

- Officina manutenzione Veicoli (OMV) Voghera;
- Officina Manutenzione Locomotive (OML) Asti,

l'URSF ha ritenuto **non accettabile**, per carenza di istruttoria e di adeguate motivazioni a supporto, la suddetta modifica.

RFI potrà proporre le variazioni, anche mediante un aggiornamento straordinario del PIR, fornendo allo scrivente Ufficio le necessarie e opportune valutazioni, anche degli altri Uffici competenti.

#### **Paragrafo 5.2.7 - DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI**

#### **Paragrafo 6.3.2 - SERVIZI COMPLEMENTARI**

##### **Servizi di manovra**

I paragrafi in questione sono stati modificati coerentemente con le risultanze delle attività svolte nel corso del 2013 e finalizzate alla riorganizzazione del servizio di manovra negli impianti di proprietà del Gestore dell'Infrastruttura, per i quali sono state proposte e analizzate le soluzioni più idonee a contemperare le esigenze del GI con quelle delle IF.

In particolare l'URSF ha **prescritto** al GI di inserire nei paragrafi in questione quanto indicato sia nella nota n. 1010/3 del 28 novembre che nella nota n. 1051 del 4 dicembre 2013 (con tempistiche di entrata in vigore delle singole modifiche proposte), e precisamente:

- indicare che entro i prossimi due anni (cambio orario dicembre 2015) devono essere avviate procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione dei servizi di manovra nei terminali di cui alla *Tabella 2* del paragrafo 6.3.2 del PIR vigente;
- i prezzi applicati per i servizi di manovra forniti da Gestori Unici non saranno superiori a quelli stabiliti e richiesti da RFI nel medesimo terminale per il periodo 2012-2013;
- i servizi che saranno forniti dal GU saranno almeno equivalenti, anche a livello qualitativo, a quelli forniti finora da RFI;
- tutti i soggetti individuati quale Gestore Unico dovranno fornire a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie:
  - l'accesso all'impianto e i servizi di manovra a tutte le IF / operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti);
  - la pubblicazione preventiva dei prezzi applicati per i servizi di manovra.
- nei casi di Autoproduzione con molteplicità di imprese ferroviarie (AMIF), le IF che operano utilizzando locomotive assegnate da RFI dovranno garantire l'accesso agli impianti e fornire i servizi di manovra, nei limiti della loro capacità residua e applicando tariffe commisurate ai costi di fornitura del servizio, a tutte le IF/operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti) e potranno in qualsiasi momento proporre - mediante richiesta congiunta - il passaggio alla modalità di GU;
- in tutti gli altri casi (ovvero in impianti ove non è avvenuta l'assegnazione di locomotive da parte di RFI) le IF nuove entranti (ovvero quelle cioè che non operano già in un impianto) potranno chiedere l'effettuazione dei servizi di manovra alle Imprese già presenti mediante stipula di specifici accordi.
- in caso le IF o il GU abbiano necessità di dilazionare il periodo di avvio delle attività di manovra in impianti con AMIF o GU - per un tempo di due mesi ulteriori a quanto stabilito - RFI permarrà, ove già presente, quale soggetto preposto a tali attività per il solo periodo richiesto. Limitatamente a problemi relativi all'utilizzo dei locomotori assegnati dal GI

connessi a requisiti di sicurezza e/o prescrizioni dell'ANSF (ad esempio inserimento delle locomotive di manovra nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza SGS delle singole IF), il Gestore deve garantire l'effettuazione delle attività di manovra sino a che la risoluzione delle suddette problematiche consenta alle IF/GU di avviare le manovre in autonomia;

- qualora una IF abbia intenzione di avviare le proprie attività di manovra in un nuovo impianto e abbia possibilità di effettuarla con propri mezzi, questa Impresa ha facoltà di attivare il servizio - nel rispetto dell'organizzazione pregressa - in qualsiasi momento.
- nei terminal in cui la peculiarità dell'impianto stesso e della sua gestione (limitatamente ai casi in cui vi siano porzioni di impianto ricadenti in aree di competenza di Autorità Portuali) non permettessero di avviare l'autoproduzione nell'intero impianto entro il prossimo cambio orario (15 dicembre 2013), RFI continuerà a svolgere i servizi di manovra fino a quando non si saranno determinate le condizioni per la prevista diversa organizzazione, rendendo disponibili i locomotori (ove assegnati da RFI allo specifico impianto) solo all'effettivo avvio dell'autoproduzione.
- tutte le locomotive fornite da RFI alle IF dovranno essere utilizzabili, ovvero in buono stato di funzionamento e atte a garantire la prosecuzione dei servizi di manovra ai medesimi standard qualitativi attualmente praticati;
- qualora ci fossero ostacoli per l'utilizzo delle locomotive assegnate alle IF (legati al rispetto delle vigenti normative di sicurezza/ANSF), e tali criticità fossero imputabili a RFI SpA (es. mancata consegna alle IF di: istruzioni, fascicolo storico, libretto manutenzione, certificazioni, manualistica, Disposizioni Particolari di Circolazione, registrazione RIN etc.), quest'ultima - per i soli impianti in cui era presente nel corso del 2013 - si attiverà immediatamente fornendo ogni possibile supporto per rendere operativa l'assegnazione delle locomotive, garantendo i servizi di manovra fino a completa risoluzione della problematica;
- l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dei locomotori di manovra diesel deve essere disciplinata con un contratto tra le parti (GI/GU o GI/IF) che preveda clausole a garanzia della qualità, quali ad esempio l'indicazione di tempi massimi per l'intervento e/o la risoluzione delle problematiche, l'individuazione di soluzioni alternative in caso di guasti rilevanti al locomotore tali da compromettere la continuità del servizio;

Infine, considerato che il numero e la dislocazione dei locomotori messi a disposizione delle IF/GU è stata definita dal Gestore - tra l'altro - sulla base dei traffici esistenti negli impianti e della necessità di razionalizzare l'uso dei mezzi stessi, l'URSF ha evidenziato comunque la necessità di garantire le IF relativamente a possibili futuri sviluppi e/o eventuali nuovi traffici su impianti in cui oggi non opera alcuna impresa ferroviaria.

In particolare, tenuto conto delle specifiche richieste degli operatori ferroviari su tale problematica, l'URSF ha **prescritto** di indicare nel PIR che:

- relativamente agli impianti ad oggi privi di assegnazione di locomotive ed in particolare S. Ferdinando, Falconara e Brindisi, il Gestore si impegna a rendere disponibili - per ogni singolo terminale - fino a massimo n. 2 locomotori qualora una impresa ferroviaria avesse necessità di effettuare le manovre in autoproduzione. È obbligo dell'IF formalizzare al Gestore tale richiesta (informando della frequenza/numero delle operazioni previste) con un anticipo di almeno 30 giorni;
- il Gestore valuterà la possibilità di fornire alle IF richiedenti (secondo motivate e oggettive esigenze) ulteriori mezzi di manovra in scali oggi sprovvisti o dotati in misura inferiore rispetto alle reali esigenze.

L'URSF ha ritenuto inoltre necessario l'inserimento nel Prospetto Informativo della Rete di un apposito paragrafo in cui fornire le informazioni relative ai Raccordi ferroviari, inserendo in un allegato (o rinviando al sito web del Gestore per la possibile consultazione/acquisizione) la documentazione normativa e contrattuale che regola i suindicati raccordi, con particolare riferimento (nella loro versione vigente del maggio 2013) a:

- i) Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali (DICC)
- ii) Schema Contrattuale Tipo per Raccordo singolo di nuova costruzione.

In tale nuovo paragrafo il GI dovrà dare informazioni circa la tempistica prevista per la regolarizzazione e omogeneizzazione alle suddette disposizioni di tutti i contratti relativi ai raccordi privati all'infrastruttura ferroviaria nazionale oggi esistenti sul territorio.

Ogni azione contraria del GI è da intendersi quale azione discriminatoria e non equa.

## **B. MONITORAGGIO DEL MERCATO FERROVIARIO EUROPEO E RAPPORTI INTERNAZIONALI: DEFINIZIONE DI REGOLE COMUNI PER IL SETTORE**

### **B.1 - ATTIVITÀ 2012 URSF**

***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 2001/14/UE.***

L'attività sopra descritta trova il suo alveo nell'ambito di quanto disposto dalle Direttive europee n.12 (art. 11bis) e n.14 (art. n. 35) del 2001 hanno stabilito che la Commissione Europea è assistita da un Comitato, denominato **DERC – Developing European Railways Committee**. A tale Comitato sono affidati 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.

Il Comitato ha costituito nel 2001 n. 4 Working Groups, tra cui il Gruppo di lavoro "Regolazione" (**Working Group of Rail Regulatory Bodies**).

L'obiettivo del Working Group RB è la cooperazione tra i Regolatori, per creare un approccio comune ai problemi e progettare soluzioni comuni: l'articolo 31 della Direttiva 2001/14/CE infatti prevede espressamente che: *"Gli organismi nazionali di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali adottati al fine di coordinare i loro principi decisionali nell'insieme della Comunità. La Commissione li assiste in tale compito."*

Nell'ambito di tale attività l'Ufficio ha partecipato alle seguenti riunioni:

**Meeting DERC – Developing European Railways Committee**

- Bruxelles 18 Giugno 2012
- Bruxelles 15 Novembre 2012

- **23<sup>a</sup> Riunione del Gruppo di Lavoro "Rail Regulatory Bodies"** – Barcellona 21/22 giugno 2012

- **24<sup>a</sup> Riunione del Gruppo di Lavoro "Rail Regulatory Bodies"** Bruxelles, 28/29 novembre 2012

**URSF ha partecipato ad incontri bilaterali con i seguenti Regolatori Ferroviari europei (RB):**

RB tedesco "Bundesnetzagentur"-Bonn **6 giugno 2012**

RB austriaco "Schienen-Control GmbH" - Vienna **27 giugno 2012**

RB svizzero "Schiedskommissionim Eisenbahnver - SKE" – Roma **17 settembre 2012**

RB inglese "Office of Rail Regulation - ORR" - Londra – **27 settembre 2012**

RB francese "Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires ARAF" Roma **08 ottobre 12**

**Attività di Cooperazione** tra i Regolatori Ferroviari di Italia, Belgio, Germania, Lussemburgo, Svizzera ed Olanda in supporto ai **Comitati Esecutivi dei Corridoi Ferroviari Merci n. 1 e 2** di cui all'art. 8 del **Regolamento UE n. 913/2010**:

- Roma 5 luglio 2012
- Zurigo 26 Settembre 2012
- Milano 25 Ottobre 2012
- Bruxelles 14 Novembre 2012

L'URSF ha inoltre partecipato ai gruppi di lavoro nel settore trasporti presso il Consiglio Europeo durante tutto il negoziato (anni 2011 e 2012) relativo alla **Direttiva 2012/34/UE (Recast)**:

**"Meeting LAND Transport Recast First Railways Package"**- presso il Consiglio Europeo - Bruxelles;

L'URSF ha partecipato a circa n. 15 riunioni nel corso del 2011 e alle seguenti riunioni nel 2012:

- 13 gennaio 2012;
- 22 febbraio 2012;
- 13 marzo 2012;
- 25 aprile 2012
- 11 maggio 2012

Nell'ambito di tale attività, l'URSF ha anche verificato la **traduzione italiana della Direttiva 2012/34/UE (Recast)**, inviando al Segretariato Giuristi Linguisti del Consiglio UE le seguenti proposte di modifica al testo italiano della Direttiva Recast:

- Revisione del documento 18581/11 esaminato nell'experts meeting "Giuristi – Linguisti" del febbraio 2012; nel quale sono state proposte ed accettate - tra le altre - le seguenti modifiche:
  - Service facility tradotto "impianto di servizio" invece di "servizio sulla linea";
  - Charge tradotto "canone" invece di "diritto"
  - Train path tradotto "traccia" invece di "linea ferroviaria"
  - Artt. 10 e 11 allineamento del testo italiano con quello inglese
- Revisione del documento PE-CONS 44/12 INIT - 2010/0253 (COD) del 20 settembre 2012, nel quale sono state proposte ma non recepite alcune modifiche finalizzate ad ottenere una traduzione omogenea nel testo di termini ferroviari specifici, tra cui:
  - Service facility tradotto "impianto di servizio" invece di "servizio sulla linea";
  - Charge tradotto "canone" invece di "diritto";
  - Storage sidings tradotto "aree di deposito" invece di "stazioni di deposito";
  - Branch lines tradotto come "diramazione" invece di "linee secondarie"
  - Access Way tradotto come "Via di accesso" invece di "sistemazione dei piazzali".

### ***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***

#### **➤ Rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura:**

- Analisi e valutazione delle **"Informative semestrali"** inviate periodicamente dal GI, concernenti lo stato dei rapporti tra il medesimo e le IF in possesso di licenza di trasporto ed i Richiedenti capacità pluriennale; le Informative contengono tutte le informazioni relative ai dati sui treni\*km prodotti nel periodo considerato, notizie relative ai Richiedenti ed agli Accordi Quadro, nonché alle richieste di tracce pervenute dalle IF per l'orario ferroviario 2012-2013;

- Analisi e valutazione di ogni altra documentazione inviata dal Gestore concernente problematiche del settore ferroviario, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura;
- Riunioni con il GI finalizzate alla risoluzione delle problematiche del settore ferroviario emerse durante l'attività di monitoraggio e vigilanza.

➤ **Rapporti con Imprese Ferroviarie ed altri operatori/soggetti del settore ferroviario:**

- analisi e valutazione delle informazioni trasmesse all'URSF dalle IF, da altri operatori o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario;

Nell'ambito di tale attività, l'URSF ha esaminato - tra l'altro - le seguenti problematiche:

- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF Crossrail S.r.l. – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti pregressi e del Contratto di utilizzo per l'orario di servizio 2011-2012;
- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF Metrocampania Nord Est – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti pregressi relativi al mancato pagamento di fatture emesse a titolo di canone, energia e servizi correlati all'utilizzo dell'infrastruttura;
  - Riunione presso MIT - DGTF **8 maggio 2012**
  - Riunione presso MIT - DGTF **11 ottobre 2012**
- Tracce internazionali richieste dall'IF SVI Società Viaggiatori Italia S.r.l. per l'orario di servizio 2012-2013;
- Penali per Performance Regime e per il mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate, come da segnalazione dell'Associazione Fercargo;
- Raccordi Ferroviari: incontri con il GI e le Associazioni di categoria (Assogasliquidi, Assocostieri, Assofer):
  - Riunione presso URSF - **16 aprile 2012**
  - Riunioni presso RFI - **24 settembre 2012 – 23 ottobre 2012**

➤ **Sopralluoghi mirati al monitoraggio sulle regole di libero accesso al mercato e verifica rispetto normativa sul territorio:**

- Stazione Roma Ostiense: **15 e 29 maggio 2012, 1, 8 e 14 giugno 2012**
- Impianto Roma Smistamento: **27 giugno 2012**
- Stazione Roma Tuscolana: **6 luglio 2012**
- Impianto di Milano S. Rocco: **16 ottobre 2012**
- Stazione AV sotterranea di Bologna: **17 ottobre 2012**

➤ **Partecipazione a Convegni, Seminari, Corsi di interesse dell'Ufficio**

Seminari sulla Regolazione nel settore dei trasporti tenuti presso la European University Institute – **Florence School of Regulation:**

- 4°ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **19 marzo 2012**
- 2°EUrbanTRF (European Urban Transport Regulation Forum) **21 maggio 2012**
- 5° ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **05 ottobre 2012**
- 1°EMaritimeTRF (European Maritime Transport Regulation Forum) **9 novembre 2012**
- 1°EIntermodalTRF (European Intermodal Transport Regulation Forum) **7 dicembre 2012**

Convegno "*Liberalizzazione ferroviaria in Europa: Il caso Italia, fra anomalie e particolarità*" Filt-Cgil Nazionale – Roma **13 gennaio 2012**

Seminario "*Lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale: Il ruolo dell'autorità di regolazione dei trasporti*" - Federmobilità 11 giugno 2012 Milano presso l'Università Bocconi

ASSTRA - Corso di Formazione per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza. Due lezioni tenute da rappresentanti dell'URSF focalizzate sulle competenze dell'URSF- 12 settembre e 9 ottobre 2012

Mercintreno – “Sviluppo mercato e innovazione del trasporto ferroviario merci - Il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti” – Roma 1 e 2 ottobre 2012

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Convegno “*Liberalizzazioni e concorrenza*” Roma - 16 ottobre 2012

Comitato Misto di Valutazione progetto Egitto (MoU fra il Governo Italiano ed Egiziano)  
Presentazione presso il Ministero dei Trasporti egiziano delle novità del settore ferroviario italiano e dell'Ufficio di Regolazione - Il Cairo 5 e 6 novembre 2012

Ambasciata Svizzera in Italia – Convegno sul trasporto merci in Europa “*Corridoio sostenibile Genova-Rotterdam*” Roma 26 novembre 2012

➤ **Partecipazione a Progetti Comunitari**

**Progetto GIFT – Green Intermodal Freight Transport Strategic SEE (South East Europe) Program -**

- Kick – off meeting presso Ministero dei Trasporti Atene (Grecia) – 13/14 settembre 2012
- Project meeting/WP3 presso Ministero dei Trasporti Sofia (Bulgaria) – 26/27 novembre 2012

➤ **Predisposizione Questionari**

- **Questionario OCSE** – Indicatore sulla regolamentazione del mercato dei prodotti PMR;
- **Questionario** sull'implementazione della Direttiva 91/440/CE come emendata dalla Direttiva 2007/58/CE
- **Questionario** “Impact Assessment of Further Liberalisation of the Railway Market at the European Level - Stakeholder Survey” – Incontro presso l'URSF con un rappresentante della società Steer Davies Gleave incaricata dalla CE di redigere lo Studio;

➤ **Analisi e valutazione di Studi, Ricerche, Pubblicazioni**

Nell'ambito di tale attività, l'URSF predispone una **rassegna stampa** quotidiana relativa al settore dei trasporti, con particolare riferimento a quello ferroviario.

Quotidianamente vengono selezionati gli articoli di interesse dell'URSF, in particolare dalle seguenti fonti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Rassegna stampa;
- Agenzia di informazione Ferrovie e TPL “Ferpress”;
- Associazione Fercargo - Rassegna stampa;
- Siti internet specializzati o delle associazioni di settore.

Durante il 2012 sono inoltre stati analizzati e valutati una serie di **Studi e Ricerche** elaborati o commissionati dalle Istituzioni Europee, dagli operatori (IF, GI) o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario.

Tra gli altri si segnalano i seguenti documenti analizzati:

- “*Studio comparato sui metodi internazionali di valutazione preventiva delle opere pubbliche dal punto di vista della fattibilità tecnico-Economica*”, curato dal Nucleo per la

Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato nel 2012;

- *“Evaluation of Regulation 1371/2007”* Final Report Luglio 2012 Preparato per la Commissione Europea DG Move dalla Steer Davies Gleave;
- *“Authority, Infrastrutture e Performance nel Trasporto e nell’Industria Ferroviaria. Un confronto europeo”*: T-CESIT Centro Studi sui Sistemi di Trasporto n. 3-2012
- *“Il contributo del Trasporto Ferroviario nella strategia di crescita in Italia ed in Europa”*: The European House Ambrosetti 2012;
- *“Il pedaggio delle Reti Ferroviarie in Europa”* – Quaderno dell’Ufficio Studi di NTV
- *“Impatto della separazione tra il Gestore dell’Infrastruttura e Operatore Ferroviario nell’UE”* – Parlamento Europeo Direzione Generale Politiche Interne;
- *“Tipologia e Struttura degli Organismi di Regolazione nel settore ferroviario dell’UE”* – Parlamento Europeo Direzione Generale Politiche Interne;
- *“EVES--Rail Economic effects of Vertical Separation in the railway sector”* studio commissionato dalla CER Community of European Railway and Infrastructure Companies;
- *“La separazione delle reti ferroviarie: insegnamenti per l’Italia dalle riforme di Svezia e Gran Bretagna”* – Istituto Bruno Leoni
- 
- *“I trasporti del nostro scontento”* Libro Edizione Tipi del Mulino (2012), Prof. Boitani;
- *“Genova – Rotterdam: un corridoio sostenibile”* – Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile

**B.2 - ATTIVITÀ 2013 URSF*****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 57 della Direttiva 2012/34/EU.***

La **Direttiva 2012/34/UE (Recast)** del 21 novembre 2012 prevede, all'articolo 62 "*Procedure di comitato*", che la Commissione è assistita da un Comitato, istituito ai sensi del Regolamento (UE) 182/2011.

Questo Comitato, denominato **SERAC (Single European Railway Area Committee)**, sostituisce il precedente comitato DERC.

L'articolo 57 "*Cooperazione tra organismi di regolamentazione*" stabilisce poi che gli organismi di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali e in particolare informazioni sulle principali questioni riguardanti le loro procedure e sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria. Essi cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione.

A tale scopo gli organismi di regolamentazione partecipano e cooperano in una rete (*Network*) che si riunisce periodicamente. La Commissione è membro della rete, ne coordina e assiste il lavoro e se del caso, formula raccomandazioni alla rete. Essa assicura una cooperazione fattiva degli organismi di regolamentazione.

Il Gruppo di Lavoro "Rail Regulatory Bodies" viene quindi istituzionalizzato diventando, in ottemperanza all'art. 57 della Direttiva Recast, l'**"European Network of Rail Regulatory Bodies-ENRRB"**

In base al disposto dell'art. 37, comma 2 del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188, e in conformità a quanto previsto dalle Direttive europee 12/2001 (art. 10.7) e 14/2001 (art. 30 e 31) e dalla recente Direttiva Recast, l'**URSF coopera a livello comunitario con gli altri Organismi di Regolazione.**

Nell'ambito di tale attività l'Ufficio ha partecipato alle seguenti riunioni:

- **SERAC (Single European Railway Area Committee)**

- Riunione con i Regolatori Europei sui Corridoi Europei - Bruxelles 9-10 aprile 2013

- Riunione con i Regolatori Europei sui Corridoi Europei - Bruxelles 10 dicembre 2013

- **1<sup>a</sup> Riunione del Gruppo di Lavoro "European Network of Rail Regulatory Bodies- ENRRB"** – Bruxelles 13/14 marzo 2013

- **Riunione del Rail Regulatory Bodies Group sull'Equilibrio Economico dei Contratti di Servizio Pubblico**

Bruxelles 15 marzo 2013

- **2<sup>a</sup> Riunione del Gruppo di Lavoro "European Network of Rail Regulatory Bodies- ENRRB"** – Le Mans (Francia), 2/3 luglio 2013

- **3<sup>a</sup> Riunione del Gruppo di Lavoro "European Network of Rail Regulatory Bodies- ENRRB"** – Bruxelles 25/26 novembre 2013

**URSF ha partecipato ad incontri bilaterali con i seguenti Regolatori Ferroviari europei (RB):**

RB inglese "Office of Rail Regulation - ORR" - Roma – 23 maggio 2013

RB inglese "Office of Rail Regulation - ORR" - Londra – 12/13 agosto 2013

**Attività di Cooperazione** tra i Regolatori Ferroviari di Italia, Belgio, Germania, Lussemburgo, Svizzera ed Olanda in supporto ai **Comitati Esecutivi dei Corridoi Ferroviari Merci n. 1, 2 e 6** di cui all'art. 8 del **Regolamento UE n. 913/2010**:

- Aia (Olanda) 25/26 febbraio 2013
- Milano 16 aprile 2013
- Parigi 6/7 maggio 2013
- Madrid 8/9 luglio 2013
- Bruxelles 22/23 settembre 2013
- Parigi 3/4 ottobre 2013
- Marsiglia 28/29 ottobre 2013
- Bruxelles 10 dicembre 2013

**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**

- **31 gennaio 2013** – Riunione presso la sede dell'URSF con tutti i soggetti del mercato ferroviario - imprese ferroviarie (IF), Gestore dell'Infrastruttura (GI), Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), competenti Direzioni Generali di questo Ministero – durante la quale si è discusso prevalentemente delle tematiche affrontate nel corso dei precedenti aggiornamenti del PIR e di quelle che dovranno essere oggetto di modifiche e implementazioni, tra cui:

- terminal merci: manovre in autoproduzione e soggetto unico;
- raccordi privati;
- ultimo miglio e manovre nei porti;
- massimali assicurativi;
- penali a carico delle IF;
- Performance Regime;
- modalità e tempistica per l'aggiornamento del PIR;
- mezzi di soccorso e sgombero dell'infrastruttura;

➤ **Rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura:**

- Analisi e valutazione delle **“Informative semestrali”** inviate periodicamente dal GI, concernenti lo stato dei rapporti tra il medesimo e le IF in possesso di licenza di trasporto ed i Richiedenti capacità pluriennale;
- Analisi e valutazione di ogni altra documentazione inviata dal Gestore concernente problematiche del settore ferroviario, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura;
- Riunioni con il GI finalizzate alla risoluzione delle problematiche del settore ferroviario emerse durante l'attività di monitoraggio e vigilanza.

➤ **Rapporti con Imprese Ferroviarie ed altri operatori/soggetti del settore ferroviario:**

- analisi e valutazione delle informazioni trasmesse all'URSF dalle IF, da altri operatori o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario;

Nell'ambito di tale attività, l'URSF ha esaminato - tra l'altro - le seguenti problematiche:

- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF FuoriMuro S.r.l. – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti pregressi e del Contratto di utilizzo.
- Debiti verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: IF Metrocampania Nord Est (Ente Autonomo Volturmo) – Fidejussioni a garanzia del piano di pagamento per debiti

pregressi relativi al mancato pagamento di fatture emesse a titolo di canone, energia e servizi correlati all'utilizzo dell'infrastruttura;

- Tracce nazionali richieste dall'IF Nuovo Trasporto Viaggiatori per l'orario di servizio 2012-2013: specifica problematica rappresentata dall'IF NTV relativa alla tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore;
- Penali per Performance Regime e per il mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate, come da segnalazione dell'Associazione Fercargo;
- Raccordi Ferroviari: incontri con il GI, la DGT e le Associazioni di categoria (Assogasliquidi, Assocostieri, Assofer) relativamente ai contratti di accesso ai raccordi ferroviari privati e DICC Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali
- per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati;
- Tracce internazionali Parigi-Milano richieste dall'IF Thello

L'URSF ha inoltre espletato l'attività istruttoria - formulando le proprie indicazioni e prescrizioni - relativamente all'aggiornamento annuale del PIR della rete ferroviaria regionale della Campania (Linee sub urbane "Cancello - Benevento" e "Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese") gestite dalla Società EAV Srl ex MetroCampaniaNordEst Srl. - edizione 2013;

➤ ***Sopralluoghi mirati al monitoraggio sulle regole di libero accesso al mercato e verifica rispetto normativa sul territorio:***

- Brindisi - Terminal merci: **27 aprile 2013**
- Stazione Roma Ostiense: **22 maggio e 22 ottobre 2013**
- Verona - Terminal Quadrante Europa: **31 maggio 2013**
- Porto Genova e Porto La Spezia: **19-20 giugno 2013**
- Impianto Roma Termini - Centro Controllo AV + ACE-ACC : **27 settembre 2013**
- Stazione Firenze: **6 dicembre 2013**

➤ ***Partecipazione a Convegni, Seminari, Corsi di interesse dell'Ufficio***

Seminari sulla Regolazione nel settore dei trasporti tenuti presso la European University Institute - **Florence School of Regulation**:

- 3°EUrbanTRF (European Urban Transport Regulation Forum) **18 marzo 2013**
- 6°ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **27 maggio 2013**
- 7°ERailTRF (European Rail Transport Regulation Forum) **29 novembre 2013**

Convegno "***Come i treni a vapore di stazione in stazione***" - ASSTRA Bari **17-18 gennaio 2013**

3° Convegno nazionale sicurezza ed esercizio ferroviario: tecnologie e regolamentazione per la competizione - Università di Roma "Sapienza" - Facoltà di Ingegneria Civile **7 giugno 2013**

ASSTRA - Corso di Formazione per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza. Due lezioni tenute da rappresentanti dell'URSF focalizzate sulle competenze dell'URSF- Roma **27 giugno 2013**

Mercintreno - "***Ultimo miglio - Trasporto ferroviario merci e obblighi di servizio - Accesso alle infrastrutture ferroviarie/PIR e liberalizzazione***" - Roma **1 e 2 ottobre 2013**

Convegno “**Le priorità per la politica dei trasporti**” Società Italiana di Politica dei Trasporti - Si.Po.Tra - Venezia **21 ottobre 2013**

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Convegno “*Authority e Consumatori. La regolazione ai tempi della crisi*” - Roma, **26 novembre 2013**”

Oltre ad altre partecipazioni ad importanti congressi, convegni e incontri internazionali quali OCSE, WCRR etc.

➤ **Partecipazione a Progetti Comunitari**

**Progetto GIFT – Green Intermodal Freight Transport Strategic SEE (South East Europe) Program -**

- Project meeting/WP3 presso Autorità Marittima Galati (Romania) – **29/30 aprile 2013**
- INFODAY GIFT “Corridoi verdi nel sud-est Europa” – Lecce **3 ottobre 2013**

➤ **Predisposizione Questionari**

- **Questionario OCSE – THE OECD REGULATORY INDICATORS QUESTIONNAIRE 2013;**
- Partecipazione al **Gruppo di Lavoro “Statistiche Ferroviarie”**, composto da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell’Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie, del Gruppo Ferrovie dello Stato e dell’ISTAT.  
Le attività del Gruppo, istituito nel 2013, riguardano in particolare: a) l’analisi della domanda e dell’offerta di statistiche ferroviarie; b) l’ottimizzazione degli attuali sistemi di raccolta dei dati al fine di soddisfare le richieste a livello nazionale (Ministero, Operatori del Settore ecc.) ed europeo (Unione Europea per il RMMS Report, UNECE ecc.).

➤ **Analisi e valutazione di Studi, Ricerche, Pubblicazioni**

Nell’ambito di tale attività, l’URSF predispone una **rassegna stampa** quotidiana relativa al settore dei trasporti, con particolare riferimento a quello ferroviario.

Quotidianamente vengono selezionati gli articoli di interesse dell’URSF, in particolare dalle seguenti fonti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Rassegna stampa;
- Agenzia di informazione Ferrovie e TPL “Ferpress”;
- Associazione Fercargo - Rassegna stampa;
- Siti internet specializzati o delle associazioni di settore.

Durante il 20123 sono inoltre stati analizzati e valutati una serie di **Studi e Ricerche** elaborati o commissionati dalle Istituzioni Europee, dagli operatori (IF, GI) o da associazioni di settore ed inerenti problematiche del mercato ferroviario.

PAGINA BIANCA

## **C. IL MERCATO FERROVIARIO ITALIANO E LA REGOLAZIONE SVOLTA DALL'URSF**

### **C.1 - ATTIVITÀ GENERALI DI SUPPORTO AL MINISTRO PER LA REGOLAZIONE DEL SETTORE E PER LO SVILUPPO DELLA CONCORRENZA NEI MERCATI DEI SERVIZI FERROVIARI**

#### **C.1.1 EFFETTI DELLA CONCORRENZA: IL CASO AV**

##### **Il quadro europeo**

Sin dai primi anni novanta (Direttiva 440/91/CEE), l'Unione Europea ha avviato un serio programma di riforma del settore ferroviario, importante sia per i risvolti economico-sociali che per quelli della sostenibilità economico-ambientale. Il traguardo da raggiungere, inizialmente identificato nella omogeneizzazione dei differenti sistemi nazionali e nella liberalizzazione dei trasporti internazionali a scala europea, si è via via affinato fino a pervenire all'intenzione dichiarata di creare un unico spazio ferroviario europeo e un mercato integrato, sicuro ed interoperabile.

Tale obiettivo va raggiunto anche attraverso la realizzazione di nuove linee ferroviarie, in particolare quelle ad alta velocità, che consentono di rendere realmente competitivi i viaggi in treno rispetto a quelli in aereo e automobile su distanze sino a 700 chilometri e oltre.

La rete AV (velocità  $\geq$  250 km/h – velocità max oggi 360 km/h con velocità commerciale di 300 km/h, in un prossimo futuro 400 km/h con velocità commerciale di 350 km/h) rappresenta oggi il fiore all'occhiello del sistema ferroviario europeo e italiano.

##### **L'infrastruttura italiana**

La rete AV italiana è stata pianificata con l'obiettivo di connettere le aree a maggiore densità abitativa e produttiva del paese, paese che, per sua conformazione geografica, è lungo e stretto. Il concept iniziale è stato, pertanto, quello di sviluppare una Y innestata sul collegamento sud-nord tra Roma (con estensione a sud per Napoli e Salerno) e Milano e Venezia (passando per Firenze e Bologna), sormontata da una trasversale est-ovest tra Venezia e Torino (passando per Padova, Verona, Brescia e Milano)

La linea AV italiana attualmente in esercizio collega dunque le città di: **Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno**, con ulteriori tratti attivi tra **Milano e Treviglio** e tra **Padova e Mestre** (linea blu sulla mappa).

La linea **Padova-Bologna** e la linea **Verona-Bologna** (entrambe linee celesti sulla mappa a nord di Bologna), pur non essendo AV, sono state completamente potenziate per l'integrazione nella rete Alta Velocità.

Lo sviluppo del network così descritto è di circa 1.000 km e ha di fatto completato il progetto inizialmente avviato con la realizzazione nel 1977 del primo tratto della linea Direttissima Roma-Firenze.

Completano a breve la trama della rete AV:

- circa **200 km** tra **Treviglio e Padova (via Verona)** (linea arancione sulla mappa a est di Milano);
- ulteriori linee - in parte nuove, in parte esistenti e in progressivo potenziamento per l'integrazione con il resto del sistema AV/AC - lungo le **direttrici dei valichi alpini** di collegamento con il resto d'Europa e lungo i collegamenti nel **Mezzogiorno** italiano, in particolare tra Napoli e Bari, Salerno e Reggio Calabria, ed in Sicilia fra Palermo, Catania e Messina il Terzo Valico tra Milano e Genova (linea arancione sulla mappa a sud di Milano).



L'Infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità è, inoltre, integrata con la vecchia rete convenzionale per poter meglio sviluppare le potenzialità del traffico ferroviario.

La rete ferroviaria convenzionale in Italia è costituita, invece, da circa 16.500 Km altre linee e nodi, mentre circa 2.000 Km sono le infrastrutture regionali interoperabili e interconnesse.



**Le caratteristiche tecniche della linea AV**

Le linee AV sono costruite secondo i più avanzati standard infrastrutturali e tecnologici per consentire le migliori prestazioni in termini di **sicurezza, velocità, e interoperabilità** con le principali direttrici ferroviarie esistenti e con le linee europee ad Alta Velocità.

Tra le dotazioni tecnologiche innovative sviluppate e/o adottate per l'AV italiana, particolarmente significative sono l'European Railways Traffic Management System (**ERTMS**), il Sistema di Comando Centralizzato adattato all'AV (**SCC-AV**), il sistema di radiotelefonía mobile **GSM-R**, il sistema di trazione elettrica a **25 KV c.a.**

Di seguito le principali caratteristiche tecniche della nuova infrastruttura:

Tipo traffico	Misto (passeggeri e merci)
Velocità commerciale / max	300 km/h / 360 km/h
Raggio di curvatura minima	5.450 m
Pendenza massima	18‰
Carico massimo per asse	25 t
Larghezza della sede	13,6 m
Interasse binari	4,5-5 m
Sezione gallerie naturali	82 m <sup>2</sup>
Alimentazione nuove linee	25 kV c.a. 50 Hz
Alimentazione tratti penetrazione urbana	3 kV c.c.

**Elementi chiave della rete AV**

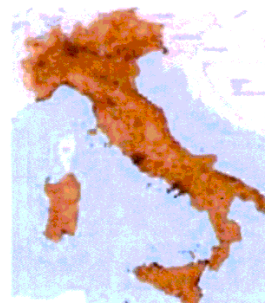
Sulla base dell'esperienza italiana, alcuni fattori chiave da considerare nella progettazione e realizzazione di una rete AV sono i seguenti:

*Le grandi infrastrutture, che permettono la realizzazione di una rete sempre più performante.*



**Distanze:** l'AV fino a 1000 km è competitiva se non interrotta da molte fermate, altrimenti le distanze ottimali si riducono intorno ai 500 – 700 km in funzione della velocità di esercizio prevista. Quest'ultimo fattore è fondamentale per una corretta valutazione dei costi-benefici, infatti a maggiore velocità di esercizio prevista corrispondono costi di realizzazione molto più elevati.

**Popolazione:** diventa essenziale collegare le città più popolate e importanti del paese per giustificare l'investimento e ottenere ritorni adeguati in termini economico-sociali.



**ERTMS – ETCS:** sono gli standard europei e interoperabili di infrastruttura ferroviaria e di bordo treno in ambito Controllo Comando e Segnalamento (CCS) prescelti dall'Unione Europea per realizzare la rete AV nel continente: essi consentono di gestire in modo assolutamente sicuro la circolazione dei treni AV, annullando la possibilità di disastri legati all'errore umano (come, purtroppo, recentemente avvenuto in Europa).



**La Capacità:** di norma è misurata dal numero di treni che possono impegnare l'infrastruttura presa a riferimento nell'unità di tempo prescelta, tuttavia le due variabili principali che ne possono incrementare il valore sono le caratteristiche tecniche del sistema di CCS utilizzato e della tipologia di traffico (specializzazione delle linee e della tipologia di servizio... soprattutto nei nodi urbani).

**Il Pedaggio:** è dovuto su tutta la rete ma ovviamente quello sulla rete AV è superiore e in parte destinato a rifondere il Gestore dell'Infrastruttura dei minori ricavi derivanti dal ridotto pedaggio richiesto sulle reti convenzionali. In Italia è il Decreto 43T/2000 a determinarne i criteri di calcolo. Ad ogni modo esso tende a coprire i soli costi diretti e indiretti dei servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura.

**Stazioni ferroviarie:** anello fondamentale della rete che permette di efficientare il sistema AV, migliorare l'attraversamento dei nodi e incrementare l'attrattività e la ricettività della rete ferroviaria integrandola con le reti urbane di trasporto pubblico locale, le aree più densamente abitate e le zone commerciali delle città.



## I treni

Il materiale rotabile utilizzato oggi sulle linee AV in Italia è di nuova concezione ed interoperabile (standard sono: 25 KV AC, ERTMS 2.3.D, 220 Mt., Minimo 7 Carrozze, accoppiabilità dei treni, Velocità commerciale 350 Km/h). Su questa linea di sviluppo continuo del materiale rotabile, iniziata con i modelli di Settebello, Pendolino, fino ad arrivare agli attuali modelli di treni ETR già in circolazione (Le Freccie) ed ai treni ITALO, è anche il nuovo ETR 1000 commissionato da Trenitalia SpA del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FSI). L'ETR 1000 è prodotto da Ansaldo-Breda e Bombardier negli stabilimenti di Savona – Italia.