

titolare dei CdS sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in corso di consolidamento, e con le Regioni Piemonte, Liguria e Toscana (questi ultimi conclusi con l'adozione dello strumento c.d. catalogo) e, pertanto, non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n.99.

B.1.8) 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/Pesera e vv. 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 2012 - 2013, il Gestore dell'infrastruttura, in data 11/06/2012, 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 dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

In data 16/07/2012 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio finalizzato alle valutazioni di cui all'art. 59 della Legge n. 99, 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, modificato ed integrato dal D.D. n. 528/URSF dell'11/07/2012.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF, valutato in particolare che:

- con i nuovi servizi la FAS effettuerà esclusivamente viaggi "interregionali" in quanto l'IF non prevede l'emissione di biglietti per tratte ricomprese all'interno di una stessa regione;
- i nuovi servizi FAS non possono costituire una alternativa ai treni regionali e che pertanto non è possibile alcuna interferenza né una eventuale compromissione dei contratti di servizio in essere tra l'IF Trenitalia e le Regioni interessate;
- le sovrapposizioni dei servizi richiesti dalla FAS con quelli oggetto di Contratto di Servizio per la Media e Lunga percorrenza nazionale possono considerarsi "irrilevanti" sull'equilibrio pianificato nel CdS sottoscritto tra Trenitalia e MIT;
- l'offerta dell'IF FAS è prevalentemente rivolta ad un utenza supplementare, e pertanto dovrebbe attrarre passeggeri da un mercato "aggiuntivo" integrando l'offerta ferroviaria attualmente fornita dall'IF Trenitalia nell'area della dorsale adriatica;

In data 22 febbraio 2013 ha adottato la Decisione n. 174 con cui ha stabilito che:

- lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri richiesti dall'impresa Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.a. sulla relazione Vasto S. Salvo/Pescara - Bologna e vv., e sulla relazione Bari C.le - Pescara e vv. 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 sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia (questi ultimi conclusi con l'adozione dello strumento c.d. catalogo) e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99.

B.1.9) Decisione n. 563/4/URSF 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.

In riferimento alla richiesta di tracce dell'IF Arenaways S.p.A. per servizi passeggeri in ambito nazionale per l'orario di servizio 2011 - 2012 sulla relazione Milano-torino, il Gestore dell'infrastruttura, con nota del 20/05/2011 (successivamente integrata con nota del 16/06/2011), ha chiesto all'URSF di valutare - ai sensi dell'art. 59, comma 3 della Legge 99/2009 - il possibile impatto dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale e/o statale.

In data 24/06/2011 l'URSF ha avviato il procedimento istruttorio finalizzato alle valutazioni di cui all'art. 59 della Legge n. 99, 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.

A conclusione del suddetto procedimento istruttorio l'URSF, valutato in particolare che:

- nel corso dell'istruttoria è intervenuta la sentenza di fallimento dell'IF Arenaways S.r.l. (Tribunale di Torino - sentenza n. 288 del 1/08/2011);
- che il Giudice Delegato, in data 4/10/2011, a seguito della dichiarazione di fallimento della Arenaways S.p.A., ha autorizzato il Curatore Fallimentare a "partecipare alle procedure di assegnazione delle tracce ed ai relativi procedimenti ex art. 59 L. 99/09 in istanza avanti all'URSF";
- il Gestore, in data 12/10/2011, ha comunicato che l'IF Arenaways - a seguito della sentenza di fallimento del Tribunale di Torino n.288 del 1 agosto 2011 - ha disdetto sino a fine orario le tracce richieste per attività di trasporto passeggeri sulle relazioni Torino-Milano e Santhià-Livorno;
- era necessario conoscere l'esito della procedura competitiva relativa alla vendita della società Arenaways. al fine di poter definire il suddetto procedimento e assumere le decisioni di competenza;
- in data 6/12/2011 il Curatore Fallimentare ha comunicato l'aggiudicazione dell'azienda Arenaways S.p.A alla newco Strade Ferrate Alta Italia S.r.l.;
- il 2/01/2012 la società Strade Ferrate Altitalia (SFAI) ha rinnovato la richiesta di tracce effettuata dall'IF Arenaways nel mese di aprile 2011
- in data 23/01/2012 con Decreto Dirigenziale n. 2 è stata rilasciata la licenza temporanea n. 1/T intestata alla società Arenaways S.p.A. per la durata di 6 mesi a far data dal 1 novembre 2011 con contestuale sospensione della licenza n. 47;
- non è pervenuta all'Ufficio alcuna comunicazione ufficiale circa il passaggio proprietario dalla newco Strade Ferrate Altitalia alla società Go Concept S.r.l., quest'ultima aggiudicataria del definitivo passaggio di proprietà della Società Arenaways S.p.A.;
- in data 16/05/2012 con provvedimento n. 30 è stata confermata la licenza n. 47 alla società Go Concept S.r.l. per cessione del complesso aziendale da parte di Arenaways S.p.A a seguito del fallimento della stessa;
- l'IF Arenaways non ha riscontrato la nota URSF prot. 476 del 24/06/2011 con cui l'Ufficio ha comunicato l'avvio del procedimento istruttorio e richiesto gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;
- in data 26/04/2013 l'ANSF ha comunicato la revoca del Certificato di Sicurezza rilasciato all'IF Go Concept S.r.l. a causa della grave situazione finanziaria della Società;
- in data 23/05/2013 la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario ha sospeso - ai sensi dell'art.9 co.3 del D.Lgs188/2003 - la licenza n.47 e la licenza nazionale passeggeri n.9/N intestate alla Società Go Concept S.r.l.;

In data 05 luglio 2013 ha adottato la Decisione n. 563 con cui ha stabilito:

- l'archiviazione del procedimento avviato in data 24 giugno 2011 e relativo ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea Torino P.N. – Milano C.le richiesti dall'impresa ferroviaria Arenaways S.p.A.

B.1.10) Decisione n.641/4/URSF del 31/07/2013- 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).

L'IF Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI), con nota del 20/02/2013, ha chiesto all'URSF l'autorizzazione a commercializzare un servizio di cabotaggio in territorio italiano nel quadro di un offerta di trasporto internazionale di passeggeri (treni Parigi-Milano), conformemente alle disposizioni delle Direttive Europee vigenti.

L'URSF, con nota del 9/04/2013 ha avviato il procedimento istruttorio a seguito della richiesta di valutazione da parte di Trenitalia del 4/04/2013 ai sensi dell'art.59 della Legge n. 99/2009, richiedendo poi alle parti interessate al procedimento di fornire tutte le informazioni utili ad effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico.

A conclusione del predetto procedimento istruttorio l'URSF, valutato che:

- la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21/11/2012 la quale istituisce uno spazio ferroviario europeo unico prevede, al Considerando 18), che "L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale; lo scopo principale dei nuovi servizi dovrebbe essere trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali; per valutare se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio; la valutazione dello scopo principale del servizio dovrebbe essere effettuata, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione."

- l'art. 58 della Legge n. 99/2009 stabilisce che:

- per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale, per i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, le imprese ferroviarie devono essere in possesso di apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal decreto legislativo 8/07/2003, n. 188;

- il rilascio della licenza per i servizi nazionali passeggeri può avvenire esclusivamente nei confronti di imprese aventi sede legale in Italia e, qualora siano controllate, ai sensi dell'art.7 della Legge 10/10/1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, nei limiti dei medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'art.131, co.1, della Legge 23/12/2000, n. 388.

- l'art. 59 della Legge n. 99/2009 prevede al co.1 che le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, senza il possesso della licenza nazionale di cui all'art.58, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi. Il rispetto di tale condizione è valutato in base a criteri, determinati con provvedimento dell'Organismo di regolazione di cui all'art.37 del decreto legislativo 8/07/2003, n. 188, quali la percentuale del volume di affari e di carico, rappresentata rispettivamente dai passeggeri sulle tratte nazionali e sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio.

- la DGTF, con la nota del 26/03/2013 ha evidenziato, l'opportunità di una valutazione da parte dell'URSF in merito all'effettiva caratteristica del servizio proposto dall'IF SVI in termini di "finalità prevalente", ribadendo quanto già comunicato con la nota n. 2337 del 26/07/2012 circa la tipologia di licenza ferroviaria in capo alla IF stessa (cioè che la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è titolare della licenza n. 60 rilasciata in data 21 dicembre 2009 con provvedimento n. 4868, e che tale licenza consente l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia, secondo le modalità e alle condizioni previste dal D.Lgs. n. 188/2003 e successive modifiche).

- le comunicazioni riportate dalla stampa, secondo cui il progetto di SVI prevede di fare servizio con i TGV alla stazione di Oulx, per poi raggiungere con uno shuttle il comprensorio della Via Lattea, e che lo stesso Direttore Italia Philippe Bousquest ha affermato che il servizio richiesto si propone di "ampliare e diversificare la nostra offerta, permettendo così a tutti gli amanti della montagna e degli sport invernali di raggiungere in breve tempo una località suggestiva come il Monginevro".

- l'IF SVI ha affermato che la propria richiesta di effettuare fermate intermedie in territorio italiano - nell'ambito del servizio internazionale passeggeri attualmente esercito sulla tratta Milano-Modane-Parigi - riscontra "una richiesta da parte della clientela turistica per le stazioni sciistiche parte del comprensorio della Via Lattea (Sauze d'Oulx, Claviere, Sestriere, Montgenèvre, Briançon), che non è soddisfatta da alcun servizio di trasporto. [...]

I sindaci delle citate località e le comunità locali hanno espresso un forte interesse allo sviluppo turistico e stanno collaborando con SVI per offrire ai turisti un servizio finalmente adeguato".

- i dati di dettaglio forniti dall'IF SVI relativamente al numero di passeggeri previsti per ogni singolo giorno e per origine/destinazione per gli anni 2013 e 2014, da cui risulta che la stima del volume di traffico nelle fermate in territorio italiano oggetto della richiesta di SVI raggiunge valori significativi prevalentemente durante la stagione sciistica;

- pertanto il servizio sul territorio nazionale richiesto dall'IF SVI si caratterizza prevalentemente come "stagionale" e finalizzato a soddisfare una specifica esigenza di ambito locale (comprensorio della via Lattea) a favore di viaggiatori/turisti che intendono raggiungere tali località di montagna;

- che un medesimo treno può svolgere servizi di natura e caratteristiche diverse;

- quindi il servizio in oggetto richiesto dall'IF SVI:

a) non si configura come semplice "cabotaggio" (di per sé caratterizzato da una regolarità del servizio stesso anche in termini di volume medio di passeggeri trasportati durante l'intero anno);

b) non si caratterizza per la strumentalità rispetto al percorso internazionale (ovvero semplicemente a servizio delle fermate ausiliarie al percorso stesso come indicato al Considerando 18 della Direttiva n. 2012/34/UE) ma si presenta come un servizio completamente parallelo ed autonomo rispetto al servizio internazionale nell'ambito del quale sarebbe esercitato;

- l'espletamento del servizio richiesto dall'IF SVI in territorio nazionale si configura come un tipo di prestazione differente ed ulteriore rispetto a quella per cui l'IF stessa è autorizzata;

- stante l'autonomia e la specificità del servizio richiesto dall'IF SVI, ancorché da effettuarsi utilizzando un treno internazionale già operativo, quest'Ufficio ritiene non applicabile alla richiesta in esame la valutazione della "finalità principale del servizio" prevista al co.1 dell'art. n. 59 Legge n. 99/2009 e disciplinata dall'art. 4 del D.D. 203/1/URSF;

- quindi il servizio richiesto dall'IF SVI, non essendo qualificabile come cabotaggio all'interno di un servizio di trasporto internazionale ma bensì come uno specifico e autonomo servizio nazionale, non è regolamentato dall'art. 59 della Legge n. 99/2009, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie che - fornendo servizi di trasporto internazionale di passeggeri - hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale senza il possesso della licenza nazionale di cui all'art.58;

- quindi per l'espletamento del servizio nazionale richiesto è necessario che l'IF SVI sia in possesso della necessaria licenza, come previsto dal soprarichiamato art. 59 della Legge n. 99/2009 co.1;

- che la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è in possesso della Licenza n. 60 rilasciata in data 21/12/2009 che consente esclusivamente l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia,

- che l'osservazione formulata dall'IF SVI circa il fatto che analogo servizio in territorio italiano era effettuato, nel passato, nell'ambito della cooperazione Artesia tra le imprese ferroviarie SNCF e Trenitalia, è irrilevante in quanto quest'ultima IF è in possesso della prevista Licenza nazionale;

- pertanto la mancanza da parte dell'IF SVI dei requisiti previsti dalla sopraindicata vigente normativa italiana per poter effettuare la tipologia di servizio ferroviario in ambito nazionale dalla stessa IF richiesto.

Tutto ciò premesso, in data 31 luglio 2013, ha disposto:

- il non accoglimento della richiesta da parte dell'IF Società Viaggiatori Italia s.r.l. di poter di effettuare il servizio - dalla stessa IF denominato di "cabotaggio" - in territorio italiano, nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla relazione Parigi-Milano.

Si precisa che la fattispecie dell'esercizio di un collegamento domestico avente le caratteristiche sopraindicate - anche nei casi in cui sia da svolgere mediante l'utilizzo di un treno che effettua servizio di trasporto internazionale di passeggeri - rientra nelle previsioni dell'art. 58 della Legge n. 99/2009; pertanto, l'IF Società Viaggiatori Italia S.r.l. per poter effettuare quanto richiesto dovrà preliminarmente richiedere ai competenti uffici del MIT il rilascio, secondo le procedure previste dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n. 188, dell'apposita licenza valida in ambito nazionale.

B.1.11) 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

A seguito della richiesta di tracce dell'IF Ferrovie Udine Cividale (FUC) per servizi passeggeri in ambito nazionale relativa all'orario di servizio 2013 – 2014, il Gestore dell'infrastruttura in data 14/05/2013 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 dei suddetti servizi con quelli a committenza pubblica regionale.

Le tracce richieste dall'impresa FUC erano attinenti alla prosecuzione del 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.

Il Gestore con nota del 08/11/2013 ha inviato all'IF FUC e all'URSF il progetto orario 2013-2014 relativo ai servizi passeggeri lunga percorrenza richiesti dall'IF medesima.

In data 14/11/2013 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 ai sensi dell'art. 7 del D.D. n. 203 del 6 maggio 2010 (versione consolidata).

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 è di tipo transfrontaliero ed è confacente ad un'utenza turistica ulteriore rispetto a quella prevista in fase di definizione del contratto di servizio;
- il numero di corse giornaliera è esiguo 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.1078 dell'11.12.2013 l'URSF ha quindi stabilito che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF FUC sulla tratta Udine – Tarvisio Boscoverde e vv. 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 di cui al comma 2 dell'art. 59 della legge 23 luglio 2009 n. 99.

PAGINA BIANCA

APPENDICE N.2

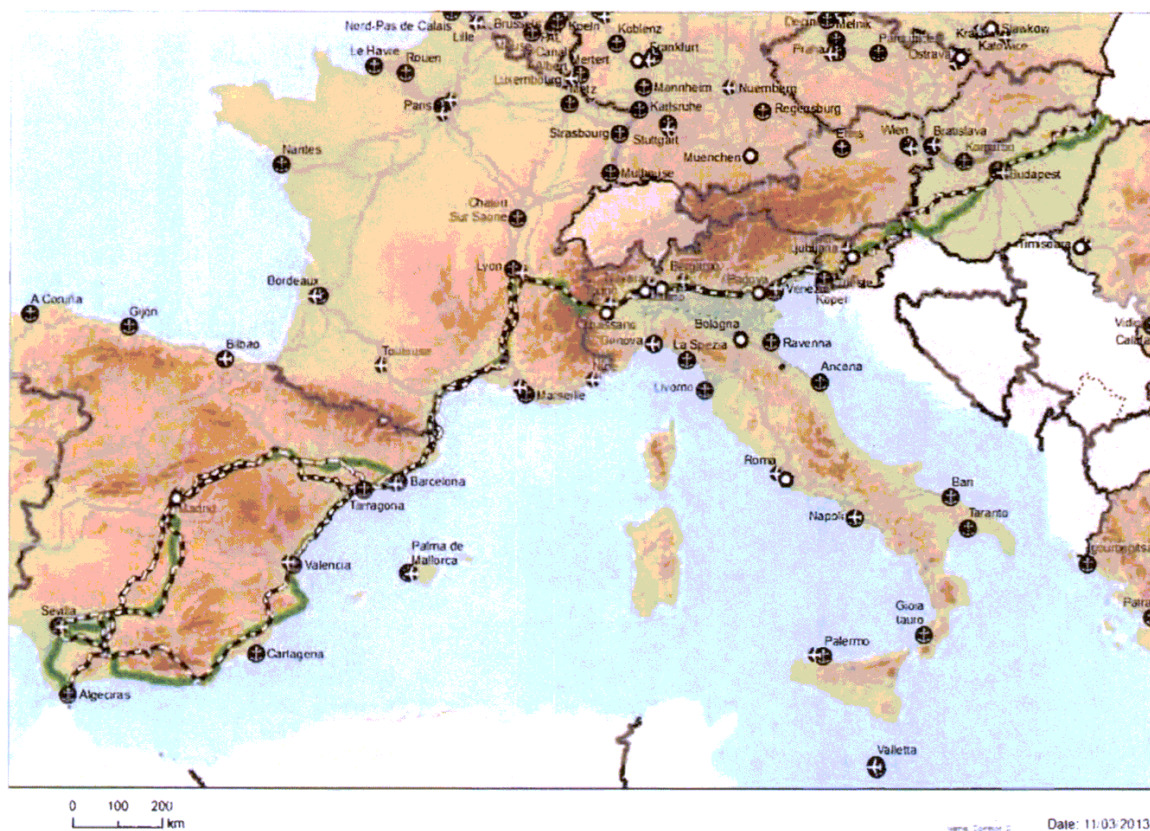
ACCORDI INTERNAZIONALI

Per quanto riguarda il settore internazionale esso si concretizza negli obblighi derivanti dagli art. 56 e 57 della Direttiva 2012/34/UE, oltre che dalla normativa nazionale in vigore. Da questi atti deriva la partecipazione attiva dell'URSF all'European Network of Rail Regulator Bodies (ENRRB) nell'ambito del quale, insieme alla Commissione Europea – DG MOVE, ha elaborato, definito, sottoscritto e implementato i seguenti atti:

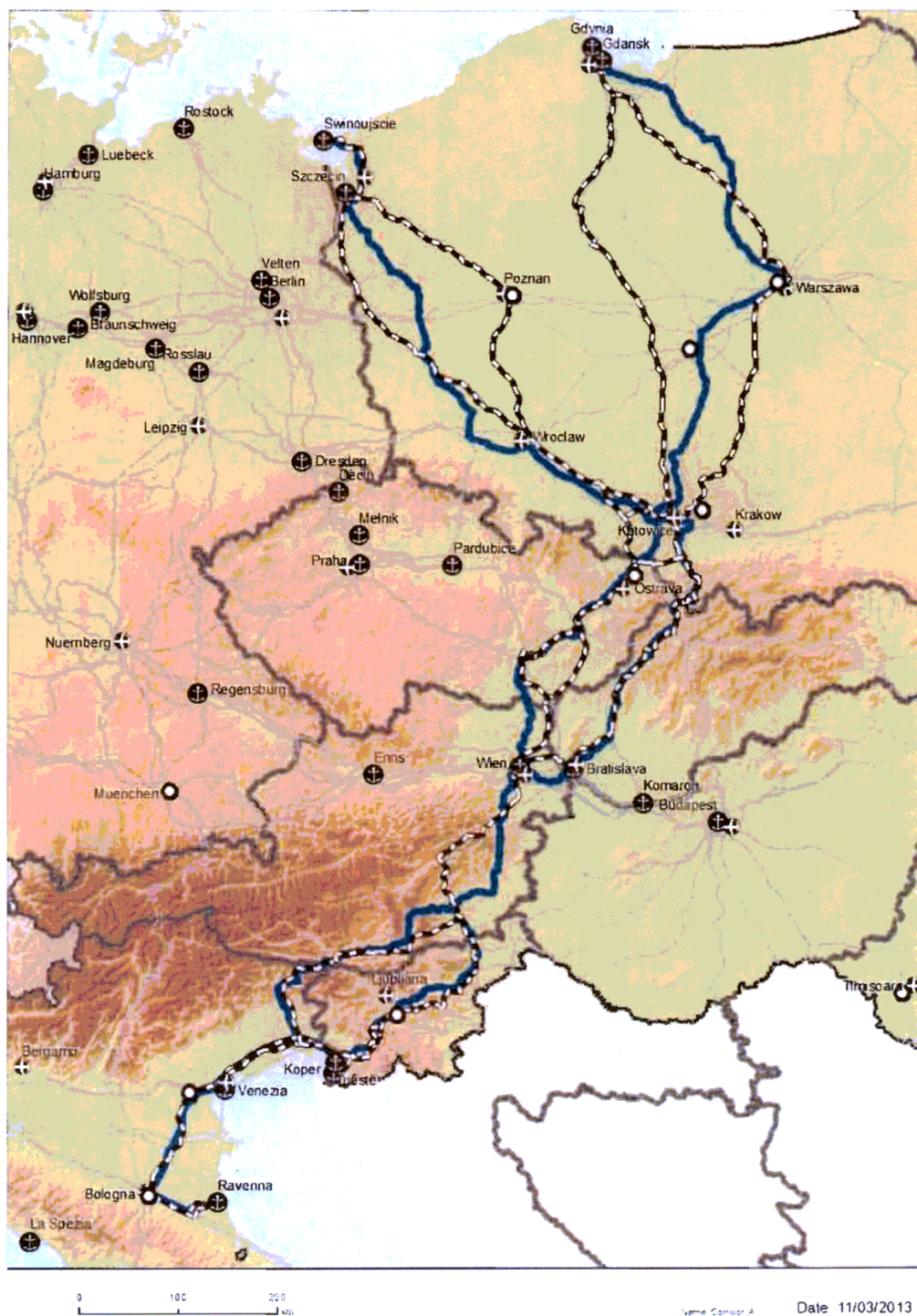
- Regolamento sull'analisi dello scopo principale di un servizio ferroviario e sul relativo equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (**"IMPLEMENTING ACT ON PRINCIPAL PURPOSE AND THE ECONOMIC EQUILIBRIUM TEST"** approvato nel 2013 e di prossima emanazione sotto forma di Regolamento) che risulta essere in linea con il Decreto già emanato dall'URSF decreto dirigenziale prot. n. 203/1/URSF, recante i criteri di cui all'articolo 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99 come modificato con il decreto dirigenziale prot. n. 528/URSF, ed in data 20/11/2012 il decreto dirigenziale prot. 901/URSF.
- Regolamento dell'ENRRB in approvazione nel 2014;
- **Cooperation Agreement** per ciascuno dei Corridoi Merci ferroviari (RFC) di cui al Regolamento n. 913/2010 – atto obbligatorio di cooperazione fra le autorità di trasporto ed i regolatori ferroviari di tutta Europa per dirimere le controversie ed i ricorsi delle imprese ferroviarie per attività ed azioni discriminatorie da parte di altri soggetti operanti nel settore in materia di tracce orarie ferroviarie pre-assegnate a livello europeo (c.d. One Stop Shop) rispetto alla fase di allocazione nazionale. Nel 2013 sono stati approvati gli Accordi su: RFC n. 1, n. 2 e n. 6 - In quest'ultimo caso l'URSF è stato individuato dai regolatori e dalle autorità di trasporto europee interessate quale Regolatore responsabile di Corridoio (**1° regolatore europeo ad aver avuto questo riconoscimento in Europa**). Si riporta di seguito una descrizione grafica dei Corridoi merci e della loro ipotesi di sovrapposizione con i Corridoi denominati Core Network della rete TEN-T, la quale riguarderà anche il trasporto dei passeggeri:
Prima di descrivere graficamente i corridoi si riporta, per opportuna chiarezza, di seguito lo schema di nuova denominazione dei medesimi Corridoi della rete TEN-T Core (in emanazione con apposito regolamento nel 2014):

CORRIDOI TEN-T e RFC		
NUMERO	NOME	TRATTA
1	"Reno- Alpi"	Rotterdam-Genova
2	"Mare del Nord – Mediterraneo"	Londra/Zeebrugge-Basilea/Lione
3	"Scandinavia – Mediterraneo"	Stoccolma-Palermo
4	"Atlantico"	Lille-Lisbona
5	"Baltico – Adriatico"	Danzica-Bologna/Ravenna/Trieste/Koper
6	"Mediterraneo"	Valencia/Barcellona-Kiev/Belgrado
7	"Oriente/Med. orientale"	Bucarest-Atene
8	"Mare del Nord – Baltico"	Amburgo-Tallin
9	"Reno-Danubio" [†]	Praga-Brno/Bratislava

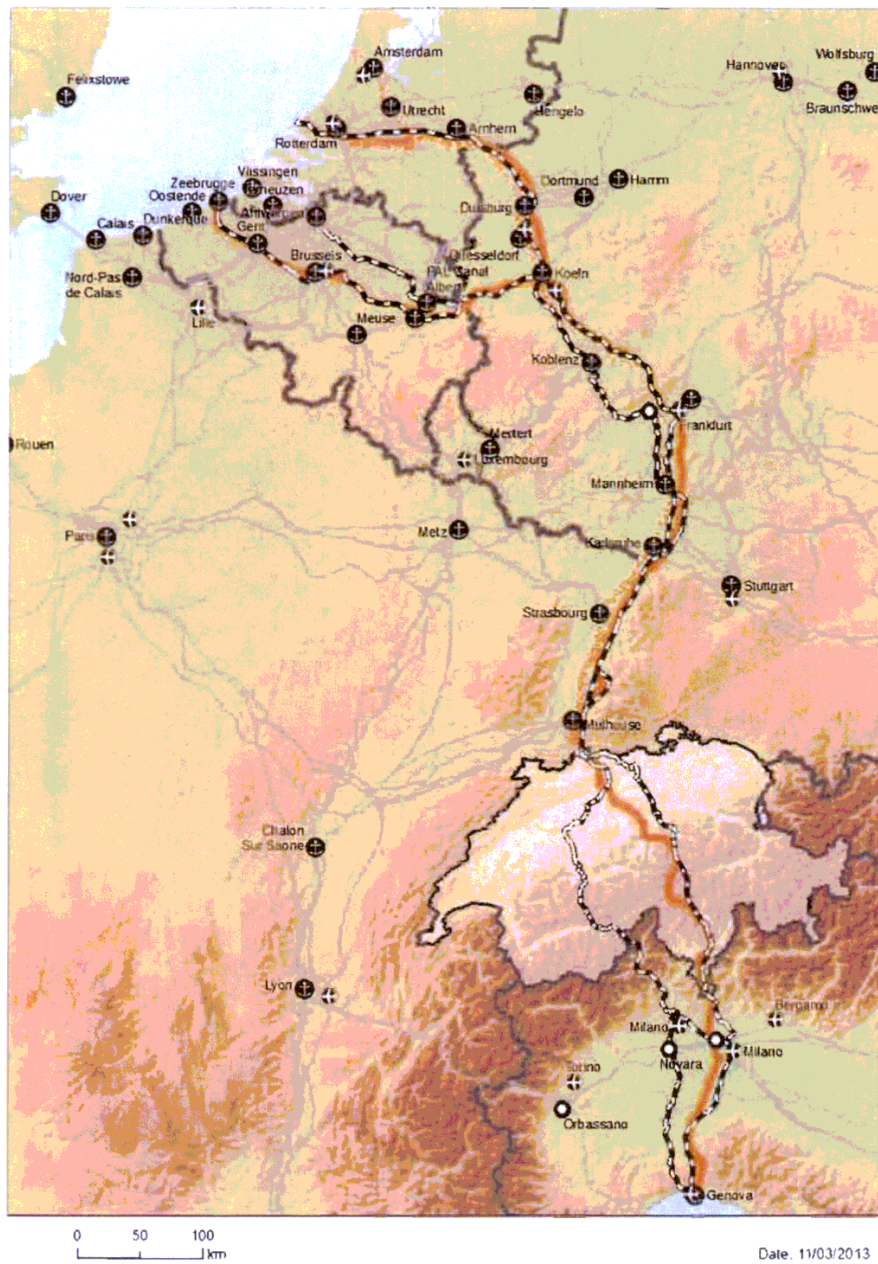
RFC n. 6



RFC n.5



RFC n.1



RFC n. 3



PAGINA BIANCA

APPENDICE N.3

DECRETO RICORSI URSF

DECRETI URSF in materia di regolamentazione delle procedure a rilevanza esterna dell'Ufficio, in rispetto alla normativa in materia di trasparenza, ovvero Iniziative che l'Ufficio prevede di realizzare per garantire la trasparenza, nonché lo sviluppo della cultura dell'integrità, ai sensi degli articoli 11, comma 2, e 15, comma 2, del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150

A tale proposito si segnala che nel 2013 era in corso di emanazione un Decreto Criteri relativo ai ricorsi di cui all'art. 37 del D.Lgs. 188/2003 di cui si fornisce il testo. L'URSF ha ritenuto tuttavia non opportuna una sua emanazione in vista dell'imminente avvio dell'ART.

IL TESTO



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n.

IL DIRETTORE

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante *"Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria"* e, in particolare, l'articolo 37 che prevede che l'Organismo di Regolazione di cui all'articolo 30 della citata Direttiva 2001/14/CE è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti o sue articolazioni;

VISTA la Legge 20 novembre 2009, n. 166 recante *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità europee"*, che ha modificato l'art. 37 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 prevedendo che l'Organismo di Regolazione *"E' inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico."*;

VISTA la Legge 23 luglio 2009, n. 99, recante *"Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia"* ed in particolare l'art. 59 recante limitazioni ai servizi passeggeri in ambito nazionale;

VISTO il Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15 recante *"Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria"*;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184 recante *“Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”* che all’art. 16, comma 4 ha istituito l’«Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari»;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 13 dicembre 2008, n. 211 recante *“Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”* e, in particolare, l’articolo 4, comma 1, lett. c) che individua la struttura ed i compiti dell’Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari;

VISTA la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 Novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione - Recast);

RAVVISATA la necessità di rendere esplicite le PIC (**Procedure, Istruzioni e Chiarimenti**) relative ai ricorsi previsti dall’art. 37 del D.Lgs. 188/2003, a seguito del verificarsi di numerosi casi di attivazione di tali procedure, soprattutto con la progressiva ed effettiva apertura del mercato ferroviario italiano;

CONSIDERATO che i ricorsi a norma Legge 23 luglio 2009, n. 99 - recante “Disposizioni per lo sviluppo e l’internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia” ed in particolare l’art. 59 recante limitazioni ai servizi passeggeri in ambito nazionale - non sono disciplinati dal presente Decreto

DECRETA

Art. 1 (Definizioni)

Ai fini del presente decreto si intende per:

“**Organismo di regolazione**”: l’Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all’articolo 4, comma 1, lett. c) del D.P.R. 13 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell’art. 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

“**Richiedente**”: uno dei soggetti indicati all’art. 3, comma 1, lett. b) del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

“**Gestore**”: il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale indicato all’art. 3, comma 1, lett. h) del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

“**Ricorso**”: il ricorso presentato ex art. 37 del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188.

Art. 2 (Ambito di applicazione)

Il presente decreto si applica ai ricorsi o ai procedimenti avviati dall’Organismo di regolazione ai sensi dell’art. 37 del D.Lgs 8 luglio 2003, n. 188.

Art. 3

(Oggetto dei ricorsi)

- A. I ricorsi potranno avere ad oggetto problematiche legate alla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari (salvo quanto previsto di competenza dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato – rif. Legge 287 del 10 ottobre 1990– e s.m.i., nonché dall'Art. 56 Direttiva 2012/34/UE);
- B. L'Organismo di regolazione considera irricevibili le tipologie di controversie di natura civile, penale e puramente commerciale (comprese le richieste di risarcimento danni) o squisitamente tecnica (ivi inclusi aspetti di sicurezza ferroviaria di cui al D.Lgs. 162/2007 o di requisiti costruttivi). Qualora il ricorso comprenda uno qualunque degli argomenti sopra menzionati, il procedimento avrà comunque inizio ma prenderà in carico solo la parte non riguardante tali argomenti;
- C. I procedimenti relativi ad un ricorso, che comporti la contemporanea audizione - in particolare da parte del richiedente - di altri organismi giudicanti e/o consultivi (quali Tribunali di ogni ordine e grado, Avvocatura dello Stato, Consiglio di Stato, Autorità indipendenti o altri Organi dello Stato), saranno sospesi in attesa della conclusione in giudicato del relativo processo o di espressa rinuncia del ricorrente, al fine di evitare potenziali duplicazioni di pronunce;
- D. Il richiedente ha il diritto di adire l'Organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, discriminatorio o non equo, ovvero abbia subito pregiudizio in relazione a quanto segue:
- a) prospetto informativo della rete;
 - b) procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito;
 - c) sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20 del D.Lgs. 188/2003;
 - d) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20 del D.Lgs. 188/2003;
 - e) accesso all'infrastruttura;
 - f) procedure per il rilascio del certificato di sicurezza;
 - g) nel rispetto delle norme e degli standard di sicurezza.

Art. 4

(Tempistica e modalità di presentazione dei ricorsi)

- A. I ricorsi dovranno essere presentati mediante invio con raccomandata A/R ([URSf – Viale dell'Arte, 16 – 00144 Roma](mailto:dg.ursf@pec.mit.gov.it)) o PEC (dg.ursf@pec.mit.gov.it):
- i. Quando il ricorso è inviato a mezzo posta, la data di spedizione vale per l'identificazione del termine perentorio e l'inoltro dovrà essere effettuato in duplice copia (una originale e una fotocopia), curando di inviare i documenti anche in formato elettronico editabile su idoneo supporto;
 - ii. Quando il ricorso è inviato a mezzo PEC l'inoltro dovrà avvenire con due, o più, e-mail di pari data:
 - il primo inoltro (prima e-mail o gruppo di e-mail in caso di documenti molto pesanti) dovrà riguardare gli originali del ricorso che saranno presi a riferimento per l'avvio del procedimento;
 - il secondo inoltro (seconda e-mail o gruppo di e-mail in caso di documenti molto pesanti) dovrà prevedere il solo invio dei file in versione editabile – ove possibile, e dei documenti in versione pubblicabile e/o estensibile (come previsto al successivo Art. 6).

- B. I ricorsi innanzi all'Organismo di regolazione devono essere presentati entro il termine perentorio di 60 giorni dal ricevimento dell'atto o dal giorno in cui il ricorrente ha avuto conoscenza del comportamento lesivo e/o discriminatorio della/e controparte/i;
- C. L'Organismo di regolazione, qualora individui ulteriori controinteressati cui il ricorrente non ha notificato il ricorso, si riserva la facoltà di notificare il ricorso agli stessi;
- D. L'organismo di regolazione provvede all'avvio del procedimento con la nomina di un responsabile del procedimento (RdP), da individuare alternativamente fra i dirigenti dell'Ufficio;
- E. Il RdP ha il compito di esaminare il ricorso e di chiedere le informazioni necessarie allo scopo;
- F. Durante la fase istruttoria il RdP ha facoltà di domandare integrazione, chiarimenti o audizione alle parti interessate;
- G. Il responsabile del procedimento, terminata la fase istruttoria, predispone, prima della scadenza fissata per la decisione, una relazione illustrativa per il Direttore dell'Ufficio il quale, prima dell'adozione della decisione, può chiedere alle parti integrazioni;
- H. Le eventuali richieste di integrazione, chiarimento e/o audizione, determinano una riapertura dei termini del procedimento;
- I. Il termine previsto per la conclusione del procedimento istruttorio, inclusa la decisione, è di due mesi decorrenti dal giorno del ricevimento di tutta la documentazione e di tutte le informazioni necessarie relative al ricorso;
- J. Al recepimento della Direttiva 2012/34/UE nell'ordinamento italiano, qualora un termine inferiore fosse stabilito a quello di cui al precedente punto "I", questo nuovo termine deve considerarsi preso a riferimento per i ricorsi di cui al presente Decreto.

Art. 5

(Attività istruttoria)

- A. L'organismo di regolazione prima di avviare il procedimento istruttorio, a seguito di un ricorso, ha facoltà di eseguire dei sopralluoghi e/o di convocare le parti per esperire un tentativo di conciliazione;
- C. Nel caso in cui il tentativo conciliatorio avesse buon esito, l'Organismo di regolazione può emanare un atto con il quale, recependo le determinazioni delle parti così riscontrate, apre e chiude il procedimento medesimo;
- D. Nella comunicazione di avvio dell'istruttoria sono indicati:
 - a. l'oggetto del procedimento;
 - b. il termine previsto per la conclusione dell'istruttoria;
 - c. il responsabile del procedimento;
 - d. l'accesso agli atti;
 - e. la possibilità di presentare memorie scritte, informazioni e/o documenti;
 - f. l'eventuale convocazione in audizione;
 - g. il termine e le modalità in cui le memorie ed i documenti possono essere presentati;
 - h. i soggetti interessati;
 - i. altre informazioni ritenute utili al ricorso.
- E. Tutti i documenti e/o chiarimenti richiesti (incluse le eventuali integrazioni) devono essere forniti perentoriamente entro la data indicata nella richiesta;
- F. L'Organismo di regolazione può disporre che le parti siano sentite, anche in una fase successiva all'avvio del procedimento, in apposite audizioni - nel rispetto del principio del contraddittorio - ove ciò sia necessario ai fini della raccolta o della valutazione degli elementi istruttori;
- G. Le richieste di cui ai precedenti punti E ed F, ripristinano i termini del procedimento.