAROFALO. Ringrazio l'ingegner Croccolo per il documento consegnato, che leggeremo con attenzione. Attendevo di incontrarla, ingegnere, per porle alcune domande.

Da un resoconto delle valutazioni contenuto in un documento che sono riuscito a reperire attraverso internet ho preso visione delle ultime quattro decisioni, che si basano sul compito assegnato dall'articolo 59 della legge n. 99 del 2009.

Mi sono soffermato in particolare — anche in seguito all'audizione del signor Arena di Arenaways — su una vostra decisione, ne ho letto la motivazione che ho trovato alquanto sintetica, e che non è a mio avviso l'esplicitazione di una istruttoria sicuramente molto corposa; ho potuto poi vedere, attraverso la pubblicazione sul sito dell'URSF, anche la nota protocollo n. 203, che adotta l'atto con il quale vengono fatte le istruttorie ai sensi dell'articolo 59.

Per quanto riguarda il caso particolare di un'azienda riconosciuta come impresa ferroviaria, che ha materiale rotabile adatto — quindi che ha superato la verifica dell'Agenzia della sicurezza ferroviaria diretta dall'ingegner Chiovetto — vorrei sapere che impatto abbia questo con la vostra attività, atteso che voi dovete dimostrare che il nuovo operatore non incide sull'equilibrio dei contratti di servizio regionali stipulati all'*incumbent* — che è sempre lo stesso, giacché non mi pare che in Italia ci siano altri gestori di servizi ferroviari universali o regionali.

Vorrei quindi capire quali siano state le motivazioni addotte in questo caso, visto che alla fine non si consente a questa impresa di svolgere un'attività remunerativa a un prezzo competitivo, assegnandole inoltre una traccia oraria non vantaggiosa e quindi impedendole di fatto di essere un operatore alternativo nel nostro territorio.

Vorrei sapere inoltre dove abbia sede il vostro ufficio, che credo dipenda dal Ministero e immagino quindi goda di un'autonomia abbastanza limitata, e quali siano gli altri compiti che svolgete.

SILVIA VELO. Ringrazio l'ingegner Croccolo per essere venuto alla nostra audizione e averci fornito materiale utile di lavoro. Avendo sfogliato il documento solo rapidamente non sono in grado di approfondire e spero che ci sarà di nuovo l'occasione di interloquire sulle questioni analizzate nel materiale fornito.

Vorrei chiederle un approfondimento non sui singoli casi, ma di carattere generale. Stiamo facendo una serie di audizioni nell'ambito di un'indagine conoscitiva sullo stato del trasporto ferroviario merci e passeggeri nel nostro Paese. Di trasporto ferroviario abbiamo parlato anche incidentalmente in altre occasioni, ma le questioni ricorrenti sono sempre le solite: la liberalizzazione realizzata nel nostro Paese, sulla cui efficacia vorremmo fare il punto.

Da una parte si sostiene infatti che l'accesso alla rete merci e passeggeri sia più libera che in altri Paesi, mentre dall'altra gli operatori alternativi all'*incumbent* evidenziano invece le difficoltà di accedere alla rete, sottolineando il nodo cruciale — mi esprimo in termini forse eccessivamente netti, ma vorrei una sua opinione sul cuore della discussione e della polemica — ovvero come il fatto che rete e gestione facciano capo allo stesso soggetto renda l'accesso non libero.

D'altra parte c'è il tema dei costi del servizio sia merci sia passeggeri. Una parte del servizio passeggeri non produce reddito, non è oggetto di contratto di servizio perché il servizio universale non è tutto coperto. In parte, probabilmente, l'*incumbent*, Trenitalia, copre i costi di questo servizio con i ricavi che arrivano dai servizi a reddito come i servizi ad alta velocità. Il libero accesso che deve essere garantito a eventuali concorrenti deve tener conto di questo equilibrio economico e dell'interesse dei cittadini.

C'è poi il tema del costo dei servizi di trasporto merci per eventuali soggetti privati, quindi la necessità di razionalizzare il numero degli scali e quanto questo vada in contrasto con gli equilibri di bilancio. Se si riesce a guardarle dal punto di vista dell'interesse dei cittadini, le questioni sono molto più articolate di quanto posto delle due parti in campo, laddove da una parte il libero accesso può garantire maggiori e migliori servizi ai cittadini, dall'altra però è necessario fare i conti con un costo pubblico.

C'è poi il tema del rapporto con gli altri Paesi europei, della cosiddetta « reciprocità » ovvero di quanto garantiamo l'accesso a gestori e soggetti sia merci che passeggeri provenienti da altri Paesi, in rapporto alla possibilità delle nostre aziende e in particolare dell'azienda che fa capo allo Stato, in quanto il socio di riferimento è il Ministero dell'economia, di accedere negli altri Paesi.

Poiché l'ufficio che lei rappresenta fa capo al Ministero e lavora nell'ottica dell'interesse generale dei cittadini, vorrei capire quali verifiche abbiate effettuato e a quali conclusioni siate arrivati a proposito del libero accesso e della garanzia dell'interesse pubblico, se riteniate adeguata la vostra possibilità di operare anche con poteri sanzionatori, quindi abbiate strumenti adeguati a garantire questi obiettivi condivisi e se non ritenga necessaria in questo settore la presenza di un soggetto terzo, che faccia capo a un'Autorità autonoma o all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, al fine di garantire una migliore adeguatezza.

Ritengo che questo tema debba essere valutato considerando il libero accesso al mercato insieme alla garanzia di un interesse pubblico.

CARLO MONAI. Ringrazio a nome dell'Italia dei Valori l'ingegner Croccolo per le informazioni che ci ha dato. Vorrei porle alcune domande. La prima riguarda il prospetto informativo della rete, di cui abbiamo avuto segnalazione da parte di diversi soggetti intervenuti in audizione, che spesso crea criticità per la sorpren-

dente novità che lo caratterizza dal momento che ogni anno si rimette in discussione la programmazione industriale delle aziende in concorrenza, con previsioni anche di dubbia tenuta economica.

Mi riferisco ad esempio a quella che stabilisce l'onere per le società concorrenti di dotarsi di un'autonoma rete di manutenzione e di soccorso dei veicoli in panne, che può sembrare un elemento di forte gravosità della competizione del sistema. Vorrei sapere quindi cosa intendiate fare, giacché dal 2004 avete una sorta di supervisione su questo documento, se non riteniate opportuno evitare queste criticità e favorire una minore invasività di questi documenti, che spesso capitano a ridosso dell'annata di esercizio o addirittura ad anno di esercizio già aperto.

So che avete una funzione di risoluzione delle controversie, una sorta di autorità garante della concorrenza nel settore specifico, e ho visto che in questi anni avete esercitato questa sorta di giurisdizione per quindici volte, ma noto che avete ricevuto quindici ricorsi da aziende coinvolte in questi contenziosi, che hanno poi adito l'autorità amministrativa e giudiziaria ordinaria, il TAR del Lazio.

Vorrei quindi capire quanti e quali di questi ricorsi siano andati a sentenza e se le sentenze abbiano confermato o annullato le vostre decisioni.

MARCO DESIDERATI. Ringrazio l'ingegnere per essere qui con noi. Nelle varie audizioni svolte con gli operatori del ferro le rimozioni o comunque le necessità emerse hanno ad oggetto sempre due temi: il primo è il PIR e la conseguente rivisitazione o chiusura di scali che i privati per ovvie ragioni riterrebbero invece necessari per svolgere la loro attività. A questo riguardo forse è necessario rivedere tutta la questione degli scali in Italia, se è vero che oggi abbiamo circa il doppio degli scali rispetto ad altre nazioni europee anche più grandi. La seconda questione, che credo abbia colpito anche noi in Commissione, è questo benedetto o maledetto articolo 59, la cui logica nella sua prima accezione doveva essere non quella di un

protezionismo *tout court*, ma quella di garantire i servizi pubblici.

Oltre al caso di Arenaways nella sua relazione viene riportato anche quello delle Ferrovie Le Nord, in cui voi avete terminato la vostra indagine dicendo « lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblici ».

Personalmente, mi rimane difficile ragionare in termini di correttezza su queste cose, perché dovremmo spiegare agli italiani che c'è qualcuno che fa un servizio nuovo con treni modernissimi a un prezzo migliore, ma noi salvaguardiamo il servizio che Trenitalia effettua con treni più vecchi, in modo meno efficiente e con tariffe anche più alte.

Diventa difficile sostenere che questa salvaguardia rientri nel servizio pubblico, per cui vorrei sapere se abbiate ragionato su questo articolo 59, sul significato che si pensava dovesse avere e su cosa invece è diventato, ovvero lo strumento di protezione di un mercato.

Vorrei precisare che non sono favorevole alla liberalizzazione a tutti i costi, perché è evidente che Ferrovie dello Stato si fa carico anche di servizi onerosi, che nessun altro vorrebbe fare, quindi bisogna trovare un equilibrio tra le esigenze del servizio pubblico e quelle della liberalizzazione del mercato. Vorrei sapere però se abbiate ragionato su questo articolo e abbiate un'idea per consentirci di superarlo e di uscire dall'*impasse*.

MARIO LOVELLI. Mi scuso con l'ingegner Croccolo per non aver potuto ascoltare la sua relazione dall'inizio a causa di un impegno in un'altra Commissione, e lo ringrazio per la cospicua documentazione che ci ha fornito, che ci sarà molto utile studiare.

Sulla scia delle considerazioni espresse dall'onorevole Desiderati, le porrei una domanda riguardante le infrazioni *ex* articolo 59. Mi sembra di aver visto una differenza di comportamento da parte vostra rispetto al caso Arenaways e al caso Ferrovie tedesche DB - Le Nord che operano sulla tratta del Brennero. In quel

caso, infatti, si è alla fine consentito di prendere tempo per arrivare alla definizione del problema, mentre nel caso di Arenaways l'autorizzazione è stata negata rispetto al programma di servizio presentato dall'azienda. Vorrei quindi una spiegazione in proposito.

Lei ha ricordato, tra le altre attività, l'aver fornito al Ministero gli elementi per rispondere alla procedura di infrazione n. 2008/2097 sul primo pacchetto ferroviario, riguardante il tema dell'indipendenza dell'organismo regolatore. Le chiederei di illustrarci il vostro punto di vista in proposito, dal momento che questo è molto importante ai fini dell'attività legislativa in materia.

SIEGFRIED BRUGGER. Chiedo scusa anch'io, che peraltro non faccio neanche parte della Commissione, ma vorrei cogliere l'occasione della presenza dell'ingegner Croccolo per rifarmi agli ultimi due interventi e dunque al famoso articolo 59.

Credo che lei abbia già avuto modo di affrontare la tematica con l'interrogazione che avevo sottoscritto, analoga a quella di un collega del Senato. Si tratta ovviamente della tratta del Brennero, dei treni austriaci in particolare che non hanno la possibilità di effettuare il servizio di trasporto, e dell'altro grande problema, che è stato anche oggetto dell'interrogazione, delle fermate dei treni diretti da Monaco a Milano, Verona, Bologna, Venezia, che si fermano solo nelle stazioni capolinea e dunque non più nella nostra regione causando grosse difficoltà non solo per pendolari e studenti, ma anche per il turismo.

Vorremmo capire se ci siano sviluppi (so che sono in corso procedimenti giudiziari) e in che modo il suo ufficio intenda procedere.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, prima di darle la parola per la replica, invitandola, qualora lo ritenga opportuno, a inviarci anche un'eventuale nota scritta su alcune delle questioni sollevate, vorrei approfittare della sua presenza perché la denominazione del suo ufficio sembrerebbe risolvere molti dei

problemi che si addensano nel settore della liberalizzazione, della maggiore competizione nel settore del trasporto ferroviario. Sicuramente l'esiguità e la nascita recente dell'ufficio rendono difficile il vostro compito, ma vorrei porle due domande, anche approfittando della sua esperienza.

Vorrei sapere se ci possa indicare le motivazioni di questa edizione straordinaria del PIR, che ha gettato molta benzina su un fuoco già acceso, causato dall'ingresso di un operatore o di più operatori nel settore del trasporto ferroviario dei passeggeri.

Le altre due domande sono legate anche a un suo parere in merito al dibattito che sta avvenendo non solo nell'ambito dell'indagine conoscitiva, ma anche nell'ambito dell'esame di una proposta di legge presentata dall'opposizione, cui si affiancherà anche una proposta di legge della maggioranza che è attualmente in preparazione, sulla necessità di un ente regolatore del mercato dei trasporti, che attualmente è privo di un ente regolatore terzo anche se diversi soggetti già operano in tal senso.

Vorrei chiederle inoltre una opinione sul tema della proprietà delle reti. Come in tutti i settori, se la rete ha una proprietà e la gestione è data a tutti coloro che affittano la proprietà della rete alle stesse condizioni, alle stesse tariffe, con le stesse opportunità, si ha più probabilità di inaugurare una maggiore competizione in questi mercati.

Do la parola per la replica all'ingegner Fabio Croccolo.

FABIO CROCCOLO, Direttore generale dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari. Grazie presidente, grazie onorevoli. Risponderò complessivamente alle domande che mi sono state poste. Innanzitutto rispetto alla richiesta anche di ulteriori approfondimenti, io sono pagato dai cittadini italiani e voi siete i rappresentanti eletti di questi cittadini che pagano il mio stipendio, per cui sono ovviamente a vostra totale disposizione, come è giusto che sia per mandato istituzionale e

per il lavoro che svolgo. Considerate quindi che tutto l'Ufficio è ovviamente al servizio del Parlamento, come è giusto e normale che sia in una democrazia parlamentare.

Partirei dalla questione dell'indipendenza della struttura organizzativa, di come far funzionare al meglio il regolatore. Come apprenderete se avrete modo di leggere la memoria che vi abbiamo lasciato, è in corso di dibattito al Consiglio europeo e al Parlamento — l'onorevole Serracchiani ne è relatrice — il cosiddetto *recast*, ossia la ristrutturazione e rifusione di tutti i pacchetti ferroviari in un'unica legge quadro ferroviaria.

Questo *recast* prevede fra l'altro — e non vi è nessuna obiezione da parte degli Stati membri — che l'organismo di regolazione debba diventare un'*authority* e molti Paesi, tra cui la Francia, si sono già adeguati a questo. Ritengo quindi che, al di là di qualsiasi considerazione sull'indipendenza di questo ufficio, l'evoluzione naturale sarà la creazione di un'*authority*.

Questo non significa che ad oggi non siamo indipendenti. Come l'onorevole Brugger sa bene, il Ministro gli ha risposto personalmente attestando per iscritto di non avere il potere né la volontà di intervenire in quelli che sono atti di regolazione. Nei limiti di una dotazione di personale e di risorse finanziarie estremamente esigua — al momento abbiamo 30.000 euro all'anno sul capitolo destinato a straordinari, missioni, fotocopiatrice, eccetera — nei limiti di tutti i vincoli operativi di una struttura ministeriale soprattutto in termini di ispezioni e di concreta possibilità di erogare sanzioni, vi posso garantire che l'indipendenza prevista dalla normativa è assicurata.

È inevitabile che per gli obblighi di appartenenza all'Unione europea ci venga chiesto di costituire in breve tempo un'*authority* al riguardo. Mi permetterei di sottolineare, sulla base dell'esperienza internazionale che ho avuto, visto anche come sono organizzati gli altri organismi regolatori, come, qualora non si pensi alla istituzione di una nuova autorità indipendente, ma alla costituzione di una sezione

all'interno di una già esistente, l'esperienza europea più consolidata sia quella di collocare questa sezione in un'*authority* per le reti e non per la concorrenza, visto che quest'ultima ha funzioni più generaliste e giurisdizionali, mentre le *authority* per le reti (acqua, luce, gas) hanno competenze specifiche in termini di regolazione di monopoli naturali e di mercati protetti. Questo però è un parere puramente tecnico: non spetta a me il potere politico sull'argomento.

Vorrei fare un'altra considerazione sull'indipendenza. Quando ci fu la grande liberalizzazione in Gran Bretagna, l'autorità di regolazione governativa che era stata istituita, Tom Winsor, era totalmente indipendente dal punto di vista finanziario, con un'ottima dotazione e un ufficio. Quando decise di far fallire la rete ferroviaria perché la società che aveva preso in gestione la rete ferroviaria era sull'orlo del fallimento, il Governo intervenne con una norma poi approvata in Parlamento e nazionalizzò la rete.

Questo ci insegna che esistono due livelli di indipendenza, un'indipendenza formale e un'indipendenza sostanziale. L'indipendenza formale può essere aumentata, forse è giusto che lo sia e comunque questo è l'indirizzo verso cui ci muoviamo, ma esiste un'indipendenza sostanziale legata anche all'autorevolezza e alla competenza specifica.

Paradossalmente è più indipendente chi dal punto di vista tecnico sia fortemente competente e riesca a sostenere le sue idee che non una struttura formalmente indipendente ma non dotata di risorse adeguate. Ovviamente l'ideale sarebbe avere le due cose contemporaneamente.

Per quanto riguarda il problema della separazione fra la rete e l'impresa ferroviaria posso soltanto dire che in caso di separazione il nostro lavoro sarebbe enormemente più facile, ma questa decisione non spetta a me come ufficio. Oggi in Italia la situazione è perfettamente in linea con le direttive dell'Unione europea attualmente vigenti.

Nella risposta che è stata data alla Commissione per la procedura di infra-

zione, che peraltro ha coinvolto venticinque Stati su ventisette, abbiamo ribadito l'indipendenza dell'ufficio dal punto di vista decisionale, in virtù anche del fatto che il nostro ordinamento tutela maggiormente noi dirigenti dello Stato rispetto a ordinamenti di altri Paesi, sancendo la separazione fra il potere politico e il potere amministrativo, cosa che in altri Paesi non c'è.

Ci è stata anche assegnata direttamente la gestione del capitolo con i finanziamenti, in modo che anche dal punto di vista finanziario, ferma restando la dotazione, siamo totalmente indipendenti.

L'articolo 59 della legge n. 99 è la trasposizione dell'identico articolo previsto nelle direttive, quindi è un atto dovuto. C'è un problema di traduzione a livello di Unione europea nel momento in cui in fase discendente la direttiva è andata dai giuristi linguisti, perché nel testo italiano è presente solo la copula « e » quindi « facoltà di limitare la salita e discesa dei viaggiatori ».

Lo spirito del testo originale in lingua inglese mi sembra sia invece quello di poter attuare in modo discrezionale da parte dell'ufficio regolatore la limitazione o della salita o della discesa o di tutte e due insieme. La formulazione attuale non ci permette di fare questo, che ovviamente consentirebbe un notevole passo avanti nella soluzione di una serie di problemi.

Essendo un articolo approvato dall'Unione europea, è stato ovviamente largamente condiviso al di là dell'interpretazione. Cerco di spiegare la *ratio* che sottintende l'articolo con un esempio: la Roma-Fiumicino è probabilmente ad oggi la linea ferroviaria italiana con la più alta redditività; il ricavo per passeggero chilometro che si ha sulla Roma-Fiumicino è il più elevato in assoluto di quello che si può produrre su qualsiasi altra tratta. Se dunque liberalizzassimo la Roma-Fiumicino, molto probabilmente avremmo servizi migliori e forse anche prezzi più bassi, però c'è una contropartita: chi andrebbe a finanziare a questo punto tutto il trasporto pubblico locale su ferro della Regione Lazio? Le linee dei Castelli che ogni

giorno portano i pendolari a Roma non sono in grado di sostenersi da sole, hanno bisogno di contributi pubblici. Lo stesso vale per la linea per Viterbo, per la linea per Nettuno.

Anche se è difficile spiegarlo al cittadino, onorevole Desiderati, dobbiamo cercare di far capire che scremare il mercato, quindi fare servizi solo sulle tratte più redditizie significa minare per l'ente locale privo di risorse la possibilità di erogare servizi sulle tratte in perdita (sto rispondendo anche all'onorevole Garofalo).

Siamo in un campo in cui la discrezionalità è ovviamente difficile da applicare. Nel caso del dottor Arena, con il quale peraltro ci conosciamo da anni perché da dirigente alla vigilanza sulle ferrovie molti anni fa firmai la prima licenza con la quale cominciai ad operare nel trasporto merci, mi era stato richiesto di proibire il servizio *tout court*. Posso garantirvi che fare un servizio diretto tra Milano e Torino, ancorché penalizzante dal punto di vista reddituale, costituisce già un compromesso rispetto alle richieste avanzate all'ufficio.

Non pretendo con questo di avere ragione. Rispondendo alla domanda dell'onorevole Monai, preciso che noi abbiamo più ricorsi che decisioni, perché per la stessa decisione abbiamo avuto ricorsi da più parti. Ad oggi non abbiamo subito alcuna condanna o sospensiva, e anche per quanto riguarda le ultime decisioni, le più controverse, il TAR non ha mai dato la sospensiva. Posso chiarire anche l'apparente differenza di trattamento che c'è stata fra il caso Arena e il caso DB - Le Nord. Un conto è iniziare un nuovo servizio, un conto è avere un servizio già in esercizio e di colpo interromperlo.

Nell'edizione attualmente vigente del PIR su nostra prescrizione è stata inserita una clausola, per cui le aziende che si trovino ad avere pendente un ricorso attivo o passivo presso di noi non possono presentare richiesta per tracce interessate dal ricorso. Noi ci siamo trovati nella situazione imbarazzante di avere un ricorso pendente sul quale decidere sulla legittimità di fare un servizio quando le

tracce erano già state programmate e i biglietti messi in vendita, in mancanza di attività pregresse e di una continuità del servizio.

Nel caso di Arenaways non c'erano servizi pregressi da garantire e quindi non si andava a modificare uno *status quo ante* in modo irreversibile. Viceversa, nel caso di DB - Le Nord il servizio si esercitava da anni in modo continuativo, i biglietti erano già stati venduti perché c'era un'organizzazione commerciale e quindi si è deciso di concedere tre mesi di moratoria perché i biglietti dei servizi potessero esaurirsi, quindi solo tre mesi e alle condizioni con cui veniva esercito il servizio precedentemente.

Le fermate in Veneto (Vicenza, Padova, Mestre) non sono state quindi autorizzate, perché si sospende la decisione ma il servizio deve rimanere quello che era per tre mesi. In seguito è stata formulata una richiesta di revisione della decisione, sono intervenuti elementi nuovi come un nuovo orario di servizio dell'*incumbent*, condizioni che quindi consentono una revisione della decisione.

Su pressione dei Ministri le due società contendenti hanno avviato un dialogo per valutare la possibilità di identificare tracce orarie che non fossero compromettenti dell'equilibrio economico, e la proroga è stata procrastinata fino a quando la nuova decisione entrerà in vigore.

L'obiettivo è evitare di trovarsi in situazioni che di fatto modifichino l'esistente costringendo il regolatore ad accettare la situazione che si è venuta a creare. Mi rendo conto che è discrezionale, ma continuiamo ad essere convinti che vi sia una ragionevolezza in questo, e il TAR che non ha accettato le sospensive, su questo ci ha dato ragione.

Per quanto riguarda il PIR, quest'anno abbiamo cercato di essere più proattivi, più attenti alle norme. Abbiamo richiesto l'aggiornamento straordinario che sta avvenendo in questo periodo perché non avevamo accettato alcune richieste del gestore dell'infrastruttura presentate per l'aggiornamento di novembre e avevamo evidenziato l'esigenza di un'ulteriore

istruttoria, di un ulteriore approfondimento, sulla base dei quali ci esprimeremo.

Su questo approfondimento non ci siamo ancora espressi ed è comprensibile il timore delle imprese ferroviarie che le loro richieste non vengano esaudite, ma d'altra parte la nostra decisione ancora non è stata presa e il PIR non è ancora vigente. Entro dopodomani le imprese ferroviarie dovranno presentare le loro osservazioni — abbiamo posticipato il termine perché avessero tempo per valutarle — e sulla base delle loro osservazioni il gestore dell'infrastruttura ci ripresenterà il PIR emendato, su cui faremo le nostre prescrizioni. Solo a quel punto il processo sarà concluso, diventerà definitivo e potrà eventualmente compromettere le aziende.

La nostra sede, onorevole Garofalo, è presso il Ministero, in Viale dell'arte. Mi veniva chiesto come sia possibile per l'impresa ferroviaria operare e perseguire una liberalizzazione più spinta in rapporto con gli altri Paesi. Per quanto riguarda l'Alta velocità, mercato in cui i costi di investimento sono molto alti, la liberalizzazione è totale; per quanto riguarda il settore merci ci sono alcune difficoltà ma non insormontabili, tanto che RTC è riuscita ad acquisire la maggiore quota di mercato del trasporto sul Brennero.

Sul trasporto passeggeri, viceversa, tolta l'Alta velocità, ritorna il discorso sull'articolo 59. L'unica maniera per uscirne è bandire gare ragionevoli per il mercato, in cui i servizi pubblici vengano messi a gara e chi vince possa assumersi sia gli oneri che gli onori: le linee a basso reddito e contemporaneamente quelle ad alto reddito magari in un'ottica integrata con l'autotrasporto. Emerge quindi un problema di definizione del bacino dimensionale sul quale bandirle, perché fare gare a livello regionale significa richiedere una disponibilità immediata di treni talmente grande da escludere parecchi *competitor*, ma dall'altra parte si può pensare di individuare tre o quattro bacini per regione, nei quali dare un appalto integrato. In questo modo, e questa è la strada maestra, si supererebbero questi problemi

di scrematura del mercato e ognuno si assumerebbe la sua parte in perdita e la sua parte in ricavo.

La liberalizzazione in Italia è teoricamente più forte che non in molti altri Paesi. Le norme italiane sono più liberali, ma questo comporta anche squilibri in termini sia normativi, sia di finanziamenti incrociati perché, se il costo per l'accesso alle infrastrutture in Italia è la metà di quello in Germania o se il contributo concesso per singolo viaggiatore nei contratti di servizio pubblico in Italia è circa la metà di quello dato in Germania, non c'è una parità di competizione fra i vari sistemi.

In Francia, ad esempio, le stazioni ferroviarie sono di proprietà non del gestore della rete, ma dell'impresa ferroviaria. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato francese nel 2009 aveva sollevato il problema dando raccomandazioni, non prescrizioni, che però non sono state mai messe in atto e quindi obiettivamente c'è una discriminazione.

Come ufficio regolatore, però, non possiamo decidere che un treno tedesco non possa entrare e un treno italiano possa entrare: per noi le leggi sono uguali per

tutti e dobbiamo applicarle. È un problema che vi lascio sul tavolo come elemento di eventuale, ulteriore discussione.

Per quanto concerne la proprietà delle reti, certamente una separazione ci aiuterebbe, ma oggi siamo perfettamente in linea con le norme dell'Unione europea e non spetta a noi i deciderlo. Spero di non aver dimenticato nulla.

PRESIDENTE. Ringrazio il direttore generale dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, ingegner Fabio Croccolo, per la sua relazione e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 17 maggio 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO
FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI**

Indice

- QUADRO NORMATIVO

- ATTI NORMATIVI ISTITUTIVI

- PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO

NORMATIVA COMUNITARIA

ANNI NOVANTA – INIZIO DEL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE

ANNO 2001 - PRIMO PACCHETTO FERROVIARIO

ANNO 2004 - SECONDO PACCHETTO FERROVIARIO

ANNO 2007 - TERZO PACCHETTO FERROVIARIO

ANNO 2010 - IL "RECAST" PROPOSTO DALLA COMMISSIONE EUROPEA

RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA COMUNITARIA IN ITALIA

RECEPIMENTO DEL PRIMO PACCHETTO FERROVIARIO

RECEPIMENTO DEL SECONDO PACCHETTO FERROVIARIO

RECEPIMENTO DEL TERZO PACCHETTO FERROVIARIO

ULTERIORI ATTI NORMATIVI DI INTERESSE FERROVIARIO

ISTITUZIONE ORGANISMO DI REGOLAZIONE

- PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

- DECISIONI ADOTTATE DALL'URSF E RELATIVI RICORSI

- ALTRE ATTIVITA'

QUADRO NORMATIVO

ATTI NORMATIVI 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 – Sicurezza, ma anche organizzazione e gestione delle stazioni e sgombero delle linee in caso di incidente

PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO

NORMATIVA COMUNITARIA

Anni Novanta – Inizio del processo di liberalizzazione

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 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 del diritto 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 modifica la Direttiva n. 440/1991, abroga la Direttiva n. 19/1995, ed è finalizzato 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.

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 le 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 ferroviario.

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

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. 2001/14/CE, 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 prospetto informativo della rete.

La Direttiva prevede, oltre alla presenza di un Organismo di Regolazione in ciascuno degli Stati membri, l'introduzione del requisito della terzietà del soggetto responsabile del processo di ripartizione della capacità di infrastruttura e di allocazione delle tracce orarie, richiedendo per esso 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.

La Direttiva n. n. 2001/16/CE, che 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.

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 e la Direttiva n. 2001/14/CE.

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.

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 addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità.

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.

ANNO 2010 - IL “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)

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

I problemi rilevati dalla Commissione sono aggravati dalle difficoltà che gli Organismi di Regolamentazione incontrano nell'espletare i loro compiti di sorveglianza, in particolare per assicurare la non discriminazione fra le imprese ferroviarie e per controllare che i principi di imposizione dei diritti siano correttamente applicati o che la separazione contabile sia pienamente rispettata. Tali difficoltà sono dovute a mancanza di personale qualificato e di altre risorse. In vari casi l'insufficiente indipendenza dai gestori dell'infrastruttura, dall'impresa ferroviaria storica o dal ministero titolare dei diritti di proprietà sull'operatore storico costituisce un fattore aggravante.

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 dall'autorità pubblica (Ministero) che esercita i diritti di proprietà sull'impresa ferroviaria storica.

Su tale aspetto, durante i lavori attualmente in corso presso il Consiglio, c'è l'accordo di tutti gli Stati Membri.

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;
- i rapporti tra Gestore dell'Infrastruttura e Stato sono regolati dall'Atto di concessione (Rete Ferroviaria Italiana acquisisce gli effetti della **Concessione** rilasciata a F.S. S.p.A., con **Decreto Ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000**) 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.

Il Ministero con l'emanazione dei provvedimenti e degli atti di regolazione conseguenti a quanto disposto dai due sopracitati decreti, 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 dell'Atto di Concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (D.M. 31 ottobre 2000, n. 138)

Recepimento del Primo Pacchetto Ferroviario

Il D.Lgs. 188/2003 dell'8 luglio 2003 dà attuazione alle tre direttive comunitarie del 1° PF, e abroga il D.P.R. 277/1998 e il D.P.R. 146/1999.

In particolare, il Decreto definisce aspetti relativi alla disciplina del trasporto ferroviario (rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie, diritti di utilizzo e accesso all'infrastruttura). Il Decreto tra l'altro stabilisce i compiti del Gestore dell'Infrastruttura e individua (il citato art. 37) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti come Organismo di Regolazione del settore ferroviario (URSF).

Il decreto introduce inoltre il titolo autorizzatorio, che nel caso di imprese estere (o di loro controllate) 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 (salvo i casi in cui sia già avvenuta l'apertura del mercato a livello comunitario).

Infine, con l'emanazione del **D.Lgs. 268/2004**, si è dato attuazione alla Direttiva 2001/16/CE sull'interoperabilità ferroviaria.

Recepimento del Secondo Pacchetto Ferroviario

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

Decreto Legislativo n. 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.

Decreto Legislativo 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 trans europeo, 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).

Tra questi, l'art. 59 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";

Il D.Lgs. 15/2010, inoltre, rinvia alla Legge 99/2009 anche con riferimento ai *requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale (articolo 58)*, alle *modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (articolo 60)* e alle *modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 (articolo 62)*.

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.

Ulteriori atti normativi di interesse ferroviario

Il **D.Lgs. 422/1997**, ha stabilito che Regioni ed Enti Locali ricorrano alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi di trasporto locale ferroviari e automobilistici, al fine di "incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità". Si era fissato un periodo transitorio - con scadenza al 31 dicembre 2003 - durante il quale si poteva continuare con gli affidamenti diretti (D.Lgs n. 400/1999).

Tale termine è stato posticipato più volte: il 31 dicembre 2005 (D.L. 355/2003), poi il 31 dicembre 2006 (L. 266/2005 -Finanziaria 2006) e da ultimo il 31 dicembre 2007 (D.L. 300/2006).

Il **Regolamento (CE) n. 1370/2007**, sopracitato ha riconosciuto a Regioni ed enti locali la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio ferroviari, ad eccezione dei casi in cui ciò fosse vietato dalla legislazione nazionale.

La **Legge n. 2 del 28 gennaio 2009**, all'art. 25 ("Ferrovie e trasporto pubblico locale"), comma 2, ha previsto che "per assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico, al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia s.p.a., è autorizzata la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011".

La **Legge n. 33 del 9 aprile 2009**, con il comma 3-ter dell'art. 7 (Controlli fiscali), ha integrato il comma 1 dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, aggiungendo la frase: «Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati».

La già citata **Legge 23 luglio 2009, n. 99**, all'art. 61 (“Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”), ha stabilito che *“al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all’aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all’articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all’articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007”*.

Il paragrafo 6 infine prevede che: *“A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram [...]”*. In pratica nel settore del trasporto ferroviario è consentito l’affidamento diretto dei servizi ferroviari.

NORMATIVA EUROPEA ED ITALIANA NEL SETTORE FERROVIARIO			
	Normativa europea	Recepimento nazionale	Argomenti
Anni '90	Direttiva 440/1991	D.P.R. n. 277/1998	• Separazione tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie • Sviluppo delle ferrovie comunitarie.
	Direttiva 18/1995 Direttiva 19/1995	D.P.R. n. 146/1999	• Licenze delle imprese ferroviarie • Capacità dell'infrastruttura • Riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura
	Direttiva 48/1996	D.Lgs n. 299/2001	• Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità
1° PACCHETTO FERROVIARIO (2001)	Direttiva 12/2001 Direttiva 13/2001 Direttiva 14/2001 Direttiva 16/2001	D.Lgs. 188/2003 D.Lgs. 268/2004	• Ripartizione della capacità dell'infrastruttura • Regolamentazione d'accesso all'infrastruttura • Rilascio delle licenze ferroviarie • Determinazione delle tariffe • Certificati di sicurezza • Interoperabilità del sistema ferroviario nazionale convenzionale con il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale
2° PACCHETTO FERROVIARIO (2004)	Direttiva 49/2004 Direttiva 50/2004 Direttiva 51/2004 Regolamento 881/2004	D.Lgs. 162/2007 D.Lgs. 163/2007	Modifiche alle direttive sull'interoperabilità, al fine di rendere le stesse coerenti con le altre misure del secondo pacchetto. In particolare: • Sicurezza • Costituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea • Apertura dell'intero mercato del trasporto ferroviario merci a partire dal 01/01/2007
3° PACCHETTO FERROVIARIO (2007)	Direttiva 58/2007 Direttiva 59/2007 Regolamento 1371/2007	D.Lgs. 15/2010 D.Lgs. 191/2010 D.Lgs. 247/2010 Legge 99/2009	• Modifiche alle direttive relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, alla ripartizione della capacità e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura • Certificazione dei macchinisti • Diritti e doveri dei passeggeri internazionali • Liberalizzazione del trasporto passeggeri internazionale a partire dal 01/01/2010 • Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale (equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico)

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.

Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 184 del 2 luglio 2004, recante “riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”, ed in particolare il comma 4 dell'art. 16, ha istituito l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF). Per garantire assoluta autonomia e piena indipendenza di carattere organizzativo, giuridico e decisionale, l'Ufficio è stato posto alle dirette dipendenze del Ministro, e non rientra tra gli Uffici di diretta collaborazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 2001, n. 320. Il comma 5 dello stesso art. 16 ha stabilito che l'Ufficio svolge i compiti di cui all'art. 37 del decreto legislativo n. 188/2003, con particolare riferimento alle funzioni di vigilanza sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario, di controllo sulle attività del gestore delle infrastrutture ed alla risoluzione del relativo contenzioso.

Il Decreto ministeriale n. 321 del 19 aprile 2005 emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante “individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero” ed in particolare l'art. 7, ha individuato le tre uffici dirigenziali in cui era articolato l'Ufficio, competenti rispettivamente in materia di Vigilanza e monitoraggio (Divisione 1), Contenzioso (Divisione 2) e Regolazione (Divisione 3).

Il D.P.R. n. 271 dell'8 dicembre 2007 “Regolamento di riorganizzazione del Ministero dei Trasporti a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296”, ha stabilito all'art. 4 che l'URSF opera nell'ambito del Ministero dei Trasporti, ed è articolato in 2 uffici dirigenziali non generali, svolge i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, con particolare riferimento alla vigilanza sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario ed alla risoluzione del relativo contenzioso. All'Ufficio e' preposto, nell'ambito della dotazione organica complessiva, un dirigente di livello dirigenziale generale, da nominarsi ai sensi del comma 6, dell'articolo 16, del decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184.

Il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 62/T del 04 marzo 2008, all'art. 5 stabilisce che l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è articolato in due uffici di livello dirigenziale non generale, denominati divisioni, che svolgono i compiti rispettivamente di Vigilanza e Monitoraggio (Divisione 1) e Regolazione (Divisione 2).

Il D.P.R. n. 211 del 13 dicembre 2008, recante “Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” e, in particolare, l'articolo 4, comma 1, lett. c) individua la struttura ed i compiti dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari.

Il Decreto Ministeriale n. 307 del 2 aprile 2009 di riorganizzazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individua i compiti della Divisione 1 e della Divisione 2 dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari.

Competenze in base al Regolamento di organizzazione di secondo livello del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Decreto ministeriale 2 aprile 2009, n.307

Divisione 1 - Vigilanza e monitoraggio

- Vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza e sul grado di contendibilità dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario e dei servizi specificatamente inerenti all'esercizio del sistema dei trasporti ferroviari;
- Verifica ed esercizio del potere prescrittivo, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del d.lgs 8 luglio 2003, n. 188, con riguardo al prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale;
- Esercizio del potere conoscitivo di cui all'articolo 37, comma 4, del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188;
- Partecipazione alle attività di cooperazione, scambio di informazioni e coordinamento su attività, principi e prassi decisionali previste in ambito internazionale per gli organismi di regolazione di cui all'articolo 30 della direttiva UE 14/2001.

Divisione 2 - Regolazione

- Gestione delle questioni giuridiche e dei processi interistituzionali coinvolgenti altri organismi pubblici competenti in materia di concorrenza nel settore del trasporto ferroviario;
- Decisioni in relazione ad atti ed attività degli operatori del settore, con particolare riferimento al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ed alle imprese ferroviarie;
- Attività generali di supporto al Ministro per la definizione delle linee guida per la regolazione del settore e per lo sviluppo della concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari.

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.

La Legge n. 166 del 20 novembre 2009, recante “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità europee*”, ha modificato l'art. 37 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188 attribuendo all'URSF il potere sanzionatorio ed individuando le fattispecie di violazioni con le rispettive sanzioni amministrative pecuniarie.

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari ha poi stabilito con proprio provvedimento (Decreto Dirigenziale prot. 406/1 del 4 agosto 2010) la disciplina del procedimento sanzionatorio che, nelle materie di competenza dell'Organismo di regolazione, è diretto all'accertamento delle violazioni e alla irrogazione delle sanzioni amministrative di cui al comma 6 bis dell'art. 37 del decreto legislativo n.188/2003, modificato dal comma 1 dell'art.2 del decreto Legge n. 135/2009.

Il Decreto Legislativo n. 15 del 25 gennaio 2010, recante “*Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e*

2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", ha modificato l'art. 24 del D.Lgs. n. 188/03, inserendo il comma 1bis:

art. 24 - comma 1 bis. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri di cui all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate nel territorio nazionale e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, l'organismo di regolazione di cui all'articolo 37 si assicura che sia informata l'autorità competente che ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3-ter, della direttiva 91/440/CEE, e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso nazionale di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.)

ORGANIGRAMMA URSF

Nel **2004** ha preso servizio il Direttore Generale dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi ferroviari.

A partire da settembre **2005** le prime unità di personale sono state ufficialmente assegnate all'URSF: a fine 2005 l'Ufficio era composto dal Direttore Generale, 1 Dirigente di 2^a fascia, tre funzionari (due amministrativi ed uno tecnico) e tre impiegati.

Attualmente l'URSF è composto dalle seguenti 10 unità:

- n. 1 Direttore Generale
- n. 2 Dirigente di 2^a fascia
- n. 2 Funzionari (1 Tecnico ed 1 Amministrativo)
- n. 3 Impiegati
- n. 2 Impiegati comandati da altra Amministrazione

PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

Ai sensi dell'**art. 13 comma 2 del D.Lgs n. 188/20033**, il prospetto informativo della rete (PIR) 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;
- c) un'esposizione dettagliata dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi di cui all'articolo 20, nonché ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura.
- d) una esposizione dettagliata delle misure adottate per garantire un trattamento adeguato delle richieste di capacità per l'effettuazione di servizi di trasporto merci e di servizi di trasporto internazionale, nonché delle richieste di capacità per l'effettuazione di servizi di trasporto specifici, anche saltuari o occasionali, soggette alla procedura di cui all'articolo 31;

L'art. 13 (Prospetto informativo della rete) del D.Lgs n. 188/2003, al comma 1, 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.”*

L'URSF, a partire dall'anno 2004, ha formulato al Gestore le proprie indicazioni e prescrizioni sulle bozze di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete.

ANNO 2004

L'URSF in data 10 dicembre 2004 ha formulato prescrizioni in materia di:

1. accordi quadro e contratti di utilizzo dell'infrastruttura, in particolare con riferimento alla quota massima di capacità assegnabile con A.Q..

ANNO 2005

L'URSF in data 30 novembre 2005 ha formulato prescrizioni marginali.

ANNO 2006

L'URSF in data 01 dicembre 2006 ha formulato prescrizioni in materia di:

1. Attività, servizi (e relativa tariffazione) e connessione tra gli atti contrattuali “Tipo” e quelli stipulati (ivi compresa la questione relativa allo sconto K2).

ANNO 2007

L'URSF in data 30 novembre 2007 ha formulato prescrizioni marginali.

ANNO 2008

L'URSF in data 04 ed 11 dicembre 2008 ha formulato prescrizioni in materia di:

1. possibilità per una IF che avesse già sottoscritto l'Accordo Quadro AV/AC di richiedere ed ottenere uno slittamento del periodo di validità di tale Accordo - subordinatamente al verificarsi di circostanze e/o eventi imprevisi e/o imprevedibili e comunque non imputabili alle parti stesse dell'AQ, definendo che il termine massimo di slittamento del periodo di validità dell'AQ AV/AC dovesse essere di mesi 9-10;

ANNO 2009

L'URSF in data 04 dicembre 2009 ha formulato prescrizioni marginali.

ANNO 2010

Quale premessa di carattere 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 di questo Ministero, fosse necessario rinviare l'eventuale inserimento di tali modifiche in un aggiornamento straordinario del PIR, a valere sull'orario di servizio 11 dicembre 2011 – 8 dicembre 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 e previsto obbligo per le IF di essere in "possesso" del Certificato di Sicurezza (C.d.S.) all'atto della richiesta delle tracce;
2. Contratto di utilizzo infrastruttura – Assicurazioni: richiesta di aumento del massimale assicurativo da 50 a 100 M€ proposta dal Gestore;
3. Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento);
4. Disponibilità di treni per il soccorso in linea;
5. 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;
6. Servizi Complementari - Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità.

DECISIONI ADOTTATE DALL'UFFICIO REGOLAZIONE SERVIZI FERROVIARI					
N° Decisione	N° protocollo URSF Tipologia procedimento	Ricorrente	Destinatario	Oggetto	Decisione
1	N. 18 DEL 20/01/2006 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	N. 83 DEL 30/3/2007 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	N. 226 DEL 11/7/2007 Procedimento ex art.37 c.6 del D.Lgs. 188/2003	NORDCARGO	RFI S.P.A.	CONCESSIONE TRACCE ORARIE SULLA RELAZIONE CHIASO-ANAGNI	ARCHIVIAZIONE
4	N. 300 DEL 15/10/2007 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	N. 421 DEL 7/10/2008 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

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. TERMINAL ITALIA SPA	ACCESSO AI SERVIZI DI TERMINALIZZAZIONE NEL TERMINALE DI VERONA QUADRANTE EUROPA	CESSATA MATERIA DEL CONTENDERE
10	N.408 DEL 04/08/2010 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 ESSENTIAL FACILITIES

11	N. 589 DEL 9/11/2010 Procedimento ex art. 59 Legge n. 99 23/07/2009	RFI S.P.A.	ARENAWAYS S.P.A.	RICHIESTA DI SERVIZI FERROVIARI PASSEGGERI IN AMBITO NAZIONALE RICHIESTI DALLA IMPRESA FERROVIARIA ARENAWAYS S.P.A.	1) LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI RICHIESTO DALL'IMPRESA ARENAWAYS SULLA TRATTA TORINO-MILANO HA CARATTERE "REGIONALE" E COMPROMETTE L'EQUILIBRIO ECONOMICO DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO IN TERMINI DI REDDITIVITÀ DELL'IMPRESA FERROVIARIA TRENITALIA TITOLARE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO CON LA REGIONE PIEMONTE E LOMBARDIA" 2) LA LIMITAZIONE DELLE TRACCE RICHIESTE DALLA IF ARENAWAYS SULLA DIRETTRICE MILANO- TORINO ALLE SOLE FERMATE NEI CAPOLUOGHI DI REGIONE (MILANO E TORINO).
12	N. 612 DEL 19/11/2010 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 CAPACITÀ 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 CAPACITÀ 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 EQUITÀ'; 3) RFI RIESAMINERÀ 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.

13	N. 659 DEL 6/12/2010 Procedimento ex art. 59 Legge n. 99 23/07/2009	TRENITALIA S.P.A.	LENORD S.p.A.	RICHIESTA SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE DI PASSEGGERI SULLA LINEA DEL BRENNERO DA PARTE DELL'IMPRESA LENORD IN COLLABORAZIONE CON L'IMPRESA TEDESCA DB DEUTSCHE BAHN AG E QUELLA AUSTRIACA OBB AUSTRIAN RAIL.	LA TRACCIA INNSBRUCK - BOLOGNA È UNA TRACCIA NAZIONALE. LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI RICHIESTO DALL'IF LE NORD COMPROMETTE L'EQUILIBRIO ECONOMICO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO PUBBLICO IN TERMINI DI REDDITIVITÀ DELL'IF TRENITALIA DISPOSTO LE LIMITAZIONI DI CUI ALL'ART 59, COMMA 2 DELLA LEGGE 23 LUGLIO 2009, N.99, E PRECISAMENTE HA: LIMITATO LE TRACCE RICHIESTE SULLA RELAZIONE MONACO-BOLOGNA ALLA SOLA FERMATA DI BOLOGNA; LIMITATO LE TRACCE RICHIESTE SULLA RELAZIONE MONACO-VENEZIA ALLA SOLA FERMATA DI VENEZIA S.L.; LIMITATO LE TRACCE RICHIESTE SULLA RELAZIONE MONACO-VERONA ALLA SOLA FERMATA DI VERONA; LIMITATO LE TRACCE RICHIESTE SULLA RELAZIONE MONACO-MILANO ALLA SOLA FERMATA DI MILANO; LIMITATO LE TRACCE RICHIESTE SULLA RELAZIONE INNSBRUCK-BOLOGNA ALLA SOLA FERMATA DI BOLOGNA; LIMITATO LE TRACCE NAZIONALI RICHIESTE SULLE RELAZIONI MILANO-VENEZIA S.L., VENEZIA S.L.-VERONA E VERONA -MILANO ALLE SOLE FERME TERMINALI.
----	--	-------------------	---------------	--	---

14	N. 671 DEL 10/12/2010 Procedimento ex art. 59 Legge n. 99 23/07/2009	LENORD		RICHIESTA DI SOSPENSIONE DELLA DECISIONE N. 659, DEL 6 DICEMBRE 2010 RIGUARDANTE IL SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI DA PARTE DELLE IMPRESE FERROVIARIE DEUTSCHE BAHN AG, OBB AUSTRIAN RAIL E LE NORD SULLA LINEA DEL BRENNERO.	DISPOSTO LA SOSPENSIONE TEMPORANEA E PARZIALE DELLA DECISIONE N. 659 DEL 6 DICEMBRE 2010 INDICATO A RFI - NELLE MORE - DI CONTINUARE A CONCEDERE LE TRACCE UTILIZZATE DA LENORD-OBB-DB IN ATTESA DELLA NUOVA DECISIONE DELL'UFFICIO; INDICATO CHE RESTA VALIDO QUANTO PREVISTO DALLA "DECISIONE" RELATIVAMENTE ALLA TRACCIA MONACO - VENEZIA; INDICATO CHE LA APPLICAZIONE DELLA "DECISIONE" E' SOSPESA PER UN TERMINE NON SUPERIORE A TRE MESI A PARTIRE DAL 10 DICEMBRE 2010.
15	N. 134 DEL 17/02/2011 Procedimento ex art. 59 Legge n. 99 23/07/2009	LENORD		RICHIESTA DI RIESAME DELLA DECISIONE N. 659, DEL 6 DICEMBRE 2010 RIGUARDANTE IL SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI DA PARTE DELLE IMPRESE FERROVIARIE DEUTSCHE BAHN AG, OBB AUSTRIAN RAIL E LE NORD SULLA LINEA DEL BRENNERO.	L'URSF HA AVVIATO IN DATA 17/01/2011 IL PROCEDIMENTO DI RIESAME DELLA DECISIONE N. 659 L'URSF, ANCHE TENUTO CONTO CHE AL 10/03/2011 SAREBBE SCADUTA LA SOSPENSIONE ADOTTATA CON LA DECISIONE N. 671, HA DISPOSTO LA PROROGA DELLA SOSPENSIONE TEMPORANEA E PARZIALE DELLA DECISIONE N. 659 DEL 6 DICEMBRE 2010 FINO ALL'EMANAZIONE DEL PROVVEDIMENTO DI RIESAME.

RIEPILOGO DECISIONI ADOTTATE DALL'URSF

	Efficaci	Totali
Anno 2006	n. 1	
Anno 2007	n. 2	(n. 3)
Anno 2008	n. 0	(n. 1)
Anno 2009	n. 1	(n. 3)
Anno 2010	n. 5	(n. 6)
Anno 2011	n. 1	

RICORSI AL TAR AVVERSO LE DECISIONI ADOTTATE DALL'URSF

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari ha, ad oggi, ricevuto n. 15 ricorsi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio avverso alcune delle Decisioni adottate dall'Ufficio stesso. L'URSF ha predisposto le memorie difensive per l'Avvocatura dello Stato.

ALTRE ATTIVITA'

PROCEDURA DI INFRAZIONE N. 2008/2097 della Commissione Europea sul cd. primo pacchetto ferroviario.

La Commissione ha aperto un procedimento d'infrazione contro l'Italia, sulla base dell'articolo 226 del trattato CE, a motivo di incompatibilità tra la legislazione italiana in materia di trasporto ferroviario e le direttive europee 91/440/CEE, e successive modifiche, 95/18/CE, e successive modifiche e 2000/14/CE. Il 26 giugno 2008 la Commissione ha inviato una lettera di costituzione in mora al ministro italiano degli affari esteri (rif. SG(2008)D/204245) segnalando gli elementi della legislazione italiana che non sono conformi al primo pacchetto ferroviario. Le lacune principali riguardavano:

- indipendenza ed autonomia dell'Organismo Regolatore;
- regime di imposizione di diritti per l'accesso alla rete ferroviaria;
- indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria (RFI) nello svolgimento delle funzioni essenziali.

L'URSF ha fornito elementi all'Ufficio Legislativo in merito al primo punto, al fine di poter predisporre la risposta del Ministro italiano delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTECIPAZIONE A ORGANISMI E GRUPPI DI LAVORO INTERNAZIONALI

DERC – DEVELOPING EUROPEAN RAILWAYS COMMITTEE

Il Comitato DERC – DEVELOPING EUROPEAN RAILWAYS COMMITTEE, è stato costituito in data 5 marzo 2001 (in base alle Direttive 12/2001/CE e 14/2001/CE) per svolgere compiti di vigilanza e regolazione del processo di concreta attuazione, da parte degli Stati Membri, dell'intero corpus normativo comunitario emanato in materia di liberalizzazione dei mercati dei servizi ferroviari.

L'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari partecipa dal 2005, nell'ambito del DERC, al Gruppo di lavoro "Regolazione" (**WG of Regulatory Bodies**), con l'obiettivo della cooperazione tra i RB, per creare un approccio comune ai problemi e progettare soluzioni comuni.

IQ-C GROUP - INTERNATIONAL GROUP FOR IMPROVING THE QUALITY OF THE RAIL TRANSPORT IN THE NORTH-SOUTH CORRIDOR

Il Gruppo di Lavoro IQ-C lato Ministeri è un comitato costituito nel settembre 2002 in base ad uno specifico accordo dei Ministeri dei trasporti di Italia, Svizzera, Germania ed Olanda, al fine di studiare la possibilità di miglioramento della qualità del trasporto ferroviario combinato lungo il corridoio Milano-Rotterdam.

Nell'ambito del gruppo di lavoro IQC-Ministeri, si è ritenuto importante costituire anche ad un parallelo gruppo di lavoro tra gli Organismi di Regolazione dei 4 Paesi firmatari dell'IQC Group.

Tale Gruppo ha lo scopo di analizzare e monitorare il Corridoio Nord-Sud ma limitatamente agli ambiti di propria competenza, verificando quindi che siano rispettati i principi di equità, trasparenza e non discriminazione nelle condizioni di accesso al Corridoio.

IRG – RAIL INDEPENDENT REGULATORS' GROUP

L'Ufficio ha seguito le varie fasi di organizzazione di questo nuovo Gruppo, che avrà come obiettivo la cooperazioni tra gli Organismi di Regolazione Ferroviaria europei. Il Gruppo IRG-Rail sarà costituito formalmente il prossimo 9 giugno in Olanda.

EUROPEAN UNIVERSITY INSTITUTE - FLORENCE SCHOOL OF REGULATION

L'URSF partecipa all'European Transport Regulation Forum sulla Regolazione del settore ferroviario.

€ 4,00



16STC0013140