



Commissione Europea



Ministero dell'Ambiente

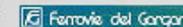


# MercinTreno

## IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI IN ITALIA E IN EUROPA

### Intermodalità e mercato

Istant book



Forum per il Governo Regionale Locale e Urbano della Mobilità Sostenibile

Federmobilità

Via Vicenza, 26 - 00185 Roma - 00185 (RM) P.IVA 07866471001

tel. 06 42916952 - fax 06 42016427

email: [federmobilita@federmobilita.it](mailto:federmobilita@federmobilita.it) sito: [www.federmobilita.it](http://www.federmobilita.it)

© tutti i diritti riservati

# IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI IN ITALIA E IN EUROPA

**Intermodalità e mercato**

**MERCINTRENO**  
Roma 19-20 novembre 2009  
CNEL, via Lubin, 2



## INDICE

|   |      |    |
|---|------|----|
| Presentazione   | pag. | 6  |
| <b>L'Italia verso l'integrazione<br/>logistica nello scenario europeo</b><br>(sintesi)                | “    | 7  |
| Introduzione  |      |    |
| <b>Intermodalità necessaria</b>   | “    | 9  |
| Parte I - <b>La liberalizzazione</b>  | “    | 10 |
| 1.1 Lo scenario europeo   | “    | 11 |
| 1.2 Le regole d'accesso al mercato  | “    | 14 |
| 1.2.1 La politica<br>incentivante   | “    | 16 |
| 1.3 Le regole d'accesso<br>all'infrastruttura   | “    | 16 |
| Parte II – <b>L'infrastruttura</b>  | “    | 19 |
| 2.1 La rete in Italia   | “    | 21 |
| 2.2 Le performance<br>dell'infrastruttura   | “    | 22 |
| Parte III – <b>I servizi ferroviari</b>   | “    | 26 |
| 3.1 Gli operatori in Italia   | “    | 27 |
| 3.1.1 Le ultime revoche   | “    | 29 |
| 3.1.2 I competitor in arrivo  | “    | 30 |
| 3.2 Il traffico ferroviario<br>delle merci in Italia  | “    | 30 |
| 3.3 Le aziende ferroviarie<br>in Europa   | “    | 32 |
| 3.4 Uno sguardo al continente   | “    | 33 |
| 3.4.1 Il traffico delle merci<br>in Europa  | “    | 34 |
| Parte IV – <b>L'Intermodalità</b>   | “    | 36 |
| 4.1 Gli impianti<br>intermodali   | “    | 36 |
| 4.2 I porti   | “    | 38 |
| <b>Appendice I – Il decreto legislativo 188/03 come modificato e integrato<br/>con il Dlgs 162/07</b> |      |    |

|   |   |    |
|---|---|----|
| e con la legge 99/09  | “ | 41 |
| <b>Appendice II</b> – Le licenze ferroviarie in Austria, Francia, Germania e Svizzera | “ | 63 |
| <b>Appendice III</b> - Il trasporto ferroviario delle merci sul web                   | “ | 68 |

## **Autori**

### **FRANCO MARZIOLI**

Ingegnere con una lunga esperienza nel Gruppo Ferrovie dello Stato (1979-2008) con responsabilità crescenti di pianificazione, programmazione ed esercizio in infrastruttura e nei servizi di trasporto. Ultimo incarico come Direttore commerciale in Rfi (1998-2008). Attualmente svolge attività di docenza presso l'Università Roma 2 e l'Università di Trieste. Collabora con Federmobilità.

### **DEBORAH APPOLLONI**

giornalista professionista, dal 2001 scrive di economia e trasporti per Il Sole 24 Ore. E' stata addetto stampa del ministro Pier Luigi Bersani al ministero dell'Industria e successivamente ai Trasporti. Laureata in lingue e letterature slave ha vissuto per oltre un anno tra Mosca e Sofia. Oggi abita e lavora a Roma.

Hanno collaborato:

**Marila Velardi** al progetto e **Carla Taliani** all'editing

## PRESENTAZIONE

Siamo molto lieti di presentare questo *instant book* che Federmobilità ha voluto produrre in occasione della prima edizione di Mercintreno, il forum internazionale per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci che si svolge a Roma il 19 e 20 novembre 2009.

Il documento ha l'obiettivo dare uno sguardo d'insieme al settore del trasporto ferroviario delle merci in Italia e in Europa. Dall'andamento della liberalizzazione, passando attraverso gli step normativi, fino ai volumi di traffico e ai paletti tecnici e tecnologici che vanno presi in considerazione per uno sviluppo realmente armonico.

Promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci è da tempo uno degli obiettivi strategici della politica europea. L'importanza dell'intermodalità è un concetto ormai universalmente condiviso e i vantaggi sono chiari a tutti. Tuttavia resta un obiettivo sempre più difficile da raggiungere. Viene da chiedersi il perché.

Partendo da questa domanda, **Federmobilità**, l'associazione che raggruppa molti assessorati alla mobilità, ha voluto promuovere **MercinTreno**.

Il tragico evento di Viareggio, come succede in questi casi, ha riacceso i riflettori sulle merci sui binari, le quali, generalmente, malgrado i dati sull'inquinamento ambientale e lo squilibrio modale a favore della gomma, non riescono a catalizzare l'attenzione politica e dei media che invece meriterebbero.

Crediamo, invece, che parlare del problema e delle possibilità di sviluppo del trasporto delle merci in treno sia un modo per attirare l'attenzione della politica, delle istituzioni, delle aziende, ma anche uno strumento per sensibilizzare l'opinione pubblica verso un tema fondamentale per lo sviluppo di un Paese.

**Alfredo Peri**  
Presidente di Federmobilità

**Annita Serio**  
Direttore di Federmobilità

## **L'ITALIA VERSO L'INTEGRAZIONE LOGISTICA NELLO SCENARIO EUROPEO (sintesi)**

Sin dai primi anni Novanta, l'Unione Europea ha avviato un ampio processo di riforma del settore ferroviario – importante non solo dal punto di vista economico-sociale, ma anche da quello della sostenibilità ambientale – con l'obiettivo di creare un unico grande mercato ferroviario su scala europea.

Il primo ad essere interessato dagli interventi comunitari è stato il trasporto ferroviario delle merci, considerato indispensabile per il regolare funzionamento dell'economia europea e per favorire una maggiore coesione tra i Paesi membri dell'Unione.

In tale ambito, la politica comunitaria ha puntato sulla progressiva apertura dei mercati ferroviari e sullo sviluppo dell'interoperabilità.

Sotto il profilo della liberalizzazione, tappe significative sono state il cd. “primo pacchetto ferroviario” (adottato alla fine del 2000 e recepito in Italia con il Dlgs 188/2003), sostanzialmente diretto a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e a promuovere la sicurezza secondo criteri di controllo comuni in ambito europeo; e il “secondo pacchetto ferroviario” (emanato nell'aprile 2004 e recepito in ambito nazionale con il Dlgs 162/2007), che ha portato a compimento il quadro della liberalizzazione dei servizi di trasporto merci e ha istituito l'Agenzia ferroviaria europea.

Il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci ha evidenziato una serie di problemi concreti, dovuti soprattutto alle asimmetrie tra i diversi gradi di apertura del mercato ferroviario degli Stati membri dell'Unione e alla necessità per le imprese di trasporto ferroviario di gestire la riorganizzazione del settore, in termini di adeguamento delle risorse umane, di ottimizzazione delle relazioni tra i diversi attori del mercato e di garanzia di elevati standard di efficienza e di sicurezza del sistema.

I Paesi europei che, secondo il Rapporto Ibm illustrato a pagina 20, presentano un più elevato tasso di liberalizzazione, calcolato sulla base dell'avanzamento del settore normativo e sulle modalità di accesso al mercato, sono Gran Bretagna, Germania, Svezia e Olanda. L'Italia si piazza al 16° posto. Partita in ritardo rispetto a molti Paesi europei, dopo una stagione di intensa produzione normativa che ha portato ad una discreta apertura del mercato, ultimamente si registra una fase di stallo come si evince dall'andamento del rilascio e della revoca delle licenze. Le aziende che hanno ricevuto l'autorizzazione per il trasporto ferroviario delle merci dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono circa una quarantina, su un totale di 58 (a fronte delle 209 rilasciate in Germania, di cui 49 con vocazione esclusiva per il trasporto delle merci). In realtà le aziende realmente operative nel settore merci sono meno numerose. Tra queste: Trenitalia Cargo (divisione per il trasporto merci di Trenitalia), Nordcargo (creata da Ferrovie Nord Milano), Rail Traction Company (la prima impresa ferroviaria privata ad operare lungo l'asse del

Brennero), Hupac, Railion Italia Srl, Veolia Cargo Italia, Rail One Spa, Ferrovia Emilia Romagna Srl.

Negli anni 2002-07 il volume del trasporto ferroviario delle merci in Italia è cresciuto lentamente, mentre a partire dal 2008 si è riscontrata una leggera flessione, come nel resto dell'Europa. Guardando al vecchio Continente, dal 1995 al 2007 il trasporto ferroviario delle merci ha conosciuto un incremento del 17,1%. Una percentuale ancora troppo bassa se paragonata a quella del trasporto stradale (49,6%).

Occorre dunque superare le disomogeneità normative ed operative dei Paesi dell'Ue per avviare politiche di pianificazione e programmazione che siano davvero coerenti ed univoche. Da parte sua, l'Italia deve potenziare la capacità e accrescere la competitività del trasporto ferroviario delle merci, in modo da migliorare i collegamenti con i mercati centrali europei e favorire lo sviluppo economico delle regioni italiane, soprattutto quelle centrali e meridionali. Ciò è possibile non solo grazie ad infrastrutture di linea ad alta capacità, con prestazioni omogenee e senza "colli di bottiglia", ma anche grazie alla realizzazione di un sistema di interporti e centri intermodali a servizio delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo. Solo così il nostro Paese può concretamente prefigurarsi quale piattaforma logistica del Mediterraneo.

## INTRODUZIONE

### INTERMODALITA' NECESSARIA

E' ormai un obiettivo strategico generalmente condiviso il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia per motivazioni di carattere economico, ambientale e di sicurezza.

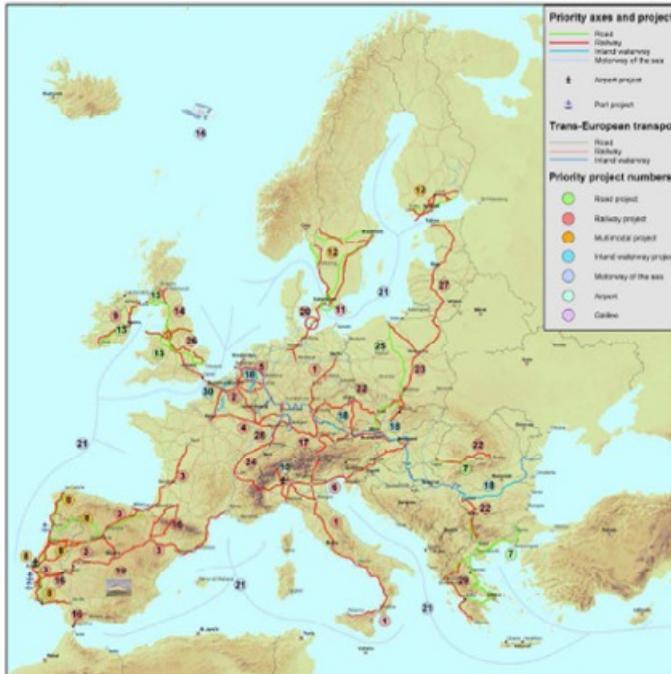


Fig. A – I corridoi europei – fonte [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)

Il trasferimento modale si muove nell'ambito della liberalizzazione (vedere capitolo 1), avviatasi con le direttive europee del 1991-1995, dopo più di un secolo in regime di monopolio.

Tuttavia, poiché la ferrovia non è mai autosufficiente, al contrario della strada che raggiunge ogni punto, essa può avere un ruolo solo nell'intermodalità che diventa pertanto il presupposto per un sistema efficiente, nella programmazione e nella gestione dei servizi, ma soprattutto negli investimenti per lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico del sistema di trasporto.

Pianificare in ottica di rete intermodale, con percorsi principali su ferrovia, punti di scambio ubicati in modo ottimale, percorsi iniziali e finali su strada: finora è stata un'opportunità, oggi diventa una necessità in una situazione con scarse risorse e con il vincolo di rendere compatibili reti intermodali sovrapposte (merci, passeggeri medio/lungo percorso e trasporto locale) sulla medesima infrastruttura.

Inoltre, poiché il costo del treno è poco dipendente dalla sua composizione, e quindi dalla quantità di merce che può trasportare, e considerando i tempi necessari per l'interscambio modale, la ferrovia non è sostenibile sulle brevi distanze e sulle quantità limitate. Il punto di break-even modale non è univoco, ma è determinato caso per caso, in base ai valori relativi fra la modalità "tutta strada" e quella intermodale ("strada-interscambio-ferro-interscambio-strada"), ai tempi di resa (tempo che intercorre fra la consegna della merce nella località di origine e il ritiro della stessa nella località di destinazione in un percorso anche intermodale) e ai costi di produzione, ambientali e di incidentalità.

L'obiettivo di riequilibrio modale, con trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia in un percorso intermodale, non può essere quindi di principio conseguibile sempre e dovunque. Il percorso ferroviario è sostenibile se vengono soddisfatte contemporaneamente due condizioni:

1. la domanda è sufficientemente elevata da contenere il costo unitario del trasporto (€/ton), ossia in grado di sostenere treni con composizione adeguata;
2. i tempi di resa, la regolarità e l'affidabilità del trasporto intermodale sono vincenti su quelle della strada.

La prima condizione è riferita alla domanda attuale, ma ancor più a quella futura. La seconda, ove già non sussista (nel qual caso l'obiettivo è aumentare la quantità di offerta e quindi investire per la capacità), può essere realizzata investendo per migliorare anche la qualità. Gli indicatori di performance, attuali e potenzialmente raggiungibili a costi sostenibili, determineranno caso per caso la possibilità di conseguire realisticamente, dove e quando, l'obiettivo.

## **PARTE I**

### **LA LIBERALIZZAZIONE**

La liberalizzazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie, dopo un lungo periodo di studi e approfondimenti, vede il primo passo ufficiale nel 1991 (direttiva Ue 440/91), dopo ben oltre un secolo di monopolio. L'avvio della liberalizzazione introduce, oltre all'ingresso sul mercato di nuovi operatori e della concorrenza, anche un modo completamente nuovo di svolgere attività tradizionali e un'attenzione generalizzata a fattori economici che fino allora erano stati patrimonio di settori specialistici delle aziende ferroviarie integrate. Soprattutto per la gestione dell'infrastruttura, fino allora puro soggetto tecnico al servizio della componente trasporto nella stessa azienda integrata, il sopravvento del mercato ha implicato una radicale rivoluzione.

La velocità di sviluppo del processo di liberalizzazione è condizionata, da una parte, dall'inerzia di un sistema consolidato e, dall'altra dalla complessità e "viscosità" di avanzamento del processo normativo.

Le norme che regolano l'accesso alle infrastrutture ferroviarie degli Stati

europei sono costituite nel loro insieme dalle direttive, dai dispositivi di recepimento nella legislazione dei singoli Stati, dai decreti attuativi e dalle procedure operative con le quali si completa il quadro regolatorio.

Il processo normativo apporta alcune difficoltà agli operatori, connesse essenzialmente a due tipologie di situazioni ricorrenti:

- la disomogeneità con cui i singoli Stati recepiscono le direttive e, quindi, la progressiva entrata in vigore delle regole che avviene in modo disarmonico;
- il tempo elevato che intercorre fra le fasi del processo è differente da Stato a Stato e da fase a fase (nella figura B è rappresentata la situazione in Italia).

Il primo step è caratterizzato da asimmetrie normative fra i vari Stati che possono condizionare e distorcere il mercato ferroviario a livello europeo. Per alcuni esempi si rinvia al capitolo successivo.

La seconda fase produce all'interno di ciascuno Stato lunghi periodi di regolazione incompleta, durante i quali si esaltano le funzioni interpretative dei soggetti che operano nel settore, con ulteriori disallineamenti e asimmetrie di cui al punto precedente.

### Processo di regolazione del mercato ferroviario UE

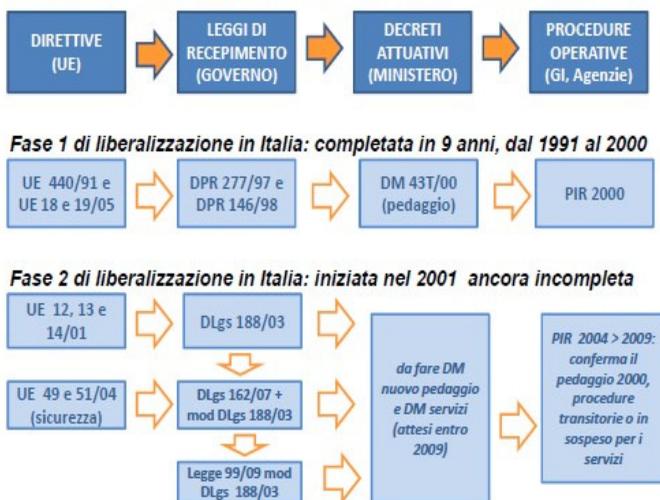


Fig. B – Gli step della regolazione in Europa

#### 1.1 Lo scenario europeo

La liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci presenta in Europa aspetti ancora molto eterogenei. Dall'approvazione della direttiva 440/91 che ha dato il via al processo di apertura del mercato, le azioni messe in atto dagli Stati membri non sono state univoche. Il mercato delle merci è completamente

liberalizzato dal 2007 (direttiva Ue 51/04 in Europa, DLgs 162/07 in Italia), mentre il mercato nazionale e internazionale per il trasporto dei passeggeri sarà completamente aperto a partire dal 2010 (direttiva Ue 58/07 in Europa, Legge 99/09 in Italia).

Quasi tutti i Paesi hanno dato avvio alla concorrenza sui binari, ma con modalità e regole spesso molto diverse. In alcuni Stati si registrano ancora costrizioni pesanti all'accesso di nuovi operatori, in altri, non esiste ancora un'autorità di controllo del mercato, mentre altri Stati, tra cui l'Italia, consentono il servizio passeggeri in ambito nazionale da parte di operatori stranieri solo in presenza di un regime di reciprocità con lo Stato d'origine.

Tuttavia, non è facile misurare il grado di apertura del mercato. Per questo faremo riferimento al Rapporto Ibm (Global Business Service) **“Rail liberalisation Index 2007”**, che presenta una fotografia concreta dello stato di avanzamento della liberalizzazione in Europa, anche se purtroppo data al 2007.

Il tasso più alto di liberalizzazione su binari, sia nel settore merci che passeggeri in Europa, si registra in Gran Bretagna, Germania, Svezia e Olanda.

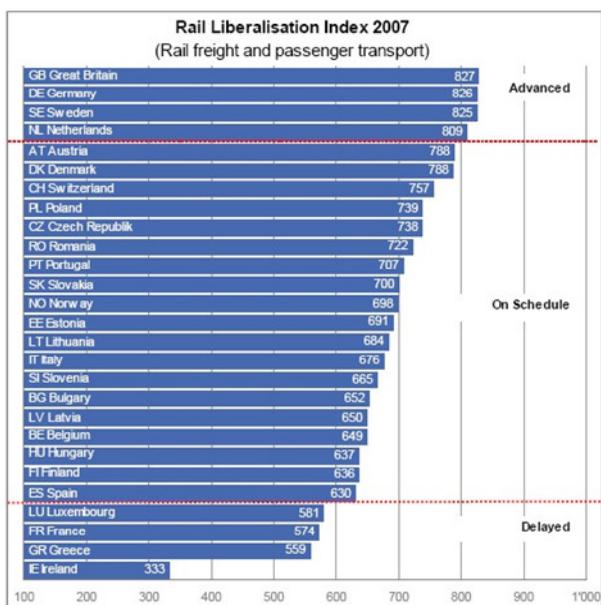


Fig. C – Indice di liberalizzazione del mercato ferroviario europeo – fonte Rapporto Ibm

Lo studio dell'Ibm prende in considerazione due indici per determinare il tasso di liberalizzazione: l'avanzamento dell'assetto normativo (che incide per il 20% nella determinazione dell'indice) e le modalità di accesso al mercato (a cui viene attribuito l'80% del valore). Generalmente, il quadro normativo risulta quasi sempre più avanzato dell'apertura pratica del mercato. Questo gap si può

notare anche per l'Italia che totalizza 819/1000 per l'aspetto normativo, oltre la media europea (777), mentre scende a 640 l'indice di apertura reale del mercato, sotto la media europea che si attesta a 675. Un fenomeno, per altro, comune nella maggior parte dei Paesi europei.

Il primo indicatore è il risultato dell'analisi della normativa per l'accesso al mercato, dei poteri attribuiti all'authority di regolazione e delle strutture organizzative degli incumbent. Il secondo ha l'ambizione di calcolare le condizioni pratiche per l'accesso al mercato, prendendo in considerazione le barriere informative, burocratiche, operative e di business che i nuovi operatori incontrano nel mercato ferroviario del Paese in questione.

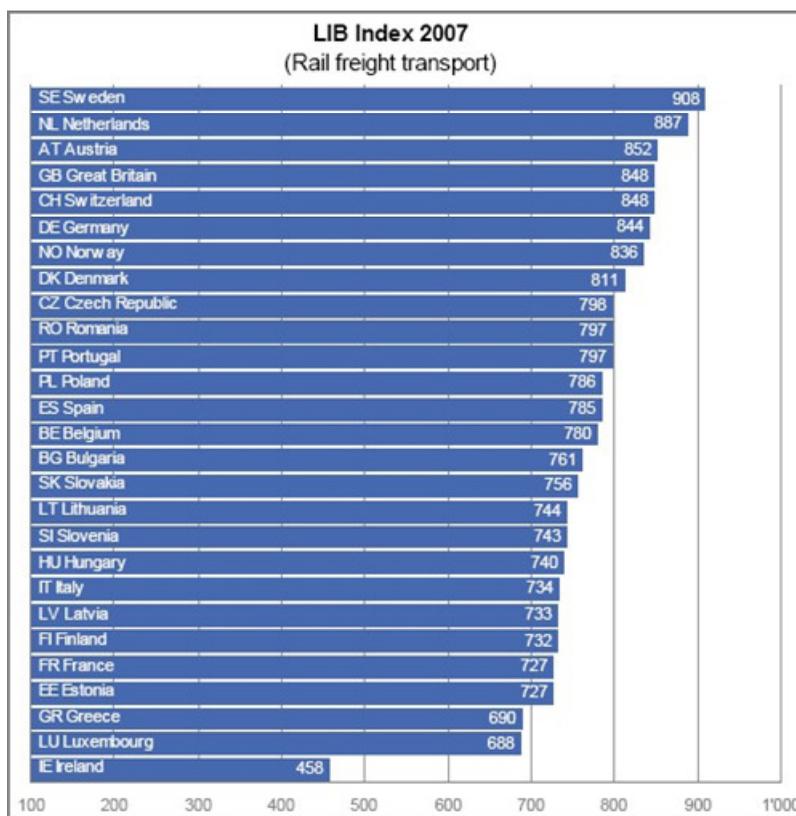


Fig. D – Indice di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci in Europa – fonte Rapporto Ibm

Per le merci, sono otto i Paesi in posizione avanzata rispetto ai livelli europei, 18 quelli al passo con le direttive, solo uno, l'Irlanda, risulta in ritardo. La media degli Stati europei è 780/1000, a dimostrazione che “la liberalizzazione del mercato ferroviario delle merci procede bene”. Secondo il rapporto Ibm le differenze tra i vari Paesi nel settore merci sono meno marcate rispetto al

trasporto passeggeri. L'accesso di operatori nazionali al mercato domestico è garantito in tutti gli Stati esaminati, mentre la situazione è ancora disomogenea per quanto riguarda le aziende straniere. Spagna, Portogallo e Svezia, per esempio, concedono l'ingresso agli stranieri solo sulla base di reciprocità. Italia e Finlandia escludono il cabotaggio (viaggi con inizio e destinazione entro i confini nazionali), mentre la Slovenia concede il cabotaggio solo a fronte di reciprocità.

Il mercato del trasporto ferroviario su rotaia è attualmente dominato perlopiù da grandi gruppi internazionali. Negli ultimi anni è stato oggetto di una fase di riorganizzazione con diverse acquisizioni e fusioni. Un esempio è la controllata di Deutsche Bahn, **Railion**. Già attiva sul mercato tedesco, olandese e danese, nel 2005 ha acquistato una società italiana in possesso di licenza ferroviaria, nel 2007 ha notificato l'acquisizione dell'inglese Ews e della spagnola Transfesa. Inoltre, Railion ha partecipazioni nelle società svizzere, Bls Cargo Ag e Brunner Railway Services, e nella tedesca Lokomotion GmbH (nella quale è presente anche l'italiana Railtraction). Altre operazioni hanno visto protagonista **Trenitalia**, che si è garantita il 51% del capitale di TxLogistik, mentre la svedese **Green Cargo** detiene il 45% della CargoNet, controllata dall'ex-monopolista norvegese Nsb. Recentemente **Snfc**, le ferrovie dello Stato francesi, e Eurotunnel, la società che gestisce il tunnel sotto la Manica, hanno acquistato congiuntamente **Veolia Cargo**, la società che raggruppa le attività di trasporto ferroviario di merci del gruppo Veolia, di cui l'azionista principale era la Caisse des Dépôts et Consignations (CdC). Non da ultimo, anche i grandi investitori internazionali hanno cominciato a guardare al settore: sia Warren Buffet che Bill Gates hanno recentemente investito in operatori ferroviari cargo negli Stati Uniti e in Canada.

Nuove tecnologie, interoperabilità, efficientamento e attenzione al cliente sono tra le sfide più importanti che gli operatori del trasporto ferroviario delle merci stanno affrontando in Europa a seguito della crescita della concorrenza e dei bassi margini di profitto nel business della logistica. Mentre le nuove realtà sono in grado di concentrarsi sulle nicchie di mercato e le loro dimensioni ridotte permettono un alto livello di flessibilità, gli ex-monopolisti devono affrontare la sfida di un mercato che cambia, scontando la produzione di servizi in situazioni "storiche" consolidate che poco hanno a che vedere col mercato.

## 1.2 Le regole di accesso al mercato

Il processo di liberalizzazione del sistema ferroviario in Europa ha avuto inizio nei primi anni Novanta con la direttiva **440** del 1991. Questa norma tendeva essenzialmente allo sviluppo e alla liberalizzazione del trasporto internazionale delle merci. In primis, ha definito l'indipendenza delle imprese ferroviarie dagli Stati membri, richiedendo la separazione almeno contabile tra le società e il gestore dell'infrastruttura. Inoltre, ha regolamentato il diritto d'accesso alle reti ferroviarie dei diversi Paesi da parte delle imprese che fanno trasporto internazionale di merci su rotaia.

Si sono poi susseguite diverse direttive (come la **19** del 1995) che hanno disciplinato la ripartizione dell'infrastruttura e i diritti di accesso, ma sono state poi integralmente abrogate dal pacchetto di norme emesse nel 2001. Le direttive **12-13-14**, meglio note come **“primo pacchetto ferroviario”**, hanno profondamente disciplinato l'apertura del mercato per il trasporto ferroviario, in particolare delle merci. Hanno definito gli obblighi dei gestori dell'infrastruttura, come quello di predisporre il prospetto informativo della rete, ovvero un documento che contiene le caratteristiche dell'infrastruttura, le modalità di utilizzo, le formalità per la richiesta delle tracce, i servizi offerti e il canone applicato. Questo pacchetto di direttive ha inoltre definito i servizi fondamentali che il gestore dell'infrastruttura deve fornire alle imprese, distinguendoli dai servizi complementari e da quelli ausiliari che possono essere forniti su richiesta delle imprese. Sono stati fissati anche i criteri che i gestori devono seguire per l'assegnazione delle tracce, individuando anche le procedure in caso di conflitto o di infrastrutture sature. Infine, è stato introdotto l'obbligo per ogni Stato di istituire un organo di regolamentazione del settore ferroviario. La direttiva 2001/13 ha, invece, ridefinito i criteri per l'assegnazione delle licenze.

Con le direttive **2004/49-51** sono state definite le scadenze per la completa apertura del mercato delle merci su rotaia: dal 1° gennaio 2006 per il trasporto internazionale e dal 1° gennaio 2007 per il mercato interno.

Nel 2004 è stata inoltre istituita l'Agenzia ferroviaria europea (<http://www.era.europa.eu>).

La normativa Ue è stata progressivamente assorbita nell'ordinamento italiano. Il **decreto legislativo 188/2003** ha recepito il cosiddetto “primo pacchetto ferroviario” ed ha individuato come organo regolatore del settore il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In seguito il **decreto legislativo 162/2007** ha introdotto un giro di vite sulla sicurezza ferroviaria, recependo nell'ordinamento italiano le direttive 2004/49/Ce e 2004/51/Ce. Con questa norma si è dato inizio all'istituzione dell'**Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria** (<http://www.ansf.it>), nata nel 2008 con sede a Firenze, alla quale sono state trasferite le competenze in tema di sicurezza precedentemente esercitate dal gestore dell'infrastruttura (Rfi).

Le ultime modifiche normative nel settore ferroviario risalgono alla **legge 99 del 2009**, anche detta **“legge sviluppo”**.

Con questo provvedimento, si porta a compimento la liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci, eliminando anche alcuni paletti burocratici in nome della semplificazione. In primis, non è più richiesto per il trasporto merci nazionale il “titolo autorizzatorio”, ovvero un documento rilasciato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a corredo della licenza. Ma diventa indispensabile possedere il “certificato di sicurezza”, rilasciato dall'Agenzia per la sicurezza ferroviaria al fine di sottoscrivere il contratto annuale di acquisto delle tracce. Gli accordi quadro per l'acquisizione della capacità con durata pluriennale, solitamente quinquennali, potranno in casi

eccezionali essere estesi a un periodo superiore ai 10 anni. Vale la pena di ricordare che a questa tipologia di contratto possono accedere, oltre alle imprese ferroviarie, anche i cosiddetti “richiedenti”, ovvero soggetti interessati ai servizi di trasporto per motivi commerciali o di pubblica utilità, come per esempio, le Regioni.

Cambia con la legge 99/09 anche il criterio per la definizione del pedaggio che ora deve coprire i costi dei “servizi di gestione dell'infrastruttura forniti” e non solo “i servizi di circolazione”. I servizi di manovra, controllo di merci pericolose e assistenza alla circolazione dei treni speciali passano da obbligatori a complementari, ovvero il gestore dell'infrastruttura non è più obbligato a fornirli, ma può espletarli solo se è nelle condizioni di farlo. Infine, la legge rafforza il principio di reciprocità per il rilascio dei titoli autorizzatori a società che hanno sede legale in altri Paesi.

### **1.2.1 La politica incentivante**

L'unico tentativo di incentivare il trasporto di merci su rotaia in Italia risale al 2002. L'articolo 38 della legge 166 del 2002 aveva stanziato circa 360 milioni di euro a favore del trasporto combinato, meglio conosciuto come Tir-treno. La legge prevedeva un incentivo al chilometro (2 euro) da corrispondere alle imprese che usavano il treno, un aiuto agli operatori ferroviari per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e finanziamenti ai progetti per le merci più innovativi messi in atto dalle imprese ferroviarie per il trasporto delle merci.

Dal varo della legge all'effettiva elargizione dei contributi sono passati più di 5 anni. Inizialmente è arrivata la scure di Bruxelles che ha fermato gli aiuti per due anni, poi la macchina burocratica si è messa in moto, salvo poi essere di nuovo bloccata da due commi della legge Finanziaria 2007 che di fatto hanno congelato l'erogazione dei contributi alle aziende, già destinatarie delle convenzioni, già titolari di contratti con i clienti ai quali avevano “girato” lo sconto statale per i servizi forniti negli anni precedenti, dal 2004 al 2006. Risultato: gli operatori intermodali, destinatari del premio di due euro al chilometro per contratti triennali già stipulati, hanno ricevuto i contributi molto lentamente, per la maggior parte dei casi, quando avevano già accordato lo sconto ai clienti. Una “mancanza” che ha pesato sui bilanci di diverse aziende, in alcuni casi anche in modo rilevante. Senza contare che, dal 2007, il Governo non ha più rinnovato i contributi. L'interruzione ha di fatto cancellato lo “sconto” che gli operatori avevano riconosciuto nei contratti degli anni passati e, tenendo conto dell'incremento dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ha effettivamente prodotto un aumento dei costi del combinato, tutto a favore del trasporto su strada.

### **1.3 Le regole di accesso all'infrastruttura**

Il compendio delle regole di accesso alle infrastrutture ferroviarie degli Stati europei (direttive Ue, dispositivi di recepimento nella legislazione dei singoli Stati, decreti attuativi e procedure operative) è raccolto in specifici documenti

editi ed aggiornati annualmente dai gestori delle infrastrutture ferroviarie nazionali, denominati “**Network Statement**” (in Italia “Prospetto Informativo della Rete”, convenzionalmente abbreviato in “Pir”).

Il Pir è prodotto da Rfi su prescrizioni e indicazioni dell’Ufficio per la regolazione dei Servizi ferroviari del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa autorizzazione alla pubblicazione da parte dello stesso. La prima edizione italiana risale al 2000 e ha disciplinato i primi accessi sulla rete nazionale di imprese ferroviarie non appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato (autunno 2001). Dal 2003 è prodotto da tutti i gestori delle infrastrutture europee secondo una struttura redazionale uniforme a livello continentale.

I Prospetti informativi di tutti i gestori europei sono consultabili sul sito Internet della loro organizzazione a livello europeo, denominata “Rail Network Europe” (Rne), unitamente a strumenti informatici per il calcolo dei pedaggi(Eicis) e per la richiesta di tracce (Pathfinder).

Il confronto dei Network Statement evidenzia tuttora il persistere di significative asimmetrie, non solo su alcuni aspetti normativi (legislazione nazionale e procedure applicative), ma anche nell’operatività. Esempi di asimmetrie fra i Pir in vigore in Italia, Francia e Germania sono rilevabili dal box numero 1. E’ evidente come il permanere delle disomogeneità diventi un ostacolo per una coerente liberalizzazione in ambito europeo.

#### **BOX numero 1: Esempi di asimmetrie regolatorie**

- ❑ Requisiti per ottenere una licenza da impresa ferroviaria
  - ✓ **Italia:** onorabilità, capacità finanziaria, capacità di coprire i rischi, capacità professionale (include la disponibilità del materiale rotabile)
  - ✓ **Francia e Germania:** idem

I requisiti richiesti sono i medesimi, ma sono differenti i criteri e le modalità per verificarne la sussistenza (Asimmetria di comportamento)
  
- ❑ Soggetti che possono richiedere l’assegnazione della capacità pluriennale (Accordo quadro):
  - ✓ **Italia:** impresa ferroviaria e soggetto non impresa ferroviaria;
  - ✓ **Francia:** solo a impresa ferroviaria (Asimmetria normativa)
  - ✓ **Germania:** impresa ferroviaria e soggetto non impresa ferroviaria; in questo ultimo caso non vengono però fornite indicazioni di requisiti preliminari né condizioni di garanzia (Asimmetria di comunicazione)

Le asimmetrie di regolazione non sono però limitate al solo trasporto su rotaia, ma si presentano anche nelle altre modalità. Il dibattito, molto giustificato, sull'omogeneità delle regole in Europa dovrebbe essere esteso anche ad altri settori dei trasporti con l'obiettivo strategico del riequilibrio modale.

## PARTE II

### L'INFRASTRUTTURA

Lo scopo di questo capitolo è quello di presentare i principali indicatori dell'infrastruttura ferroviaria che condizionano la competitività modale nel trasporto delle merci. Questi indicatori incidono sui tempi di resa e sul costo del trasporto. Assumono molta importanza nel caratterizzare la rete ferroviaria nazionale italiana in relazione ai corridoi internazionali che interessano il nostro Paese, le reti di Francia, Germania, Svizzera, Austria e Slovenia coinvolte dai traffici da e per l'Italia

**Tempo di resa.** La velocità del treno merci, considerata singolarmente, dipende marginalmente dalle prestazioni dell'infrastruttura (la velocità di linea è invece molto importante per i servizi passeggeri), ma prevalentemente dal treno stesso: per l'argomento si rinvia al capitolo 3 relativo ai servizi. La velocità commerciale (comprensiva delle soste lungo il percorso) dei treni merci nel loro complesso è invece condizionata dai conflitti con i servizi viaggiatori in situazioni di elevata densità di traffico, e quindi, dal grado di impegno della capacità infrastrutturale.

**La capacità** dell'infrastruttura, misurata dal numero di treni che possono impegnarla nella unità di tempo prescelta (capacità giornaliera, oraria ecc), non è solo il risultato di parametri tecnici (tracciato, sistemi di segnalamento e sicurezza), ma è fortemente condizionata da parametri commerciali (eterogeneità del traffico, ordine di successione di treni, qualità, obiettivo). Il suo valore non è pertanto noto prima della definizione del programma treni, ma ne discende solo a posteriori e ne è condizionato fortemente.

#### **BOX numero 2 - Indicatori di performance dell'infrastruttura ferroviaria significativi per i servizi merci**

- **Grado di prestazione:** condiziona il peso complessivo dei carri rimorchiabili, e quindi il loro numero, date le caratteristiche della locomotiva (che saranno considerate nel capitolo 3); dipende dalla pendenza della linea e dal raggio delle sue curve.
- **Modulo:** influisce sulla lunghezza massima del treno, e quindi, sul numero di carri rimorchiabili; dipende dalla lunghezza dei binari di stazione destinati alle soste per precedenza o incroci.
- **Peso assiale:** condiziona il carico massimo di ciascun carro (ton/asse), compatibile con le caratteristiche della linea (ponti, binari); carri caricati oltre questo valore non sono ammessi alla circolazione, salvo deroghe molto condizionanti (ad esempio riduzioni di velocità).
- **Sagoma:** condiziona l'ingombro compatibile con le gallerie e gli ostacoli laterali (segnali, marciapiedi); i treni con ingombro eccedente questo limite non sono ammessi, salvo deroghe molto condizionanti (ad esempio il divieto di incrocio)

**BOX numero 2 - Indicatori di performance dell'infrastruttura ferroviaria significativi per i servizi merci**

- **Grado di prestazione:** condiziona il peso complessivo dei carri rimorchiabili, e quindi il loro numero, date le caratteristiche della locomotiva (che saranno considerate nel capitolo 3); dipende dalla pendenza della linea e dal raggio delle sue curve.
- **Modulo:** influisce sulla lunghezza massima del treno, e quindi, sul numero di carri rimorchiabili; dipende dalla lunghezza dei binari di stazione destinati alle soste per precedenza o incroci.
- **Peso assiale:** condiziona il carico massimo di ciascun carro (ton/asse), compatibile con le caratteristiche della linea (ponti, binari); carri caricati oltre questo valore non sono ammessi alla circolazione, salvo deroghe molto condizionanti (ad esempio riduzioni di velocità).
- **Sagoma:** condiziona l'ingombro compatibile con le gallerie e gli ostacoli laterali (segnali, marciapiedi); i treni con ingombro eccedente questo limite non sono ammessi, salvo deroghe molto condizionanti (ad esempio il divieto di incrocio)

**Il costo del treno** poco dipende dal numero dei vagoni: il trasporto ferroviario è tanto più conveniente quanto maggiore è la quantità di merce che il treno può trasportare; questa dipende, oltre che dal numero dei carri, dalla possibilità di caricarli quanto più possibile e con le maggiori dimensioni possibili (importante per i trasporti combinati). Su questi fattori incide l'infrastruttura, con specifici indicatori di carattere fisico-strutturale che condizionano la sostenibilità del trasporto: il grado di prestazione, il modulo, il peso assiale e la sagoma, descritti sinteticamente nel box numero 2. I valori di questi indicatori costituiscono **specificità progettuale** nel caso di nuove infrastrutture, costituiscono **vincolo di utilizzazione** nel caso di infrastrutture esistenti.

Gli indicatori relativi a queste ultime sono riportati in dettaglio nel Pir. L'indicatore di una linea è costituito da quello della sua tratta meno favorevole, la quale pertanto è condizionante per interi itinerari.

Da ciò discende la strategia della gestione dell'infrastruttura focalizzata a:

1. individuare all'interno della rete nazionale gli itinerari merci atti a collegare i principali terminali, porti, smistamenti fra di loro e con i transiti internazionali;
2. adeguarne, ove necessario, la capacità e realizzare prestazioni omogenee senza discontinuità su percorsi a valenza commerciale;
3. specializzare percorsi dedicati alle merci, come i nuovi "passanti ferroviari merci" (gronde) per aggirare le aree urbane superando i conflitti con il trasporto locale e con i nuovi treni veloci.

**Il pedaggio** è corrisposto dalle imprese ferroviarie su tutta la rete, a differenza di quanto avviene per gli autotrasportatori chiamati a pagare il pedaggio solamente sulle autostrade in concessione. Sulla rete ferroviaria nazionale italiana il pedaggio è ancora determinato secondo il Decreto del ministero dei Trasporti 43T/2000: nuovi criteri di calcolo sono allo studio. Il valore del pedaggio dipende dalle caratteristiche dell'infrastruttura percorsa e del treno che la percorre: è quindi indifferente nella competizione nella modalità ferroviaria, è invece importante nella competizione fra le modalità. Non addentrandosi nell'algoritmo di calcolo, si richiamano due principi fondamentali sui quali gli scenari attuali richiedono una riflessione: la copertura dei costi e la solidarietà di rete.

**La copertura dei costi.** Il pedaggio copre i “costi diretti e indiretti dei servizi di gestione dell'infrastruttura forniti, di energia sostenuti dal gestore dell'infrastruttura per lo svolgimento delle proprie attività, spese generali dirette e quota di quelle indirette” (Dlgs 188/03 come modificato da Legge 99/09). Per le sole infrastrutture Av/Ac remunera anche, in parte, il costo dell'investimento. Poiché da tali costi devono dedursi gli eventuali indennizzi e contributi pubblici di qualsiasi natura, è evidente come, in relazione all'equilibrio di bilancio prescritto per il gestore dell'infrastruttura, il valore del pedaggio debba essere strettamente correlato ai contributi pubblici corrisposti al gestore dell'infrastruttura, destinato ad aumentare con il diminuire di questi ultimi e viceversa.

**La “solidarietà di rete”.** È il principio secondo il quale la copertura dei costi avviene a livello dell'intera rete, non già di bacino, direttrice o tratta di linea. Fu adottato per garantire l'integrità della rete nazionale e la sopravvivenza di parte di quella complementare. Quindi, il pedaggio corrisposto dai servizi sui nodi e sulla rete fondamentale sostiene in parte quella complementare. In uno scenario di scarsità di risorse può tuttavia costituire fattore di debolezza nell'equilibrio economico del sistema, sia nella gestione dell'infrastruttura sia nel trasporto. Ciò indurrebbe a riconsiderare l'opportunità di un'applicazione del principio di solidarietà a livello di rete.

## **2.1 La rete in Italia**

La rete ferroviaria italiana interoperabile è costituita da circa 18.500 km, dei quali circa 16.500 km di rete ferroviaria nazionale gestita da Rfi (classificata in linee Av/Ac, nodi, linee fondamentali e linee complementari).

Circa 2.000 km rappresentano invece le infrastrutture regionali interoperabili e interconnesse a gestione locale.

# L'infrastruttura ferroviaria nazionale

FONTE: [www.rfi.it](http://www.rfi.it), rete e territorio, la rete in cifre, aggiornamento 1 luglio 2009

- 16.537 km di linee in esercizio
    - Di nodo 913 km
    - Fondamentali 6.280 km
    - Complementari 9.344 km
  - Elettrificate 11.736 km
  - Non elettrificate 4.801 km
  - Doppio binario 7.233 km
  - Semplice binario 9.304 km
- 2.270 stazioni/fermate per viaggiatori
  - 229 impianti merci aperti ai servizi di terminalizzazione (fte: PIR)
  - 23.851 km di binari (di cui 1.064 AV/AC)
  - 6 impianti di traghettamento (continuità infrastruttura con isole maggiori)



Fig. E - La rete nazionale – fonte Rfi

## Altre infra nel campo di applicazione del DLgs 188

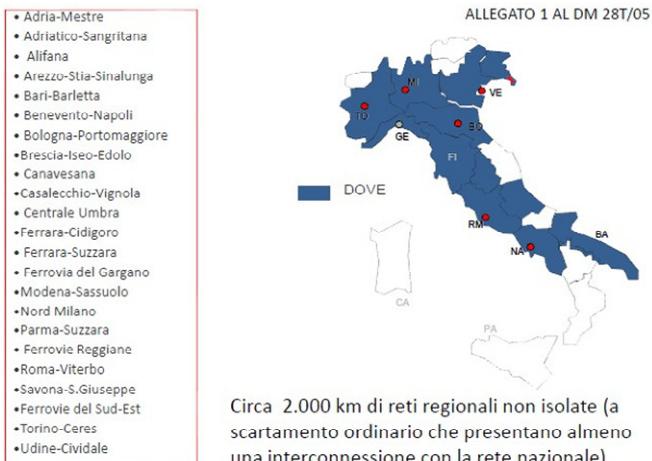


Fig. F – Le reti regionali interoperabili – fonte Dm. 28T/05

## 2.2 Le performance dell'infrastruttura

Gli indicatori della rete ferroviaria nazionale sono desumibili dal Pir; le cartografie tematiche ne evidenziano una frammentarietà discendente dalla



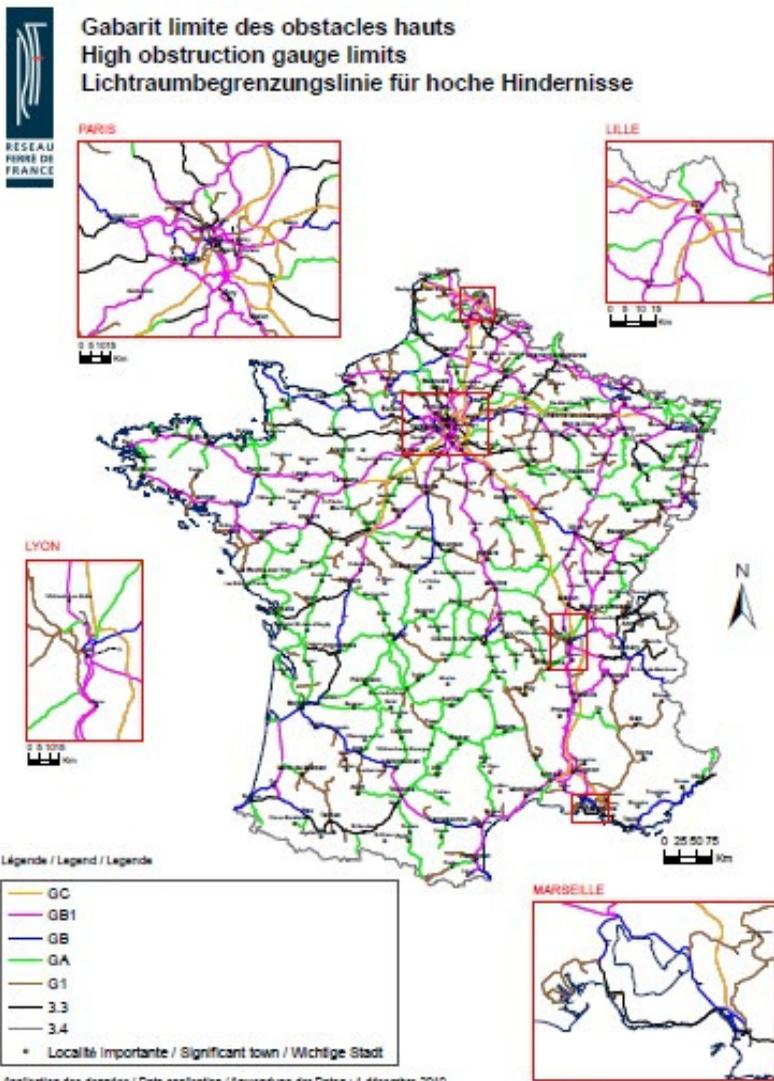


Fig. H – La mappa della sagoma sulla rete ferroviaria francese – fonte Rf (www.rff.fr)

L'attuale frammentarietà ostacola non poco la competitività del ferro. Situazioni analoghe si verificano anche sulle altre reti europee.

Per il trasporto delle merci è utile poco meno del 50% della rete interoperabile (circa 8.500 km, dei quali 8.000 sulla rete ferroviaria nazionale, che comprende

tutte le linee fondamentali, alcune complementari come itinerari ad esse alternativi, alcune tratte di nodo come saldatura fra le precedenti e circa 500 km sulle reti regionali, principalmente in Lombardia, Emilia Romagna e Puglia). Ne discende come la attuale classifica della rete ferroviaria nazionale non sia pienamente funzionale alle esigenze del trasporto delle merci, e come siano quindi condivisibili le iniziative in corso per adeguarla e fissare univocamente i valori-obiettivo (per ciascuna tipologia di trasporto) degli indicatori di performance da raggiungere nel tempo, eliminando in prima fase i punti che con criticità locali limitano la performance di interi itinerari.

A livello europeo, ugualmente, è in corso l'analisi di coerenza degli indicatori sui principali itinerari internazionali, caratterizzati anch'essi da frammentarietà ben evidenziata dalle pubblicazioni Rne, al fine di verificare la programmazione a medio-lungo termine degli investimenti necessari e rendere competitiva l'offerta ferroviaria.

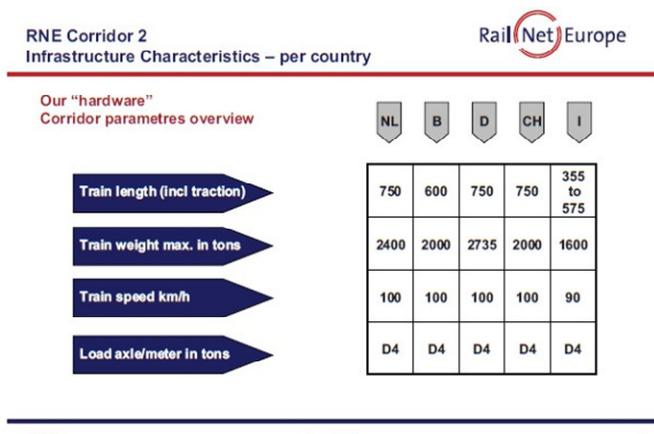


Fig. I – La tabella riporta per ognuno dei Paesi attraversati dal Corridoio 2 Rotterdam-Genova la lunghezza massima dei treni, il peso in tonnellate, la velocità in Km/h e la categoria di peso assiale. Evidenzia alcune disomogeneità nei vari paesi. – fonte [www.railneteurope.com](http://www.railneteurope.com)

## PARTE III

### I SERVIZI FERROVIARI

Vengono illustrati i principali indicatori dei servizi ferroviari, di carattere fisico-strutturale ed economico, che condizionano la competitività nel trasporto delle merci, con ripercussioni sui tempi di resa e sul costo del trasporto.

Relativamente al tempo di resa, la velocità dei treni merci dipende pressoché in maniera esclusiva dai carri, ancora in grande maggioranza (più dell'85% dei treni programmati in Italia nel 2008) a velocità massima di 100 km/h. Questo non consente di cogliere le opportunità date dalla velocità delle linee e dei mezzi di trazione di recente generazione. I carri a 120 km/h sono tuttora una minoranza, ancor meno quelli a velocità di 140 km/h o superiore. Il valore della distanza di break-even rispetto alla strada è oggi su distanze molto elevate, ma è suscettibile di sensibile riduzione con investimenti per una riqualificazione del parco carri.

In termini di costo di produzione (parametro di riferimento: costo unitario dell'unità di traffico, €/ton), hanno una funzione significativa, oltre ai costi di infrastruttura rappresentati dal pedaggio, le componenti dovute all'impresa ferroviaria per fattori tecnici ed ancor più organizzativi.

**Le locomotive:** dalla forza di trazione dipende la possibilità o meno di utilizzare la prestazione consentita dall'infrastruttura in termini di numero di carri trainati e quindi di ripartire il costo del treno sul maggior numero di unità di traffico. La possibilità di effettuare treni con due o più locomotive presenziandone una sola con il personale di macchina, senza quindi aggravio di costo del lavoro, dipende dalla funzione "telecomando". Dall'affidabilità (frequenza dei guasti) dipende invece la quantità di locomotive che occorre avere a disposizione per assicurare la regolarità dei servizi.

**I carri:** la velocità massima condiziona i tempi di resa realizzabili; il limite di carico condiziona la capacità di trasporto complessiva del treno.

**Il programma di esercizio:** da esso dipende l'impiego efficiente delle risorse di produzione e si concretizza nel programma dei treni, nei turni del personale e dei mezzi, nella logistica dell'organizzazione industriale (quali la localizzazione degli impianti di manutenzione, dei centri operativi del personale, delle aree di ricovero dei mezzi).

Il programma e l'organizzazione per lo svolgimento della **manutenzione dei mezzi**, nel rispetto tassativo delle norme di sicurezza e delle relative modalità di esecuzione.

Il programma e l'organizzazione del **personale di bordo e di terra**, nel rispetto tassativo delle norme di sicurezza e delle relative modalità di applicazione, e di quelle di carattere contrattuale.

### 3.1 Gli operatori in Italia

Sono 40 le licenze<sup>1</sup> concesse per il trasporto ferroviario delle merci dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture: di queste, 22 hanno l'autorizzazione anche per i passeggeri, 18 operano esclusivamente nel settore delle merci. In realtà, però, le aziende realmente attive sono molto meno numerose.

Alcune licenze infatti sono state richieste da società che svolgono principalmente il trasporto dei passeggeri. E' il caso di molte aziende pubbliche come Atm, Metronapoli, Ferrovia Centrale Umbra, le Ferrovie del Gargano, Sistemi territoriali Spa, Metrocampania Nord Est, Ferrovie Udine Cividale, Ferrotranviaria e Sepsa.

Dal 2000, anno dell'apertura del mercato, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rilasciato 58 licenze ad altrettanti operatori ferroviari, ma non tutte le imprese sono state in grado di avviare l'attività. Molte di esse risultano ancora inattive, sprovviste del certificato di sicurezza, obbligatorio per sottoscrivere il contratto con il gestore delle infrastrutture e dare inizio all'attività.

La prima licenza, dopo quella concessa alle Ferrovie dello Stato nel 2000, è intestata alle Ferrovie Nord Milano che hanno creato la società NordCargo appositamente per l'avvio del trasporto merci su rotaia. In seguito, molti player europei hanno acquisito piccole aziende italiane con licenza ferroviaria e hanno iniziato il trasporto di merci su rotaia nel nostro Paese.

Oggi gli operatori privati coprono circa il 10% del mercato<sup>2</sup>.

Le aziende che al momento risultano particolarmente attive in Italia nel trasporto di merci su rotaia sono le seguenti<sup>3</sup>:

**Trenitalia**, la Divisione Cargo assicura lo sviluppo, la produzione e la vendita del trasporto merci in Italia e all'estero, utilizzando le tecniche del trasporto convenzionale e del trasporto combinato. La collaborazione con le altre società del Gruppo Fs e le partnership con altri operatori consentono a Trenitalia Cargo di integrare l'offerta di trasporto con servizi logistici strettamente complementari al proprio core business. Il Gruppo Fs nel 2008 ha realizzato oltre 35 miliardi di tonnellate-chilometro di merci in Italia e all'estero. La sola Trenitalia Cargo ha realizzato oltre 25 miliardi di tonnellate-chilometro con 800 treni al giorno. Dispone di una flotta di 30.000 carri ferroviari, di cui circa 10.000 specializzati per il trasporto combinato.

**NordCargo**, inizialmente attiva sulla tratta Melzo-Zebrugge, ha poi sviluppato

---

1 Il dato è stato dedotto consultando il prospetto pubblicato sul sito di Rfi ([www.rfi.it](http://www.rfi.it))

2 "Liberalizzazione e competizione: lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi ferroviari in Ue e in Italia", 2009 The European House-Ambrosetti Spa.

3 Le informazioni sugli operatori ferroviari nella maggior parte dei casi sono state tratte dai siti Internet delle società.

anche altre linee tra l'Italia e l'Europa settentrionale, spingendosi fino ad Anagni-Fiuggi. Il 49% delle azioni è attualmente in possesso di Railion Italia, il resto è in mano a Fnm, controllata per il 57,57% dalla Regione Lombardia.

**Rail Traction Company**, fondata nel 2000, ha cominciato sviluppando il traffico lungo l'asse del Brennero. Dal 2005 ha avviato collegamenti anche lungo l'asse del Tarvisio e tra Nola e Milano. Socio di maggioranza di Rtc è Str SpA, società di trasporti su rotaia che detiene il 64,93% del capitale, il 30,07% è in mano a Railion Deutschland SpA, società di trazione delle ferrovie tedesche e il 5% appartiene a Reset 2000.

**Hupac**, filiale della società svizzera, gestisce il combianto attraverso le Alpi. Oggi il Gruppo Hupac è composto da dieci società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Olanda e Belgio. Il capitale sociale ammonta a 20 milioni di franchi ed è ripartito fra circa 100 azionisti. Il 72% del capitale appartiene ad aziende di logistica e trasporto, il 28% a società ferroviarie.

**Railion Italia Srl**, è la trasformazione della società Strade ferrate del mediterraneo, acquisita da Db Schenker Rail Group, uno delle più grandi realtà europee per il trasporto delle merci su rotaia. La filiale italiana oggi opera tra Italia, Germania, Scandinavia e Benelux.

**Sbb Cargo Italia**, è la filiale italiana della svizzera Sbb Cargo, una società controllata delle Ferrovie Federali Svizzere (Ffs). La filiale italiana ha avviato collegamenti tra l'Italia settentrionale e la Svizzera.

**Sncf Fret Italia**, controllata dal ex-monopolista pubblico francese, gestisce parte dei traffici tra Italia e Francia.

**InRail**, controllata al 51% dalla Friuli Venezia Giulia Regional Bank, ha iniziato i propri servizi merci nel febbraio del 2009. Esercita trasporti da e per il confine con l'Austria (9 coppie settimanali tra Tarvisio e Osoppo e 8 coppie tra Tarvisio e Udine).

**Linea**, controllata dall'operatore austriaco Rail Cargo Austria.

**Serfer**, controllata interamente dal gruppo Fs, svolge attività di trasporto merci su tutto il territorio nazionale.

**Veolia Cargo Italia**, nasce nel gennaio 2008 attraverso l'acquisizione da parte del colosso francese della start-up C-Rail Srl, impresa ferroviaria privata in possesso della licenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Operativa dalla seconda metà del 2008, gestisce i collegamenti tra la Lombardia e Rotterdam in collaborazione con Rail4Chem, la divisione tedesca e la controllata olandese di Veolia.

**Rail One Spa**, nasce nel 2005 nell'ambito del Gruppo Toto che fa capo a Carlo Toto, patron di AirOne, compagnia aerea poi confluita in Alitalia. E' operativa con treni merci sulla versante adriatica.

**Crossrail Italia Srl**, è la filiale italiana della società di trasporto ferroviaria svizzera Crossrail AG con sede a Wiler, nel Cantone di Berna. La proprietà è in mano alla Babcock & Brown, società australiana per gli investimenti e la

consulenza. La Crossrail si concentra sulla trazione di treni merci attraverso le Alpi tra l'Italia, la Germania, il Belgio e l'Olanda.

**Bls Cargo Italia Srl**, interamente partecipata dalla svizzera Bls Cargo Ag, impresa privata di trasporto ferroviario attiva nel settore del traffico merci su rotaia, a sua volta affiliata a Bls Ag di Berna, è attiva in Italia dalla metà del 2006. Fornisce prestazioni di servizio per tutti i treni in transito di Bls Cargo Ag, inclusi quelli dell'autostrada viaggiante tra Friburgo e Novara.

**Ferrovia Adriatico Sangritana**, controllata al 100% dalla regione Abruzzo. Gestisce il trasporto di merci su rotaia nelle zone industriali della Val di Sangro, di Vasto-San Salvo e nel Porto di Ortona, mentre la tratta Fossacesia–Rimini-Faenza è condotta in collaborazione con Nord Cargo Milano.

**Ferrovia Emilia Romagna Srl**, società a completo capitale pubblico, con la maggioranza delle quote di proprietà della Regione Emilia-Romagna e le restanti in mano all'Act di Reggio Emilia e alle Province di Bologna, Ferrara, Mantova, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. Il trasporto merci si svolge sui 350 km di rete propria in Emilia-Romagna e su rete Rfi in un territorio che copre Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli, Emilia-Romagna, Toscana e Marche. La Fer produce circa 70 coppie di treni merci a settimana.

### 3.1.1 Le ultime revoche

All'inizio del 2009 il ministero delle Infrastrutture ha avviato un'azione di revisione dei requisiti necessari per ottenere e mantenere le licenze ferroviarie. Le aziende, secondo l'articolo 9 del Dlgs 188/03 hanno un periodo di sei mesi per iniziare l'attività operativa dopo il rilascio della licenza. E' ammessa comunque una proroga che generalmente viene concessa se accompagnata da un business plan convincente. Il ministero ha però l'obbligo di procedere ai controlli sui requisiti e sull'andamento dell'attività ogni sei mesi. Nei casi in cui le aziende non danno inizio all'operatività senza motivi plausibili, la licenza può essere revocata.

L'azione di controlli, avviata all'inizio del 2009, ha prodotto 9 revoche:

- **Cemat**, già sospesa da tre anni a seguito della rinuncia all'attività di impresa ferroviaria per concentrarsi sui servizi di handling nei terminali.
- **Impresa ferroviaria italiana**, l'ex Del Fungo Giera.
- **Atcm**, l'azienda di Tpl di Modena, a seguito del trasferimento delle attività ferroviarie all'azienda regionale Fer.
- **Cat Spa** di Carrara.
- **Italian Coke** di Modena.
- **Getras** di Perugia.
- **Decotrain** di Migliaro (Ferrara).
- **Ventaryl** di Milano.
- **Gner Italia** di Genova.

### 3.1.2 I competitor in arrivo

Nel 2009 sono state rilasciate finora due licenze. Di queste, solo la numero 57 è di interesse per il settore delle merci, intestata alla società Interporto servizi cargo Srl di Napoli.

### 3.2 Il traffico ferroviario delle merci in Italia.

Il trasporto ferroviario delle merci in Italia è cresciuto negli ultimi 5 anni<sup>4</sup>, ma la sua evoluzione è stata debole e faticosa, costellata da una serie di “stop and go”.

|  |          | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   |
|--|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tonn-km nel complesso                            | mln      | 23.143 | 22.637 | 23.465 | 22.408 | 23.084 | 23.445 |
| Tonn-km trasportate per il pubblico              | mln      | 23.060 | 22.457 | 23.271 | 22.199 | 22.907 | 23.289 |
| Variaz. % Tonn-km c/pubbl. su anno prec.         | %        | -5,3   | -2,6   | 3,6    | -4,6   | 3,2    | 1,7    |
| Tonn. trasportate nel complesso                  | migliaia | 83.492 | 82.528 | 83.614 | 75.886 | 77.438 | 77.774 |
| Tonn. trasportate per il pubblico                | migliaia | 83.209 | 82.107 | 83.087 | 75.288 | 76.998 | 77.387 |
| Variaz. % tonnellate c/pubbl. su anno precedente | %        | -3,8   | -1,3   | 1,2    | -9,4   | 2,3    | 0,5    |
| Percorrenza media per il pubblico                | km       | 277    | 274    | 280    | 295    | 298    | 301    |
| Treni-km merci                                   | migliaia | 61.700 | 58.805 | 62.270 | 58.309 | 60.217 | 57.465 |
| Tonnellate trasportate per treno                 | Tonn.    | 375    | 386    | 377    | 384    | 383    | 408    |

Fig.L – I volumi delle merci in Italia – fonte “Conto nazionale dei Trasporti Anni 2007-2008”

|                    |         | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   |
|--------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tonn.-km trasporte | milioni | 23.060 | 22.457 | 23.271 | 22.199 | 22.907 | 23.289 |

4 Una flessione è stata comunque registrata a partire dal 2008, ma non essendoci fonti ufficiali preferiamo considerare gli anni monitorati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

|                   |          |        |        |        |        |        |        |
|-------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tradizionale      | milioni  | 14.014 | 13.364 | 13.836 | 12.842 | 13.361 | 13.483 |
| Combinato         | milioni  | 9.046  | 9.093  | 9.435  | 9.357  | 9.546  | 9.806  |
| Tonn. trasportate | migliaia | 83.209 | 82.107 | 83.087 | 75.288 | 76.998 | 77.387 |
| Tradizionale      | migliaia | 46.394 | 44.550 | 44.804 | 40.801 | 42.916 | 43.151 |
| Combinato         | migliaia | 36.815 | 37.557 | 38.283 | 34.487 | 34.082 | 34.236 |

Fig. M – Il combinato ha segnato il passo - fonte “Conto nazionale dei Trasporti Anni 2007-2008”

Il traffico combinato è rimasto pressoché costante negli ultimi 5 anni anche a causa all'interruzione, a partire dal 2006, dei contributi previsti dalla legge 166/02 diretti sia ai clienti che agli operatori del trasporto ferroviario delle merci. Allo stesso tempo il traffico tradizionale è diminuito del 13 per cento.

Buona la tenuta del traffico internazionale con un forte sbilanciamento verso l'import. In particolare, anche in ambito ferroviario, la Germania rappresenta il principale Paese di origine e destinazione degli scambi commerciali.

E' riconducibile anche a questo lo sviluppo della “competizione” principalmente nell'Italia del Nord. I nuovi operatori, infatti, si sono concentrati essenzialmente sulle redditizie direttrici di collegamento tra le regioni settentrionali e i Paesi europei transalpini. Solo ultimamente si nota una debole spinta verso altri itinerari nelle zone centrali e meridionali della Penisola.

| Modalità                | 2000    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Trasporti ferroviari    | 25.053  | 24.407  | 24.830  | 26.191  | 27.377  | 26.035  |
| Ferrovie dello Stato    | 24.995  | 23.271  | 22.199  | 22.907  | 23.289  | 21.981  |
| Ferrovie regionali      | 58      | 49      | 52      | 106     | 93      | 92      |
| Altre ferrovie          |         | 1.087   | 2.579   | 3.178   | 3.995   | 3.961   |
| Cabotaggio marittimo    | 33.445  | 38.804  | 46.839  | 46.594  | 51.484  | 48.257  |
| Navigazione interna     | 170     | 110     | 89      | 76      | 93      | 76      |
| Navigazione aerea       | 846     | 927     | 982     | 1.035   | 1.108   | 997     |
| Autotrasporto (> 50 km) | 146.640 | 143.511 | 155.872 | 142.127 | 145.928 | 143.334 |
| Oleodotti (> 50 km)     | 9.721   | 9.856   | 10.907  | 10.932  | 11.297  | 11.531  |
| Totale                  | 215.875 | 217.615 | 239.519 | 226.955 | 237.287 | 230.229 |

Fig. N - Il traffico interno delle merci in milioni di tonnellate-km – fonte “Conto nazionale dei Trasporti Anni 2007-2008”

Cresce la quota delle imprese ferroviarie non appartenenti dal Gruppo Ferrovie dello stato che nel 2008 hanno coperto più del 10% del mercato. Mentre si erode la quantità di traffico esercitato dall'ex-monopolista.

| Modalità                    | 2000  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Impianti fissi <sup>5</sup> | 16,11 | 15,74 | 14,92 | 16,36 | 16,30 | 16,32 |
| Strada                      | 67,93 | 65,95 | 65,08 | 62,62 | 61,49 | 62,26 |
| Vie d'acqua                 | 15,57 | 17,88 | 19,59 | 20,56 | 21,74 | 20,99 |
| Navigazione aerea           | 0,39  | 0,43  | 0,41  | 0,45  | 0,47  | 0,43  |

Fig. O - La ripartizione modale in Italia – fonte “Conto nazionale dei Trasporti Anni 2007-2008”

Dal 2000 al 2008 la quota della ferrovia è rimasta stabile, anzi tra il 2004 e il 2005 è addirittura diminuita (tenendo conto che il valore fa riferimento anche agli oleodotti).

### 3.3 Le licenze in Europa

L'elenco delle licenze per il trasporto ferroviario, rilasciate dagli Stati membri dell'Unione europea, è consultabile sul sito dell'European Railway Agency (<http://www.era.europa.eu/core/Safety/Licenses/Pages/default.aspx>).

Questo data base, però, è aggiornato fino al 2006. Dopodiché, le informazioni sono reperibili nella nuova banca dati che l'Agenzia europea ha costituito. Si tratta di **Eradis** (European Railway Agency Database of Interoperability and Safety) che, oltre a mettere a disposizione le liste delle aziende che operano nei vari Paesi, fornisce anche la possibilità di consultare altri documenti legati al settore (certificati di sicurezza, norme nazionali, rapporti di investigazione).

Abbiamo scelto di riportare nell'appendice II l'elenco delle aziende attive nei quattro Paesi con i flussi di traffico più consistenti fra l'Italia e il resto d'Europa: Austria, Francia, Germania e Svizzera. Per quest'ultima, la fonte è l'Ufficio federale dei Trasporti svizzero.

Come è evidente, la Germania è in testa per numero di permessi rilasciati: complessivamente 209, di cui 49 con vocazione esclusiva per il trasporto delle merci. La maggior parte delle licenze, invece, sono miste (merci-passeggeri), poche quelle dedicate esclusivamente al trasporto delle persone. E' interessante notare come vicino all'ex-monopolista (Deutsche Bahn), ormai declinato in

---

5 Comprende i traffici ferroviari e per oleodotto

diverse società, compaiano grandi colossi europei come Veolia e TxLogistik, ma anche piccole imprese locali, particolarmente impegnate nel settore merci. Meno vivace il mercato francese dove, stando alla banca dati Eradis, operano solo 9 imprese, di cui tre sicuramente a controllo pubblico (Snfc, Veolia Transport e Veolia Cargo). Tredici le aziende titolari di licenza in Austria ,mentre la Svizzera si presenta con trenta realtà diverse attive sui binari secondo la Schweizerische Bundesbahnen Sbb (gestore dell'infrastruttura). Di queste, nove operano nel settore del cargo.

Per l'elenco completo delle aziende straniere si rimanda all'appendice II.

### 3.4 Uno sguardo al continente

I Paesi che a Nord delle Alpi mettono in comunicazione l'Italia con il resto d'Europa hanno in comune il grande rispetto per l'ambiente e, di conseguenza, da molto tempo prendono in considerazione lo sviluppo del trasporto ferroviario come una risposta adeguata per il traffico delle merci che attraversa le Alpi.

Molte le misure che in particolare l'Austria ha adottato per penalizzare il trasporto su gomma. In primis, il sistema messo in piedi negli scorsi anni dei cosiddetti “ecopunti”, una sorta di permessi contingentati per l'attraversamento del Paese da parte di Tir provenienti dall'estero. Oppure il recente via libera a un'adeguata e disincentivante politica tariffaria sui pedaggi autostradali (Eurovignette).

In **Austria** il trasporto ferroviario delle merci riveste molta importanza. La divisione cargo delle ferrovie austriache, la Rail Cargo Austria, occupa la quarta posizione su scala europea in termini di merce trasportata, alle spalle solamente di Germania, Francia e Gran Bretagna. Se si considera il numero di tonnellate di merce trasportate per abitante, l'Austria occupa addirittura il primo posto fra i paesi membri dell'Ue. La quota di mercato del trasporto merci su rotaia, infine, rispetto alle altre modalità di trasporto è elevata rispetto a quella registrata in Germania, Francia e Belgio.

Anche la **Svizzera** punta moltissimo sul trasporto ferroviario delle merci. La Costituzione dello Stato federale stabilisce che il traffico merci in transito dal nord al sud dell'Europa deve svolgersi il più possibile su rotaia.

Per questo la Svizzera sta investendo molto sulle infrastrutture: la costruzione della nuova ferrovia transalpina (Nfta), da parte di AlpTranist San Gottardo Sa e Ffs Sa, procede secondo programma. La galleria del Lotschberg è stata aperta nel 2007 (50mila treni sono già transitati), mentre continuano i lavori nella galleria del San Gottardo che verrà ultimata nel 2011. Sul fronte del mercato, dal 1999 la Svizzera ha cambiato le condizioni giuridiche ed economiche del mercato ferroviario: l'accesso alla rete svizzera è consentito a qualsiasi impresa di trasporto su rotaia che rispetti le norme tecniche e giuridiche, verificate dall'Uft che garantisce anche la sicurezza ([www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)). Dal 2001, invece, la Svizzera intraprende una politica tesa a rendere più attrattivo il trasporto ferroviario delle merci applicando al traffico pesante su strada una

tassa commisurata alle prestazioni e ai costi esterni.

Anche in **Germania** il mercato ferroviario è particolarmente vivace. La rete riunita dell'ex Deutsche Bundesbahn e dell'ex Deutsche Reichsbahn è stata aperta fin dal 1994. Oggi chiunque ha i requisiti necessari per entrare nel mercato tedesco può farlo. La supervisione per le aziende pubbliche è in mano alla Eba, l'Autorità federale delle ferrovie ([www.eba.bun.de](http://www.eba.bun.de)), mentre per i privati il controllo è ancora in mano agli Stati federali che, però, per la maggior parte dei casi, lo hanno delegato all'Eba. Oltre alla Deutsche Bahn, riorganizzata in molte società per offrire una vasta gamma di servizi, sul mercato tedesco operano molti “newcomer” che hanno approfittato della crescita del settore.

Infine, la **Francia**, finora il mercato meno aperto ai privati, ha annunciato a settembre 2009 un piano da 7 miliardi per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. Un progetto di lungo respiro che contribuirà a far salire la quota del trasporto cargo alternativo a quello su gomma dal 14% attuale al 25% entro il 2020. Il progetto è ambizioso tanto che si parla di Tgv merci, linee ferroviarie superveloci che collegheranno aeroporti e porti, favorendo il trasporto combinato su uno stesso tragitto. Gli investimenti saranno ripartiti tra lo Stato, il Réseau ferré de France (gestore pubblico dell'infrastruttura) e la SnCF. La parte più consistente degli investimenti andrà alla creazione di snodi che permetteranno di aggirare i colli di bottiglia, in particolare attorno agli agglomerati urbani. Saranno anche previsti investimenti per migliorare la rete ferroviaria delle merci e l'accessibilità ai porti. Il piano, inoltre, incentiverà anche la nascita di operatori ferroviari locali, vere e proprie Pmi della logistica.

#### **3.4.1 Il traffico delle merci in Europa**

Dal 1995 al 2007 il trasporto ferroviario delle merci in Europa è cresciuto del 17,1%, con un trend dell'1,3% all'anno. La metà della strada, che è esplosa facendo registrare un incremento del 49%, anche meno del trasporto marittimo (37%) e dell'aereo (55%).

|           | Road  | Rail  | Inland Water-ways | Pipe-lines | Sea   | Air   | Total |
|-----------|-------|-------|-------------------|------------|-------|-------|-------|
| 1995      | 1 289 | 386   | 122               | 115        | 1 150 | 2,0   | 3 064 |
| 1996      | 1 303 | 392   | 120               | 119        | 1 162 | 2,1   | 3 098 |
| 1997      | 1 352 | 410   | 128               | 118        | 1 205 | 2,3   | 3 215 |
| 1998      | 1 414 | 393   | 131               | 125        | 1 243 | 2,4   | 3 309 |
| 1999      | 1 470 | 384   | 129               | 124        | 1 288 | 2,5   | 3 397 |
| 2000      | 1 519 | 404   | 134               | 127        | 1 348 | 2,7   | 3 534 |
| 2001      | 1 556 | 386   | 133               | 132        | 1 400 | 2,7   | 3 610 |
| 2002      | 1 606 | 384   | 132               | 128        | 1 415 | 2,6   | 3 668 |
| 2003      | 1 625 | 392   | 124               | 130        | 1 444 | 2,6   | 3 718 |
| 2004      | 1 747 | 416   | 137               | 132        | 1 485 | 2,8   | 3 920 |
| 2005      | 1 800 | 414   | 139               | 136        | 1 520 | 2,9   | 4 012 |
| 2006      | 1 855 | 440   | 139               | 135        | 1 548 | 3,0   | 4 120 |
| 2007      | 1 927 | 452   | 141               | 129        | 1 575 | 3,1   | 4 228 |
| 1995-2007 | 49,6% | 17,1% | 15,6%             | 12,1%      | 37,0% | 55,0% | 38,0% |
| per year  | 3,4%  | 1,3%  | 1,2%              | 1,0%       | 2,7%  | 3,7%  | 2,7%  |

Fig. P - Il trasporto delle merci nelle varie modalità nell'Europa dei 27 Stati. (1.000 mln tonn.-km) – fonte - <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics>

La ripartizione modale del trasporto delle merci in Europa è ancora fortemente sbilanciata verso la strada che catalizza il 45,6% dei trasferimenti. Un altro 37,3% si muove sulle navi. Alla ferrovia resta il 10,7%, una percentuale diminuita in 10 anni di due punti percentuali.

|      | Road | Rail | Inland Water-ways | Pipe-lines | Sea  | Air |
|------|------|------|-------------------|------------|------|-----|
| 1995 | 42,1 | 12,6 | 4,0               | 3,8        | 37,5 | 0,1 |
| 1996 | 42,0 | 12,7 | 3,9               | 3,9        | 37,5 | 0,1 |
| 1997 | 42,0 | 12,7 | 4,0               | 3,7        | 37,5 | 0,1 |
| 1998 | 42,7 | 11,9 | 4,0               | 3,8        | 37,6 | 0,1 |
| 1999 | 43,3 | 11,3 | 3,8               | 3,7        | 37,9 | 0,1 |
| 2000 | 43,0 | 11,4 | 3,8               | 3,6        | 38,1 | 0,1 |
| 2001 | 43,1 | 10,7 | 3,7               | 3,7        | 38,8 | 0,1 |
| 2002 | 43,8 | 10,5 | 3,6               | 3,5        | 38,6 | 0,1 |
| 2003 | 43,7 | 10,5 | 3,3               | 3,5        | 38,8 | 0,1 |
| 2004 | 44,6 | 10,6 | 3,5               | 3,4        | 37,9 | 0,1 |
| 2005 | 44,9 | 10,3 | 3,5               | 3,4        | 37,9 | 0,1 |
| 2006 | 45,0 | 10,7 | 3,4               | 3,3        | 37,6 | 0,1 |
| 2007 | 45,6 | 10,7 | 3,3               | 3,0        | 37,3 | 0,1 |

Fig. Q - La ripartizione modale del traffico merci in Europa (27 Stati) espressa in percentuale – fonte <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics>

## PARTE IV L'INTERMODALITA'

### 4.1 Gli impianti intermodali

Il terminal, come luogo di scambio modale, costituisce fattore fondamentale e critico nella catena intermodale, tale da poterne determinare la competitività o meno rispetto alla modalità “tutto strada”. L'efficienza del terminale nel sistema intermodale è subordinata a tre fattori prioritari: la sua localizzazione, le dimensioni e l'organizzazione di ciascuno dei fasci di binari che lo compongono. La configurazione tipo di un terminale è infatti costituita da distinti sistemi di binari destinati funzionalmente a svolgere diverse operazioni di carattere tecnico/commerciale comunicanti fra loro attraverso “binari di collegamento”.

#### Impianti merci aperti ai servizi di terminalizzazione

Fonte: Prospetto Informativo della Rete RFI, edizione 2009

- La densità degli impianti sul territorio è coerente con quella della produzione industriale
- Gli impianti servono l'intero territorio nazionale

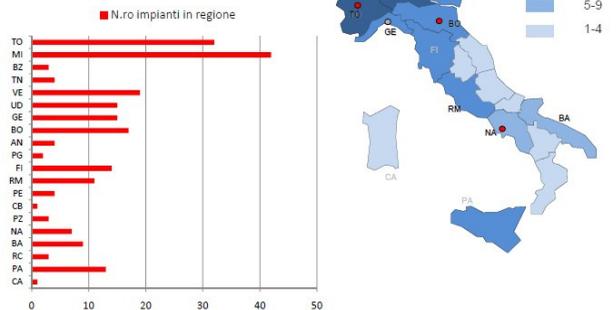


Fig. R – Gli impianti in Italia – fonte [www.rfi.it](http://www.rfi.it)

Il dettaglio delle diverse parti che costituiscono il terminale è riportato nel box numero 3 e nella figura è riportato un esempio reale di distribuzione dei sistemi nell'impianto Quadrante Europa a Verona.

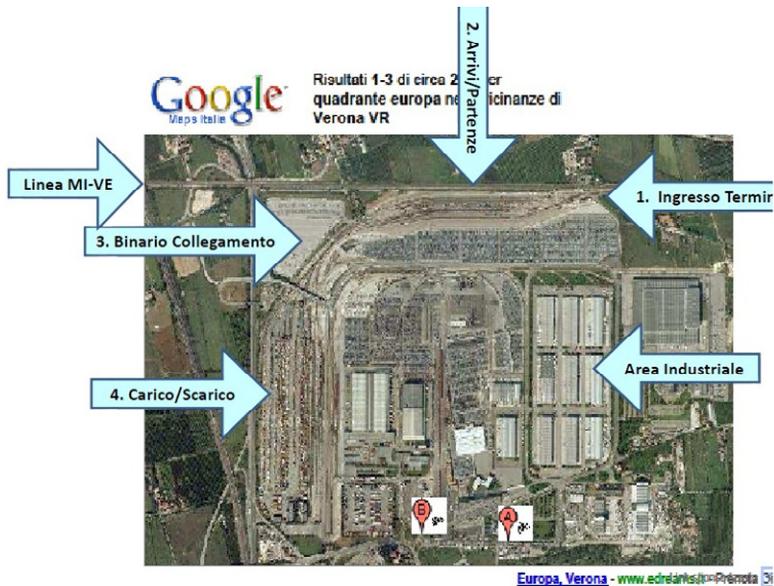


Fig. 5 – L'impianto Quadrante Europa di Verona – fonte [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)

### BOX 3: Articolazione del terminale tipo

- **Arrivo/partenza:** il sistema di ingresso nel terminale dove arrivano e partono i treni da/per la linea esterna. Qui si svolgono le operazioni connesse con il movimento dei treni.
- **Carico/scarico:** i binari dove avviene il cambio modale: la merce passa dal veicolo ferroviario a quello stradale o viceversa; è attrezzato con gru fisse o mobili ed è completato dal piazzale per la movimentazione dei mezzi stradali.
- **Sosta/ricovero:** i binari ove sostano locomotive e carri in attesa di riprendere il carico.
- **Binari di collegamento:** consentono il trasferimento di locomotive e vagoni da un sistema all'altro.

Ciascun sistema che compone il terminal ha una sua capacità operativa che discende dal dimensionamento infrastrutturale e da fattori operativi (dotazioni tecniche e organizzazione). La capacità operativa del terminal nel suo complesso è vincolata al sistema con la minore potenzialità operativa. Per questo, appare evidente la necessità di un equilibrio interno di dimensioni e dotazioni tecniche fra le parti costituenti il terminal.

**La localizzazione:** nel reticolo intermodale ideale rappresenta il capolinea più efficiente del percorso ferroviario, come posizionamento rispetto ai centri di produzione e consumo delle merci, in termini di distanza e di accessibilità stradale. La scelta del luogo costituisce specifica progettuale per i nuovi terminal. La posizione dei terminali costituisce un vincolo nell'utilizzazione di quelli esistenti. La moderna concezione di trasporto merci intermodale ha richiesto una totale rivisitazione strategica dei terminali esistenti, tutti ubicati secondo le precedenti impostazioni dei trasporti merci come traffico diffuso a carro (carri con destinazioni diverse).

**Le dimensioni infrastrutturali** si concretizzano per ciascuna parte del terminale nel numero e nella lunghezza dei binari che la costituiscono. Inoltre, per il terminale nel suo complesso assumono importanza la disposizione relativa delle infrastrutture, il numero dei binari del collegamento e la loro lunghezza, le superfici e la dislocazione delle aree destinate alla movimentazione del gommato ed allo stoccaggio.

Le dimensioni infrastrutturali determinano la capacità massima assoluta dell'impianto. Quella operativa, alla quale si fa riferimento nella programmazione dei traffici, è invece il risultato della dotazione tecnica e dell'organizzazione.

**La dotazione tecnica:** si concretizza nel numero e nelle prestazioni dei mezzi operativi che svolgono il servizio in ciascuna parte del terminal e sui binari di collegamento fra le stesse (macchine di manovra, gru, trattori).

**L'organizzazione:** riguarda sia le risorse umane sia le modalità di svolgimento delle attività operative.

Il fattore tempo è fondamentale: più breve è l'intervallo temporale tra le varie operazioni (scarico e carico, traslazione dei carri, verifiche tecnico-commerciali) più elevata sarà la capacità operativa del terminal e la competitività dell'intero trasporto intermodale.

## 4.2 I Porti

Un aspetto essenziale per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci riguarda l'efficienza dei collegamenti tra i porti italiani e il resto del Paese o dell'Europa.

L'importanza in Italia del sistema portuale per i traffici merci è sintetizzato nel fatto che più del 60% delle importazioni e circa il 46% delle esportazioni viaggia in mare.

Questi volumi in partenza e in arrivo negli scali marittimi hanno bisogno di adeguate attrezzature e dei servizi indispensabili per le operazioni di sbarco, imbarco, magazzinaggio e trasferimento del carico verso un'altra modalità: molto spesso la strada.

---

6 La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione – Censis per Assoporti 2008

La movimentazione di container è importante nel sistema portuale nazionale: i porti di Gioia Tauro, Genova e La Spezia figurano con i primi 15 hub europei per merce containerizzata movimentata, competendo con Brema, Algeciras, Valencia, Le Havre e Barcellona. L'Italia primeggia anche per i traffici di short sea shipping (cabotaggio marittimo interno ed europeo) e i volumi di merci movimentate con tecnica ro-ro (su veicoli).

La scarsa disponibilità ed efficienza dei collegamenti tra i porti e l'hinterland frena lo sviluppo della “piattaforma” logistica e della penetrazione nei mercati esteri.

La rete portuale italiana deve fare i conti con il cambiamento dei flussi di traffico a livello internazionale, illustrato da Assoportri durante l'ultima Assemblea<sup>7</sup>. In particolare, in futuro si avrà una minore offerta sulle rotte est-ovest (dovuta alla variazione dei flussi da e verso la Cina) e un incremento su quelle nord-sud. Il minore utilizzo del canale di Suez (a causa della pirateria) può incidere negativamente sui porti di transhipment, mentre l'aumento della capillarità dei servizi regionali può portare un maggiore sviluppo dei porti medio-piccoli e l'intensificazione di traffici infra-mediterraneo che favoriscono la pluralità dell'offerta portuale.

Tutti fattori potenzialmente positivi possono essere massimizzati con il rafforzamento dei bacini di utenza alle spalle dei porti. In particolare, gli scali dei due versanti settentrionali (arco ligure, alto Tirreno e alto Adriatico) potrebbero ricoprire il ruolo di porta d'ingresso ai mercati dell'Europa settentrionale. Ma senza un'efficiente connessione dei porti alle reti ferroviarie ed adeguate strutture logistiche retroportuali non è possibile alimentare mercati lontani ed esteri.

In questi anni sono stati effettuati interventi per il miglioramento della dotazione ferroviaria di alcuni terminal e alcune Autorità portuali hanno messo in campo iniziative per migliorare i collegamenti con i retroporti, ma si è trattato di iniziative non sufficienti ad eliminare “i colli di bottiglia” ancora esistenti anche nei porti maggiori.

Vale anche la pena dire che l'azione delle Autorità portuali è stata in parte frenata dalla diminuzione dei contributi pubblici per opere infrastrutturali nei porti. Con la Finanziaria 2006 è finalmente arrivata l'autonomia finanziaria per le Autorità. Non ancora del tutto realizzata, ha portato al sistema portuale una quantità di risorse assai inferiore alle attese: un totale di 201 milioni nel 2007. La capacità decisionale e la possibilità di spesa dovrebbero essere potenziate dalla riforma della legge 84/1994 annunciata dal Governo (già iniziata nelle scorse legislature, ma mai portata a termine). Questo nuovo disegno di legge dovrebbe rafforzare il ruolo delle Autorità, semplificando e velocizzando il loro intervento nelle opere infrastrutturali, favorire la nascita di piattaforme multi-modalità e logistiche e dare ai porti il ruolo di effettiva cerniera nel sistema trasportistico italiano.

---

7 Roma 1° ottobre 2009 – Scenari del presente, ipotesi per il futuro - Assoportri

## APPENDICE I

### **Decreto legislativo 188/03 come modificato e integrato con il Dlgs 162/07 e con la Legge 99/09 (Testo unico).**

DECRETO legislativo 8 luglio 2003, n. 188

“Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”

come modificato da Dlgs 162/07 (art 25)

“Attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”

e come modificato da Legge 99/2009 (art 62)”Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia”.

In fondo: articoli 58 e 59 della Legge 99/09 “Requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale. Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale.

### **Disposizioni generali**

#### **Articolo. 1.**

#### **O g g e t t o**

1. Il presente decreto disciplina:

- a) l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi di trasporto ferroviario nazionali e internazionali, nonché i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo;
- b) l'attività di trasporto per ferrovia effettuata da imprese ferroviarie operanti in Italia e i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alla modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie;
- c) il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie e per le imprese ferroviarie;
- d) i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo della infrastruttura.

2. Il presente decreto non si applica:

- a) alle reti ferroviarie locali e regionali isolate, adibite al trasporto passeggeri;
- b) alle reti ferroviarie adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani;
- c) alle reti ferroviarie regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da parte di un'impresa ferroviaria la cui attività si limita all'esercizio di servizi di trasporto di interesse regionale, locale e interregionale di interesse locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;
- d) alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente al trasporto merci effettuato dal proprietario delle stesse infrastrutture.

3. Le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE e dal presente decreto, nonché dal decreto legislativo n. 422/1997 e successive modificazioni.

4. Per le reti di cui al comma 3 le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37 sono

svolte dalle regioni interessate o da apposito organismo individuato dalle stesse sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2001/14/CE e dal presente decreto.

5. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate: le reti ferroviarie di cui al comma 3, i criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, i criteri relativi alla gestione delle licenze, le modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle regioni, con particolare riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché i criteri di applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettera c). *(NOTA: realizzato con DM 28T/2005)*

## **Articolo 2.**

### **P r i n c i p i**

1. Le attività disciplinate dal presente decreto sono uniformate ai seguenti principi:

- a) autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie;
- b) possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di settore;
- c) separazione contabile o costituzione di imprese separate per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia;
- d) libertà di accesso al mercato dei trasporti di passeggeri e di merci per ferrovia da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie e negli articoli 49 e seguenti del Trattato CE, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## **Articolo 3.**

### **D e f i n i z i o n i**

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) «assegnazione di capacità», il processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria;
- b) «richiedente», un'impresa ferroviaria titolare di licenza e/o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, che stipula apposito «accordo quadro» con il gestore dell'infrastruttura e che non esercita attività di intermediazione commerciale sulla capacità acquisita con lo stesso accordo quadro; sono altresì richiedenti le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;
- c) «infrastruttura saturata», una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio;
- d) «piano di potenziamento della capacità», una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;
- e) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;
- f) «accordo quadro», un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

- g) «impresa ferroviaria», qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- h) «gestore dell'infrastruttura», soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie vigenti e nel presente decreto;
- i) «rete», l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;
- l) «rete ferroviaria transeuropea per il trasporto delle merci», l'infrastruttura per il servizio di trasporto internazionale di merci come individuata nell'allegato I della direttiva 2001/12/CE;
- m) «prospetto informativo della rete», un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione dei corrispettivi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;
- n) «infrastruttura ferroviaria», l'infrastruttura definita nell'allegato 1, parte A, del regolamento (CEE) n. 2598/70 della Commissione del 18 dicembre 1970, che individua il contenuto delle voci degli schemi per la contabilità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio del 4 giugno 1970, ad eccezione dell'ultimo alinea che, ai soli fini del presente decreto, si limita alla formulazione di «Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture»;
- o) «associazione internazionale di imprese ferroviarie», associazione che comprende almeno due imprese ferroviarie stabilite in due o più Stati dell'Unione europea, che ha lo scopo di fornire prestazioni di trasporto internazionale tra Stati membri;
- p) «licenza», autorizzazione, valida su tutto il territorio comunitario, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un'impresa che ha sede nel territorio comunitario, con cui viene riconosciuta la qualità di «impresa ferroviaria» e viene legittimato l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;
- q) «autorità preposta al rilascio delle licenze», l'organismo incaricato dallo Stato membro di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e' l'organismo nazionale incaricato del rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano;
- r) «titolo autorizzatorio», il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990 n. 287;
- s) «servizio di trasporto internazionale», di merci o di passeggeri, il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito ad altro convoglio e/o anche scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutto il materiale rotabile trainato attraversi almeno una frontiera;
- t) «orario di servizio», i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura in questione durante il suo periodo di validità;
- u) «traccia oraria», la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale;
- v) «capacità», la somma delle tracce orarie che costituiscono la potenzialità di utilizzo di determinati segmenti di infrastruttura ferroviaria;
- z) «servizi regionali», i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni.

## **Imprese ferroviarie**

### **Articolo 4**

#### **P r i n c i p i**

3. Le imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in Italia devono possedere uno status giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione, e il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Il patrimonio, il bilancio e la contabilità delle imprese ferroviarie devono essere distinti da quelli dello Stato, delle regioni, delle province autonome e degli enti locali.

### **Articolo 5**

#### **Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie**

1. Le imprese ferroviarie rendono pubblico il bilancio annuale.
2. Nel bilancio annuale sono tenute separate le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto merci.
3. Qualora siano erogati fondi per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico, essi devono figurare separatamente nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività.
4. Qualora l'impresa ferroviaria svolga attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, nel bilancio sono tenute separate le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto da quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso ad uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro. I conti relativi ai due settori di attività sono tenuti in modo da riflettere tale divieto.

### **Articolo. 6**

#### **Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**

1. L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri:
  - a) il possesso della licenza di cui all'articolo 3, lettera p), che legittima l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia, fermo restando che in caso di associazione tutte le imprese ferroviarie associate debbono essere titolari di licenza corrispondente al servizio da prestare.
  - b) la disponibilità in qualsiasi momento del certificato di sicurezza rilasciato, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, ai sensi dell'articolo 10;
  - c) le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminanti e trasparenti
2. Le imprese ferroviarie che intendono effettuare tutte o alcune delle tipologie di servizi di trasporto di seguito indicate, devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r):
  - a) *pm, abrogata da L. 99/09*
  - b) nazionale passeggeri limitatamente ai servizi a committenza pubblica;
  - c) internazionale passeggeri, nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale.
3. In sede di stipulazione degli accordi previsti al comma 1, lettera c), il gestore dell'infrastruttura ferroviaria accerta che l'impresa ferroviaria sia in possesso di una licenza rilasciata dallo Stato italiano o da altro Stato membro dell'Unione europea.

### **Articolo 7**

## **L i c e n z a**

1. Possono chiedere il rilascio della licenza di cui all'articolo 3, lettera p), le imprese con sede in Italia che sono in possesso dei requisiti di cui all'articolo 8, che dispongono direttamente, o si impegnano, con la presentazione di un dettagliato piano aziendale, a disporre dal momento dell'inizio dell'attività:

- a) di materiale rotabile;
  - b) del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli;
  - c) della copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta, le altre imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e i terzi.
2. La domanda, presentata su carta legale, deve indicare la tipologia o le tipologie dei servizi che l'impresa intende espletare e deve essere firmata dal rappresentante legale dell'impresa.
3. La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro tre mesi dal ricevimento delle informazioni complete concernenti i requisiti indicati all'articolo 8, con provvedimento comunicato al soggetto richiedente la licenza. Il rigetto della richiesta deve essere motivato. Del rilascio della licenza è fatta comunicazione alla Commissione europea.
4. La licenza rilasciata ai sensi del comma 3 deve indicare le tipologie dei servizi, di sola trazione o di trasporto per ferrovia di merci e/o di persone che l'impresa è legittimata ad espletare.
5. La licenza è valida in tutto il territorio dell'Unione europea.
6. Le imprese di cui al comma 1 sono tenute, all'atto della presentazione della domanda, al pagamento di un diritto commisurato ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di rilascio della licenza. Le modalità del pagamento e l'ammontare del diritto sono determinati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

## **Articolo 8**

### **Requisiti per il rilascio della licenza**

1. Le imprese ferroviarie devono essere in possesso di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale per ottenere il rilascio della licenza.
2. Costituiscono requisiti di onorabilità:
  - a) non essere stati dichiarati falliti o sottoposti a liquidazione coatta amministrativa o ad amministrazione straordinaria, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione civile, né essere stati ammessi, nei cinque anni antecedenti la richiesta della licenza, alle procedure di concordato preventivo o di amministrazione controllata;
  - b) non aver riportato sentenza definitiva di condanna o di applicazione della pena ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale per delitti contro il patrimonio, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro la pubblica incolumità, contro la pubblica amministrazione, per i delitti previsti dal titolo XI del libro V del codice civile e dal titolo VI del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, ovvero per delitti non colposi per i quali la legge prevede la pena della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione;
  - c) non aver riportato sentenze di condanna per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale per le società che intendessero effettuare trasporti di merci soggette a procedure doganali;
  - d) non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali;
  - e) non sussistere alcuno dei divieti previsti dall'articolo 10 della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni ed integrazioni;
  - f) non essere stati condannati in via definitiva per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai

trasporti.

3. I requisiti di cui al comma 2 devono essere posseduti:

- a) dai titolari delle imprese individuali;
- b) da tutti i soci delle società di persone;
- c) dai soci accomandatari, quando trattasi di società in accomandita semplice o in accomandita per azioni;
- d) dagli amministratori delegati e dai legali rappresentanti per ogni altro tipo di società.

4. Se non si tratta di imprese individuali il requisito di cui al comma 2, lettera a), deve essere altresì posseduto dall'ente che esercita l'impresa.

5. Costituisce requisito di capacità finanziaria la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo non inferiore a dodici mesi.

6. Per l'effettuazione dell'esame di capacità finanziaria la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni e in particolare, dei seguenti elementi:

- a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente, prestiti;
- b) fondi ed elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;
- c) capitale di esercizio;
- d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;
- e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa ferroviaria.

7. Per la dimostrazione del possesso del requisito della capacità finanziaria di cui al comma 5 l'impresa presenta una relazione, prodotta da un revisore dei conti o da altro esperto contabile, valutativa delle informazioni richieste sulla base degli elementi indicati al comma 6, nonché idonea documentazione da parte di una banca o una cassa di risparmio.

8. In materia di competenza professionale, l'impresa ferroviaria garantisce:

- a) di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessaria per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza;

9. Per l'effettuazione dell'esame della competenza professionale la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni relativamente:

- a) alla natura e allo stato di manutenzione del materiale rotabile con particolare riguardo alle norme di sicurezza;
- b) alle qualifiche del personale responsabile della sicurezza, nonché alle modalità di formazione del personale, fermo restando che il rispetto dei requisiti in materia di qualifiche deve essere provato mediante la presentazione dei corrispondenti documenti giustificativi.

10. Le informazioni di cui alle lettere a) e b) del comma 9 possono essere sostituite da un piano organico che specifica i programmi di acquisizione e gestione delle risorse umane e strumentali, inclusa la manutenzione del materiale rotabile, con particolare riferimento alle norme di sicurezza.

## **Articolo. 9**

### **Validità della licenza**

1. La licenza ha validità temporale illimitata, salvo quanto previsto dal presente articolo.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualsiasi momento, può richiedere all'impresa di comprovare il possesso ed il mantenimento dei requisiti che hanno consentito il rilascio della licenza.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore ad un mese, per l'effettuazione dei necessari accertamenti.
4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora constatati che sussistono fondati dubbi circa il mantenimento, da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, dei requisiti previsti per il possesso della stessa dalla direttiva 95/18/CE e successive modificazioni, ne informa senza indugio tale autorità.
5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può rilasciare una licenza temporanea per il tempo necessario alla riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, comunque non superiore al periodo di sei mesi dalla data di rilascio, purché non sia compromessa la sicurezza del servizio di trasporto, quando la sospensione o la revoca della licenza è dovuta al mancato possesso dei requisiti di capacità finanziaria.
6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può sospendere la licenza o richiedere la conferma dell'istanza di rilascio quando l'impresa ferroviaria sospende l'attività per oltre sei mesi o non la inizia decorsi sei mesi dal rilascio della licenza. L'impresa ferroviaria può chiedere la concessione di un termine più lungo di sei mesi per l'inizio dell'attività in considerazione della specificità dei servizi prestati.
7. L'impresa ferroviaria è tenuta a richiedere la conferma della licenza nel caso in cui siano sopravvenute modifiche della configurazione giuridica dell'impresa stessa e, in particolare, nei casi di fusione, incorporazione o acquisizione del controllo societario da parte di un altro soggetto. L'impresa ferroviaria che richiede la conferma può continuare l'attività a meno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sospenda, con provvedimento motivato, l'efficacia della licenza già rilasciata se ritiene compromessa la sicurezza del servizio di trasporto.
- 7 bis. Nei casi di cui al comma 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica altresì la permanenza delle condizioni per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della Legge 23 dicembre 2000, n. 388, con particolare riferimento alla condizione di reciprocità qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della Legge 10 ottobre 1990, n. 287.
8. L'impresa ferroviaria che intende estendere o modificare in modo rilevante la propria attività deve chiedere la revisione della licenza.
9. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può revocare la licenza quando l'impresa ferroviaria risulta assoggettata ad una procedura concorsuale e mancano realistiche possibilità di una soddisfacente ristrutturazione entro un ragionevole periodo di tempo.
10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica senza indugio alla Commissione europea i provvedimenti di revoca, sospensione o modifica delle licenze adottati.
11. Al fine di verificare l'effettivo adempimento e il rispetto di quanto stabilito dal presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando comunque la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti.

## **Articolo 10**

### **Certificato di sicurezza**

*1. abrogato da DLgs 162/07*

2. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari il certificato di sicurezza di cui al presente articolo attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni

emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

3. Per il rilascio del certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli utilizzati per l'espletamento dei servizi di trasporto possiede la formazione e le conoscenze necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione.

4. Ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie devono dimostrare che il materiale rotabile che compone i convogli è stato regolarmente omologato, immatricolato e sottoposto a tutti i controlli prescritti in materia dalla normativa vigente e secondo le regole di esercizio dell'infrastruttura in questione.

*5 e 6 abrogati da DLgs 162/07*

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a rispettare gli obblighi di riservatezza inerenti alla tutela delle persone o delle imprese su notizie, informazioni e dati in proprio possesso, in conformità alla normativa in materia di tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali.

8. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

## **Gestore dell'Infrastruttura**

### **Articolo 11**

#### **Principi**

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni; deve altresì assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.

4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi al calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacità sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27.

5. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, ove l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sia svolta da un soggetto che sia titolare anche di un'impresa ferroviaria, le attività ed i compiti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, devono essere espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, attraverso una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo patrimoniale e contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n. 1108/70.

### **Articolo 12**

#### **Accesso all'infrastruttura ferroviaria**

1. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione del presente decreto è riconosciuto, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci. Inoltre, dal 1 gennaio 2007, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione è consentito, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'infrastruttura per l'esercizio di tutti i tipi di trasporto ferroviario di merci.

1 bis. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria mette a disposizione delle imprese ferroviarie e delle

associazioni internazionali di imprese ferroviarie, nei termini e con le modalità previste nel presente decreto, l'infrastruttura ferroviaria e presta i servizi di cui all'articolo 20 nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità e trasparenza, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacità.

2. In caso di emergenza, ovvero di guasti che rendano l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, il gestore dell'infrastruttura, ove sussista assoluta necessità e urgenza, può disporre anche senza preavviso che le linee ferroviarie per le quali è stata effettuata assegnazione di capacità siano rese temporaneamente indisponibili per il tempo necessario alla riparazione del guasto o alla risoluzione del problema tecnico. Ove necessario, il gestore dell'infrastruttura può altresì richiedere alle imprese ferroviarie, con le modalità previste nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 13, di mettere a disposizione risorse al fine di coadiuvarlo nel ripristino della normalità.

### **Articolo 13**

#### **Prospetto informativo della rete**

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37.

2. Il prospetto informativo della rete deve contenere:

a) un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa, nonché informazioni circa le modalità di accesso agli impianti merci di proprietà del gestore dell'infrastruttura, da parte delle imprese ferroviarie o di altri richiedenti;

b) un'esposizione dettagliata dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi di cui all'articolo 20, qualora questi siano prestati da un unico fornitore. In detta esposizione sono precisati la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione dell'articolo 17, comma 7, dell'articolo 18 e dell'articolo 12, comma 2;

c) un'esposizione dettagliata dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi di cui all'articolo 20, nonché ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura e, in particolare:

- 1) le modalità di presentazione delle richieste di capacità;
- 2) i requisiti e le condizioni necessarie per ottenere la capacità richiesta;
- 3) i termini per la presentazione delle richieste e per l'assegnazione della capacità;
- 4) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento di cui all'articolo 29;
- 5) le procedure da seguire ed i criteri da utilizzare in ipotesi di infrastruttura saturata;
- 6) informazioni dettagliate in ordine alle restrizioni all'utilizzo dell'infrastruttura;
- 7) le condizioni sulla base delle quali si terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità, anche ai fini della individuazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione della capacità;

d) un'esposizione dettagliata delle misure adottate per garantire un trattamento adeguato delle richieste di capacità per l'effettuazione di servizi di trasporto merci e di servizi di trasporto internazionale, nonché delle richieste di capacità per l'effettuazione di servizi di trasporto specifici, anche saltuari o occasionali, soggette alla procedura di cui all'articolo 31;

3. È consentito a ogni parte interessata di ottenere copia del prospetto informativo della rete, dietro presentazione di apposita domanda. Il gestore dell'infrastruttura può richiedere, a tal fine, la corresponsione di un contributo che non può eccedere le spese di pubblicazione del prospetto informativo stesso.

4. Il prospetto informativo della rete deve essere pubblicato almeno quattro mesi prima della

scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura.

#### **Articolo 14**

##### **Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato**

1. I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma. Il contratto di programma è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti, mirante alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte.

2. Nel contratto di programma di cui al comma 1 e' disciplinata nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

3. Nel contratto di programma di cui al comma 1 può essere altresì prevista, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di un indennizzo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività definiti dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, e successive modifiche ed integrazioni, ovvero conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente finalizzata a favorire lo

sviluppo dei trasporti ferroviari delle merci.

4. Nel contratto di programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.

5. Nell'ambito della politica generale di Governo, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e' tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano di impresa comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

#### **Articolo 15**

##### **Costo dell'infrastruttura e contabilità**

1. I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare e un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni di cui agli articoli 17, 18 e 19 e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi pubblici definiti nel contratto di programma di cui all'articolo 14, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro.

2. Il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale.

3. I risultati derivanti dal sistema di contabilità di cui al comma 2 sono comunicati annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1.

## **Diritti e canoni**

### **Articolo 16**

#### **Diritto di accesso e transito sull'infrastruttura ferroviaria**

1. Le associazioni internazionali di imprese ferroviarie di cui almeno una abbia la sede principale in Italia hanno il diritto di accesso e di transito sull'infrastruttura ferroviaria per le prestazioni di servizi di trasporto internazionali con gli altri Stati membri dell'Unione europea in cui sono stabilite le imprese che costituiscono l'associazione.
2. Le associazioni internazionali di imprese ferroviarie hanno il diritto di transito in Italia per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale tra gli altri Stati membri in cui hanno sede le imprese ferroviarie che costituiscono l'associazione.
3. Le imprese ferroviarie con sede nel territorio dell'Unione europea, hanno il diritto di accesso all'intera rete ferroviaria nazionale per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale di merci.
4. Le imprese ferroviarie con sede nel territorio dell'Unione europea, ed in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera p), hanno il diritto di accesso all'intera rete ferroviaria nazionale per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché di servizi di trasporto nazionale di passeggeri o di merci.

### **Articolo 17**

#### **Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**

1. Ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisita una motivata relazione da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, previo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano limitatamente ai servizi di loro competenza, è stabilito il canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.
2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, calcola il canone dovuto dalle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso.
3. Ai fini della determinazione del canone sono presi in considerazione i costi diretti e indiretti dei servizi di gestione dell'infrastruttura forniti, i costi di energia sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento della corrispondente attività, nonché le spese generali dirette e quota di quelle indirette. Dai costi così considerati devono dedursi gli eventuali indennizzi e gli eventuali contributi pubblici di qualsiasi natura previsti nel contratto di programma di cui all'articolo 14.
4. Per impedire discriminazioni, deve essere garantito che gli importi medi e marginali del canone per usi equivalenti dell'infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti al pagamento dello stesso canone. Del rispetto di tali garanzie deve essere data dimostrazione nel prospetto informativo della rete.
5. Per il calcolo e la fissazione del canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, si applicano i seguenti parametri:
  - a) qualità dell'infrastruttura ferroviaria, intesa come velocità massima e attrezzatura tecnica ed impiantistica della linea;
  - b) saturazione, legata alla densità dei convogli sulle singole tratte infrastrutturali all'interno della

- giornata e all'intensità di utilizzo dei nodi ferroviari;
- c) usura del binario e della linea elettrica, legata al peso e alla velocità del convoglio, nonché alle caratteristiche del contatto tra pantografo e catenaria;
  - d) velocità, intesa come grado di assorbimento di capacità sulla linea percorsa in relazione alla tipologia della fascia oraria in cui si inserisce la traccia oraria richiesta;
  - e) consumo energetico, legato alla tipologia di trazione utilizzata.
6. Il parametro indicato al comma 5, lettera a), viene utilizzato per il calcolo del diritto di prenotazione dovuto da ciascun assegnatario di capacità per le tracce orarie programmate nell'orario ferroviario. Gli altri parametri di cui al comma 5 si applicano su base chilometrica.
7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può individuare con proprio decreto, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, previa consultazione del gestore dell'infrastruttura, le ulteriori eventuali tipologie di costo da prendere in considerazione ai fini della determinazione del canone.
8. Il canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto a revisione annuale in base al tasso di inflazione programmato. Eventuali modifiche agli elementi essenziali per il calcolo del canone devono essere rese pubbliche con almeno tre mesi di anticipo rispetto alla data di applicazione.
9. In sede di applicazione del decreto di cui al comma 1, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria può, sulla base dei principi stabiliti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adeguare l'ammontare del canone in funzione dei volumi e della qualità delle capacità richieste, nonché in relazione alla situazione del mercato dei trasporti e del livello di congestionamento dell'infrastruttura, con corrispondenti variazioni dei corrispettivi globalmente intesi. In ogni caso il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria deve essere calcolato, applicato e riscosso in modo trasparente e non discriminatorio.
10. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, della conseguente determinazione dei canoni da parte del gestore dell'infrastruttura e del recepimento delle modalità e termini di calcolo dei canoni nel prospetto informativo della rete, i canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria continuano ad essere calcolati sulla base dei criteri dettati dai decreti Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 21 marzo e del 22 marzo 2000, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 94 del 21 aprile 2000, e successive modifiche ed integrazioni.
11. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 e per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20. Con lo stesso decreto sono definite le regole in materia di servizi di cui all'articolo 20.
- 11 bis. Relativamente alla corrente di trazione di cui alla lettera e) del comma 5, il relativo prezzo di fornitura è determinato secondo i seguenti principi:
- a) applicazione delle condizioni di approvvigionamento al minor costo ai servizi oggetto di contratto di servizio pubblico, al fine di minimizzare il costo dei servizi universali
  - b) computo dei consumi medi per tipologia di treno
  - c) calcolo del costo di energia per fasce orarie
  - d) applicazione di meccanismi di adeguamento alle condizioni di mercato dell'energia elettrica, anche tramite conguagli alle imprese ferroviarie, sulla base dei costi di approvvigionamento effettivamente sostenuti dal gestore dell'infrastruttura e comunicati alle imprese ferroviarie

## **Articolo 18**

### **Maggiorazioni e riduzioni dei canoni di accesso**

1. Nel rispetto del Trattato istitutivo della Comunità europea e della normativa comunitaria in materia, con decreto adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione sui canoni corrisposti per l'utilizzo della rete ferroviaria, ovvero

riduzioni dei canoni stessi, nonché modifiche dei canoni che tengano conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni.

#### **Articolo. 19**

##### **Sistema di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura**

1. Nel rispetto degli articoli 73, 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità europea e della normativa comunitaria in materia possono essere istituiti sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura da parte di modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario.
2. Se i soggetti che beneficiano di una compensazione di cui al comma 1 usufruiscono di un diritto esclusivo, la compensazione deve essere accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti.
3. Le metodologie di definizione e di calcolo utilizzate per la determinazione delle compensazioni di cui al presente articolo devono essere rese pubbliche e deve essere possibile dimostrare l'entità dei costi specifici imputabili a modi di trasporto concorrenti che vengono evitati, direttamente o indirettamente, sostenendo il trasporto ferroviario con il ricorso a tale tipologia di compensazioni.

#### **Articolo 20**

##### **Servizi**

1. Il gestore dell'infrastruttura garantisce alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e alle imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso, la fornitura dei seguenti servizi:
  - a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti di cui all'articolo 25;
  - b) utilizzo della capacità assegnata;
  - c) uso degli scambi e dei raccordi;
  - d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
  - e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
  - f) ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.
2. Le associazioni internazionali di imprese e le imprese ferroviarie, hanno altresì il diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, di:
  - a) impianti di approvvigionamento di combustibile;
  - b) stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;
  - c) scali e terminali merci;
  - d) aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni;
  - e) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
  - f) centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica;
3. Il gestore dell'infrastruttura effettua le prestazioni di cui al comma 2 dietro pagamento di corrispettivi equi e non discriminatori, che tengano conto della situazione della concorrenza nel settore e può rifiutare le richieste delle imprese ferroviarie di fornitura dei servizi stessi esclusivamente qualora sussistano valide alternative a condizioni di mercato.

4. Il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione dei servizi stessi, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie.

Il gestore dell'infrastruttura deve comunque garantire, anche nelle more dell'eventuale affidamento a terzi, una gestione efficiente, equa e non discriminatoria dei servizi in parola e ne risponde direttamente.

5. Su richiesta di ciascuna associazione internazionale di imprese ferroviarie o impresa ferroviaria il gestore dell'infrastruttura presta, ove disponibili, i seguenti servizi complementari:

a) corrente di trazione;

b) preriscaldamento treni passeggeri;

c) fornitura di combustibile e ogni altro servizio fornito presso le infrastrutture a cui è consentito l'accesso.

c bis) servizi di manovra;

c ter) controllo della circolazione dei treni che effettuano trasporto di merci pericolose, previa sottoscrizione di contratti specifici con il gestore dell'infrastruttura;

c quater) assistenza alla circolazione di treni speciali, previa sottoscrizione di contratti specifici con il gestore dell'infrastruttura.

5 bis. Il gestore dell'infrastruttura, ove decida di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 5 ma non intenda prestarli direttamente, provvede ad affidarne la gestione a sue società controllate ovvero, con procedure trasparenti e nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti terzi, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie.

6. Il gestore dell'infrastruttura può, su espressa richiesta delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie o delle imprese ferroviarie, fornire, ove disponibili, i seguenti servizi ausiliari:

a) accesso alla rete di telecomunicazioni;

b) fornitura di informazioni complementari;

c) verifica tecnica sul materiale rotabile.

Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire i servizi di cui al presente comma.

7. Se i servizi di cui ai commi 2, 5 e 6 sono offerti da un unico fornitore o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi di mercato.

8. I raccordi ferroviari di accesso e ove disponibile la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente e le richieste delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a prezzi di mercato.

9. La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione ed all'acquisto dei servizi di cui al presente articolo, con particolare riguardo ai servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione, da parte delle imprese ferroviarie, deve essere contenuta nel decreto ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11. Nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 13, dovranno essere contenute le procedure specifiche di attuazione relative alla produzione e acquisto dei servizi di cui al presente articolo.

## **Articolo 21**

### **Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario**

1. Al fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla

circolazione dei treni, il gestore dell'infrastruttura adotta, entro il 31 dicembre 2004, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato e secondo quanto stabilito dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un apposito sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, che può prevedere la possibilità sia di comminare sanzioni agli utilizzatori della rete che arrecano tali perturbazioni, sia di erogare compensazioni agli utilizzatori della rete danneggiati da tali perturbazioni, sia di erogare forme di premio per gli utilizzatori della rete che si distinguono per l'aver effettuato prestazioni superiori a quelle previste dai rispettivi contratti di accesso all'infrastruttura.

2. I principi di base del sistema di controllo delle prestazioni di cui al presente articolo si applicano all'intera rete gestita dal gestore dell'infrastruttura.

## **Assegnazione della capacità di infrastruttura**

### **Articolo 22**

#### **Diritti connessi alla capacità**

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, procede alla ripartizione della capacità, garantendo che:

a) la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dal successivo art. 27;

b) la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria.

3. La capacità di infrastruttura assegnata ad un richiedente non può essere trasferita a pena di nullità ed ogni violazione ha come conseguenza l'esclusione da una nuova assegnazione di capacità, nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo. L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria al fine di svolgere attività di trasporto per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie, non è considerato un trasferimento.

4. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce orarie può essere concesso per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio.

5. Il gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono, tuttavia, concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 23, per l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 27 e nel prospetto informativo della rete.

6. I diritti ed obblighi rispettivi del gestore dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono definiti in sede contrattuale, con modalità individuate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 13.

### **Articolo 23**

#### **Accordi quadro**

1. Nel rispetto degli articoli 81, 82 e 86 del Trattato istitutivo dell'Unione europea, l'accordo quadro di cui all'articolo 22, comma 5, specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questo offerta per un periodo di norma superiore alla vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 27 e nel prospetto informativo della rete. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e dei servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente.

2. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di

altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore al limite che sarà fissato con il decreto ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11.

3. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

4. L'accordo quadro può prevedere sanzioni per il caso di modifica o di cessazione dello stesso.

5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. Un periodo superiore ai cinque anni, è motivato dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro. Un periodo superiore a 10 anni è possibile solo in casi particolari, in presenza di cospicui investimenti a lungo termine e soprattutto se questi costituiscono impegni a livello contrattuale.

6. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

7. Se il richiedente di un accordo quadro non è un'impresa ferroviaria o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie, esso dovrà indicare in tempo utile al gestore dell'infrastruttura le imprese ferroviarie o le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che effettueranno per suo conto, almeno per il primo anno di vigenza dell'accordo medesimo, i servizi di trasporto relativi alla capacità acquisita con tale accordo quadro. A tali fini dette imprese ferroviarie o associazioni internazionali d'impresе ferroviarie procedono, ai sensi dell'articolo 24, alla richiesta di assegnazione di capacità specifiche, sotto forma di tracce orarie e dei servizi connessi, e successivamente alla stipula del contratto con il gestore dell'infrastruttura, secondo le procedure previste negli articoli 22 e 25 e nel prospetto informativo della rete.

8. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione della capacità, nel prospetto informativo della rete e ne è informata la Commissione europea.

9. Le condizioni di cui al comma precedente riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e proporzionale al livello di attività previsto dal richiedente, e l'assicurazione dell'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura. Le regioni e le province autonome, fermo restando l'impegno ad utilizzare comunque la capacità richiesta, sono esentate dalla prestazione di garanzia finanziaria.

## **Articolo 24**

### **Richieste di tracce orarie**

1. Le richieste di capacità specifiche di infrastruttura possono essere presentate dalle imprese ferroviarie e dalle associazioni internazionali di imprese ferroviarie sotto forma di tracce orarie e dei connessi servizi di cui all'articolo 20, comma 2, lettere b) e c).

2. Il gestore dell'infrastruttura stabilisce per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione della capacità, nel prospetto informativo della rete e ne è informata la commissione europea.

3. Le condizioni di cui al comma 2 riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e proporzionale al livello di attività previsto dal richiedente, e l'assicurazione dell'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.

## **Articolo 25**

### **Contratto per la concessione dei diritti di utilizzo**

1. I soggetti di cui all'articolo 24 possono presentare al gestore dell'infrastruttura una richiesta di conclusione di un contratto per la concessione di diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, di cui all'articolo 17.

2. Le richieste concernenti l'orario di servizio devono rispettare i termini fissati nell'articolo 27 e recepiti nel prospetto informativo della rete.

3. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che hanno concluso un accordo quadro ai sensi dell'articolo 23, presentano la richiesta di capacità specifica sotto forma di tracce orarie in base a tale accordo.

4. Il gestore dell'infrastruttura assicura il trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura che gli pervengono da qualsiasi organismo comune eventualmente istituito dai gestori dell'infrastruttura, presso cui i richiedenti possano presentare direttamente le richieste.

4 bis. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie devono, preliminarmente alla sottoscrizione del contratto per la concessione dei diritti di utilizzo, essere in possesso del certificato di sicurezza

## **Articolo 26**

### **Riesame delle determinazioni in materia di assegnazione di capacità e di riscossione del canone di accesso all'infrastruttura**

1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali hanno facoltà di richiedere all'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, il riesame delle determinazioni adottate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria in materia di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria o in materia di riscossione del canone. Il suddetto organismo di regolazione si pronuncia entro due mesi dalla data di ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

## **Articolo 27**

### **Assegnazione di capacità**

1. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario, osservando i principi fissati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il decreto di cui all'articolo 17, comma 11.

2. Il gestore dell'infrastruttura rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti e deve essere permanentemente in grado di fornire, ad ogni soggetto interessato, informazioni sulla capacità di infrastruttura assegnata per l'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario.

3. L'assegnazione della capacità avviene secondo il seguente schema:

a) il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, prima di iniziare le consultazioni per la definizione del progetto di orario di servizio di cui all'articolo 29, comma 3, identifica insieme con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri Stati membri, le tracce orarie riservate ai servizi di trasporto internazionale che vanno integrati nello stesso orario;

b) soltanto in caso di assoluta e comprovata necessità il gestore dell'infrastruttura può apportare modifiche alle tracce orarie che sono state riservate ai servizi di trasporto internazionale secondo la procedura di cui al punto precedente;

- c) l'orario di servizio e' stabilito una volta per anno civile;
- d) per le modifiche e gli eventuali adeguamenti dell'orario il gestore dell'infrastruttura procede ai sensi del paragrafo 2 dell'allegato III della direttiva 2001/14/CE;
- e) non oltre undici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura provvede a che le tracce orarie provvisoriamente riservate ai servizi di trasporto internazionale siano definite in cooperazione con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri Stati membri. Il gestore dell'infrastruttura assicura per quanto possibile che la programmazione di tali tracce sia mantenuta invariata nelle fasi successive della definizione dell'orario di servizio;
- f) il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non può essere superiore a dodici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario;
- g) il gestore dell'infrastruttura delibera sulle richieste entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle stesse da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, dandone comunicazione alle stesse. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- h) quando il rigetto della richiesta di capacità e' motivato dalla insufficienza della stessa, la richiesta e' riesaminata, d'accordo con l'istante, in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Le date degli adeguamenti di orario e le relative prescrizioni sono rese disponibili ai soggetti interessati;
- i) entro i quattro mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura predisporre un progetto di orario di servizio.
4. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a comunicare tempestivamente alle imprese ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità utilizzata per l'esploitamento dei servizi ferroviari.

## **Articolo 28**

### **Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura**

1. Nell'ambito delle procedure di assegnazione della capacità il gestore dell'infrastruttura coopera con i gestori degli altri paesi, in conformità a quanto indicato negli articoli 4, 15 e 18 della direttiva 2001/14/CE, per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti nazionali, anche mediante la definizione di tracce orarie per servizi di trasporto internazionale, in particolare per quelli effettuati nell'ambito della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci indicata nell'allegato I della direttiva 2001/12/CE e per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta ad hoc di cui all'articolo 31.
2. In tale ambito i gestori dell'infrastruttura valutano le diverse esigenze ed eventualmente propongono ed organizzano itinerari e tracce orarie da destinare a servizi di trasporto ferroviario internazionale.
3. I principi di cui al presente articolo si applicano anche in relazione alle diverse reti ferroviarie presenti nel territorio nazionale che rientrano nell'ambito di applicazione del presente decreto.

## **Articolo 29**

### **Procedura di programmazione e coordinamento**

1. Nell'ambito del processo di assegnazione di capacità, devono essere soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle relative a tracce orarie su linee appartenenti a più reti, anche tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.
2. Nei soli casi previsti dagli articoli 30 e 32, il gestore dell'infrastruttura, nell'ambito della procedura di coordinamento, finalizzata all'assegnazione di capacità può accordare la priorità a servizi specifici, nel rispetto dei principi stabiliti nel decreto di cui all'articolo 17, comma 11.

3. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, redige un progetto di orario di servizio e concede alle parti stesse un termine non inferiore a trenta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura.
4. In caso di richieste di capacità configgenti, il gestore dell'infrastruttura si adopera al fine di coordinarle nell'ottica di conciliare per quanto possibile tutte le richieste anche, se del caso, proponendo capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste.
5. La procedura di coordinamento è esposta nel prospetto informativo della rete e tiene conto della difficoltà di predisporre tracce orarie per i servizi di trasporto internazionale e dell'effetto che ogni modificazione può comportare su altri gestori dell'infrastruttura.
6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni di cui all'articolo 37, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura e' predisposto dal gestore dell'infrastruttura un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere alla rapida soluzione delle stesse. Le decisioni in merito devono essere adottate dal gestore dell'infrastruttura entro dieci giorni lavorativi.

### **Articolo 30**

#### **Infrastruttura saturata**

1. Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità d'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile sia insufficiente in un prossimo futuro.
2. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 33, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 34.
3. Le procedure da seguire e i criteri applicati per l'assegnazione di capacità quando l'infrastruttura è a capacità limitata o saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete, tenendo in debito conto l'importanza dei servizi di trasporto merci, in particolare internazionali.

### **Articolo 31**

#### **Richieste ad hoc**

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde celermente, e comunque entro cinque giorni lavorativi, a richieste ad hoc concernenti singole tracce orarie presentate dalle imprese ferroviarie e dalle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, anche in corso di vigenza dell'orario di servizio. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati ad utilizzare questa capacità.
2. Il gestore dell'infrastruttura valuta la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste ad hoc di capacità. Tale principio vale anche per infrastrutture saturate.

### **Articolo 32**

#### **Infrastruttura specializzata**

1. Fatte salve le previsioni di cui al comma 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutte le tipologie di servizi di trasporto che hanno le caratteristiche necessarie per l'utilizzo della linea ferroviaria.
2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione di tutte le parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 81, 82 e 86 del trattato, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della

capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.

3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del comma 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.

### **Articolo 33**

#### **Analisi della capacità**

1. L'analisi della capacità in caso di infrastruttura saturata mira a determinare le restrizioni di capacità di infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste di capacità supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

2. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura può adottare misure che comprendano la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata saturata.

### **Articolo 34**

#### **Piano di potenziamento della capacità**

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità.

2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata e deve indicare:

- a) i motivi della saturazione;
- b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
- d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso.

3. Oltre a quanto previsto al comma 2, il piano di potenziamento determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

4. Il gestore dell'infrastruttura, per l'utilizzo di determinate infrastrutture e tratti infrastrutturali saturati a norma dell'articolo 32, cessa di esigere il pagamento della componente del canone legata alla densità di circolazione su tali infrastrutture e tratti infrastrutturali, qualora:

- a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità;
- b) non porti avanti il piano di azione stabilito nel piano di potenziamento della capacità.

5. Il gestore dell'infrastruttura nei casi di cui al comma 4 può, previa approvazione dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, continuare ad esigere il pagamento del componente del canone di cui al medesimo comma, se:

- a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo;
- b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

### **Articolo 35**

#### **Utilizzo delle tracce orarie**

1. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia a tutte le tracce orarie che, per un periodo di almeno un mese, siano state utilizzate al di sotto della soglia minima fissata nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo degli operatori.
2. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura può specificare le condizioni in base alle quali si terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce orarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione di capacità.

## **Disposizioni finali**

### **Articolo 36**

#### **Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie**

1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, e la normativa regolamentare, compatibili con la legislazione comunitaria, ed applicate in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di:
  - a) requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari;
  - b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie;
  - c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti;
  - d) requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione agli utenti.
2. E' fatto obbligo alle imprese ferroviarie ed alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie di rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali, nonché le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.

### **Articolo 37**

#### **Organismo di regolazione**

1. L'organismo di regolazione indicato all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE e' il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni. Esso vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e agisce in piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, dall'organismo preposto all'assegnazione della capacità e dai richiedenti, conformandosi ai principi di cui al presente articolo.
2. L'organismo di regolazione collabora con gli organismi degli altri Paesi membri della Comunità europea, scambiando informazioni sulle proprie attività, nonché sui principi e le prassi decisionali adottati, al fine di coordinare i rispettivi principi decisionali in ambito comunitario.
3. Salvo quanto previsto dall'articolo 29 in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria 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;
  - d) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi di cui

all'articolo 20;

e) accordi per l'accesso di cui all'art 6 del presente decreto.

4. L'organismo di regolazione, nell'ambito dei propri compiti istituzionali, ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata, tutte le informazioni che ritiene utili, in particolare al fine di poter garantire che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20, applicati dal gestore dell'infrastruttura, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto e non siano discriminatori. Le informazioni devono essere fornite senza indebiti ritardi.

5. Con riferimento alle attività di cui al comma 3, l'organismo di regolazione decide sulla base di un ricorso o eventualmente d'ufficio e adotta le misure necessarie volte a porre rimedio entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. Fatto salvo il comma 7, la decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata.

6. In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di assegnazione di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che, invece, essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

7. In ogni caso, avverso le determinazioni dell'organismo di regolazione è ammesso il sindacato giurisdizionale.

8. Il presente articolo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### **Articolo 38**

#### **Abrogazione**

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati il decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, ed il decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, salvo l'articolo 8, commi 3 e 5, che resta in vigore fino all'adozione del decreto ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11.

2. Si intende fatto al presente decreto ogni riferimento ai decreti di cui al comma 1, contenuto nel decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, nonché nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative concernenti la materia regolata dal presente decreto.

### **Articolo 39**

#### **Clausola di cedevolezza espressa**

1. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, le disposizioni del presente decreto afferenti a materia di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che non abbiano ancora provveduto al recepimento delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, si applicano fino alla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto.

### **Articoli 58 e 59 della Legge 99/09**

### **Articolo 58**

#### **Requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale**

1. 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 luglio 2003, n. 188.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati i requisiti in termini di capacità

finanziaria e professionale che le imprese richiedenti devono possedere ai fini del rilascio della licenza, nonché i servizi minimi che le stesse devono assicurare in termini di servizi complementari all'utenza.

3. 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'articolo 7 della legge 10 ottobre 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'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388.

4. Le imprese che alla data di entrata in vigore della presente legge siano già in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2 possono richiedere la conversione dello stesso in licenza nazionale, previa dimostrazione dell'avvio delle attività finalizzate all'ottenimento del certificato di sicurezza.

5. Le imprese già in possesso di titolo autorizzatorio e che abbiano già iniziato la loro attività continuano ad avere accesso all'infrastruttura nazionale, ferma restando la necessità di richiedere entro il termine di cui al comma 4 la conversione dello stesso in licenza nazionale.

## **Articolo 59**

### **Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale**

1. Dal 1° gennaio 2010, 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'articolo 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'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 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.

2. Lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto, incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche titolari del contratto, domanda dei passeggeri, determinazione dei prezzi dei biglietti e relative modalità di emissione, ubicazione e numero delle fermate, orario e frequenza del nuovo servizio proposto.

3. L'Organismo di regolazione di cui al comma 1, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, stabilisce se un servizio ferroviario rispetta le condizioni ed i requisiti di cui ai commi 1 e 2 e, se del caso, dispone le eventuali limitazioni al servizio, in base ad un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta:

- a) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) del gestore dell'infrastruttura;
- c) della o delle regioni titolari del contratto di servizio pubblico;
- d) della impresa ferroviaria che fornisce il servizio pubblico.

4. L'Organismo di regolazione motiva la sua decisione e ne informa tutte le parti interessate, precisando il termine entro il quale le medesime possono richiedere il riesame della decisione e le relative condizioni cui questo è assoggettato.

## APPENDICE II

| Paese           | Licenze <sup>8</sup>   |
|-----------------|--|
| <b>Austria</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Österreichische Bundesbahnen (Rail Cargo Austria AG - ÖBB Personenverkehr AG - ÖBB Traktion GmbH)</li> <li>2. Wiener Lokalbahn</li> <li>3. RTS Rail Transport Service GmbH</li> <li>4. Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation</li> <li>5. Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH</li> <li>6. Stern und Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>7. TX Logistik GmbH</li> <li>8. Graz - Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH</li> <li>9. Logistik Service GmbH</li> <li>10. LTE Logistik- und Transport GmbH</li> <li>11. Montafonerbahn AG</li> <li>12. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG</li> <li>13. ÖBB Technische services Gesellschaft GmbH</li> </ol>  |
| <b>Francia</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sncf</li> <li>2. Europorte 2</li> <li>3. CFTA Cargo</li> <li>4. VEOLIA TRANSPORT</li> <li>5. VEOLIA CARGO FRANCE (<b>solo merci</b>)</li> <li>6. SECO Rail</li> <li>7. VFLI</li> <li>8. Euro Cargo Rail</li> <li>9. COLAS RAIL (<b>solo merci</b>)</li> </ol>  |
| <b>Germania</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A.V.G. Mirko Mokry</li> <li>2. BW 1 (<b>solo merci</b>)</li> <li>3. Abellio Rail NRW GmbH</li> <li>4. agilis Verkehrsgesellschaft mbH &amp; Co.</li> <li>5. AHG Handel &amp; Logistik GmbH &amp; Co.</li> <li>6. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)</li> <li>7. AmE Raillogistik GmbHAmE Raillogistik GmbH</li> <li>8. Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH</li> <li>9. Anschlussbahn-Servicegesellschaft Pressnitztalbahn mbH</li> <li>10. Arco Transportation GmbH</li> <li>11. Augsburger Localbahn GmbH</li> <li>12. Bahnen der Stadt Monheim GmbH</li> <li>13. BahnLog BW 11</li> <li>14. BASF SE Service Center Railway</li> <li>15. BASF SE Service Center Railway</li> <li>16. Bayerische Cargo Bahn GmbH</li> <li>17. Bayerische Oberlandbahn GmbH</li> <li>18. BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH</li> <li>19. BBL Logistik GmbH (<b>solo merci</b>)</li> <li>20. BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH</li> <li>21. BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH</li> <li>22. BeNex GmbH 763.533-2 New</li> <li>23. Bentheimer Eisenbahn AG 3</li> <li>24. BLP Wiebe Logistik GmbH (<b>solo merci</b>)</li> <li>25. Bocholter Eisenbahngesellschaft mbH</li> </ol> |

8 Per le fonti si veda il paragrafo 3.3

26. Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH (**solo merci**)
27. Box Xpress.de GmbH II (**solo merci**)
28. Breisgau-S-Bahn GmbH
29. BSB - Saugbagger und Zweivegetechnik (**solo merci**)
30. BSL GmbH Betrieb-Service-Logistik
31. Burgenlandbahn GmbH Rbnv
32. cantus Verkehrsgesellschaft mbH
33. Cargo Rail GmbH (**solo merci**)
34. CFL Cargo Deutschland GmbH
35. Chemion Logistik GmbH (**solo merci**)
36. Connex Sachsen GmbH
37. CTL Logistics GmbH (**solo merci**)
38. D & D Eisenbahn GmbH
39. Dampfbahn Fränkische Schweiz
40. Dampfbahn-Betriebsgemeinschaft
41. DB Fernverkehr AG
42. DB Schenker Rail Deutschland AG
43. DB Services Nordost GmbH
44. DB Services Süd GmbH
45. DB Services Südost GmbH
46. DB Services Südwest GmbH
47. DB Services West GmbH
48. DeltaRail GmbH
49. Deutsche Bahn AG
50. Deutsche Bahn Gleisbau GmbH
51. Deutsche Gleisbau Material Transport (**solo merci**)
52. Deutsche Museumseisenbahn GmbH
53. Deutsche Privatbahn GmbH
54. Die-Lei GmbH
55. Dipl.-Ing. Günter Müller
56. Dortmunder Eisenbahn GmbH (**solo merci**)
57. DRE Transport GmbH
58. Duisport Rail GmbH (**solo merci**)
59. EfW-Verkehrsgesellschaft
60. EH Güterverkehr GmbH (**solo merci**)
61. Ei. L. T. GmbH Eisenbahn, Logistik und Transporte (**solo merci**)
62. Eisenbahn Logistik Leipzig
63. Eisenbahn Logistik und Service GmbH (ELS) (**solo merci**)
64. Eisenbahn Technik Betrieb GmbH & Co.
65. Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
66. Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH
67. Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll
68. Eisenbahnfreunde Treysa
69. Eisenbahn-Logistik-Gesellschaft GmbH (**solo merci**)
70. Eisenbahn-Logistik-Gesellschaft mbH (**solo merci**)
71. Eisenbahn-Service-Gesellschaft mbH
72. EKO-Transportgesellschaft mbH (EKO-Trans)
73. ELBA Logistik GmbH
74. ELP - Eurolokkpool GmbH
75. ELS Eisenbahn Logistik und Service GmbH (**solo merci**)
76. Emsländische Eisenbahn GmbH (**solo merci**)
77. Energy Rail GmbH
78. Erfurter Bahn GmbH (EIB)
79. Erfurter Bahnservice GmbH
80. ERS Railways GmbH (**solo merci**)
81. ETS European Train Service GmbH (**solo merci**)

82. EuroRail GmbH (**solo merci**)
83. EVB Elbe-Weser GmbH
84. Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH
85. Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG)
86. GfE Gesellschaft für Eisenbahnbetrieb GmbH BW
87. Gleis - und Verkehrslogistik GmbH (**solo merci**)
88. Gleis- und Verkehrslogistik GmbH (**solo merci**)
89. GoTrain Eisenbahnverkehre GmbH (**solo merci**)
90. H.F. Wiebe GmbH & Co. KG (**solo merci**)
91. Hafen Krefeld GmbH & Co.
92. Häfen und Güterverkehr Köln AG
93. Heavy Haul Power International GmbH (**solo merci**)
94. HGB Hessische Güterbahn GmbH (**solo merci**)
95. HLB Basis
96. HLB Hessenbahn GmbH
97. Hohenzollerische Landesbahn
98. Hörseltalbahn GmbH BW 112
99. BW 112 Amended 21/08/2009
100. HSL Logistik GmbH
101. IGT Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik mbH
102. Industrietransportgesellschaft mbH Brandenburg (ITB) (**solo merci**)
103. INFRALEUNA Infrastruktur und Service GmbH
104. ITL-Cargo GmbH
105. ITL-Eisenbahngesellschaft
106. Johann Walthelm GmbH (**solo merci**)
107. Keolis Deutschland GmbH & Co.
108. Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. (**solo merci**)
109. Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH
110. Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (KSW)
111. Kube Con Logistics GmbH (**solo merci**)
112. Lappwaldbahn GmbH
113. Lausitzer Dampflok Club
114. LDS GmbH LS
115. LEANDER-Eisenbahn GmbH VII
116. LEG Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft
117. Leonhard Weiss GmbH & Co. KG (**solo merci**)
118. Locomore rail GmbH & Co.
119. LOCON Logistik & Consulting AG
120. Lotrac EVU GmbH BW (**solo merci**)
121. Mandelartz Bahntechnik
122. Märkische Eisenbahngesellschaft mbH (**solo merci**)
123. MEB-Bahndienstleistungen GmbH (**solo merci**)
124. metronom Eisenbahngesellschaft mbH
125. MEV Eisenbahn Verkehrsgesellschaft mbH BW
126. Mindener Kreisbahnen GmbH
127. Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH Rbnv EdB
128. Mittelweserbahn GmbH
129. Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft
130. MVV OEG AG BW 145
131. NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH
132. NeSA Eisenbahn- Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH
133. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. (**solo merci**)
134. Nord-Ostsee-Bahn GmbH

135. NordWestBahn GmbH  
136. ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH V  
137. Ortenau-S-Bahn GmbH BW  
138. Osthannoversche Eisenbahnen AG  
139. Ostseeland Verkehr GmbH  
140. PBSV-Verkehrs-GmbH  
141. Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellscha  
142. Power Rail GmbH  
143. Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)  
**144. Rail Technologie & Logistics GmbH (solo merci)**  
145. RBH Logistics GmbH  
146. Rbnv EdB 6/2000 Rbnv  
147. RCB rail center Bützow GmbH & Co. **(solo merci)**  
**148. RCN Logistik GmbH (solo merci)**  
149. Regental Bahnbetriebsgesellschaft mbH  
150. Regio Infra Service Sachsen GmbH  
151. Regio Tram Betriebsgesellschaft mbH  
152. Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH BW  
153. Regional - und Stadtverkehr Bayern GmbH  
154. Rennsteig Bahn GmbH & Co.  
155. Rent-a-Rail Eisenbahn-Service AG (RAR)  
156. Rhenus Veniro GmbH & Co.  
157. RP Eisenbahn GmbH BW  
158. RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH  
**159. RTS Rail Transport Service Germany GmbH (solo merci)**  
160. Rurtalbahn GmbH II  
161. Saarbahn GmbH BW  
**162. SBB Cargo Deutschland GmbH (solo merci)**  
163. SBB GmbH BW  
164. Schienenverkehrsgesellscha  
165. Schleswig-Holstein-Bahn GmbH (SHB)  
166. Seehafen Kiel GmbH & Co.  
**167. SES-Logistik GmbH Süderwischer Eisenbahn Service (solo merci)**  
168. SGL Schienen Güter Logistik GmbH  
**169. SKL Umschlagservice GmbH (solo merci)**  
**170. SMB Spedition GmbH (solo merci)**  
171. SRS Rail Service  
**172. Stahlwerk Thüringen GmbH (solo merci)**  
173. Stauden Verkehrs Gesellschaft mbH (SVG)  
**174. Stock -Transport (solo merci)**  
175. Süd-Thüringen-Bahn (STB)  
176. Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG)  
177. TFR-Transport GmbH  
178. TIM Rail Eisenbahnbetriebsgesellschaft  
179. Tourismus und Warnetalbahn GmbH  
180. Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH  
181. Transpetrol GmbH  
182. Transport-Schienen-Dienst GmbH  
183. Triangula Logistik GmbH  
184. TWE Bahnbetriebs GmbH  
185. TX Logistik AG  
186. UEF Eisenbahnverkehrsgesellscha  
187. Usedomer Bäderbahn GmbH  
188. UTL Umwelt- und Transportlogistik GmbH  
189. Veolia Verkehr Rheinland GmbH  
190. Veolia Verkehr Rheinland GmbH

|          |   |
|----------|---|
|          | <p>191. Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH<br/> 192. Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH<br/> 193. Verkehrsbetriebe Peine - Salzgitter GmbH<br/> 194. Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH<br/> 195. VIAS GmbH III<br/> 196. Vogtlandbahn GmbH<br/> 197. Vossloh Locomotives GmbH<br/> 198. Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft m<br/> 199. Werra Eisenbahnverkehrsgesellscha<br/> 200. Weserbahn GmbH (WBG)<br/> 201. Westerwaldbahn GmbH<br/> 202. WestfalenBahn GmbH<br/> 203. Westfälische Almetalbahn GmbH<br/> 204. Westigo GmbH II<br/> 205. WHE Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (<b>solo merci</b>)<br/> 206. Wincanton Rail GmbH Bbnv/59<br/> 207. WLE Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH<br/> <b>208. Xaver Riebel Gleislogistik GmbH (solo merci)</b><br/> 209. ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH</p> |
| Svizzera | <p>1. Sbb Cff Ffs<br/> 2. Railion (<b>cargo</b>)<br/> 3. CrossRail (<b>cargo</b>)<br/> 4. Travys<br/> 5. EuroVaport<br/> 6. TxLogistik (<b>cargo</b>)<br/> 7. Thurbo<br/> 8. Db Schenker (<b>cargo</b>)<br/> 9. SudostBahn<br/> 10. Sbb Cff Ffs (<b>cargo</b>)<br/> 11. Historische Seethalbahn<br/> 12. Bls (<b>cargo</b>)<br/> 13. Tpf<br/> 14. Rail4Chem (<b>cargo</b>)<br/> 15. Dvzo<br/> 16. Szu<br/> 17. Parleie 01202<br/> 18. SnCF<br/> 19. Vvt – Vapeur Val de Travers<br/> 20. Bls<br/> 21. TmR<br/> 22. Associazione Club del San Gottardo<br/> 23. Region Alps<br/> 24. Historische Eisenbah Gesellschaft<br/> 25. Rail in Travel<br/> 26. Trans Rail GmbH<br/> 27. Slb Lte<br/> 28. Ab – Appenzeller Bahnen<br/> 29. Swiss Rail Traffic (<b>cargo</b>)<br/> 30. Rts RailTraction (<b>cargo</b>)</p>                      |

### APPENDICE III

#### Il trasporto ferroviario delle merci sul web

- 1) Direzione Generale Trasporti Commissione Europea  
[http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)
- 2) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
<http://www.mit.gov.it/mit/site.php>
- 3) IBM Business Consulting Services and Kirchner C. (2007), *Rail Liberalisation Index 2007*  
[http://www.deutschebahn.com/site/bahn/en/db\\_group/press/information\\_material/rail\\_liberalisation\\_index2007.html](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/en/db_group/press/information_material/rail_liberalisation_index2007.html)
- 4) Agenzia ferroviaria europea  
<http://www.era.europa.eu/Pages/default.aspx>
- 5) European Railway Agency Database of Interoperability and Safety  
<http://pdb.era.europa.eu/default.aspx>
- 6) Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie  
<http://ansf.it>
- 7) Ufficio Federale dei Trasporti – Confederazione Svizzera
- 8) <http://www.bav.admin.ch/>
- 9) Eba – Autorità federale delle Ferrovie tedesche  
<http://eba.bun.de>
- 10) Rail Network Europe  
<http://www.railneteurope.com/cont/index.aspx>
- 11) Réseau Ferré de France  
<http://www.rff.fr/fr>
- 12) Gruppo Ferrovie dello Stato  
[www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it)
- 13) RFI- Rete Ferroviaria Italiana  
<http://www.rfi.it/>
- 14) Trenitalia  
<http://trenitalia.it/>
- 15) NordCargo  
<http://www.nordcargo.it/>
- 16) Rail Traction Company  
<http://www.railtraction.it/>
- 17) Hupac  
<http://www.hupac.com/it/index.php>
- 18) Railion Italia Srl  
<http://www.rail.dbschenker.it/site/railionitalia/it/start.html>

- 19) Sbb Cargo Italia  
<http://www.sbbcargo.com/it/index.htm>
- 20) SnCF Fret Italia  
<http://www.fretitalia.com/>
- 21) Linea  
<http://www.railcargo.at/>
- 22) Serfer  
<http://www.serferonline.com/>
- 23) Veolia Cargo Italia  
<http://www.veolia-cargo.it/>
- 24) Crossrail Italia Srl  
<http://crossrail.ch>
- 25) Bls Cargo Italia Srl  
<http://www.blscargo.ch/i/homepage/index.php>
- 26) Ferrovia Adriatico Sangritana  
<http://www.sangritana.it/>
- 27) Ferrovia Emilia Romagna Srl  
<http://www.fer-online.it/>
- 28) Green Cargo (società svedese)  
<http://greencargo.com>
- 29) SnCF (ferrovie dello stato francesi)  
[http://www.sncf.com/fr\\_FR/html/](http://www.sncf.com/fr_FR/html/)
- 30) Portale ricerche trasporti  
[www.ricerchetrasporti.it](http://www.ricerchetrasporti.it)