



Roma, 23/09/2015

U2015/0321/FER/Us.Ve

**Dott. Andrea Camanzi**  
**Presidente Autorità**  
**di Regolazione dei Trasporti**  
**TORINO**

**OGGETTO: Presentazione di memorie circa la Delibera ART n. 61/2015 - Avvio della consultazione sullo schema di atto di regolazione recante "Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014)**

Egregio Presidente,

facendo seguito e riferimento alla Delibera ART n. 61 del 31 luglio u.s., con cui si dà avvio alla consultazione sullo schema di atto di regolazione recante "**Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**", con la presente riportiamo alcune considerazioni che vorremmo sottoporre alla Sua attenzione.

Come noto, il comparto ferroviario rappresentato dalla scrivente Associazione è costituito da imprese che svolgono attività di trasporto di passeggeri e merci a carattere locale e regionale, prevalentemente su rete propria, salvo alcune eccezioni, con un'infrastruttura complessiva pari a circa il 18% della rete nazionale.

In riferimento all'**ambito di applicazione** del documento oggetto della consultazione, le premesse paiono collegarlo al Decreto Legislativo n. 112/2015, il quale rimanda all'adozione di un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dovrà avvenire entro gennaio 2016, con cui verranno individuate le reti ferroviarie destinatarie degli adempimenti previsti dal D. Lgs. n. 112. Con il DM in parola, che andrà a sostituire ed aggiornare il DM del 5 agosto 2005 e dovrà essere rivisto con cadenza quinquennale, verranno eventualmente escluse dall'applicazione del Decreto le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario.

La corretta individuazione del campo di applicazione del Decreto n.112/2015 appare strettamente connessa al documento in oggetto poiché sia uno che l'altro, seppur con finalità diverse, presuppongono che si operi in mercati contendibili. Se tale valutazione appare scontata per quanto riguarda la rete nazionale, risulta più complessa per quanto riguarda le reti regionali e locali, che spesso sono fisicamente e funzionalmente isolate dalla rete gestita da RFI.

Per queste ragioni, l'aggiornamento del DM del 2005 costituisce un'importante occasione di chiarimento del quadro normativo di riferimento, anche al fine di tenere conto delle reali difficoltà che le ferrovie regionali si troverebbero ad affrontare nell'adeguarsi alle specifiche tecniche attualmente previste in tema di interoperabilità. Difficoltà che deriva dalla particolarità delle infrastrutture delle ex ferrovie concesse che, in gran parte, presentano standard difficilmente riconducibili a quelli europei e nazionali o che comunque presentano caratteristiche di infrastruttura che imporrebbero regole di accesso alle reti stesse difficilmente compatibili con gli standard europei. Questo a meno di investimenti talmente ingenti da risultare ingiustificabili, specie in un momento storico quale quello attuale e in considerazione dalla sostanziale assenza di richieste di accesso a tali infrastrutture da parte di imprese ferroviarie diverse da quelle che svolgono servizi di trasporto coperti da contratto di servizio.

Tutto ciò premesso, con riferimento alla reti locali, occorre rilevare, almeno per il momento, la mancanza del verificarsi del presupposto per l'applicazione del documento posto in consultazione, ovvero l'effettiva contendibilità del mercato dovuta alle esistenti problematiche tecniche relative all'interoperabilità e all'assenza di richieste di accesso alle reti da parte di terzi. Pertanto, tali considerazioni, anche alla luce della revisione in corso delle norme relative al settore, che verrà effettuata con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inducono a ritenere che, al momento, il documento di cui in oggetto non trovi applicazione per le ferrovie ex concesse.

In considerazione del fatto che la bozza di atto di regolazione in oggetto, così come il DM di prossima adozione, presentano in qualche modo una transitorietà quinquennale, si ritiene che tale orizzonte temporale possa costituire un utile occasione da un lato per approfondire l'applicazione eventuale del documento in oggetto anche alla luce di quanto verrà stabilito dal Ministero; dall'altro, consentirebbe di dare avvio ad un sistema di monitoraggio delle richieste di accesso alle reti ferroviarie locali che effettivamente perverranno da parte di Imprese Ferroviarie terze. Ciò al fine di valutare l'interesse del mercato nazionale ed europeo a tali tracciati, nell'ottica di realizzazione dello spazio unico europeo ferroviario di cui alla Direttiva 2012/34/UE.

Nel rimanere a disposizione, si porgono cordiali saluti.

Il Direttore Generale  
Avv. Guido del Meşe