

## **FOCUS TEMATICO SU DELIBERA ART 130/2019 E ALLEGATO A ALLA DELIBERA ATTO DI REGOLAZIONE IN MATERIA DI ACCESSO AGLI IMPIANTI DI SERVIZIO E AI SERVIZI FERROVIARI**

Il presente elaborato è un estratto di sintesi di tutti i documenti, le analisi e le risultanze sia preparatorie che conclusive del procedimento volto all'adozione della **delibera ART n. 130/2019** al fine di fornire un quadro di insieme per l'analisi della stessa.

Con lo **schema di atto di regolazione allegato alla delibera ART n. 130/2019**, l'Autorità a conclusione del procedimento avviato con la delibera 98/2018, aggiorna e completa la regolazione in materia di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, dando **attuazione al Regolamento UE 2017/2177** ed introducendo nuove misure di regolazione applicabili ad una pluralità di impianti di servizio e servizi in questi prodotti, unitamente ad altre specificamente applicabili alle stazioni passeggeri, ai raccordi ferroviari, ai centri di manutenzione ed alle infrastrutture ferroviarie portuali.

A base dell'intervento regolatorio ci sono motivazioni sia di carattere generale che di ordine specifico, tutte attuative dei principi di:

- a) trasparenza e non discriminazione all'accesso agli impianti;
- b) di efficienza e contenimento dei costi per gli utenti
- c) di armonizzazione e semplificazione del quadro regolatorio.

Occorre premettere che l'Autorità è chiamata dalla normativa di settore a disciplinare le procedure ed i criteri per l'accesso agli impianti ed ai servizi ferroviari, diversi da quelli ricompresi nel c.d. "**Pacchetto minimo di accesso**" **all'infrastruttura ferroviaria**, tenuto anche conto del regolamento di attuazione (UE) 2017/2177 alla direttiva Recast.

L'Autorità intende farsi garante di una equa ed efficiente ripartizione della capacità a disposizione degli operatori di impianto ricadenti nell'ambito di applicazione della regolazione, riservandosi di intervenire in caso di rigetto di richiesta di accesso da parte di un operatore prossimo alla congestione. Il presidio di tali principi si inquadra quale elemento cruciale, a fronte dell'imminenza dell'apertura al mercato di tutto il comparto nazionale dei servizi di trasporto passeggeri e relativamente al comparto merci esso è volto a garantire uno sviluppo efficace della catena logistica. Tale atto di regolazione si configura altresì come lo strumento per garantire l'accessibilità agli impianti di servizio non solo alle imprese ferroviarie ma anche ad altri richiedenti "quali caricatori e spedizionieri che dovrebbero avere il diritto di chiedere accesso agli impianti di servizio alle condizioni specificate nel regolamento" (Regolamento, Considerando 9) e nei confronti dei quali gli operatori di impianto sono vincolati secondo quanto previsto dallo stesso Regolamento.

L'Autorità, coerentemente a quanto previsto dal Considerando 10 del Regolamento, intende implementare un quadro regolatorio favorevole ad assicurare una circolazione efficiente e agevole dei treni, incentivando

il coordinamento tra gli operatori interessati verso una maggiore coerenza fra le tracce ferroviarie previste e le fasce orarie programmate negli impianti di servizio.

Le scelte effettuate nell'ambito del procedimento regolatorio possono inoltre essere declinate in alcuni obiettivi specifici: (i) identificazione dei soggetti ricadenti nel perimetro degli obblighi di cui al Regolamento; (ii) trasparenza circa le caratteristiche dell'impianto e delle attività ivi rese a favore delle imprese ferroviarie, attraverso idonee prescrizioni riguardanti il contenuto delle informazioni e loro messa a disposizione degli utenti; (iii) previsione di un regime di esenzione per talune previsioni del Regolamento; (iv) identificazione degli standard procedurali per il trattamento delle richieste di accesso; (v) introduzione di una specifica disciplina per gli impianti di confine, per quelli presenti in aree portuali e per i raccordi; (vi) armonizzazione e semplificazione del quadro regolatorio in materia.

Il Regolamento 1077/2017 UE interviene su una materia, l'accesso da parte dei richiedenti accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, che rappresenta un fattore di cruciale importanza per l'attività degli operatori interessati e il buon funzionamento dei mercati. Ciò con riferimento sia ai servizi di trasporto ferroviario del settore passeggeri che a quello merci, quest'ultimo in particolare in un'ottica di promozione del trasporto multimodale e l'efficientamento della catena logistica.

Le imprese destinatarie dell'atto di regolazione includono, oltre agli operatori di impianti di servizio e dei servizi ferroviari, le imprese presenti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e, più in generale, tutte le imprese **richiedenti accesso** agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari ivi prestati, come i caricatori e gli spedizionieri secondo la definizione riportata nella Recast all'articolo 3, paragrafo 19, e nel d.lgs. 112/2015 all'articolo 3 lett. cc..

L'Autorità aveva già provveduto a regolare alcuni aspetti relativi all'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ivi forniti, in particolare:

- con la delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 che regolava con le misure 10.6.1, 10.6.2 e 10.6.3 alcuni aspetti relativi alle stazioni passeggeri e con le misure 11.6.1, 11.6.2, 11.6.3 ed 11.6.4 alcuni aspetti dei servizi di manovra ed introduceva con la misura 8.6.1 l'obbligo di pubblicazione dell'elenco degli impianti collegati alla rete ferroviaria nazionale,
- con la delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, che definiva con la misura 41 la disciplina transitoria della procedura di verifica di conformità dei corrispettivi applicati dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche nella sua funzione di operatore di impianto,
- con la delibera n. 18/2017 del 9 febbraio 2017, che regolava i servizi di manovra ferroviaria in 14 comprensori ferroviari specificamente individuati, successivamente estesi a 15 comprensori dalla delibera n. 99/2018 dell'11 ottobre 2018,
- con la delibera n. 140/2017 del 4 dicembre 2017, recante "Indicazioni e prescrizioni relative al «Prospetto informativo della rete 2019», presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al «Prospetto informativo della rete 2018», nonché relative alla predisposizione del «Prospetto informativo della rete 2020»", che con la misura 5.3.1 regolava alcuni aspetti relativi ai servizi di manovra nelle stazioni di confine.

Con il nuovo atto di regolazione anche al fine di armonizzare ed integrare le misure vengono abrogate alcune misure precedentemente disciplinate dalle delibere n. 70/2014, n. 96/2015 e n. 140/2017 nonché l'intera delibera n. 18/2017.

## **FONTI NORMATIVE**

L'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha istituito - nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481 - l'Autorità di regolazione dei trasporti (nel seguito, Autorità), ed ha, tra l'altro, previsto che la stessa provveda:

- “a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali” [lett. a) del comma 2];
- “a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori” [lett. b) del comma 2];
- “con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura” [lett. i) del comma 2];

La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione, di seguito anche: Recast), ed in particolare ha introdotto disposizioni in materia di impianti e servizi in essi erogati al di fuori del Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito: PMdA) di cui agli articoli 3 (punto 12), 13 (paragrafi 2 e seguenti), 31 (paragrafi 7 e 8), e all'allegato II, punti 2, 3 e 4. La direttiva è stata recepita in Italia dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”, che - in particolare - all'articolo 13 disciplina le condizioni di accesso ai servizi in oggetto, e all'articolo 37 stabilisce che “L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione”.

Il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, ha integrato il suddetto decreto legislativo, recependo la direttiva (UE) 2017/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria.

Il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (di seguito: Regolamento), definisce nei dettagli - in esecuzione

di quanto previsto dall'articolo 13, paragrafo 9, della citata direttiva 2012/34/UE - la procedura ed i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punti da 2 a 4, della medesima direttiva.

Nel Regolamento sono specificati i compiti degli organismi di regolazione (di seguito: OR), così sintetizzati:

- esentare dall'applicazione di tutto o parte del Regolamento (ad eccezione di alcuni obblighi di descrizione dell'impianto o del servizio menzionati nell'articolo 4) gli operatori degli impianti di servizio che ne fanno domanda (articolo 2, paragrafo 2) sulla base dei principi concordati con gli altri OR (articolo 2, paragrafo 5);
- collaborare insieme ai gestori dell'infrastruttura nell'elaborazione di un modello comune per la raccolta e la presentazione delle informazioni sugli impianti e sui servizi in essi erogati (articolo 5, paragrafi 1 e 2);
- nel caso di impianti di servizio gestiti da più di un operatore o di servizi prestati nell'impianto da più di un fornitore, ed in mancanza di accordo, designare l'operatore responsabile della messa a disposizione, in un'unica sede, delle rispettive descrizioni dell'impianto di servizio (articolo 5, paragrafo 4);
- se ritenuto necessario, esigere dagli operatori degli impianti di servizio la motivazione per la quale un servizio ferroviario è stato definito come servizio di base, complementare o ausiliario (articolo 6);
- verificare il rispetto degli obblighi in materia di collaborazione tra operatori di impianti di servizio e tra operatori e gestore dell'infrastruttura (articolo 7, paragrafo 4);
- entro dicembre 2019, fissare i termini entro cui gli operatori di impianto di servizio devono dare risposta alle richieste di accesso o di utilizzo dei rispettivi impianti o servizi (articolo 9, paragrafi 1 e 3);
- nei casi in cui un impianto di servizio è prossimo alla congestione, chiedere - se ritenuto necessario - all'operatore dell'impianto di servizio di adottare misure trasparenti e non discriminatorie volte a soddisfare ulteriori richieste di accesso al suo impianto (articolo 10, paragrafo 5);
- essere informato e vigilare sulle richieste di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari che, a seguito di una procedura di coordinamento, non siano state soddisfatte (articolo 12); le ragioni di tale eventuale rigetto devono essere illustrate all'OR come previsto dall'articolo 13, paragrafo 4;
- ripartire la capacità tra i richiedenti in caso di reclamo a norma dell'articolo 13, paragrafo 5, della Recast, tenendo conto degli elementi stabiliti all'articolo 14 (articolo 14);
- valutare la plausibilità del processo di riconversione di impianti di servizio e, sulla base di tale valutazione, eventualmente obbligare il proprietario dell'impianto a rendere pubblica l'informazione che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing (articolo 15, paragrafo 6).

### **AMBITO DI INTERVENTO**

Sotto il profilo soggettivo l'**ambito di intervento dell'atto di regolazione** riguarda gli impianti ferroviari e i servizi ferroviari in essi forniti che non rientrano tra quelli compresi nel PMdA, al quale corrisponde il pedaggio pagato dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Tali impianti e servizi, individuati con precisione nell'art. 13 del d.lgs. 112/2015 sono suddivisi in tre categorie:

**1) Impianti ad accesso garantito (art. 13, comma 2),** che comprendono:

- a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio, agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, etc.;
- b) scali merci;
- c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- d) aree, impianti e edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante o specializzata;
- f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;
- g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;
- h) impianti e attrezzature di soccorso;
- i) aree o impianti per l'approvvigionamento di combustibile.

**2) Servizi complementari (art. 13, comma 9),** comprendenti:

- a) fornitura di corrente di trazione;
- b) utenze di bordo (preriscaldamento treni passeggeri, rifornimento idrico, etc.);
- c) controllo della circolazione dei treni che effettuano trasporto di merci pericolose;
- d) assistenza alla circolazione di treni speciali;
- e) servizi di manovra.

**3) Servizi ausiliari (art. 13, comma 11),** comprendenti:

- a) accesso alla rete di telecomunicazioni;
- b) fornitura di informazioni complementari;
- c) ispezione tecnica del materiale rotabile;
- d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;
- e) servizi di manutenzione pesante o specializzata.

Le imprese che operano su questi mercati possono svolgere attività di due tipi:

(i) **gestione di impianto di servizio;**

(ii) **fornitura di servizi alle imprese ferroviarie.**

Non sempre le due attività vengono svolte dalla stessa impresa. In ogni caso, qualsiasi soggetto pubblico o privato responsabile della gestione di una o più strutture di servizio o della fornitura di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'elenco precedente è considerato un operatore di impianto di servizio.

### **SINTESI DELLE MISURE**

- La **misura 2** del Documento richiama le definizioni dell'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 e riporta le ulteriori definizioni utilizzate all'interno del Documento, riprendendo anche le definizioni previste dalla misura 2 allegata alla delibera n. 18/2017 del 9 febbraio 2017 (che viene pertanto abrogata).
- La **misura 3** del Documento definisce l'ambito di applicazione della regolazione introdotta dalla delibera n. 42/2019.
- La **misura 4** del Documento introduce obblighi generali per tutti gli operatori degli impianti di servizio, riprendendo anche con il punto 4.1 quanto già previsto dalla misura 4.1 della delibera dell'Autorità n. 18/2017 (che viene abrogata) ed estendendone il contenuto e l'ambito di applicazione.
- La **misura 5** del Documento declina i criteri sulla base dei quali l'Autorità intende applicare i compiti attribuiti dall'articolo 2 del Regolamento agli organismi di regolazione, in tema di esenzione dall'applicazione di tutte o di alcune disposizioni dello stesso.
- La **misura 6** del Documento definisce alcuni aspetti relativi alle modalità secondo le quali gli operatori devono assolvere agli obblighi informativi introdotti dal Regolamento.
- La **misura 7** del Documento individua i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai servizi ferroviari.
- La **misura 8** del Documento definisce alcuni aspetti relativi alla gestione ed allocazione della capacità degli impianti di servizio.
- La **misura 9** del Documento declina gli aspetti procedurali con i quali l'Autorità intende rispondere ai reclami dei richiedenti avverso le decisioni prese dagli operatori degli impianti di servizio.
- La **misura 10** del Documento definisce alcuni aspetti relativi agli impianti non utilizzati.
- La **misura 11** del Documento regola i servizi nelle stazioni passeggeri, riprendendo anche con i punti 11.1, 11.2 ed 11.3 quanto già previsto dalle misure 10.6.1, 10.6.2 e 10.6.3 della delibera dell'Autorità n. 70/2017 (che vengono abrogate) ed estendendone l'applicazione ai gestori delle reti ferroviarie regionali interconnesse.
- La **misura 12** del Documento regola i servizi di manovra, con particolare riferimento al sistema di monitoraggio della qualità, alle tariffe ed alle stazioni di confine, riprendendo con i punti da 12.2 a 12.4 quanto già previsto dalle misure 9 e 10 della delibera dell'Autorità n. 18/2017 (che viene interamente abrogata), nonché dalla misura 11.6.1 (che viene abrogata) della delibera dell'Autorità n. 70/2014, estendendone l'ambito di applicazione ed integrandone il contenuto.

- La **misura 13** del Documento regola i servizi di manovra, con particolare riferimento alla possibilità di previsione del Gestore Unico per i comprensori che rispettano le condizioni individuate. Essa riprende quanto già previsto dalle misure 4.2 e da 5 a 8 della delibera dell’Autorità n. 18/2017 (che viene interamente abrogata), estendendone l’ambito di applicazione ed aggiornandone il contenuto.
- La **misura 14** del Documento regola i raccordi ferroviari, con riferimento ai criteri di valutazione delle richieste di allacciamento, alla costruzione ed attivazione del raccordo, ai corrispettivi per attività a cura del Gestore dell’infrastruttura ed alle prestazioni e forniture da parte del gestore dell’infrastruttura durante la fase di gestione del raccordo.
- La **misura 15** del Documento regola i centri di manutenzione, introducendo una maggiore chiarezza nella definizione degli stessi e delle condizioni di accesso, in particolare per i centri di manutenzione pesante, evidenziandone l’ambito di applicazione.
- La **misura 16** del Documento regola le infrastrutture ferroviarie portuali, con particolare riferimento a quelle ricadenti nel cosiddetto “ultimo miglio”, che assumono un’importanza strategica per la funzionalità e l’efficienza del sistema logistico intermodale nazionale.
- La **misura 17** del Documento riporta un richiamo a quanto previsto all’articolo 37, comma 14, del d.lgs. 112/2015 introdotta dalla delibera n. 42/2019”.

**Disclaimer:** Eventuali errori potrebbero essere causati da parziale e incompleta descrizione di fattispecie giuridiche o di eventi. Il servizio Legalis ed i suoi responsabili, pur assicurando la massima attenzione nella redazione degli elaborati, non rispondono di eventuali danni causati dall'uso del loro contenuto.