

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore la mancata apertura nei tempi previsti della Stazione AV sotterranea di Bologna centrale, con conseguenti disagi e ripercussioni sull'organizzazione della società NTV.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 24 giugno 2013, la Decisione n. 528 in cui - con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

1. di riconoscere che il GI, pur operando nell'interesse generale e in modo non discriminatorio, ha tardato nella comunicazione ufficiale alle IF della mancata apertura della stazione sotterranea AV di Bologna;
2. di prescrivere al GI che in caso di apertura di grandi opere (tunnel ferroviari, stazioni AV e stazioni sotterranee) queste devono essere oggetto di una verifica puntuale almeno tre mesi prima della loro data prevista di apertura, alla presenza delle IF interessate. Allo stesso modo deve essere comunicata per iscritto, con congruo anticipo, alle IF interessate, la conferma dell'apertura di tali grandi opere e dei servizi ivi programmati. La data di attivazione deve anche essere inserita a PIR e una sua modifica deve seguire le regole del Prospetto Informativo. Eventuali inadempimenti da parte del GI saranno sanzionati, una volta accertati, a norma del D.Lgs. 188/2003;
3. di rigettare tale punto del ricorso presentato da NTV disponendone l'archiviazione in quanto il GI ha rispettato nel corso del 2013 la richiesta di NTV.

A.1.6) Decisione n. 625 del 22 luglio 2013- Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alla mancata assegnazione, da parte di RFI, di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nell'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013 nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55.

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore la mancata assegnazione di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nell'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013 nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 22 luglio 2013, la Decisione n. 625 in cui - con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue

1. Riesame delle contestate determinazioni concernenti l'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013

(a) dichiarare che spetta a NTV l'assegnazione della traccia oraria da essa richiesta nel canale orario delle ore 7:25 per la tratta Roma Tiburtina - Venezia Santa Lucia;

(b) conseguentemente disporre l'assegnazione a NTV della traccia stessa.

Le richieste così come formulate dall'IF NTV ai suddetti punti a) e b) non possono essere accolte, in considerazione del fatto che nessuna IF può vantare un diritto pieno, esclusivo ed incondizionato su una specifica traccia, dovendo il Gestore procedere - nel rispetto delle regole di assegnazione di capacità infrastruttura secondo criteri di equità, imparzialità e trasparenza - ad assicurare a ciascuna IF la possibilità concreta di accesso e utilizzo della rete ferroviaria.

L'URSF ritiene invece che debba essere presa a riferimento, per la richiesta di NTV di riesame delle determinazioni del GI relative all'orario di servizio 2012-2013, la traccia originariamente richiesta dall'IF stessa ad aprile 2012 (treno No Stop 9972 Roma Tiburtina - Milano Porta Garibaldi con partenza alle ore 07:17).

L'URSF prescrive al GI di riesaminare le determinazioni contestate dall'IF NTV, attivando il processo di coordinamento al fine di verificare la possibilità di compatibilizzare la traccia Roma-Milano No Stop originariamente richiesta da NTV (treno 9972 - p. 07:17) con le tracce già assegnate alla IF Trenitalia nella medesima fascia oraria di riferimento.

2. Considerate le gravi e plurime violazioni delle norme disciplinanti il procedimento di assegnazione di capacità, nonché la compromissione del regime di concorrenza che tali violazioni hanno prodotto, irroghi a RFI la sanzione prevista dall'art. 37, comma 6-bis, del D.Lgs. 188/2003 nella misura massima;

L'URSF non accoglie la richiesta di sanzionare RFI in quanto le asserite violazioni del GI non possono essere:

- considerate "plurime" giacché la contestazione di NTV è riferita ad una singola traccia (treno Italo n. 9972 delle ore 07:17, posticipato alle 07:50);

- valutate "gravi" in quanto nel corso dell'istruttoria non sono emersi elementi che permettano di individuare, in modo preciso e univoco, una violazione della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria tale da palesare la volontà discriminatoria da parte del GI nei confronti dell'IF NTV.

Si rileva infatti che l'orario di servizio di riferimento (dicembre 2011 - dicembre 2012) è il primo che il Gestore ha dovuto elaborare e predisporre - relativamente alle tracce di diverse IF confliggenti nel segmento dell'AV - sull'intero periodo di validità (per l'orario precedente si era limitato al periodo 28 aprile - 9 dicembre), e che tale novità ha evidenziato un "disallineamento" tra quanto previsto dalla normativa europea (artt. n. 20 Programmazione e n. 21 Procedura di Coordinamento della Direttiva 2001/14/CE) ed il relativo recepimento nell'ordinamento italiano

(artt. n. 27 Assegnazione di capacità e n. 29 Procedura di programmazione e coordinamento del D. Lgs. n. 188/2003), con particolare riferimento alle diverse fasi del processo di coordinamento.

L'applicazione delle suddette disposizioni da parte del Gestore - anche a causa del menzionato "disallineamento" - non sembra pienamente aderente allo spirito della normativa europea.

Preso atto di tale criticità, al fine di rendere il processo di coordinamento in linea con quanto stabilito dalle Direttive comunitarie (e - per quanto possibile - anticipando le previsioni contenute nella Direttiva 2012/34/UE del 21.11.2012, in attesa del relativo recepimento), l'URSF prescrive al Gestore di modificare opportunamente il paragrafo 4.4.2 del PIR, sottoponendolo alla prevista consultazione da parte di tutti i soggetti interessati attraverso la procedura di aggiornamento attualmente in corso.

3. inibisca a RFI la reiterazione delle contestate condotte discriminatorie e anticoncorrenziali.

In esito all'istruttoria esperita è emersa - anche a causa della mancata emanazione del Decreto Ministeriale di cui all'art. 17 comma 11 del Decreto Legislativo n. 188 del 24 luglio 2003 - una esigenza di chiarezza e completezza normativa tale da far ritenere necessaria la riorganizzazione e rivisitazione complessiva delle norme di settore (ad esempio istituendo un Testo Unico per le Ferrovie).

Nelle more dell'auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, predisposizione di tale testo unico che armonizzi e coordini la normativa esistente - incluse le più recenti direttive comunitarie - ed al fine di garantire, già in questa fase, una corretta gestione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario ad Alta Velocità, l'URSF prescrive al Gestore:

- di procedere obbligatoriamente - in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità - all'attivazione del Processo di risoluzione dei conflitti come previsto al paragrafo 4.4.4 del PIR, specificando dettagliatamente in tale paragrafo la natura e la composizione della prevista "Commissione interdisciplinare". Tale procedura, che non preclude alle IF la possibilità di presentare un successivo ricorso all'URSF nel caso non si pervenisse ad una soluzione condivisa, potrebbe in molti casi permettere alle IF stesse di giungere ad una rapida soluzione delle vertenze (entro i 10 giorni previsti dal D. Lgs. n. 188/2003).

- di modificare il Paragrafo 4.4.1 "Limitazione all'Accordo Quadro" del PIR, proponendo nuovi limiti di riserva di capacità calibrati non solo sulla capacità complessiva della intera rete gestita, ma anche per singole fasce orarie in ciascuna tratta (con particolare riferimento a quelle di maggior interesse per l'utenza e conseguentemente per le IF).

Nel proporre il limite massimo di riserva della capacità ottenibile da parte di una singola IF per una specifica tratta e in una determinata fascia oraria, il GI deve tenere nella dovuta considerazione quanto previsto dal D. Lgs. n. 188/2003 in particolare agli artt. n. 23 comma 2 (Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti o servizi) e n. 29 comma 1 ([..] tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività), con particolare riferimento all'assegnazione della capacità su quelle tratte e nelle fasce orarie di maggior interesse per l'utenza ed economicamente più vantaggiose per le imprese ferroviarie.

Le modifiche al Paragrafo 4.4.1 come sopra prescritte dovranno essere sottoposte alla prevista consultazione da parte di tutti i soggetti interessati attraverso la procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete attualmente in corso.

A.1.7) Decisione n. 880/5 del 04 novembre 2013 - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle penali richieste dal GI all'IF rispettivamente per i periodi 28/4/2012 - 30/6/2013, 1 luglio 2012 - 30 ottobre 2012 e 1 novembre 2012 - 8 dicembre 2012 ai sensi del Capitolo 2 - paragrafo b.4.2. Parte Speciale del PIR.

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore l'esatta attribuzione delle penali richieste dal quest'ultimo all'IF rispettivamente per i periodi 28/4/2012 – 30/6/2013, 1 luglio 2012 – 30 ottobre 2012 e 1 novembre 2012 – 8 dicembre 2012 ai sensi del Capitolo 2 – paragrafo b.4.2. Parte Speciale del PIR.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 04 novembre 2013, la Decisione n. 880/5 in cui – con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

- la legittimità del criterio applicato da RFI, stante le regole del 2012, nel processo di determinazione delle penali per mancata contrattualizzazione delle tracce;
- la correttezza dell'operato di RFI nel calcolo delle penali nel rispetto di quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete edizione vigente al momento della loro determinazione;
- il rigetto del ricorso presentato dalla NTV al fine di ottenere una rideterminazione delle penali dovute per il periodo indicato, in applicazione del paragrafo b.4.2, capitolo 2 parte speciale del PIR.

A.1.8) Decisione n. 885 del 05 novembre 2013 - Ricorso ex art. 37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione alle "informazioni al pubblico concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC".

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore erronella attribuzione di ritardi e cause ritardi treni nelle "informazioni al pubblico emanate nelle stazioni ferroviarie e concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC".

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 05 novembre 2013, la Decisione n. 885/5 in cui – con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

1. inibisca a RFI la trasmissione o comunque la diffusione in qualsiasi forma di informazioni al pubblico non veritiere;

L'URSF ha evidenziato come si siano verificati - ancorché in misura estremamente ridotta - ulteriori casi di annunci al pubblico "non veritieri" anche dopo l'avvio del Procedimento e comunque successivamente agli episodi contestati da NTV nella nota di presentazione del ricorso del 9 gennaio 2013.

Pertanto, nel prendere atto che il GI ha comunque avviato la riorganizzazione del proprio servizio di annunci al fine di renderlo quanto più possibile preciso, corretto e adeguato alle specifiche e particolari esigenze informative, e:

- considerata la centralità del dato informativo nell'ambito della fornitura dei servizi ferroviari;
- valutato che il Manuale Annunci Sonori costituisce lo strumento necessario e idoneo a raggiungere l'obiettivo di una informazione corretta e adeguata;
- ritenuto che il suddetto obiettivo deve essere raggiunto entro un tempo congruo;
si prescrive di completare la revisione del Manuale Annunci Sonori (MAS) entro e non oltre il prossimo cambio orario del 15/12/2013, conformemente alle indicazioni formulate nella Relazione Illustrativa allegata e a quanto prescritto al successivo punto 2 della presente Decisione

2. affermi che RFI nel fornire i servizi di informazione al pubblico è tenuta ad operare in modo non discriminatorio, in specie garantendo a tutte le imprese ferroviarie lo stesso standard di servizi quanto a tempestività e contenuto;

Quest'Ufficio, nel confermare quanto peraltro stabilito dalla normativa vigente, e cioè che i servizi di informazione al pubblico devono essere forniti in modo equo, trasparente e non discriminatorio, ritiene che la imputabilità e le circostanze che hanno determinato il ritardo devono essere fornite all'utenza (quando individuate con certezza), in ottemperanza al Regolamento (CE) n. 1371/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, e che l'utente stesso deve avere a disposizione più informazioni possibili al fine di poter orientare la propria scelta anche sulla base dell'affidabilità di una IF.

RFI stessa ha inoltre riconosciuto che l'ingresso di un nuovo operatore rende necessario, anche per i servizi di informazione al pubblico, la rivisitazione delle procedure e delle relative modalità applicative.

Pertanto, al fine di garantire a tutte le imprese ferroviarie il medesimo livello di servizio di informazione al pubblico (sia nei tempi che nel contenuto), quest'Ufficio prescrive a RFI:

- di apportare - entro la data indicata al punto precedente - le necessarie modifiche al Manuale Annunci Sonori (MAS), tenendo conto sia delle nuove esigenze derivanti dalla concomitanza di più imprese operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, che delle necessarie informazioni da fornire ai passeggeri;
- di prevedere nel nuovo MAS una formulazione degli annunci tale da informare circa le cause dei ritardi e l'imputabilità degli stessi ad una specifica IF o al GI, solo nei casi in cui tali elementi siano stati individuati con assoluta certezza. In tutti gli altri casi l'annuncio deve essere generico relativamente all'imputabilità del ritardo ad uno specifico soggetto, mantenendo però l'assoluta precisione sulla quantificazione del ritardo, la durata del disagio e le conseguenze che lo stesso sta determinando. Infatti se da un lato è fondamentale in un regime di concorrenza l'esatta attribuzione dei ritardi anche per orientare le scelte dei viaggiatori, dall'altro lato - non essendo sempre possibile desumere in tempi rapidi e con

assoluta certezza le cause di un ritardo - risulta più importante dare una completa informazione all'utenza sulle conseguenze del ritardo, ancor prima di indicarne la causa.

3. considerata la gravità e la reiterazione delle condotte lesive, la loro finalità discriminatoria e la rilevanza dei danni prodotti, irroghi a RFI la sanzione prevista dall'art. 37, comma 6-bis, del d.lgs. 188 del 2003 nella misura massima.

Su tali specifiche contestazioni quest'Ufficio, considerato che:

- il numero estremamente limitato di eventi segnalati dall'IF NTV (in particolare quelli in cui l'annuncio è stato dato attribuendo erroneamente all'IF stessa la titolarità del treno causante i ritardi) e la non sistematicità degli stessi denota l'assenza di un disegno discriminatorio;
- le iniziative intraprese dal Gestore successivamente alla presentazione del ricorso de quo da parte di NTV, in particolare:
 - la riorganizzazione del proprio servizio di annunci;
 - l'istituzione del Gruppo di Lavoro "Revisione Manuale Annunci Sonori";
 - l'emanazione di un ordine interno con cui sono state fornite agli operatori delle "sale operative nazionali" indicazioni specifiche in merito alle modalità di erogazione degli annunci sonori;
 - la predisposizione di specifici corsi formativi per gli operatori addetti alle informazioni al pubblico avente per oggetto le modalità di erogazione degli annunci in stazione; dimostrano la volontà del GI di adeguarsi alle nuove necessità informative eliminando le criticità potenzialmente idonee al ripetersi delle fattispecie descritte e contestate da NTV;
 - in diversi annunci è stato genericamente indicato che il ritardo era dovuto ad "un guasto ad un treno precedente", e che tale locuzione avrebbe potuto far attribuire a un treno dell'impresa *incumbent* Trenitalia la causa di tale ritardo, contribuisce a rafforzare l'esistenza della buona fede del GI;

Verificato che, nonostante le descritte attività di revisione delle modalità di revisione degli annunci e la riorganizzazione/formazione delle strutture ad essa preposte, il GI non ha operato con la necessaria tempestività né ha, ad oggi, concluso le suddette attività.

Tutto ciò premesso e considerato il fine di assicurare la realizzazione di un sistema informativo idoneo (che consenta la trasmissione di dati corretti per gli utenti e non provochi potenziali distorsioni sul mercato) l'Ufficio dispone:

- i) di prescrivere al GI di modificare il MAS come indicato nel corpo di questa decisione;
- ii) di non applicare la sanzione di cui all'art. 37 comma 6 bis, lett. a) del D.Lgs n. 188/2003.

A.1.9) Decisione n. 890 del 05 novembre 2013 - Ricorso ex art.37 del D.Lgs. 188/2003, presentato da Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 9 gennaio 2013 in relazione al mancato recepimento - da parte di RFI - di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico (ad es. visibilità negli atri di stazione) in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV, e al carattere discriminatorio della condotta tenuta da RFI nei confronti di NTV

L'impresa ferroviaria NTV, con nota del 09/01/2013, ha presentato ricorso all'URSF contestando al Gestore il mancato recepimento di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico (ad es. visibilità negli atri di stazione) in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV, e al carattere discriminatorio della condotta tenuta da RFI nei confronti di NTV.

Il ricorso fa parte di un insieme di 7 ricorsi, presentati contestualmente all'URSF da NTV, aventi ad oggetto specifiche problematiche relative all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria italiana.

L'URSF si è immediatamente attivato, constatata la varietà e la complessità delle problematiche evidenziate dalla ricorrente, contattando le due società (NTV ed RFI) per verificare lo stato delle questioni sollevate e la possibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

In data 05 e 14 febbraio 2013 si sono tenuti - presso la sede dell'URSF - due incontri con i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura RFI e dell'impresa ferroviaria NTV, durante i quali l'URSF ha formulato una proposta di conciliazione complessiva finalizzata a risolvere il contenzioso.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate dalle Parti, è emersa l'impossibilità di giungere ad una conciliazione globale sul contenzioso in atto.

Pertanto l'URSF, preso atto dell'esito negativo del tentativo di conciliazione, il giorno 15 febbraio 2013 ha formalmente avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a RFI e NTV un elenco specifico di documenti inerenti l'oggetto, una dettagliata relazione sulle tematiche di contestazione ed ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI o l'Impresa Ferroviaria stessa ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF ha emanato, in data 05 novembre 2013, la Decisione n. 890/5 in cui - con riferimento alle richieste di NTV - ha deciso quanto segue:

(i) prescriva ad RFI di provvedere agli adempimenti ed all'attuazione degli interventi meglio descritti in narrativa e puntualmente declinati nella nota NTV prot. 12/303.02/P del 29 ottobre 2012

I) BIGLIETTERIE SELF SERVICE, DESK MOBILI e TOTEM INFORMATIVI

L'URSF, avendo verificato che non esiste una procedura standardizzata che definisca modalità e tempistiche per la richiesta e la successiva assegnazione di aree e spazi nelle stazioni, prescrive al Gestore dell'Infrastruttura di emanare entro il prossimo cambio orario uno specifico regolamento al fine di avere un processo autorizzatorio equo, trasparente e non discriminatorio, e conforme alla normativa sul corretto procedimento, in particolare definendo responsabili, procedure e tempi certi per le autorizzazioni e le risposte alle richieste pervenute da parte delle IF.

Tale documento deve regolamentare l'assegnazione di spazi/superfici nelle stazioni, anche con riferimento alle aree per le Biglietterie Self Service - Desk Mobili - Totem Informativi, disciplinando le modalità con cui effettuare la richiesta di aree, dando indicazione dei referenti, della tempistica prevista per il completamento dell'istruttoria ed il rilascio/rigetto dell'autorizzazione e delle possibili cause di rigetto, stabilendo i principi di calcolo delle tariffe per l'utilizzo delle aree.

Il Gestore deve inoltre stabilire criteri e principi per una corretta localizzazione (anche ai fini della fruizione in sicurezza degli spazi comuni di stazione) e quantificazione degli spazi da assegnare alle singole IF, che dovranno - tra gli altri - tener conto delle:

- specifiche esigenze dell'utenza ferroviaria;
- caratteristiche delle stazioni, quali le dimensioni e la localizzazione degli atri e degli altri spazi comuni;
- numero minimo o massimo di biglietterie self-service, desk mobili o totem informativi;
- scelte commerciali effettuate dalle singole imprese ferroviarie relativamente ai servizi offerti alla propria clientela.

L'URSF ha inoltre indicato che l'assenza di specifiche regole e criteri di assegnazione alle IF di spazi nelle stazioni non ha permesso di valutare se le richieste di NTV (relativamente ad un appropriato e corretto numero di biglietterie da assegnare all'IF stessa) fossero congrue e quindi tali da dover essere necessariamente soddisfatte.

II) MONITOR POSIZIONAMENTO CARROZZE

Per quanto concerne i monitor "posizione carrozza", avendo riscontrato il permanere - nonostante l'avvenuto adeguamento del software da parte del GI - di differenze nelle informazioni relative ai servizi offerti dai treni Frecciarossa e Italo, si prescrive di aggiornare

e implementare tempestivamente e progressivamente il suddetto software affinché i messaggi trasmessi dai monitor siano di tipo "standard" e uguali per tutte le IF.

Inoltre al fine di non ingenerare confusione nei passeggeri in partenza ed evitare possibili discriminazioni tra le IF, il Gestore dovrà anche verificare i tempi di aggiornamento dei display dei monitor presenti sul binario cercando di ridurre al minimo la presenza di informazioni relative ad un treno già partito.

Con riferimento alla richiesta di installazione di monitor "posizione carrozza" sui marciapiedi ove sprovvisti, e preso atto dell'affermazione di RFI secondo la quale - a causa della mancanza di copertura economica - non sono al momento previste installazioni di nuove periferiche in prossimità di binari allo stato sprovvisti, quest'Ufficio ha rinviato a quanto già stabilito in merito con Decisione n. 400/5 del 21 maggio 2013.

III) CARTELLONISTICA E SEGNALETICA IN STAZIONE

Per quanto concerne la cartellonistica e la segnaletica di stazione l'URSF prescrive al Gestore di modificare il "Progetto di variante al sistema segnaletico" - a tutela dei passeggeri e sempre garantendo equità e non discriminazione tra le imprese ferroviarie - eliminando il cosiddetto "principio di informativa anonima" e prevedendo invece l'inserimento nella cartellonistica e segnaletica di stazione del nome/logo dell'operatore che fornisce specifici servizi (biglietteria, sala accoglienza, punti informazioni, etc.).

IV) STAZIONE DI ROMA TIBURTINA

Il Gestore deve predisporre, entro il prossimo cambio orario, uno specifico piano che indichi le puntuali scadenze temporali previste per l'apertura degli spazi commerciali e dei servizi pubblici all'interno della Stazione di Roma Tiburtina, dando informazioni dettagliate circa la loro progressiva operatività.

(ii) in considerazione delle descritte gravi violazioni relative all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura e dei connessi servizi, irroghi ad RFI le sanzioni previste dall'art. 37, comma 6 bis, del d.lgs. 8 luglio 2003, n. 188, nella misura massima ed in relazione a ciascuna violazione accertata

Premesso che dagli accertamenti svolti durante la fase istruttoria non è rilevabile l'esistenza di un comportamento del GI preordinato ad escludere e/o a discriminare l'IF NTV, tuttavia sono emerse le seguenti rilevanti criticità:

- mancanza di una procedura standardizzata relativa alle modalità di richiesta, tempistiche e criteri di assegnazione di spazi/aree in stazione;
- disomogeneità nel processo di individuazione e successiva assegnazione alle IF degli spazi/aree di stazione, con differente trattazione delle richieste formulate dalle IF Trenitalia e NTV;
- mancato tempestivo adeguamento delle Linee Guida relative alla segnaletica per i servizi ferroviari essenziali, in tempo utile per poter soddisfare le esigenze/ricieste del nuovo operatore ferroviario NTV;
- permanenza di differenze (nonostante l'avvenuto adeguamento del software da parte del GI) nelle informazioni emanate attraverso i monitor "posizione carrozza" e relative ai servizi offerti dai treni Frecciarossa e Italo.

In considerazione del fatto che l'insieme delle criticità sopradescritte denotano un atteggiamento del GI difforme dai criteri generali che devono orientare la corretta gestione dell'infrastruttura, e verificato che tale comportamento ha danneggiato l'IF NTV incidendo negativamente sulle attività della stessa con conseguente disagio alla clientela, si irroga al Gestore una sanzione, in base al disposto art. 37 del D.Lgs n. 188/2003, comma 6 bis lettera a) "in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria [...] pari a 50.000 € (cinquantamila euro).

(iii) in considerazione del fatto che gli inadempimenti ascrivibili ad RFI rispetto agli interventi di cui al punto (i) determinano una ridotta fruizione della rete e dei servizi ad essa inscindibilmente connessi disponga la riduzione dei canoni versati da NTV sino al momento in cui persisteranno i suddetti inadempimenti, prescrivendo la restituzione della quota parte riferibile alla mancata prestazione delle attività e dei servizi richiesti.

L'URSF non può disporre la riduzione né la parziale restituzione del canone di accesso all'infrastruttura per una eventuale ridotta fruizione della rete o dei servizi connessi, ma può esclusivamente applicare - come stabilito al precedente punto - una sanzione per accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi.

(iv) di prescrivere a RFI di autorizzare lo scambio dei locali nella stazione AV MedioPadana come concordato con il Comune di Reggio Emilia.

La questione relativa ai locali nella Stazione AV di Reggio Emilia conferma che l'assenza di regole per l'assegnazione di spazi/aree commerciali nelle stazioni è causa di problematiche tra gli operatori ferroviari o altri soggetti comunque presenti e operanti in stazione.

L'URSF, nel confermare la prescrizione formulata al punto i) della presente Decisione, invita il Gestore, dopo l'emanazione del Regolamento per l'assegnazione di spazi/superfici nelle stazioni, a verificare con tutti i soggetti coinvolti (NTV, Trenitalia e Comune di Reggio Emilia) la sussistenza dell'interesse a effettuare uno scambio dei locali loro assegnati ed eventualmente provvedere sulla base delle regole adottate.

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.1.B

LE DECISIONI DELL'URSF

L. 99/2009

Legge 23 luglio 2009, n. 99, "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia", ha inciso sul processo di liberalizzazione nel campo del trasporto ferroviario regionale.

Successivamente con il D.Lgs. 15/2010 viene data attuazione alla direttiva 2007/58/CE, che modificava le direttive 91/440/CE e 2001/14/CE, relative, la prima, allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e, la seconda, alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Tale disposizione ha dunque introdotto nel quadro normativo nazionale una parte dei criteri dettati dalla predetta Direttiva 2007/58/CE prevedendo, in particolare, che dal 1° gennaio 2010 le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri avessero il diritto di trasportare passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, fatte salve le limitazioni atte a evitare che tale servizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

- **Decisione n. 1078 dell'11 dicembre 2013**

Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Udine – Tarvisio - Boscoverde e vv. richiesti dall'impresa ferroviaria Ferrovie Udine Cividale

- **Decisione n.641 del 31 luglio 2013**

Servizio di "cabotaggio" in territorio italiano nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla relazione Parigi-Milano richiesto dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI).

- **Decisione n. 563 del 5 luglio 2013**

Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. - Milano C.le richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

- **Decisione n. 174 del 22 febbraio 2013**

Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Vasto S.Salvo/Bologna C.le e vv., Bari C.le/Pescara e vv. richiesti dall'impresa ferroviaria FAS Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.a.

- **Decisione n. 966 del 6 dicembre 2012**

“Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”. Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. – Livorno C.le richiesti dall’impresa ferroviaria Go Concept S.r.l.

- **Decisione n. 398 del 25 maggio 2012**

Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Celano - Roma, Vasto San Salvo - Bologna C.le e Pescara - Bari C.le richiesti dall’impresa ferroviaria FAS Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.a.

- **Decisione n. 768 del 27 ottobre 2011**

Servizi di trasporto ferroviario passeggeri in ambito nazionale richiesti dall’impresa ferroviaria Arenaways S.p.a. sulla linea Torino - Milano.Riesame della Decisione n. 589 del 9 novembre 2010. ai sensi dell’art. 59, comma 4 della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

- **Decisione n. 586 del 5 agosto 2011**

Art. 59 della Legge n. 99 del 23 luglio 2009 - “*Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale*”“Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Udine - Tarvisio richiesti dall’impresa ferroviaria Ferrovie Udine Cividale (FUC) S.r.l.

- **Decisione n. 471 del 24 giugno 2011**

Servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri richiesti dalle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord S.r.l. sulla linea del Brennero.Riesame della Decisione n.659 del 6 dicembre 2010, ai sensi dell’articolo 59, comma 4, della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

- **Decisione n. 427 dell’8 giugno 2011**

Art. 59 della Legge n. 99 del 23 luglio 2009. “Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”. Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Santhià-Livorno C. e Livorno C. - Sestri Levante richiesti dall’impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

- **Decisione n. 134 del 17 febbraio 2011**

Provvedimento di proroga della sospensione temporanea e parziale della decisione n. 659 del 6-12-2010, già disposta con la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010 - dal 10 marzo 2011 fino all’emanazione del provvedimento di riesame - 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.

- **Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010**

Provvedimento di sospensione della decisione n 659, del 6 Dicembre 2010, adottata ai sensi dell’art. 59, della legge n. 99 del 23 luglio 2009, 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.

- **Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010**

Valutazioni di cui all'art. 59, comma 2, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009. Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

- **Decisione n. 589 del 9 novembre 2010**

Valutazioni di cui all'art. 59, comma 2, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009. Servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale richiesti dalla impresa ferroviaria ARENAWAYS S.p.A.

NEL DETTAGLIO UNA DESCRIZIONE DELLE DECISIONI SOPRA RIPORTATE IN ORDINE CRONOLOGICO

B.1.1) Decisione n. 134 del 17 febbraio 2011. Servizio di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

In data 6 dicembre 2010, l'Ufficio, con decisione n. 659, ha disposto limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri in ambito nazionale ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri operati dalle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

Con successiva decisione n. 671 del 10 dicembre 2010, l'Ufficio ha sospeso temporaneamente per tre mesi l'entrata in vigore della suindicata decisione n. 659.

L'IF Le Nord, in data 5 gennaio 2011, ha chiesto il riesame della decisione n. 659 alla luce della modifica dei servizi offerti da Trenitalia con l'orario di servizio 2011.

Dopo aver avviato il procedimento istruttorio e nominato il relativo responsabile l'Ufficio, in data 17 febbraio 2012, a conclusione del predetto procedimento ha adottato la decisione n. 134 con la quale:

1. "Si dispone la proroga della sospensione temporanea e parziale della decisione n. 659 del 6/12/2010 dal 10/03/2011, già disposta con la decisione 671 del 10/12/2010, fino all'emanazione del provvedimento di riesame che terrà conto delle ulteriori informazioni necessarie richieste alle parti interessate nell'avvio dell'istruttoria";

2. "Restano applicabili le stesse determinazioni disposte con la predetta decisione 671 fino all'adozione del provvedimento di riesame".

B.1.2) Decisione n. 427 dell'8 giugno 2011 Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Santhià-Livorno C. e Livorno C. - Sestri Levante richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

Il Gestore dell'Infrastruttura, in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Arenaways S.p.A. per l'orario di servizio in corso - ricadenti su linee già inserite nei contratti di servizio pubblico sottoscritti dalle Regioni Piemonte, Liguria e Toscana con l'IF Trenitalia S.p.A. - ha chiesto, ai sensi dell'art. 59, 3° comma, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009, di aprire un procedimento istruttorio finalizzato a stabilire:

a) se l'esercizio dell'attività di trasporto richiesta sia suscettibile di compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio esistenti;

b) se ed a quali limitazioni tale attività di trasporto dovrà essere assoggettata, a seguito della verifica al punto a);

L'URSF ha avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblici esistenti.

In data 8 giugno 2011, a conclusione del suddetto procedimento istruttorio, l'URSF ha adottato la decisione n. 427, con cui ha stabilito che:

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Arenaways S.p.A. sulla tratta Santhià-Livorno C.le non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. titolare dei CdS con le Regioni Piemonte, Liguria e Toscana, e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59.

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Arenaways S.p.A. sulla tratta Livorno C.le-Sestri Levante non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. titolare dei CdS con le Regioni Liguria e Toscana, e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99.

B.1.3) Decisione n. 471 del 24 giugno 2011. Servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri richiesti dalle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord S.r.l. sulla linea del Brennero. Riesame della Decisione n.659 del 6 dicembre 2010, ai sensi dell'articolo 59, comma 4, della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

L'IF Le Nord in data 05/01/2011 ha chiesto, ai sensi dell'art. 59, comma 4, della legge n. 99 del 23 luglio 2009, il riesame della Decisione n.659 del 6/12/2010 in modo da considerare sia la modifica dei servizi offerti dall'IF Trenitalia S.p.A con l'orario di servizio 2010/2011, sia la " comunicazione interpretativa della Commissione in merito ad alcune disposizioni della direttiva 2007/58/CE del 28/12/2010" recante la chiave di lettura della Commissione Europea della Direttiva 2007/58/CE che disciplina l'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri.

La decisione n. 659 oggetto di riesame - con la quale l'URSF ha dettato delle limitazioni ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord S.r.l. sulla linea del Brennero - è stata dapprima sospesa dall'Ufficio per un termine non superiore a tre mesi a decorrere dal 10.12.2010 (decisione n. 671 del 10.12.2010) e successivamente ne è stata disposta la proroga della sospensione temporanea (decisione n. 134 del 17.02.2011) fino all'emanazione del provvedimento di riesame.

L'URSF ha avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare una nuova analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblici esistenti.

In data 24 giugno 2011, a conclusione del suddetto procedimento istruttorio, l'URSF ha adottato la decisione n. 471, con cui ha stabilito che:

1. lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero, così come riconfigurati dall'impresa ferroviaria DB Fernverkehr AG, non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tali contratti, sottoscritti dall'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Veneto ed Emilia Romagna, nonché le Province Autonome di Trento e Bolzano e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59;

2. i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero da parte dell'impresa ferroviaria DB Fernverkehr AG, così come dalla stessa IF riconfigurati, devono essere avviati entro l'11 dicembre 2011 (data di attivazione dell'orario di servizio 2011/2012);

3. la sospensione temporanea e parziale della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010, disposta con la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010 e poi prorogata con la Decisione n. 134 del 17/02/2011, vige fino alla data di avvio dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero di cui al precedente punto 2;
4. a partire dalla data di avvio dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero di cui al precedente punto 2, cessano di avere efficacia le predette decisioni 659, 671 e 134.

B.1.4) Decisione n. 586 del 5 agosto 2011, Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Udine - Tarvisio richiesti dall'impresa ferroviaria Ferrovie Udine Cividale (FUC) S.r.l. per l'orario di servizio 2011-2012

A seguito della richiesta di tracce dell'IF Ferrovie Udine Cividale (FUC) per servizi passeggeri in ambito nazionale relativa all'orario di servizio 2011 – 2012, il Gestore dell'infrastruttura in data 20/05/2011 ha chiesto all'URSF di verificare la sussistenza, ai sensi e per gli effetti dell'art. 59, comma 3 della Legge 99/2009, di un possibile impatto dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

RFI S.p.A. ha poi evidenziato che le tracce richieste dall'impresa FUC erano attinenti al progetto europeo "Micotra" che prevedeva la realizzazione di un servizio passeggeri transfrontaliero relativo con partner la Regione Friuli Venezia Giulia, la Carinzia e l'IF OBB.

In data 24/06/2011 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio finalizzato alle valutazioni di cui al predetto art. 59 ed ha chiesto a tutte le parti coinvolte nel procedimento di fornire gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, anche ai sensi dell'art. 7, comma 1, del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010.

L'URSF, dopo aver valutato tutti gli elementi acquisiti, ha ritenuto che i nuovi servizi sulla linea Udine – Tarvisio Boscoverde sottrarrebbero solo minime quote di mercato in quanto:

- il servizio proposto ha caratteristiche di trasporto transfrontaliero ed è prevalentemente destinato ad un'utenza di tipo turistico, addizionale rispetto a quella prevista in fase di definizione del contratto di servizio;
- il numero di corse giornaliere è estremamente limitato rispetto a quelle complessivamente effettuate da Trenitalia S.p.A. nel bacino di riferimento;
- la modalità di accesso prevista, che consente l'utilizzo dei nuovi servizi ferroviari ai passeggeri muniti di biglietti emessi da Trenitalia S.p.A., limita estremamente la quota di biglietti venduti per tragitti in ambito nazionale.

Con il provvedimento n. 586 del 05/08/2011 l'URSF ha quindi stabilito che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF FUC sulla tratta Udine – Tarvisio Boscoverde non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'IF Trenitalia S.p.A. titolare del CdS con la Regione Friuli Venezia Giulia e, conseguentemente, non dispone alcuna limitazione relativa al comma 2 dell'art. 59.

B.1.5) Decisione n. 768 del 27 ottobre 2011 - Servizi di trasporto ferroviario passeggeri in ambito nazionale richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.a. sulla linea Torino - Milano. Riesame della Decisione n. 589 del 9 novembre 2010, ai sensi dell'art. 59, comma 4 della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

In data 9 novembre 2010 l'URSF ha adottato la Decisione n. 589 con la quale: ha definito di carattere di "regionale" il servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF Arenaways sulla tratta Torino-Milano con conseguente compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico dell'IF Trenitalia con le Regioni Piemonte e Lombardia; ha disposto le limitazioni ai sensi del comma 2, art. 59 legge n. 99/2009, limitando le tracce richieste dalla IF Arenaways sulla direttrice Milano-Torino alle sole fermate nei capoluoghi di Regione (Milano e Torino).

A seguito della sottoscrizione - in data 13 dicembre 2010 - del Protocollo d'intesa tra la Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Trenitalia S.p.A. per il potenziamento e il miglioramento del Servizio Ferroviario Regionale in Piemonte (con il quale sono state anche individuate le Linee Guida per la stipula del Contratto di Servizio), l'IF Arenaways S.p.A. con nota del 2/03/2011 ha chiesto all'Ufficio di procedere, ai sensi del comma 4 dell'art. 59 della legge 99/09, al riesame della predetta decisione n. 589.

L'URSF ha avviato il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare una nuova analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. A conclusione del procedimento l'URSF ha constatato che le ulteriori informazioni acquisite nel corso dell'istruttoria confermano e rafforzano le motivazioni base base dell'adozione della decisione oggetto di istanza di riesame. Pertanto, in data 27 ottobre 2011 l'URSF ha adottato la Decisione n. 768 con cui ai sensi dell'art. 59, commi 3 e 4, ha disposto che restano applicabili le stesse determinazioni stabilite con la Decisione n. 589.

B.1.6) Decisione n. 398 del 25 maggio 2012 - Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulle linee Celano - Roma, Vasto San Salvo - Bologna C.le e Pescara - Bari C.le richiesti dall'impresa ferroviaria FAS Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.a.

In riferimento alla richiesta di tracce dell'IF Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.A. per servizi passeggeri in ambito nazionale per l'orario di servizio 2011 - 2012, il Gestore dell'infrastruttura, in data 20/05/2011, ha chiesto all'URSF di svolgere ogni dovuto accertamento ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 59, comma 3 della Legge 99/2009, circa il possibile impatto di tali servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

In data 24/06/2011 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio ed ha richiesto a tutte le parti coinvolte nel procedimento gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, anche ai sensi dell'art. 7 comma 1 del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010.

A conclusione del procedimento istruttorio l'URSF - preso atto in particolare che l'IF Ferrovia Adriatico Sangritana ha dapprima rinunciato all'effettuazione dei servizi ferroviari sulla relazione Roma - Celano e vv., e successivamente rinunciato anche all'attivazione delle corse sulle tratte Vasto San Salvo - Bologna C. le e vv. e Pescara C.le - Bari C.le e vv., in data 28 maggio 2012 ha adottato la Decisione n. 398 con cui ha disposto l'archiviazione del procedimento istruttorio avviato dall'Ufficio il 24/06/2011.

B.1.7) Decisione n. 966 del 6 dicembre 2012 - "Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale". Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. - Livorno C.le richiesti dall'impresa ferroviaria Go Concept S.r.l.

Il Gestore dell'Infrastruttura, in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Go Concept per l'orario di servizio 2012-2013 - ricadenti su linee già inserite nei contratti di servizio pubblico sottoscritti dalle Regioni Piemonte, Liguria e Toscana e dal MIT con l'IF Trenitalia S.p.A. - in data 17/09/2012 ha chiesto, ai sensi dell'art. 59, 3° comma, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009, di valutare il possibile impatto delle suindicate tracce con i servizi a committenza pubblica regionale e nazionale.

L'URSF ha avviato - in data 25/09/2012 - il procedimento istruttorio, richiedendo a tutti i soggetti coinvolti la documentazione necessaria per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblici esistenti.

In data 06 dicembre 2012, a conclusione del suddetto procedimento istruttorio, l'URSF ha adottato la decisione n. 966, con cui ha stabilito che:

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Go Concept S.r.l. sulla relazione Torino P.N. - Livorno C.le non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.a.