

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. TERMINALI 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 FERME 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 RICHIESTE 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 MONAGO - 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.