

- **12 ottobre 2012** – Riunione di tutti i soggetti coinvolti nel trasporto ferroviario presso la sala conferenze del Ministero in Roma, viale dell'Arte, convocata dal Sottosegretario di Stato Dott. Guido Improta. Obiettivo della riunione è la definizione di un percorso di adeguamento del PIR che coniughi efficienza logistica, sostenibilità economico-finanziaria e semplificazione, in modo da ridurre i costi e ampliare le opportunità del sistema.  
Tra gli argomenti discussi in riunione i terminal merci, le manovre ed i massimali assicurativi per le IF.
- **29 ottobre 2012** – Riunione presso il GI che ha presentato nel dettaglio le principali modifiche contenute nell'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012.  
Preliminarmente RFI ha chiarito che le regole, le procedure e le notizie relative all'offerta strutturale avranno validità a valere dall'orario di servizio dic. 2013- dic. 2014, adeguando l'orizzonte temporale di applicazione di tali regole/procedure allo standard adottato in ambito europeo. Il GI ha ribadito la volontà di aumentare il massimale assicurativo per RCT delle IF elevandolo da 50 Mln a 100 Mln di euro: al fine di attenuare il maggior onere per le IF è stato previsto l'obbligo per le IF stesse di stipulare singolarmente una propria polizza (di 1° rischio) per i primi 50 Mln, con la possibilità di aderire ad una copertura (di 2° rischio) in convenzione per gli ulteriori 50 Mln di euro.  
Il GI ha poi illustrato le modifiche riguardanti le penali (sia a carico del GI stesso che delle IF), le regole per la gestione della circolazione perturbata sull'infrastruttura AV/AC, ed infine i servizi di manovra. Su quest'ultimo punto il GI ha chiarito che, nel condividere le esigenze manifestate dalle IF interessate al processo di riorganizzazione del servizio di manovra, si è esteso di un anno il periodo in cui il GI garantisce tale servizio negli impianti dove opera è fornitore.
- **16 novembre 2012** – Riunione presso l'URSF con il GI che ha ribadito quanto già comunicato nelle precedenti riunioni e cioè che il PIR edizione dic. 2011 avrà validità anche per l'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013 con riferimento a:
  - reticolo degli impianti funzionali all'operatività del trasporto merci;
  - ai servizi ex art. 20 del D.Lgs 188/2003 (e relativa disciplina economica);
  - alle regole concernenti l'esecuzione del contratto di utilizzo.Per quanto concerne il PIR edizione dicembre 2012 in fase di approvazione, avrà validità:
  - **a partire da aprile 2013 per le regole che disciplinano:**
    - a)** il processo di allocazione della capacità per l'orario 2013-2014
    - b)** i requisiti funzionali alla sottoscrizione dei contratti di utilizzo valevoli da dicembre 2013 (compresi quelli concernenti le assicurazioni RCT);
    - c)** il regime delle penali per mancata utilizzazione.
  - **a partire dal cambio di orario di dicembre 2013:**
    - a)** le regole che disciplinano i contratti sottoscritti per l'orario dic. 2013-dic. 2014
    - b)** l'adeguamento dei massimali assicurativi RCT e terminal merci con manovre in autoproduzione.
- **27 novembre 2012** - Con il provvedimento n. 930/3 l'URSF ha formulato le proprie indicazioni e prescrizioni sulla Bozza di aggiornamento 2012 del Prospetto Informativo della Rete presentata da GI.  
L'URSF ha prescritto che la validità del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2011 sia estesa all'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013, tenuto conto in particolare:
  - che la complessità di alcune tematiche oggetto dell'aggiornamento del PIR e le rilevanti ripercussioni che le modifiche approvate potrebbero avere sull'intero sistema ferroviario, hanno richiesto l'istituzione di specifici tavoli di lavoro le cui attività sono attualmente ancora in corso;

- che il GI, condividendo le esigenze manifestate dalle IF interessate al processo di riorganizzazione del servizio di manovra ed in un'ottica di costruttiva collaborazione, ha esteso di un anno il periodo in cui lo stesso garantisce tale servizio negli impianti dove è fornitore della manovra;
- della nota del 16 novembre 2012 con cui il GI ha ribadito - tra l'altro - che il PIR edizione dicembre 2011 avrà validità anche per l'orario di servizio dicembre 2012-dicembre 2013;
- che eventuali indicazioni e prescrizioni di quest'Ufficio su limitati aspetti o singoli argomenti dell'aggiornamento del PIR potrebbero essere non correttamente comprese dalle IF o dal GI, e dar origine a possibili dubbi interpretativi su un documento che deve invece garantire la massima trasparenza e chiarezza;

**6 dicembre 2012** - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con una nota ha argomentato in merito alle suddette indicazioni e prescrizioni disposte dall'URSF con la nota n. 930, informando circa ulteriori approfondimenti intercorsi tra il GI stesso e le IF.

Nella medesima nota RFI S.p.A. propone di inserire alcune modifiche nel PIR edizione 2012 tali da consentire alle IF di poter pianificare adeguatamente le proprie attività con un anticipo congruente con la tempistica prevista per la richiesta di tracce e servizi per l'orario 2013-2014.

**6 dicembre 2012** - L'URSF, con nota prot. 972/3, ha preso atto delle attività di consultazione dei soggetti interessati svolte dal GI, con particolare riferimento alle problematiche ancora esistenti e con l'obiettivo di pervenire ad una loro rapida risoluzione, e ha comunicato al GI stesso che nulla osta all'inserimento nel PIR delle seguenti parti:

- le modifiche/integrazioni che non sono state oggetto di osservazioni da parte dei soggetti interessati;
- modifiche intervenute su istanza delle imprese ferroviarie, sia attraverso le osservazioni formulate sulla 1a bozza di aggiornamento che durante le riunioni tenutesi alla presenza del GI e di quest'Ufficio;
- paragrafi oggetto delle suddette ulteriori attività di confronto tra il GI e le IF, con particolare riferimento a:
  - 1) Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi;
  - 2) Assicurazioni;
  - 3) Obbligo delle IF di messa a disposizione di informazioni relative alla sicurezza;
  - 4) Regole per la gestione della circolazione perturbata sull'infrastruttura AV/AC (ad eccezione dell'ultimo capoverso del par. 2.4.5);
  - 5) Franchigia sulla disdetta tracce;
  - 6) Definizione dei prezzi di utilizzo degli impianti di manutenzione e delle platee di lavaggio;
  - 7) Penali conto IF.

Il Prospetto Informativo della Rete aggiornato - approvato con Disposizione dell'AD n° 11 del 07 dicembre 2012 - è stato pubblicato sul sito ufficiale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (<http://www.rfi.it>) nella sezione "clienti e mercato".

Di seguito si descrivono in sintesi le principali tematiche oggetto di aggiornamento del PIR.

➤ *Periodo di validità del PIR*

In coerenza con quanto previsto dai Network Statement di altri Gestori europei, è stato specificato che le informazioni relative all'offerta infrastrutturale, così come le regole concernenti le condizioni di accesso all'infrastruttura e quelle riguardanti l'esecuzione dei

contratti con le IF avranno validità con riferimento dall'orario di servizio dicembre 2013-dicembre 2014. Ciò consente agli operatori di poter pianificare adeguatamente e per tempo le proprie attività e i rapporti con i committenti sulla base di regole certe e rese pubbliche con un anticipo di quattro mesi prima della richiesta di capacità al Gestore dell'infrastruttura.

➤ *Documentazione e adempimenti funzionali alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo*

E' stata definita con maggiore chiarezza la tempistica da rispettare ai fini della produzione documentale funzionale alla sottoscrizione del contratto di utilizzo, specificando i casi in cui la mancata/tardiva presentazione della stessa comporta la decadenza dal diritto di fruire della capacità assegnata e il conseguente obbligo di corrispondere le penali per mancata contrattualizzazione.

E' stata inoltre proceduralizzata, con la previsione di specifiche scadenze, la parte concernente la regolarizzazione di eventuali pendenze debitorie prima della sottoscrizione del contratto di utilizzo.

## **A.2 - IL PIR 2013 INNOVAZIONE E PROGRESSIONE**

Come sopra citato con la nota 67/3 del 25 gennaio 2012 l'URSF, in riferimento alla procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete, alla luce dell'esperienza maturata, ha proposto la seguente tempistica:

- 30 giugno: predisposizione della prima bozza del PIR da parte del Gestore dell'Infrastruttura da sottoporre all'esame di tutti i soggetti interessati;
- 31 luglio: termine ultimo entro cui le IF possono formulare le proprie eventuali osservazioni alle proposte di modifica avanzate dal GI;
- 30 settembre: invio da parte del GI della bozza finale del PIR unitamente a:
  - a. copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti interessati, con le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI;
  - b. un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte ed una relazione che ne illustri i significati e le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte di RFI.

Confermata anche per l'anno 2013 tale procedura, in relazione all'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete - Edizione dicembre 2013 - si riassumono di seguito gli eventi più rilevanti avvenuti nell'anno:

- 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;

**febbraio-novembre 2013** – come preannunciato nell’incontro del 31 gennaio presso l’URSF, nel periodo indicato si sono espletate le attività necessarie alla individuazione - per quanto concerne la riorganizzazione del servizio di manovra negli impianti di proprietà del Gestore dell’Infrastruttura - delle soluzioni più idonee a contemperare le esigenze del GI con quelle delle IF. In particolare, con la continua presenza e supervisione dell’URSF, sono state svolte le seguenti attività:

- riunioni presso RFI con tutte le IF interessate al fine di individuare la migliore soluzione per ogni singolo impianto (sia con Gestore Unico che in Autoproduzione);
- riunioni con l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria concernenti responsabilità, tempistica e compiti dei soggetti coinvolti nel processo di certificazione/manutenzione dei locomotori da assegnare al GU o alle IF;
- riunioni con altre Istituzioni, Stakeholders e Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT);
- sopralluoghi presso alcuni Terminali/Impianti Merci per verificare direttamente alcune specifiche problematiche (tecniche e/o procedurali) evidenziate dagli operatori;

- **8 febbraio 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2013\0000389, ha trasmesso il **benchmark concernente i livelli di massimale relativi alla copertura RCT** richiesti dai principali Gestori delle reti ferroviarie europee alle imprese operanti sulle rispettive infrastrutture. RFI evidenzia come non esiste un unico livello di massimale minimo a dimostrazione – secondo il GI stesso – che ogni Gestore deve effettuare un’analisi del rischio basata sulla congruità delle coperture assicurative rispetto ai rischi di incidentalità, anche in ragione del grado di tutela che si intende offrire alle stesse IF e alla collettività nel suo complesso. RFI informa di essersi basata su dati storici (incluso l’incidente di Viareggio del 29/06/2009) individuando un meccanismo idoneo a evitare che l’innalzamento del massimale incidesse in misura significativa sui costi degli operatori. In tale ambito è stata prevista la possibilità di garantire la **copertura di 2° rischio**, pari a 50 mln di euro, attraverso la sottoscrizione collettiva di più imprese ferroviarie. Secondo RFI, applicando tale meccanismo, l’incremento medio del premio assicurativo sarebbe pari al 25%-30% rispetto a quello precedentemente sostenuto.
- **8 febbraio 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2013\0000109, in riferimento alla tematica relativa alla costruzione e all’esercizio di **Raccordi ferroviari** con stabilimenti commerciali industriali e assimilati, ha trasmesso la seguente documentazione:
  - i) Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali (DICC) ed. gennaio 2013;
  - ii) Schema Contrattuale Tipo per Raccordo singolo di nuova costruzione ed. gennaio 2013;
  - iii) Criteri per il calcolo degli oneri posti a carico dei titolari di raccordi ferroviari.
- **6 maggio 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0024\P\2013\0001139, ha comunicato alle IF - al fine di permettere una più corretta pianificazione delle loro attività - di aver aggiornato il PIR e precisamente:
  - i) l’Allegato 7 Parte A “**Interventi di aumento di capacità dell’infrastruttura**”, con la ricalendarizzazione delle attivazioni infrastrutturali e;
  - ii) l’Allegato 2 “**Caratteristiche impianti**” con l’inserimento dei marciapiedi per servizio passeggeri aventi un altezza di 55 cm;
- **10 maggio 2013** – il Gestore, dopo numerosi incontri con i soggetti interessati, con nota RFI-AD\A0011\P\2013\0000498 ha trasmesso, in riferimento ai Raccordi ferroviari, la seguente documentazione nella edizione finale di maggio 2013:
  - Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali (DICC);
  - Schema Contrattuale Tipo per Raccordo singolo di nuova costruzione;

- **16 maggio 2013** - l'URSF con nota n. 391/3, a seguito di una specifica problematica rappresentata dall'IF NTV S.p.A., ha verificato che la formulazione utilizzata nel PIR relativamente alla tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore può dar adito a interpretazioni non univoche del testo e delle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie. Nella nota suindicata l'URSF ha pertanto segnalato al GI l'opportunità di predisporre delle modifiche al Prospetto Informativo della Rete - in occasione del suo periodico aggiornamento - al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie;
- **17 maggio 2013** - l'URSF con **Decisione n. 400/5** (Ricorso NTV c/ RFI - *Richiesta dell'IF di prescrivere al Gestore di provvedere all'attuazione di specifici interventi infrastrutturali, individuando ove ritenuto necessario le sedi e le modalità per un costruttivo confronto sui tempi e sui modi per la loro realizzazione*) ha invitato RFI ad attivarsi per istituire, insieme e/o di concerto con le Strutture ministeriali competenti, un Tavolo Tecnico di confronto, con tutte le IF circolanti regolarmente in Italia, su temi riguardanti specifici interventi infrastrutturali da realizzare. Il Tavolo Tecnico ha l'obiettivo di raccogliere proposte, iniziative e segnalazioni di interventi infrastrutturali migliorativi della capacità, efficienza e qualità della rete, dell'accesso all'infrastruttura e degli impianti di competenza di RFI.
- **26 giugno 2013** - l'URSF con nota n. 535/1, valutate le DICC edizione maggio 2013, ha segnalato alle competenti Direzioni Generali di questo Ministero alcune esigenze rappresentate dagli operatori ferroviari raccordati, e in particolare la necessità di:
  - i) omogeneizzare tutti i contratti di raccordo presenti attualmente sul territorio;
  - ii) definire, anche tramite Decreto Ministeriale, i seguenti principi:
    - obbligo di aprire un raccordo sull'infrastruttura pubblica nazionale convenzionale qualora motivatamente richiesto;
    - classificare la sospensione di un raccordo come una attività residuale da espletare solo in specifiche situazioni limite;
    - definizione di tempi procedurali e amministrativi per le attività in capo al Gestore;
    - puntuale definizione dei costi per le attività connesse all'apertura, esercizio e sospensione dei raccordi.
- **1 luglio 2013** - RFI ha comunicato, con nota RFI DCE/A0011/P/2013/0001680, ai fini della fase di consultazione di cui all'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 188/03, la pubblicazione sul proprio sito internet della proposta di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2013.

RFI ha rappresentato, inoltre, che l'edizione definitiva del PIR dicembre 2013 sarà oggetto di informatizzazione degli allegati tecnici in modo da renderne immediatamente fruibile la consultazione, e che il termine ultimo per formulare eventuali osservazioni al testo è stabilito al 2 agosto 2013.

Le principali modifiche apportate al PIR riguardano:
  - aggiornamento della tabella relativa agli impianti di manutenzione rotabili in asset RFI;
  - evidenza dei Rail Freight Corridor (RFC) che interessano RFI (specifica richiesta dell'associazione dei Gestori europei RailNetEurope - RNE);
  - modifica della procedura di coordinamento al fine di assicurare al Gestore una maggiore flessibilità sulla programmazione delle tracce necessaria per il notevole incremento di traffico sulle linee fondamentali;
  - modifica delle condizioni di risoluzione del contratto di utilizzo in caso di mancato pagamento dei corrispettivi dovuti al Gestore a titolo di canone, servizi ed energia;

- precisazione sulla clausola relativa all'obbligo di attivazione della polizza di assicurazione RCT (la Compagnia si impegna, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità, ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati, fermo restando che il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia);
  - nuove regole per la manovra che saranno inserite nella versione definitiva del PIR a conclusione dell'interlocuzione in atto con le IF e con l'URSF;
  - nuovo servizio ausiliare ASTRO IF;
  - nuovo servizio ausiliare PIC ARRIVO-PARTENZE per soggetti diversi dalle IF;
  - distribuzione gratuita del PIR sul sito di RFI nella sua versione completa.
- **22 luglio 2013** - l'URSF con **Decisione n. 625/5** (Ricorso NTV c/ RFI in relazione alla "mancata assegnazione, da parte del GI, di tracce in uscita da Roma verso Nord nella fascia oraria tra le ore 6:55 e le ore 7:55") ha formulato, tra le altre, le seguenti prescrizioni:
- relativamente alla **Procedura di Coordinamento**, avendo rilevato un "disallineamento" esistente tra quanto previsto dalla normativa europea ed il relativo recepimento nell'ordinamento italiano, al fine di rendere tale processo coerente con le Direttive Comunitarie, il Gestore deve modificare opportunamente il **paragrafo 4.4.2 del PIR**;
  - nelle more dell'auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, riorganizzazione e rivisitazione complessiva delle norme di settore (ad esempio istituendo un **Testo Unico per le Ferrovie** che armonizzi e coordini la normativa esistente), il Gestore deve 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);
  - il Gestore deve 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. 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;
- **27 settembre 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCEVA0011VP\2013\0002402, ha fornito ulteriori informazioni relativamente alle **Polizze Assicurative** e al previsto innalzamento dei relativi massimali. RFI ribadisce come i danni riconducibili agli incidenti di Viareggio del 29/09/2009 e di *Eschede* in Germania del 3/06/1998 sono stati di dimensioni di gran lunga superiori al livello di inassimale precedentemente previsto (50 mln di euro) ma anche a quello aumentato con l'aggiornamento del PIR 2012 (100 mln di euro). Secondo RFI i casi sopraindicati evidenziano che l'entità del danno prescinde dal fatto che il trasporto sia di passeggeri o di merci, così come irrilevanti sarebbero le dimensioni del traffico esercito dalle singole imprese ferroviarie;

- 30 settembre 2013 - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\PI\2013\0002411, ha richiesto di prorogare di 10 giorni lavorativi il termine previsto (30 settembre) per la trasmissione della seconda bozza del PIR, tenuto conto che dell'interlocuzione in atto tra RFI/IF/URSF relativamente alla regolamentazione del servizio di manovra negli impianti/terminal merci. L'URSF, con nota n. 776/3 in pari data, ha accolto la richiesta di RFI fissando il nuovo termine per la presentazione della 2° bozza di PIR - unitamente alle valutazioni di RFI - al 14 ottobre 2013.
  
- 11 ottobre 2013 - l'URSF con nota n. 832/3, in riferimento alle nuove regole per i servizi di manovra negli Impianti e Terminal Merci di proprietà del Gestore, in fase finale di definizione a conclusione del processo di interlocuzione tra tutti i soggetti coinvolti (GI, IF, Gestori di Terminal e URSF), ha comunicato al GI la necessità di acquisire - unitamente alla trasmissione della seconda bozza di aggiornamento del PIR e in aggiunta a quanto già concordato nelle riunioni sinora effettuate sull'argomento - il costo di ogni singola tipologia di manovra limitatamente agli impianti oggi eserciti dal GI e per i quali sarà delegata la gestione ad un nuovo Soggetto Unico.  
In particolare l'URSF ha richiesto al GI di fornire per ogni singolo impianto un raffronto tra le tariffe attualmente vigenti per la fornitura dei servizi di manovra da parte di RFI e quelle di nuova definizione richieste dal Soggetto Unico, evidenziando la percentuale di ribasso del costo applicato da quest'ultimo rispetto alle tariffe finora richieste dal Gestore;
  
- 14 ottobre 2013 - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\PI\2013\0002499, ha trasmesso all'URSF, per le valutazioni di competenza, la 2° bozza del Prospetto Informativo della Rete (edizione dicembre 2013 – all.1) unitamente alle osservazioni (all.2) pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazioni di cui all'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 188/03 e alle valutazioni di RFI (all.3) rispetto a dette osservazioni.  
Con riferimento alla prescrizione URSF emanata con la Decisione n. 625/5 e concernente l'attivazione del Processo di Risoluzione dei conflitti, come previsto al paragrafo 4.4.4 del PIR, RFI informa di aver avviato una ricognizione e comparazione delle modalità di implementazione seguite dagli altri Gestori di infrastruttura europei, nonché ad una verifica di eventuali modelli simili applicati in altri settori dei trasporti (ad es. trasporto aereo) ed di altri settori economici (ad es. bancario).  
RFI ritiene infatti tale attività - *l'elaborazione di una disciplina di ADR (Alternative Dispute Resolution)* - che investe diversi profili quali la composizione, i meccanismi e i requisiti di nomina dei componenti e il relativo regolamento di procedura della Commissione Interdisciplinare - richieda un'adeguata analisi e ponderazione considerate l'impatto e le ripercussioni che un tale strumento potrà avere nell'ambito delle vertenze afferenti il processo di allocazione della capacità.  
RFI riporta poi, a titolo esemplificativo, una delle principali criticità riconducibile all'implementazione della suddetta Commissione, e cioè la necessità di una corretta identificazione - oltre la rappresentanza del Gestore e dei Richiedenti interessati - del soggetto in grado di svolgere, in questa fase prodromica ad un eventuale ricorso innanzi all'URSF, il ruolo di terzo imparziale ed indipendente nell'ambito di tale Commissione .  
In considerazione di quanto sopra esposto il Gestore ha ritenuto di modificare il paragrafo 4.4.4 con l'intendimento di dare una corretta informazione sul processo di risoluzione dei conflitti dando compiuta attuazione a quanto richiesto a valle dei necessari approfondimenti da condividere con l'Autorità di Regolazione.  
Per quanto concerne la prescrizione relativa alle modifiche da apportare al paragrafo 4.4.1 (Limitazioni all'Accordo Quadro) il Gestore ritiene che trattasi di una materia la cui disciplina deve necessariamente trovare fonte nell'ambito dei decreti di cui all'art. 17 comma 11 del D.Lgs 188/03;

- **29 ottobre 2013** - l'Associazione Fercargo (a nome di tutte le IF aderenti) ha chiesto al GI chiarimenti riguardo alla richiesta di documentazione necessaria per la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria 2013/2014 trasmessa da RFI nel mese di ottobre 2013. In particolare Fercargo ribadisce le osservazioni formulate dall'Associazione sulla Bozza di aggiornamento del PIR in materia di Assicurazioni, e richiede chiarimenti sul paragrafo 2.4.7.1 "*Sgombero dell'infrastruttura*" con riferimento alla disponibilità dei mezzi di soccorso attrezzati (carri soccorso e carri gru), già oggetto di prescrizione dell'URSF nel maggio del 2011;
  
- **5 novembre 2013** - l'URSF con Decisione n. 885/5 (Ricorso NTV c/ RFI in relazione alle "*informazioni al pubblico concernenti ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC*"), ha formulato, al fine di garantire a tutte le imprese ferroviarie il medesimo livello di servizio di informazione al pubblico (sia nei tempi che nel contenuto) le seguenti prescrizioni:
  - di apportare - entro il 15 dicembre 2013 - 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.
  
- **5 novembre 2013** - l'URSF con Decisione n. 890/5 (Ricorso NTV c/ RFI in relazione al "*mancato recepimento - da parte di RFI - di una serie di richieste dell'IF finalizzate a garantire la corretta informazione al pubblico in relazione allo svolgimento del proprio servizio di trasporto ferroviario di passeggeri su linee ad AV*") 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, ha prescritto 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. 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.

Per quanto concerne i monitor "posizione carrozza", l'URSF ha 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, e ha prescritto 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, in relazione alla cartellonistica e alla segnaletica di stazione l'URSF ha prescritto 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.);

- **6 novembre 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-DCE\A0011\P\2013\0002657, integra la precedente nota del 27 settembre 2013 relativa ai Massimali Assicurativi, fornendo l'indicazione dei valori di magnitudine correlati ai più gravi sinistri ferroviari avvenuti negli ultimi anni:
  - 1998 Eschede (Germania): la valorizzazione definitiva evidenzia un importo superiore ai 250 mln di €, con 101 persone decedute e 100 feriti;
  - 2009 Viareggio (Italia): la valorizzazione – ancora in fase di definizione – si può stimare in oltre 130 mln di €, con 30 persone decedute e 200 feriti;
  - 2011 Cina: la valorizzazione – ancora in fase di definizione – si può stimare in oltre 170 mln di €, con 43 persone decedute e 200 feriti;
  - 2013 Spagna: la valorizzazione – ancora in fase di definizione – si può stimare in oltre 265 mln di €, con 79 persone decedute e 140 feriti;Il GI informa inoltre che, in merito ai costi incrementali a carico di ciascuna IF che aderisse ad una polizza collettiva di 2° rischio con un massimale di 50 mln di €, le prime valutazioni effettuate fanno prevedere un costo fisso per impresa pari a 10.000 € oltre una quota aggiuntiva di importo pari al 3% del valore di treni\*km operati dall'IF.
- **14 novembre 2013** – l'URSF, con nota n. 941/3, ha richiesto al GI – in considerazione dell'ormai imminente aggiornamento del PIR - di comunicare in un'unica nota a tutte le Imprese Ferroviarie, ai Gestori Unici e ai Terminalisti le seguenti informazioni:
  - Elenco degli impianti con indicazione del Gestore Unico (GU)/Autoproduzione di Molteplicità di Imprese Ferroviarie (AMIF);
  - Numero e tipo delle locomotive assegnate a ciascun impianto sia per GU che AMIF;
  - Modalità di messa a disposizione delle locomotive, con indicazione del costo per gli assegnatari (inclusa la manutenzione);Il Gestore deve inoltre richiedere che le IF e il GU assegnatari di locomotive diesel diano conferma di accettazione dei rotabili entro il 5 dicembre 2013.
- **26 novembre 2013** - il Gestore, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2013\0001158, in riscontro alla nota URSF del 14 novembre u.s. e a seguito di quanto emerso dalle interlocuzioni con l'URSF stesso e con le IF, Terminalisti e GU, ha riassunto le informazioni concernenti le modalità organizzative dei servizi di manovra valevoli a partire dal 15 dicembre 2013;
- **28 novembre 2013** – l'URSF, con nota n. 1010/3, in risposta alla nota del GI del 26 novembre u.s., ha fornito ulteriori chiarimenti sul tema delle manovre e, a seguito delle risultanze prodotte nel corso dei numerosi incontri avuti con il GI stesso, l'ANSF e le IF ha formulato una serie di prescrizioni che sono integralmente riportate nelle INDICAZIONI E PRESCRIZIONI emanate da questo Ufficio con nota 1076 del 10/12/2013
- **4 dicembre 2013** – l'URSF, con nota n. 1051/3, ha fornito all'Associazione Fercargo chiarimenti e precisazioni su alcune specifiche tematiche di aggiornamento del PIR, in particolare sulle Assicurazioni (adeguamento dei massimali Responsabilità Civile Terzi) e sui servizi di manovra negli impianti di proprietà del Gestore. Le suddette precisazioni sono riportate nelle INDICAZIONI E PRESCRIZIONI emanate da questo Ufficio con nota 1076 del 10/12/2013.
- **18 dicembre 2013** – l'URSF, con e-mail certificata, ha chiesto a RFI di modificare il PIR pubblicato in data 13 dicembre a causa di un refuso e di un errore di digitazione riscontrati che però cambiavano profondamente il senso dell'intero paragrafo 4.4. La correzione è stata subito apportata dal GI.

In particolare le prescrizioni emanate si evidenziano come segue, fermo restando che per quanto concerne il Performance Regime (PR), il Gestore ha avviato una fase ricognitiva al fine di analizzare le metodologie adottate in altri paesi europei (a tal proposito si segnala l'incontro del 23 maggio 2013, a Roma, presso RFI con il Regolatore Ferroviario inglese ORR) che dovrà necessariamente prevedere una ulteriore fase di approfondimento (con tutti i soggetti interessati) nel corso del 2014 al fine di poter conclusione l'aggiornamento del Performance Regime nel corso del medesimo anno.

Tornando al PIR, qui di seguito si illustrano *le principali modifiche e innovazioni* adottate nell'edizione dicembre 2013.

### **Paragrafo 1.9 - RAIL FREIGHT CORRIDOR (RFC) (pag. 13)**

Per quanto concerne i Rail Freight Corridor, l'URSF ha ritenuto opportuno far inserire le seguenti ulteriori informazioni:

- relativamente ai *Corridoi n. 1 e n. 6*, indicare che sono stati sottoscritti dai Regulatory Bodies i relativi Cooperation Agreement (CA), che regolamentano la procedura relativa ai reclami presentati dagli operatori di trasporto in merito alle tracce preassegnate dall'OSS dei medesimi Corridoi;
- per reclami avverso l'OSS e le tracce preassegnate dei RFC, indicare che il Regolatore responsabile per il RFC n. 6 è l'URSF e per il RFC n. 1 è B.Net.A. (il Regolatore tedesco): in quest'ultimo caso si potrà comunque fare riferimento all'URSF per l'inoltro del reclamo.
- indicare che ogni reclamo inerente l'OSS e i RFC deve essere inviato all'URSF sia in lingua italiana che in lingua inglese, così come dovrà essere inoltrato obbligatoriamente anche per e-mail agli indirizzi riportati al paragrafo 1.4.2.
- indicare che ulteriori notizie, ed in particolare i Cooperation Agreement (Accordi fra Regolatori dei vari RFC) che regolano i ricorsi avverso l'OSS e le tracce preassegnate, si possono trovare nel sito web dell'URSF.

## ***CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA***

### **Paragrafo 2.2.2.2 - Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura**

#### **Punto 2.2.2.2.2**

Tale punto prevede che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore l'IF che non è ancora in possesso dell'estensione/certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro e non oltre quattro mesi (tre mesi se trattasi di servizio internazionale) successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste di tracce.

L'URSF ha proposto di prevedere un unico termine per produrre il certificato sia nel caso di servizi nazionali che per quelli internazionali, rendendo tale allineamento valido dal primo cambio orario possibile, ovvero già a partire dal cambio di orario di servizio dicembre 2013- dicembre 2014.

### **Paragrafo 2.2.3 - LICENZA**

L'URSF ha ritenuto opportuno far indicare, con riferimento alla licenza ferroviaria, che la stessa è rilasciata ai sensi dell'art. 4 del DM 2 febbraio 2011.

Inoltre ha prescritto di eliminare l'ultima riga "*Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza.*", in quanto trattasi di disposizione che non può essere normata dal Prospetto Informativo della Rete.

**Paragrafo 2.3.1 - ACCORDO QUADRO****b) Sottoscrizione e adempimenti successivi**

In ottemperanza a quanto richiesto con la suindicata nota 391/3 del 16 maggio, ed al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie, l'URSF ha **prescritto** di eliminare dal paragrafo in esame, alla penultima riga, il riferimento al termine "di 8 mesi prima" sostituendolo con il riferimento al termine di cui al successivo paragrafo 4.3.2.

La suddetta prescrizione si applica alle seguenti altre parti del PIR in cui si fa genericamente riferimento al termine "di 8 mesi prima":

- *paragrafo a.4 Adempimenti successivi alla sottoscrizione (pagg. 69-70);*
- *paragrafo 6.3.1 SERVIZI OBBLIGATORI Collegamento ferroviario marittimo per/da Sardegna per trasporto di carri merci non contenenti merci pericolose e nocive (pag. 123)*

**Paragrafo 2.3.2.3 - Assicurazioni**

In relazione alla Responsabilità Civile verso Terzi, l'URSF ha **prescritto** di specificare che l'IF, oltre a poter decidere di produrre singolarmente una polizza assicurativa di 1° rischio (50 mln di euro) e una polizza collettiva di 2° rischio (ulteriori 50 mln), può ripartire proporzionalmente tra le due polizze (di 1° e 2° rischio) anche la quota prevista per i sotto limiti ammessi.

**Paragrafo 2.3.2.5 - Risoluzione del contratto**

In riferimento all'ipotesi di risoluzione di cui alla lettera b), l'URSF ha **prescritto** di modificare il termine concesso all'IF per adempiere al mancato pagamento, portandolo da 15 a 30 giorni dalla data di formale contestazione da parte del GI.

**Paragrafo 2.3.3 - OBBLIGHI DEL G.I. E DELLE I.F. IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO****2.3.3.2 Obblighi di GI**

L'URSF ha **prescritto** di inserire un nuovo punto nel quale specificare che il Gestore, come di fatto già opera, "ha l'obbligo di dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni (e relativi orari) di tutte le IF, utilizzando analoghe metodologie comunicative e segnaletica (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF".

Nel nuovo punto deve inoltre essere data evidenza, sinteticamente, degli analoghi obblighi del GI relativamente a:

- i) annunci di stazione (vedi Decisione URSF n. 885 del 5 novembre 2013);*
- ii) cartellonistica/segnaletica, spazi/aree in stazione, monitor (vedi Decisione URSF n. 890 del 5 novembre 2013).*

**Paragrafo 2.4.3 - CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI/RESPONSABILITA' DI GI**

L'URSF ha **prescritto** di fornire, all'interno del punto 4., informazioni relative ai casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, alluvioni e/o altre calamità naturali.

In particolare è necessario indicare che nei suddetti casi:

- i) il Gestore deve prontamente informare le IF;*
- ii) non potranno essere previste - per tale fattispecie - penali a carico del Gestore.*

**Paragrafo 2.4.5 - GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA****a) Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni (pag. 36)**

L'URSF ha prescritto di inserire le seguenti ulteriori specificazioni:

- 1) in caso di particolari condizioni climatiche o di calamità naturali, il GI stabilisce tempestivamente le regole di circolazione (eventuali soppressioni, deviazioni e limitazioni di velocità) e ne dà contestuale comunicazione alle IF coinvolte.
- 2) con riferimento alla facoltà dell'IF di accettare o meno la proposta del GI di adottare provvedimenti di circolazione utili ad evitare le operazioni di regresso negli impianti di testa e finalizzati ad effettuare il servizio viaggiatori in stazioni alternative, la mancata accettazione della proposta alternativa del GI da parte dell'IF non dà luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 4.6.2.

**Paragrafo 2.4.7 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA (pag. 39)****2.4.7.1 Sgombero dell'infrastruttura**

Quest'Ufficio ha ritenuto che debba essere oggetto di approfondimento la proposta di modifica del paragrafo in questione formulata dall'IF NTV.

In particolare il GI, anche con il supporto dello scrivente Ufficio, dovrebbe promuovere accordi tra le IF operanti sulla rete nazionale finalizzati alla fornitura in forma "consorzata" tra le stesse IF di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI, coinvolgendo gli uffici competenti per quanto concerne la fattibilità tecnica della proposta.

L'URSF ritiene che le suddette misure, qualora applicabili, potrebbero infatti ottimizzare la dislocazione delle locomotive diesel e ridurre i costi sostenuti sia dal GI che dalle IF nella gestione e nell'effettuazione delle operazioni di soccorso, garantendo al contempo una maggiore efficienza e sinergia delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

Analogamente deve essere fatto obbligo alle IF di fornire tutti i dati possibili al GI in merito all'accoppiamento dei treni viaggiatori AV ed in particolare i dati tecnici relativi ai convogli utilizzati sulle linee AV/AC che possono essere accoppiati con quelli di altra IF, dando evidenza delle necessarie autorizzazioni e/o condizioni tecniche ove presenti o in fase di autorizzazione.

Infine l'URSF, avendo constatato (nota Fercargo del 29 ottobre 2013 indicata nelle Premesse) il permanere di dubbi nelle IF circa la disponibilità dei mezzi di soccorso attrezzati - nonostante le prescrizioni formulate nei precedenti aggiornamenti del PIR sulla specifica tematica - ha ritenuto che dovesse essere ulteriormente specificato la non obbligatorietà del possesso dei suddetti mezzi.

A tal fine ha prescritto di modificare il secondo alinea del punto 4. nel seguente modo:

- *degli impianti ove eventualmente dispone di mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altro mezzo idoneo), comprovando eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune degli stessi;*

**CAPITOLO 2 - parte speciale - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA AV/AC****A. - ACCORDO QUADRO PER INFRASTRUTTURA FERROVIARIA AV/AC****Paragrafo a.4 - Adempimenti successivi alla sottoscrizione****Paragrafo b.2 - Tempistica**

In ottemperanza a quanto richiesto dall'URSF con la suindicata nota 391/3 del 16 maggio, ed al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per la presentazione delle richieste di tracce orarie, l'URSF ha prescritto di modificare il paragrafo coerentemente alle modifiche che verranno apportate al successivo paragrafo 4.3.2 (Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore).

**Paragrafo b.4 - Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce****Paragrafo c.3 - Mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate**

In relazione ai suddetti paragrafi, e con particolare riferimento alle penali previste sia in caso di parziale mancata contrattualizzazione delle tracce richieste che di una mancata utilizzazione di tracce contrattualizzate (sia per cause imputabile alle IF richiedenti che al Gestore dell'infrastruttura) quest'Ufficio ha invitato il GI a valutare l'opportunità di prevedere una franchigia (sia per il Gestore che per le Imprese Ferroviarie), commisurata alla tipologia di servizio effettuato (passeggeri AV) ed eventualmente applicabile in particolari circostanze, in analogia con quanto stabilito al paragrafo 4.6.3 per la rete ferroviaria tradizionale.

Il Gestore deve fornire all'URSF gli esiti della suddetta valutazione entro il 30 aprile 2014.

**Paragrafo 3.6 - STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI**

Relativamente ai contenuti dell'Allegato 2, l'URSF ha prescritto di integrare il paragrafo con le ulteriori informazioni inserite nell'Allegato (come già comunicato dal GI con la suddetta nota del 6 maggio 2013) e riguardanti in particolare l'indicazione dei marciapiedi per servizio passeggeri aventi altezza pari a 55 cm.

L'Ufficio inoltre ha prescritto di indicare che il Gestore è tenuto a fornire una risposta - entro 15 giorni - alle eventuali ulteriori informazioni richieste dalle IF circa le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di stazione e degli impianti di competenza di RFI.

**Paragrafo 3.8 - SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA**

Con riferimento alla suindicata Decisione URSF n. 400/5 del 17 maggio 2013, l'URSF ha prescritto di indicare nel paragrafo in questione che il GI convocherà periodicamente (almeno una volta l'anno), invitando tutte le IF operanti in Italia e d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e l'Interoperabilità Ferroviaria, un Tavolo Tecnico finalizzato alla raccolta di proposte da parte delle singole IF di specifici interventi per migliorare, efficientare e sviluppare l'infrastruttura (singoli impianti, stazioni, terminali, raccordi e/o brevi tratti di linea).

Le eventuali proposte delle IF per poter essere analizzate dovranno essere corredate da una dettagliata analisi documentale che dia evidenza delle motivazioni a supporto (sia tecniche che economiche), con particolare riferimento agli effettivi vantaggi dell'intervento per il sistema nel suo insieme, alla sua economicità (costi/benefici) e al miglioramento qualitativo dell'infrastruttura interessata.

**CAPITOLO 4 -ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'****Paragrafo 4.2 - DESCRIZIONE DEL PROCESSO**

Relativamente al punto 5) l'URSF ha prescritto al GI, oltre al rendere pubblico sul proprio sito internet istituzionale il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, di darne comunicazione via posta elettronica certificata a tutti i soggetti interessati.

**Paragrafo 4.3.2 - TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE**

In ottemperanza a quanto richiesto dall'URSF con la suindicata nota 391/3 del 16 maggio, ed al fine di rendere univoche e ben determinabili le informazioni relative alle scadenze stabilite per

la presentazione delle richieste di tracce orarie, l'URSF ha prescritto al Gestore di riformulare il paragrafo in questione prevedendo una delle due seguenti opzioni:

- mantenere il termine relativo all'avvio del processo di allocazione genericamente fissato con anticipo di "almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario", con l'obbligo per il GI stesso *i)* di rendere pubblico con congruo anticipo tale termine sul proprio sito internet istituzionale e *ii)* di darne contestuale comunicazione via posta elettronica certificata a tutti i soggetti interessati;
- indicare univocamente l'ultimo giorno utile per la presentazione delle richieste di tracce orarie per l'orario successivo a quello in vigore, considerato che tale data è determinabile in quanto RailNetEurope (RNE) fissa con il necessario anticipo il giorno del cambio orario (per il prossimo è stabilito al 14 dicembre 2014).

Con riferimento alla tempistica per l'assegnazione delle tracce, e tenuto conto delle prescrizioni formulate dall'URSF con la Decisione n. 625/5 del 22 luglio 2013, l'URSF ha indicato di specificare nel PIR la natura e le finalità della "Delibera" che il GI emana entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione.

Su tale specifico aspetto l'articolo 27 del D.Lgs. n. 188/2003, comma 3. lettera. g), in aggiunta a quanto stabilito dalla Direttiva n. 2001/14/CE, ha previsto infatti che il GI delibera sulle richieste entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle stesse, dandone comunicazione alle IF richiedenti, e che il rigetto della richiesta deve essere motivato già in questa fase.

Il GI con la suddetta Delibera informa le imprese ferroviarie circa "la fattibilità di massima delle richieste di capacità" dalle stesse formulate e, in base alla soprarichiamata norma italiana, dà evidenza di eventuali (e motivati) rigetti di richieste di tracce.

Dal prospetto riepilogativo denominato "Tempistica per la programmazione dell'Orario" si evince inoltre che il GI, ove necessario, avvia la procedura di coordinamento (prevista all'articolo 29 del D.Lgs. 188/2003 e descritta nel paragrafo 4.4.2 del P.I.R.), a partire dal giorno della consegna della sopracitata Delibera.

Pertanto l'URSF, visto quanto sopra richiamato in riferimento alla Delibera che il GI emana entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, ha prescritto di inserire nel testo del paragrafo che:

- i)* tale documento informa circa l'accoglimento e l'eventuale motivato rigetto delle tracce richieste da ogni IF;
- ii)* il GI deve - in caso di rigetto di una traccia - fornire una possibile alternativa alla proposta avanzata dall'IF;

#### **Paragrafo 4.4.1 – LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO**

Con riferimento alle prescrizioni formulate dall'URSF con la suindicata Decisione n. 625/5, ed in particolare alla richiesta modifica del Paragrafo in questione prevedendo 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, il Gestore ha comunicato con la nota del 14 ottobre 2013 che tale materia deve essere disciplinata nell'ambito dei decreti attuativi (art. 17 comma 11) del D.Lgs 188/03.

L'Ufficio, nel prendere atto dell'osservazione di GI, ha comunque evidenziato come - a distanza di oltre dieci anni dall'emanazione del Decreto Legislativo n. 188/2003 - i decreti attuativi di cui sopra non siano ancora stati definiti, e che in tale arco temporale il mercato dei servizi di trasporto ferroviario si è ampiamente evoluto fino all'attuale fase di liberalizzazione del settore Alta Velocità.

Nelle more dell'auspicabile, quanto ormai improcrastinabile, emanazione dei decreti di cui all'art. 17 comma 11 del D.Lgs. n. 188/2003 (o preferibilmente di un testo unico che armonizzi e coordini la normativa esistente - incluse il recepimento delle recenti direttive comunitarie), l'Ufficio ha ritenuto indispensabile apportare delle modifiche al paragrafo in questione che tengano conto del mutato scenario di riferimento ed al fine di garantire, già in questa fase, una corretta gestione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. Pertanto, in tale regime di *vacatio legis*, l'URSF ha formulato alcune prescrizioni, fermo restando che i decreti attuativi che saranno eventualmente emanati e/o le successive delibere della istituita Autorità di Regolazione dei Trasporti prevarranno immediatamente, relata materia, su tali disposizioni.

In particolare l'Ufficio ha ritenuto che la formulazione adottata nel presente paragrafo circa i limiti percentuali sull'assegnazione di capacità totale non sia completamente aderente alla previsione normativa che stabilisce che gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti. Nel paragrafo infatti le limitazioni previste per gli AQ fanno riferimento esclusivamente alla "*capacità complessiva della intera rete gestita*" ed a quella "*complessivamente disponibile in ciascuna tratta*".

L'URSF pertanto ha prescritto al GI di modificare il paragrafo in argomento indicando che le limitazioni previste (relativamente alla quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno) sono riferite ed applicabili alle singole fasce orarie (considerando l'orario di arrivo/partenza dalla stazione di riferimento).

Con tale ulteriore specificazione l'URSF vuole consentire una equa e non discriminatoria assegnazione di tracce alle IF richiedenti, evitando in particolare che una singola IF possa riservarsi la capacità complessiva e operare "in esclusiva" su determinate tratte in specifici orari/fasce orarie.

L'URSF ha segnalato inoltre che la formulazione del paragrafo e dei limiti in esso stabiliti non consente al GI di assegnare la totalità della capacità disponibile su una tratta qualora sia presente una sola richiesta da parte di una IF/Richiedente.

Al fine di ovviare a tale limitazione, e tenuto conto che è prioritario compito/interesse del Gestore allocare tutta la capacità disponibile, nel rispetto dei criteri di equità, trasparenza e non discriminazione, a valere sul prossimo PIR (aggiornamento edizione 2014) si potrebbe prevedere la possibilità per il GI di allocare tutta la capacità disponibile nel rispetto delle seguenti condizioni:

- i) non siano pervenute richieste di capacità sulla tratta interessata da parte di altra IF;
- ii) l'assegnazione di tutta la capacità disponibile ad una unica IF deve avvenire esclusivamente prevedendo una espressa riserva nel Contratto/AQ decretante che - qualora pervenisse una successiva richiesta di capacità da parte di altra IF - tale capacità deve essere resa disponibile, fino alla quota *riservata* dal PIR vigente, a partire dal successivo cambio orario.

#### **Paragrafo 4.4.2 - PROCESSO DI COORDINAMENTO**

L'URSF, ritenendo che le modifiche apportate al paragrafo in questione necessitino di integrazioni, ha prescritto di inserire nella descrizione del Processo di Coordinamento che:

- durante la fase di armonizzazione delle tracce, ed in particolare utilizzando margini di flessibilità riservati a tale scopo (*+/- 15 minuti*), il Gestore deve tenere conto delle funzioni commerciali delle singole imprese ferroviarie (quali il cadenzamento, le caratteristiche prestazionali delle tracce, materiale rotabile, possibili coincidenze);
- in caso di coordinamento di tracce ricomprese (anche parzialmente) in Contratti di Servizio Pubblico stipulati con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o con le Regioni, il Gestore deve coinvolgere tali Amministrazioni nella procedura e chiederne il necessario parere sul processo di coordinamento in atto.

**Paragrafo 4.4.3 - LINEE SATURE****4.4.3.1 Dichiarazione di saturazione**

L'URSF ha ritenuto **non accettabile**, per carenza di istruttoria e di adeguate motivazioni a supporto, la modifica proposta dal Gestore relativa all'incremento di ulteriori 15 minuti (da  $\pm 15$  a  $\pm 30$  minuti) dello scostamento possibile per una traccia richiesta dall'IF senza che questo comporti la dichiarazione di infrastruttura satura da parte del GI.

L'Ufficio ritiene che eventuali modifiche relative a tale tematica - stante la notevole complessità - debbano essere analizzate in modo approfondito e dettagliato tra tutti i soggetti interessati (incluse altre competenti Direzioni di questo Ministero) al fine di individuare eventualmente un nuovo valore di massimo scostamento possibile (per tracce confliggenti) che possa permettere sia al Gestore di operare con la necessaria flessibilità sia alle IF di essere garantite e tutelate nello svolgimento delle loro attività.

Tale modifica, una volta ricevute le necessarie informazioni/valutazioni a supporto, potrà anche essere oggetto di un aggiornamento straordinario del PIR.

**Paragrafo 4.4.4 - PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI**

L'URSF con la citata Decisione n. 625/5 ha prescritto - tra l'altro - al Gestore di specificare dettagliatamente in questo paragrafo del PIR la natura e la composizione della "Commissione interdisciplinare".

Il Gestore ha evidenziato, con la nota del 14 ottobre 2013, alcune criticità riconducibili tra l'altro alla composizione, ai meccanismi e ai requisiti di nomina dei componenti e al relativo regolamento di procedura della Commissione Interdisciplinare.

L'Ufficio ha condiviso la necessità - rappresentata dal GI - di effettuare un'adeguata analisi e ponderazione delle problematiche connesse alla modifica del paragrafo in argomento, in considerazione tra l'altro dell'impatto e delle ripercussioni che il processo di risoluzione dei conflitti può avere nell'ambito delle vertenze inerenti il processo di allocazione della capacità.

L'URSF pertanto, preso atto dell'attività - poste in essere da RFI - di ricognizione e comparazione delle modalità di implementazione seguite dagli altri Gestori di infrastruttura europei, nonché della verifica di eventuali modelli simili applicati in altri settori dei trasporti (ad es. trasporto aereo) ed di altri settori economici (ad es. bancario), resta in attesa di conoscere - entro il 28 febbraio 2014 - gli esiti di tali attività per poter successivamente avviare con il Gestore stesso i necessari approfondimenti propedeutici alla modifica del paragrafo in argomento.

**Paragrafo 5.2.5 - DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO*****Utilizzo della capacità assegnata***

Relativamente al fatto che il GI può far trasferire - a spese dell'IF - il materiale rotabile nei binari dell'impianto (merci o passeggeri) destinati al ricovero o, in alternativa, nell'impianto più vicino in cui vi sia capacità disponibile, l'URSF ha **prescritto** di indicare che il GI stesso darà attuazione a tale operazione previa comunicazione alla IF interessata.

**Paragrafo 5.2.6 DESCRIZIONE SERVIZI OBBLIGATORI*****Accesso e utilizzo dei centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica***

In riferimento alla proposta di eliminazione dalla *Tabella A "Impianti di Manutenzione Rotabili"* delle seguenti 7 strutture:

- Officina Manutenzione Rotabili (OMR) Pescara, Paola e Cervignano;
- Posto Manutenzione Corrente (PMC) Ravenna e Faenza;