



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n. 174/4

Legge n. 99 del 23 luglio 2009 art. 59

“Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”

Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linee Vasto S.Salvo/Bologna C.le e vv., Bari C.le/Pescara e vv. richiesti dall'impresa ferroviaria Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.A.

IL DIRETTORE

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

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

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

VISTO il Decreto Dirigenziale prot. 203/1/URSF del 6 maggio 2010, concernente i criteri di cui all'articolo 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, ed in particolare i criteri in base ai quali l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) stabilisce se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico è compromesso da un servizio di trasporto passeggeri nazionale ed eventualmente dispone le limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri;

VISTO il Decreto Dirigenziale prot. n. 528/URSF dell'11 luglio 2012, che integra e modifica il suddetto Decreto Dirigenziale n. 203, tenendo conto sia delle indicazioni che la Commissione Europea ha fornito nella *“Comunicazione interpretativa in merito ad alcune disposizioni della Direttiva 2007/58/CE”* del 28 dicembre 2010 che dell'esperienza maturata dall'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari in ambito nazionale e internazionale in merito al recepimento e all'applicazione delle disposizioni previste dalla Direttiva 2007/58/CE del 28 dicembre 2010;

VISTO il Decreto Dirigenziale prot. n. 901/URSF del 20 novembre 2012, con cui si è integrato il comma 2bis dell'articolo 7 del DD 203/2010 (introdotto dal DD n. 528/1/URSF dell'11 luglio 2012) al fine di chiarire le modalità di riduzione dei prezzi dei biglietti ferroviari stabiliti dell'IF. In particolare si è esplicitato che l'impresa ferroviaria ha comunque la possibilità di modificare in qualsiasi momento le proprie politiche commerciali, richiedendo all'Organismo di Regolazione una specifica autorizzazione alla riduzione dei prezzi dei biglietti originariamente previsti e posti alla base della dell'analisi dell'equilibrio economico, e che l'IF stessa, a seguito della suddetta richiesta di autorizzazione e nelle more della definizione di una necessaria nuova procedura di valutazione ex articolo 59 della Legge n. 99/2009 da parte dell'URSF, potrà continuare ad operare i servizi precedentemente autorizzati solo praticando i prezzi posti alla base della decisione originaria;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001188 del **11/06/2012** con cui il Gestore dell'Infrastruttura ha trasmesso all'URSF, e p.c. alle Regioni e alle IF interessate, il prospetto delle tracce nazionali richieste dall'IF Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.A. per l'orario di servizio 9/12/2012- 07/12/2013 sulle relazioni Vasto S.Salvo/Bologna C.le e vv., Bari C.le/Pescara e vv. e Celano/Roma Tiburtina e vv.. Il GI ha inoltre chiesto all'URSF di svolgere ogni dovuto accertamento ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 59, comma 3 della Legge n. 99/2009 circa il possibile impatto dei servizi richiesti dall'IF FAS con quelli a committenza pubblica regionale;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001218 del **11/06/2012** con cui il Gestore ha confermato all'IF FAS la disponibilità delle richieste di tracce, ferma restando la necessità di effettuare un'ulteriore verifica sulla ricettività dell'infrastruttura interessata dalle suddette tracce nel rispetto delle finestre temporali necessarie per gli interventi manutentivi e nell'osservanza delle regole di utilizzo degli impianti e delle linee. Il Gestore ha inoltre richiesto all'IF FAS di confermare, entro 10 giorni dal ricevimento della nota, che le tracce richieste rientrano tra i servizi oggetto di affidamento da parte della competente Regione. La nota è stata trasmessa anche all'URSF ai fini della valutazione di cui all'art. 59, 3° comma, della Legge n. 99/2009;

VISTA la nota prot. 545/4/URSF del **16/07/2012** indirizzata all'AD di Trenitalia S.p.A., al Presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., al Presidente del Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), agli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Lazio, Abruzzo e Puglia, alla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario (DGTF) del MIT e per conoscenza a RFI S.p.A., con la quale l'URSF ha comunicato l'avvio del *procedimento istruttorio ex art. 59, 3° comma, Legge n. 99/2009* e la nomina del responsabile del procedimento;

VISTA la nota prot. 552/4/URSF del **19/07/2012** indirizzata all'AD di Trenitalia S.p.A., al Presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., al Presidente del Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), agli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Lazio, Abruzzo e Puglia, alla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario (DGTF) del MIT e per conoscenza a RFI S.p.A., con la quale l'URSF ha richiesto gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, ai sensi degli artt. 6 e 7 del Decreto Dirigenziale n. 203/1/URSF del 6/05/2010, modificato ed integrato dal D.D. n. 528/URSF dell'11/07/2012;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001594 del **27/07/2012** con cui il Gestore ha comunicato all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) la rettifica da parte dell'IF FAS della periodicità di alcune tracce richieste, a causa di un errore di inserimento sul programma

Aster/IF. In allegato alla nota RFI S.p.A. ha quindi trasmesso il nuovo prospetto dei servizi richiesti dall'IF FAS, evidenziando i treni con la nuova periodicità.

Precisamente i treni Vasto S.Salvo/Bologna C.le, Bari C.le/Pescara e Celano/Roma Tiburtina, inizialmente previsti esclusivamente nei giorni *"precedenti festivi"*, circolano invece sempre ad esclusione dei *"precedenti festivi"*. Le richieste di tracce dell'IF FAS sono quindi le seguenti

Vasto S. Salvo (p. 6.07) – Bologna C.le (a. 10.14);

Bari C.le (p. 5.35) – Pescara (a. 09.16);

Celano (p. 6.00) – Roma Tiburtina (a. 8.05);

Bologna C.le (p. 18.20) – Vasto S. Salvo (a. 22.27);

Pescara (p. 18.43) - Bari C.le (a. 21.56);

Roma Tiburtina (p. 17.40) – Celano (a. 19.45);

Pescara (p. 10.00) - Bari C.le (a. 13.30);

Bari C.le (p. 14.30) – Pescara (a. 18.00);

VISTA la nota prot. 337831/DA/05/09 del **31/07/2012** con cui Direzione Regionale Trasporti Area 09 – Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi della Regione Lazio informa che gli incontri tecnici tra la Regione Lazio e la Regione Abruzzo, già preannunciati nella precedente nota 446015 del 14/10/2011, si sono conclusi e che il programma di esercizio concordato è entrato in vigore il 10/06/2012. Nella nota si evidenzia quindi che le tracce orarie Celano/Roma Tiburtina e vv. *"risultano in netta sovrapposizione con i servizi già esistenti e che assolvono già alla stessa funzione"*;

VISTA la nota prot. TRNIT-DALS.PEN/P\2012\0039647 del **7/08/2012** con cui la Direzione Affari Legali e Societari di Trenitalia S.p.A. ha chiesto all'URSF la dilatazione, di almeno trenta giorni, della tempistica indicata per fornire gli elementi richiesti. Tale maggior tempo si rende necessario sia a causa del peculiare momento dell'anno caratterizzato da una seppur limitata sospensione della piena operatività delle strutture aziendali interessate, che dell'opportunità di analizzare con attenzione i contenuti ed i relativi effetti applicativi del nuovo D.D. 528/URSF dell'11 luglio 2012;

VISTA la nota prot. 601/4/URSF dell'**08/08/2012** con cui quest'Ufficio, in riscontro alla suddetta richiesta di dilatazione della tempistica effettuata dall'IF Trenitalia, ha comunicato l'accoglimento dell'istanza ed il conseguente posticipo al 19 settembre 2012 del termine ultimo per il ricevimento della documentazione richiesta;

VISTA la nota prot. 0002449 del **9/08/2012** con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, in risposta alla suddetta nota URSF del 19/07/2012, ha fornito le seguenti indicazioni, inviando anche copia dei collegamenti interessati dal contratto di servizio di competenza della DGTF stessa:

- la FAS è titolare della licenza n. 10 per il trasporto passeggeri e merci rilasciata l'8/05/2001, riesaminata il 7/08/2007, di cui è in atto l'istruttoria per il riesame, e del certificato di sicurezza;
- il perimetro dei servizi ferroviari passeggeri assicurati con il Contratto di Servizio per la media e lunga percorrenza nazionale *"non prevede alcun servizio sulla linea Celano/Roma Tib."*;
- sono presenti molti collegamenti sulla direttrice adriatica, dalla Regione Puglia verso Pescara e Bologna secondo l'orario previsto da giugno a dicembre 2012; *"tali collegamenti presentano alcune sovrapposizioni con le tracce orarie richieste"*;

La DGTF, nel ribadire che appare difficilmente valutabile un effetto di spostamento di utenza/clientela limitatamente alle parti di percorso in esame, ritiene che l'impatto sull'equilibrio del contratto in essere possa *"presentare un qualche profilo di criticità per i servizi sulle relazioni Vasto S.Salvo/Bologna Cle e Pescara/Bari C.le, svolti anche in orari sostanzialmente fungibili per le fasce di utenti/clienti potenziali"*.

Nell'estratto del CdS media e lunga percorrenza la DGTF evidenzia i seguenti treni:

Bari C.le (p. 14.40) – Bologna C.le (a. 21.40);

Bologna C.le (p. 14.22) – Lecce (a. 23.05)

Bologna C.le (p. 18.22) – Pescara (a. 22.15);

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001708 del **10/08/2012** con cui il Gestore ha inviato all'IF FAS il progetto orario 9/12/2012 -14/12/2013, con i seguenti treni:

Reg. 23976 Vasto S. Salvo (p. 4.40) – Bologna C.le (a. 10.38);

Reg. 23984 Bari C.le (p. 5.40) – Pescara (09.40);

Reg. 23985 Bologna C.le (p. 14.55) – Vasto S. Salvo (20.42);

Reg. 23983 Pescara (p. 18.46) - Bari C.le -(21.56);

Reg. 23986 Bari C.le (p. 14.15) – Pescara (18.07);

Per ognuna delle suindicate relazioni sono previste numerose fermate intermedie;

VISTA la nota prot. 620/4/URSF del **22/08/2012**, indirizzata all'AD di Trenitalia S.p.A., alla Direzione Affari Legali e Societari di Trenitalia S.p.A., al Presidente del Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), agli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Lazio, Abruzzo e Puglia, alla DGTF di questo Ministero e per conoscenza a RFI S.p.A. e al Presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., con la quale l'URSF ha inviato copia del prospetto dei servizi richiesti dalla FAS - fornito dal Gestore con la suddetta nota del 27/07/2012 a causa della rettifica della periodicità di alcune tracce - al fine di acquisire gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;

VISTA la nota prot. 637/4/URSF del **4/09/2012**, indirizzata all'AD di Trenitalia S.p.A., alla Direzione Affari Legali e Societari di Trenitalia S.p.A., al Presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., al Presidente del Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), agli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Lazio, Abruzzo e Puglia, alla DGTF del MIT e per conoscenza all'AD di RFI S.p.A., con la quale l'URSF ha inviato copia del progetto orario 2012-2013 relativo ai servizi richiesti dall'IF FAS - fornito dal Gestore con la suddetta nota del 10/08/2012 - al fine di acquisire gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001839 del **11/09/2012** con cui il Gestore, rappresentando che il progetto orario trasmesso all'IF FAS con la suddetta nota del 10 agosto 2012 reca erroneamente - per ciascuna traccia rilasciata - fermate intermedie non oggetto di richiesta da parte della IF stessa, trasmette il progetto orario corretto, che resta invariato agli orari di partenza e di arrivo nelle stazioni di origine e termine corsa;

VISTA la nota prot. 0002685 del **14/09/2012** con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, in riscontro alla nota URSF del 04/09/2012, ha riconfermato le valutazioni già formulate con la nota prot. 0002449 del 9/08/2012, tenuto conto che le variazioni proposte incidono

unicamente sulla periodicità e non sul percorso e sugli orari. La DGTF ha osservato che le proprie valutazioni prendono a riferimento l'orario di servizio 2011-2012, valido fino all'8 dicembre 2012, evidenziando che i collegamenti sulla direttrice adriatica - dalla Regione Puglia verso Pescara e Bologna - presentano alcune sovrapposizioni con le tracce orarie richieste dall'IF FAS per l'orario di servizio 2012-2013;

VISTA la nota prot. 683/4/URSF del **19/09/2012**, indirizzata alla Direzione Affari Legali e Societari di Trenitalia S.p.A. e, per conoscenza, all'AD di RFI S.p.A., con cui l'URSF ha inviato copia del progetto orario corretto 2012-2013 dei servizi richiesti dall'IF FAS - trasmesso dal GI con nota del 11/09/2012 - al fine di acquisire gli elementi utili ad effettuare la valutazione sull'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;

L'URSF ha concesso a Trenitalia, rispetto alla precedente scadenza del 19/09/2012 per il ricevimento della documentazione richiesta, una ulteriore proroga di 15 giorni lavorativi;

VISTA la nota prot. 689/4/URSF del **20/9/2012** indirizzata al Presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., al Presidente del Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), agli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Lazio, Abruzzo e Puglia, alla DGTF del MIT e per conoscenza all'AD di RFI S.p.A., con cui l'URSF ha inviato copia del progetto orario corretto 2012-2013 dei servizi richiesti dall'IF FAS - trasmesso dal GI con nota del 11/09/2012 - al fine di acquisire gli elementi utili ad effettuare la valutazione sull'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;

L'URSF ha concesso ai soggetti in indirizzo 15 giorni lavorativi per il ricevimento della documentazione richiesta;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001937 del **28/09/2012** con cui il Gestore trasmette all'URSF copia della nota dell'IF FAS (prot.7232/2012/UPC del 17/09/2012) in cui la stessa IF comunica la modifica della richiesta di tracce relativamente ai servizi a mercato Bari/Pescara e Bologna/Vasto S. Salvo per l'orario dic.2012/dic.2013;

In riferimento ai treni lunga percorrenza per Bologna e Bari, l'IF FAS fornisce i seguenti elementi:

a) treni 23976-23985 (relazione Bologna – Vasto S.Salvo):

- 1) la frequenza di effettuazione di tali treni è limitata ai giorni lunedì, mercoledì e venerdì;
- 2) fermate intermedie: San Vito Lanciano - Ortona - Pescara - Giulianova - Civitanova – Ancona;
- 3) la percorrenza della traccia dovrà essere migliorata (rispetto alle attuali 6 ore), nella misura almeno pari o confrontabile con quella di altre IF che effettuano analogo servizio passeggeri;
- 4) l'intervallo tra l'arrivo del treno e la sua ripartenza deve essere tale da consentire al personale di condotta/scorta di effettuare il prescritto riposo fuori residenza (pari ad 8 ore e 30 minuti).

b) treni 23984-23983 - 23986 (relazione Bari - Pescara):

- 1) il treno 23986 non rientra più nell'interesse della FAS in quanto non ha corrispondenti (è prevista una corsa di andata e due di ritorno) e l'IF non dispone del materiale rotabile per effettuare il secondo ritorno;
- 2) fermate intermedie: Foggia, Termoli, Vasto San Salvo, San Vito Lanciano, Ortona;
- 3) la percorrenza della traccia 23984 dovrà essere migliorata (rispetto alle attuali 4 ore), nella misura pari al treno corrispondente 23983 o almeno pari o confrontabile con quella di altre IF che effettuano analogo servizio passeggeri;

VISTA la nota prot. AOO/148/3567 del **3/10/2012** con cui il Servizio Reti e Infrastrutture per la Mobilità della Regione Puglia, oltre ad evidenziare che dal progetto orario inviato dall'URSF in data 20/09/2012 "non si evincono eventuali fermate intermedie sulla linea Bari C.le/Pescara", rappresenta le corse - sulla tratta Bari-Termini inserita nel vigente CdS - i cui orari risultano quasi sovrapponibili alle tracce richieste dall'IF FAS:

- partenza da Bari C.le alle ore 5.55 arrivo a Foggia alle ore 7.36 con effettuazione di n. 12 fermate intermedie, circola nei giorni feriali dell'anno;
- partenza da Bari C.le alle ore 14.15 arrivo a S.Severo alle ore 15.50 con effettuazione di n. 5 fermate intermedie, circola nei giorni feriali;
- partenza da Foggia alle ore 20.04 arrivo a Bari C.le alle ore 21.45 con effettuazione di n. 12 fermate intermedie, circola nei giorni feriali che festivi;

VISTE le note TRNIT-AD\P\2012\0048753 (versione riservata) del **8/10/2012** e TRNIT-AD\P\2012\0048922 (versione non confidenziale) del **9/10/2012** con cui l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., in risposta alla sopraindicata nota URSF del 19/9/2012, fornisce le informazioni richieste, tenendo conto delle evoluzioni intervenute nel contesto regolatorio di riferimento con la recente adozione del citato D.D. n.528/URSF del 11/07/2012. In prima analisi l'IF Trenitalia afferma che i nuovi servizi programmati dall'IF FAS si sovrappongono - almeno parzialmente - per ubicazione, numero di fermate, orario e frequenza ai servizi che l'IF stessa si è impegnata a svolgere nell'ambito dei CdS sottoscritti con il MIT e con le Regioni Emilia Romagna, Abruzzo e Puglia.

Vengono quindi sinteticamente descritti i servizi richiesti dall'IF FAS e l'offerta di Trenitalia sulla base dei Contratti di Servizio Pubblico;

a) Descrizione dell'offerta dei servizi FAS Bologna-Vasto S. Salvo e Pescara C.le-Bari C.le

L'IF FAS vorrebbe svolgere, con treni Minuetto (Ale 501/502) i seguenti servizi, senza effettuare fermate intermedie durante il percorso:

- 2 treni tra Bologna C.le e Vasto S.Salvo;
- 3 treni tra Pescara C.le e Bari C.le.

b) Caratteristiche sintetiche dell'offerta di Trenitalia oggetto di obblighi di servizio pubblico

1) Relazione Bologna Centrale – Vasto San Salvo.

La relazione di lunga percorrenza Bologna C.le/Vasto S.Salvo, che si sviluppa sulla direttrice adriatica per 416 chilometri, attualmente non è coperta da collegamenti diretti di tipo regionale.

Il servizio è coperto utilizzando più servizi regionali veloci Bologna/Ancona e successivi servizi fino a Vasto S.Salvo: i viaggiatori che utilizzano questo tipo di collegamento esprimono una parte di domanda, tale da rendere "poco significativa l'analisi riferita ai contratti di servizio delle regioni Emilia Romagna ed Abruzzo."

Pertanto, vista la lunghezza della relazione e la tipologia di domanda, l'IF Trenitalia ha preso a riferimento il contratto di servizio (CdS) sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: sulla direttrice adriatica circolano n. (omissis) treni Intercity oggetto di CdS con il MIT, che effettuano fermate nelle stazioni di Bologna C.le e Vasto S. Salvo.

Trenitalia ha quindi rappresentato il conto economico per l'anno 2011 dell'intero CdS con il MIT, evidenziando gli effetti che su tale conto produrrebbero i nuovi servizi richiesti dall'IF FAS sulla relazione Bologna – Vasto S. Salvo.

2) Relazione Pescara Centrale – Bari Centrale

La relazione di media e lunga percorrenza Pescara C.le/Bari C.le, che si sviluppa sulla direttrice adriatica per circa 300 chilometri, attualmente non è coperta da collegamenti diretti di tipo regionale, ma la relazione può essere effettuata utilizzando più servizi regionali che collegano Pescara con Termini e Termini con Foggia/Bari C.le..

La domanda di passeggeri su questa relazione è estremamente bassa, tale da rendere poco significativa l'analisi riferita ai contratti di servizio delle regioni Abruzzo e Puglia.

Pertanto, vista la lunghezza della relazione e la tipologia di domanda, l'IF Trenitalia ha preso a riferimento il contratto di servizio (CdS) sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: sulla direttrice adriatica circolano n. (*omissis*) treni Intercity oggetto di CdS con il MIT, che effettuano fermate nelle stazioni di Pescara C.le e Bari C.le.

Trenitalia ha quindi rappresentato il conto economico per l'anno 2011 dell'intero CdS con il MIT, evidenziando gli effetti che su tale conto produrrebbero i nuovi servizi richiesti dall'IF FAS sulla relazione Pescara-Bari;

VISTA la nota prot. 0002925 del **09/10/2012** con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del MIT, in riscontro alla nota URSF del 20/09/2012, ha riconfermato le valutazioni già espresse nella precedente corrispondenza intercorsa, tenuto conto che, a parte l'assenza di ferma e intermedie tra la località di origine e di destinazione finale dei collegamenti compresi nel progetto orario in esame, non sono state riscontrate modifiche o variazioni rispetto ai progetti orari precedentemente esaminati;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0002069 del **10/10/2012** con cui il Gestore trasmette il prospetto delle tracce richieste dalla FAS, modificato/integrato tenendo conto delle osservazioni formulate dall'IF stessa con la suindicata nota del 17/09/2012.

Il prospetto trasmesso prevede i seguenti treni:

Reg. 23976 Vasto S. Salvo (p. 4.40) – Bologna C.le (a. 10.38); circola lun/merc/ven

Reg. 23984 Bari C.le (p. 5.40) – Pescara (a. 09.40);

Reg. 23985 Bologna C.le (p. 14.55) – Vasto S. Salvo (20.42); circola lun/merc/ven

Reg. 23983 Pescara (p. 18.46) - Bari C.le -(a. 21.56);

Reg. 23986 Bari C.le (p. 14.15) – Pescara (a. 18.07); Soppresso

Per ognuna delle suindicate relazioni sono previste le fermate intermedie richieste dall'IF FAS;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0002218 del **31/10/2012** con cui il Gestore trasmette alla IF FAS e all'URSF il progetto orario relativo alla richiesta di tracce per i servizi passeggeri in ambito nazionale non a committenza pubblica, informando l'IF che eventuali osservazioni al progetto dovranno essere inviate entro 5 giorni lavorativi, in mancanza delle quali lo stesso si intenderà accettato;

VISTA la nota prot. 8876/2012/PRESIDENTE del **9/11/2012** con la quale la Ferrovia Adriatico Sangritana ha formulato - in relazione al progetto orario inviato dal Gestore con la nota del 31/10/2012 - le seguenti osservazioni:

- gli orari associati alle tracce Vasto/Bologna e Bologna/Vasto necessitano di modifica perché non idonee a conseguire un utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura ferroviaria con riferimento alla suddetta traccia, in violazione dei principi di ripartizione previsti dal D.Lgs. 188/2003;
- è opportuno che siano ridotti i tempi di percorrenza della corsa FAS Vasto/Bologna delle ore 5.00, prevedendo un posticipo della partenza di almeno 1 ora (6.00) con orario di arrivo immutato (10.20), considerato che il treno più veloce della FAS impiega 22 minuti in più rispetto a quello meno veloce di Trenitalia sulla medesima traccia;
- similamente è opportuno che siano ridotti i tempi di percorrenza della corsa Bologna/Vasto, considerato che il treno FAS più veloce parte alle 15.08 ed impiega 5 h e 35 min. (arr. 20.43)

e quello meno veloce di Trenitalia parte alle 16.22 ed impiega 4 h e 43 min (arr. 21.05), prevedendo la partenza da Bologna alle 17.00 ed arrivo a Vasto alle 21.30;

- l'attivazione della traccia Vasto – Bologna e vv. deve essere prevista per il 21/01/2013 e non dal 9/12/2012 come originariamente richiesto;
- relativamente alle tracce Pescara C.le/Bari C.le si conferma quanto già comunicato a RFI con la nota del 26/10/2012, ad eccezione dell'attivazione che si prevede per il 4/03/2013;

L'IF FAS conclude la nota riservandosi - in caso di omesso accoglimento da parte di RFI delle suddette proposte di modifiche - di valutare l'impugnativa del provvedimento definitivo dinanzi l'URSF;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0002388 del 22/11/2012 con cui il Gestore trasmette alla IF FAS e all'URSF il nuovo progetto orario relativo che tiene conto delle considerazioni avanzate dall'IF con la suindicata nota del 9/11/2012.

Il GI precisa che l'elaborazione delle tracce interessanti la relazione Bologna C.le-Vasto S.Salvo è stata possibile prendendo in considerazione la fattibilità di ricevere i treni nella stazione di Bologna Centrale piazzale Arcoveggio.

Il prospetto trasmesso prevede i seguenti treni:

- Reg. 23976 Vasto S. Salvo (p. 6.33) – Bologna C.le (a. 11.30); circola lun/merc/ven dal 21/01/13;
- Reg. 23984 Bari C.le (p. 6.10) – Pescara (09.44); soppresso prefestivi – dal 04/03/13;
- Reg. 23985 Bologna C.le (p. 17.20) – Vasto S. Salvo (22.19); circola lun/merc/ven dal 21/01/13;
- Reg. 23983 Pescara (p. 18.45) - Bari C.le – (21.55); soppresso prefestivi – dal 04/03/13;

VISTA la nota prot. 995/4/URSF del 17/12/2012 indirizzata all'AD di Trenitalia S.p.A., al Presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., al Presidente del Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), agli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Abruzzo, Molise e Puglia, alla DGTF del MIT e per conoscenza all'AD di RFI S.p.A., con cui l'URSF - facendo seguito alla precedente corrispondenza - comunica che dall'analisi di tutta la documentazione acquisita è emerso che il progetto orario inizialmente trasmesso a tutti i soggetti interessati ha subito - anche su richiesta della stessa IF FAS S.p.A. - numerose e rilevanti modifiche, con particolare riferimento a :

- orari di partenza ed arrivo;
- periodicità (da giornaliera a trisettimanale);
- fermate previste (relazioni con/senza fermate intermedie, alcune interessanti anche la Regione Molise);
- soppressione di alcuni treni (Celano-Roma e vv. e un treno Bologna-Vasto).

L'URSF ha comunque informato i soggetti interessati circa le suddette modifiche apportate al progetto orario, le cui numerose versioni elaborate (per l'esattezza sette) hanno però causato una disomogeneità delle informazioni/relazioni prodotte dai soggetti stessi.

Tale documentazione fornita all'URSF si basa infatti su servizi ferroviari con caratteristiche estremamente differenti tra loro (orari di servizio di riferimento, presenza o meno di fermate intermedie, frequenza, orari e stazioni di partenza e arrivo), e soprattutto difforni da quelli previsti nel progetto "definitivo", trasmesso dal GI con la suindicata nota del 22 novembre u.s..

L'URSF afferma inoltre che l'IF Ferrovia Adriatico Sangritana non ha fornito alcun elemento relativo al piano tariffario previsto per servizi di trasporto richiesti sulle tratte Vasto S. Salvo – Bologna e Pescara – Bari Centrale. La conoscenza dei prezzi dei biglietti è infatti elemento essenziale al fine dell'analisi da parte dell'URSF dell'eventuale compromissione equilibrio economico dei CdS esistenti, e l'URSF evidenzia di non poter effettuare la suddetta analisi basandosi sulla documentazione finora acquisita.

L'Ufficio quindi trasmette in allegato il progetto orario "definitivo" dei nuovi servizi richiesti dall'IF FAS per l'orario di servizio 2012-2013, e richiede a tutti i soggetti in indirizzo di fornire -

entro il 4 gennaio 2013 - la documentazione prevista dagli artt. 6 e 7 del citato DD 203/1/URSF del 6/5/2010;

VISTA la nota n. 10133/2012/UPC del **19/12/2012** con cui l'IF Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., in riscontro alla nota URSF del 19 luglio 2012, fornisce informazioni relative al piano tariffario che intende applicare sulle tratte Vasto S.Salvo-Bologna C.le e Bari C.le-Pescara C.le, precisando che – per non interferire con i contratti di servizio in essere – “è inibita la bigliettazione per tratte ricomprese all'interno di una stessa regione, per cui un viaggio deve avere come destinazione esclusivamente una stazione sita in un'altra regione diversa da quella in cui il viaggio ha avuto origine”;

VISTA la nota n. 10135/2012/UPC del **19/12/2012** con cui l'IF Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., in riscontro alla suddetta nota del 22 novembre 2012 con cui il GI trasmette il nuovo progetto orario relativo ai treni FAS S.p.A., rileva come continuino ad essere disattese le proprie richieste di modifica dell'orario.

In particolare l'IF FAS S.p.A., pur riconoscendo un “*moderato miglioramento*” dei tempi di percorrenza, evidenzia che la destinazione richiesta, ossia Bologna C.le, è stata modificata in Bologna Arcoveggio, e pertanto rinnova la propria richiesta di avere Bologna C.le quale stazione di arrivo e partenza dei propri treni n. 23976 e n. 23985;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0002676 del **21/12/2012** con cui il Gestore trasmette alla IF FAS e all'URSF un nuovo progetto orario che differisce da quello precedentemente inviato dal GI in data 22 novembre per l'eliminazione della fermata di Faenza del treno IR 23976 Vasto S. Salvo – Bologna C.le;

VISTA la nota prot. 1013/4/URSF del **21/12/2012** indirizzata all'AD di Trenitalia S.p.A., al Presidente della Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., al Presidente del Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), agli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Abruzzo, Molise e Puglia, alla DGTF del MIT e per conoscenza all'AD di RFI S.p.A., con cui l'URSF - facendo seguito alla succitata nota del 17 dicembre 2012 - comunica le ulteriori informazioni acquisite:

- 1) con nota n. 10133/2012/PCP del 19/12/2012 dell'IF FAS;
- 2) con nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0002676 del 21/12/2012.

Nel fornire tali ulteriori elementi utili alla predisposizione da parte dei soggetti in indirizzo della documentazione necessaria all'Ufficio per valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico sottoscritti dalle Regioni e dal MIT con l'IF Trenitalia, l'URSF conferma il giorno 4 gennaio 2013 quale data ultima per ricevere la documentazione richiesta;

VISTA la nota TRNIT-DALS\P\2013\0000083 del **2/01/2013** con cui l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., in riferimento alla sopraindicate note URSF del 17 e del 21 dicembre 2012, pur assicurando la piena disponibilità a fornire i dati richiesti, richiede - tenuto conto del particolare momento dell'anno - una contenuta dilatazione della tempistica prevista per produrre riscontri puntuali;

VISTA la nota prot. 3/4/URSF del **3/01/2013** indirizzata alla Direzione Affari Legali e Societari di Trenitalia S.p.A., con cui l'URSF – in risposta alla nota dell'IF del 02 gennaio 2013 – accoglie la richiesta di proroga di invio dei dati richiesti, posticipando la data utile al 10 gennaio 2013;

VISTA la nota n. 80/2013/P del **04/01/2013** con cui il Presidente dell'IF Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., in riscontro alla nota URSF del 17 dicembre 2012, chiarisce che le varie richieste di modifica di progetto orario presentate al GI erano finalizzate:

- a poter raggiungere con il proprio servizio passeggeri la destinazione di Bologna C.le da Vasto S. Salvo in tempi adeguati alla distanza e confrontabili con quelli di altri treni concorrenti;
- all'ottenimento di Bologna C.le – e non Arcoveggio – quale stazione di arrivo e partenza.

L'IF FAS S.p.A. richiede quindi l'intervento dell'URSF contro le decisioni del GI sia di concedere la stazione di Arcoveggio invece di Bologna C.le che di assegnare tempi non concorrenziali alle tracce richieste;

VISTE le note TRNIT-AD\P\2013\0001752 (versione riservata) e TRNIT-AD\P\2012\0001753 (versione non confidenziale), entrambe del **10/01/2013**, con cui l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., in risposta alla sopraindicate note URSF del 17 e 21 dicembre 2012, fornisce le informazioni richieste, tenendo conto delle evoluzioni intervenute nel contesto regolatorio di riferimento con le modifiche apportate al D.D. n. 203/2010 in data 11/07/2012 e 20/11/2012.

In prima analisi l'IF Trenitalia ribadisce quanto già affermato nella nota dell'8 ottobre 2012, e cioè che i nuovi servizi programmati dall'IF FAS si sovrappongono - almeno parzialmente - per ubicazione, numero di fermate, orario e frequenza ai servizi che l'IF stessa si è impegnata a prestare nell'ambito dei CdS sottoscritti con il MIT e con le regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia.

Vengono quindi sinteticamente descritti i servizi richiesti dall'IF FAS e l'offerta di Trenitalia sulla base dei Contratti di Servizio Pubblico.

a) Descrizione dell'offerta dei servizi che FAS intende effettuare da gennaio 2013: Bologna-Vasto S. Salvo e Pescara C.le-Bari C.le

A seguito delle ultime modifiche apportate, l'IF FAS intenderebbe svolgere, con elettrotreni tipo Minuetto, i seguenti servizi:

- n. 2 treni tra Bologna C.le e Vasto S. Salvo, con fermate nelle stazioni di: S. Vito L. - Ortona - Pescara C.le - Giulianova - Civitanova - Falconara - Ancona C.le.

Il servizio si effettuerà nei giorni lun-merc.-ven. a partire dal 21 gennaio 2013;

- n. 2 treni tra Pescara C.le e Bari C.le, con fermate nelle stazioni di: Foggia - Chieuti Serrac - Campomarino - Termoli - Vasto s. Salvo - San Vito L. - Ortona.

Il servizio si effettuerà tutti i giorni - ad esclusione dei prefestivi - a partire dal 4 marzo 2013;

b) Caratteristiche sintetiche dell'offerta di Trenitalia oggetto di obblighi di servizio pubblico sulle medesime relazioni

Sulle relazioni in questione Trenitalia svolge servizi di media e lunga percorrenza e di tipo regionale, richiesti dallo stato e dalle amministrazioni regionali.

I nuovi servizi dell'IF FAS si sovrappongono, secondo Trenitalia, almeno parzialmente all'offerta di collegamenti di media e lunga percorrenza e regionali oggetto dei CdS con MIT e Regioni.

1) Relazione Bologna Centrale - Vasto San Salvo

Servizi Regionali

La relazione Bologna C.le - Vasto S. Salvo, con fermate nelle stazioni di Falconara, Ancona, Civitanova, Giulianova, Pescara, Ortona e San Vito Lanciano, è servita da collegamenti di tipo

regionale (effettuati da Trenitalia nell'ambito dei CdS "a catalogo" conclusi con le Regioni) che si sovrappongono in parte ai servizi programmati dall'IF FAS S.p.A..

Trenitalia ha quindi rappresentato il conto economico per l'anno 2011 dei contratti di servizio a catalogo con le Regioni Emilia Romagna, Marche e Abruzzo contenente l'indicazione delle voci di costo e di ricavo relative a ciascuna regione.

Servizi di media e lunga percorrenza

Sulla relazione Bologna C.le – Vasto S. Salvo circolano n. 11 treni Intercity (di cui 2 periodici) di Trenitalia, oggetto di obblighi di servizio pubblico. I suddetti treni effettuano le seguenti fermate: Bologna – Faenza – Forlì – Cesena – Rimini – Riccione – Cattolica – Pesaro – Fano – Senigallia – Ancona – Civitanova – Porto S. Giorgio – S. Benedetto T. – Giulianova – Pescara – Vasto S. Salvo. Trenitalia ha quindi rappresentato il conto economico per l'anno 2011 dell'intero contratto di servizio tra il MIT e Trenitalia, imputando interamente ai costi la remunerazione del capitale investito.

Trenitalia infine rappresenta come la prestazione dei servizi oggetto del contratto di servizio con il MIT attualmente in vigore ha prodotto per Trenitalia delle perdite per l'anno 2011, e pertanto eventuali perdite di ricavo inciderebbero su di un risultato già di per se negativo.

2) Relazione Pescara Centrale – Bari Centrale

Servizi Regionali

La relazione Pescara C.le – Bari C.le, con fermate nelle stazioni di Ortona, S. Vito L., Vasto San Salvo, Termoli, Campomarino Chieuti Serrac, Foggia è servita da collegamenti di tipo regionale (effettuati da Trenitalia nell'ambito dei CdS "a catalogo" conclusi con le Regioni) che si sovrappongono in parte ai servizi programmati dall'IF FAS S.p.A..

Trenitalia ha quindi rappresentato il conto economico per l'anno 2011 dei contratti di servizio a catalogo con le Regioni Abruzzo, Molise e Puglia contenente l'indicazione delle voci di costo e di ricavo relative a ciascuna regione.

Servizi di media e lunga percorrenza

Sulla relazione Pescara C.le – Bari C.le circolano n. 11 treni Intercity (di cui 2 periodici) di Trenitalia, oggetto di obblighi di servizio pubblico. I suddetti treni effettuano le seguenti fermate: Pescara – Vasto S. Salvo – Termoli – San Severo – Foggia – Barletta – Trani – Bisceglie – Molfetta – Bari C.le.

Trenitalia ha quindi rappresentato il conto economico per l'anno 2011 dell'intero contratto di servizio tra il MIT e Trenitalia, imputando interamente ai costi la remunerazione del capitale investito.

Trenitalia infine rappresenta come la prestazione dei servizi oggetto del contratto di servizio con il MIT attualmente in vigore ha prodotto per Trenitalia delle perdite per l'anno 2011, e pertanto eventuali perdite di ricavo inciderebbero su di un risultato già di per se negativo.

VISTA la nota prot. 0000069 del **10/01/2013** con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, in risposta alle suddette note URSF del 17 e 21 dicembre 2012, ha fornito le seguenti indicazioni, inviando anche copia dei collegamenti interessati dal contratto di servizio di competenza della DGTF stessa:

- i servizi richiesti dall'IF FAS S.p.A. interessano la dorsale adriatica dove sono presenti anche collegamenti assicurati dal Contratto di Servizio per la media e lunga percorrenza nazionale;
- da un raffronto tra i treni dell'IF FAS S.p.A. con quelli Intercity Trenitalia (IC n. 604 Pescara-Bologna, n. 612 Bari-Bologna, n. 613 Bologna-Pescara e n. 705 Roma-Bari) si evidenzia che la programmazione dell'itinerario di viaggio dei collegamenti messi in relazione risulta in gran parte non sovrapponibile;
- il suddetto aspetto (minima sovrapponibilità dei treni) contribuisce "ad arricchire l'offerta ferroviaria complessiva in una vasta area della dorsale adriatica";

- l'orario delle stazioni di fermata si differenzia, nei collegamenti messi in relazione, per un ampio range di almeno 30 minuti ciascuna, non presentando quindi per le fasce di utenti/clienti potenziali la stessa fungibilità;
- è difficilmente valutabile un effetto di "*spostamento*" di utenza/clientela limitatamente alle parti di percorso in esame;
- le sovrapposizioni dei servizi presi in esame "*possono quindi considerarsi irrilevanti sull'equilibrio pianificato nel Contratto di Servizio annualmente in essere per la Media e Lunga percorrenza nazionale*", fatte salve le evidenze che potrà fornire la stessa Trenitalia S.p.A.

VISTA la nota RFI-DCE\A0011\P\2013\0000536 del **20/02/2013** con cui il Gestore riscontra la suddetta nota dell'IF FAS del 4/01/2013, con cui l'impresa ferroviaria chiede l'intervento dell'URSF contro le decisioni di RFI *i)* di concedere una località diversa da quella richiesta (Bologna Arcoveggio anziché Bologna Centrale *ii)* di aver assegnato tempi di percorrenza non concorrenziali rispetto a quelli di altra impresa ferroviaria (Trenitalia).

Relativamente al primo punto contestato, RFI evidenzia che il piazzamento dei treni FAS presso il cosiddetto Piazzale Bologna Arcoveggio è coerente con la richiesta dell'IF, in quanto il suddetto piazzale è parte integrante della stazione di Bologna C.le al cui atrio sarà peraltro collegato con l'attivazione - prevista per il prossimo giugno 2013 - del relativo sottopassaggio.

Per quanto concerne la seconda contestazione, RFI evidenzia che i tempi di percorrenza sono stati definiti nell'ambito del processo di armonizzazione tra i nuovi servizi richiesti dalla FAS con i servizi regionali a committenza pubblica, specificando inoltre che la relazione Pescara (18:45) – Bari (21:55) è stata programmata con un tempo di percorrenza significativamente inferiore rispetto alla relazione inversa (3h10' vs 3h34') poiché non ricadente all'interno delle cosiddette fasce orarie pendolari.

Infine RFI rappresenta che i tempi di percorrenza programmati per le FAS non sono comunque confrontabili con quelli previsti per i servizi Lunga Percorrenza eserciti da altra IF (Trenitalia) in quanto il materiale rotabile presenta delle diverse caratteristiche (velocità massima rispettivamente di 160 km/h e 200 km/h);

CONSIDERATO che l'IF Trenitalia, nella nota (versione non confidenziale) del **9/10/2012** afferma - tra l'altro - che:

- la relazione di lunga percorrenza ***Bologna C.le/Vasto S.Salvo***, che si sviluppa sulla direttrice adriatica per 416 chilometri, attualmente non è coperta da collegamenti diretti di tipo regionale, e che il servizio è coperto utilizzando più servizi regionali veloci Bologna/Ancona e successivi servizi fino a Vasto S.Salvo. I viaggiatori che utilizzano questo tipo di collegamento - secondo l'IF - esprimono una parte di domanda, tale da rendere "*poco significativa l'analisi riferita ai contratti di servizio delle regioni Emilia Romagna ed Abruzzo.*"
- La relazione di media e lunga percorrenza ***Pescara C.le/Bari C.le***, che si sviluppa sulla direttrice adriatica per circa 300 chilometri, attualmente non è coperta da collegamenti diretti di tipo regionale, ma la relazione può essere effettuata utilizzando più servizi regionali che collegano Pescara con Termoli e Termoli con Foggia/Bari C.le.. La domanda di passeggeri su questa relazione è estremamente bassa, tale da rendere poco significativa l'analisi riferita ai contratti di servizio delle regioni Abruzzo e Puglia.

CONSIDERATO che il progetto orario inizialmente trasmesso dall'URSF a tutti i soggetti interessati ha subito - anche su richiesta della stessa IF FAS S.p.A. - numerose e rilevanti modifiche, con particolare riferimento a :

- orari di partenza ed arrivo;
- periodicità (da giornaliera a trisettimanale);
- fermate previste (relazioni con/senza fermate intermedie, alcune interessanti anche le Regioni Molise e Marche);
- soppressione di alcuni treni originariamente previsti (Celano-Roma e vv. e un treno Bologna-Vasto);

CONSIDERATO che le numerose versioni (n. sette) di progetto orario elaborate hanno comportato una disomogeneità delle informazioni/relazioni fornite all'URSF, basandosi tali relazioni su servizi ferroviari con caratteristiche estremamente differenti tra loro (orari di servizio di riferimento, presenza o meno di fermate intermedie, frequenza, orari e stazioni di partenza e arrivo), e soprattutto difforni da quelli previsti nel progetto "definitivo", trasmesso dal GI con la suindicata nota del 22 novembre 2012;

CONSIDERATO che, a causa delle suddette differenze tra i servizi originariamente programmati e richiesti dall'IF FAS S.p.A. e quelli comunicati dal GI nel progetto orario "definitivo" trasmesso dal GI il 22 novembre e ulteriormente modificato il 21 dicembre 2012, l'URSF ha comunicato a tutti i soggetti coinvolti le ulteriori informazioni acquisite, utili per la predisposizione della documentazione necessaria all'Ufficio per valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico sottoscritti dalle Regioni e dal MIT con l'IF Trenitalia;

CONSIDERATO che l'IF Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A., con la nota del 19 dicembre 2012 ha fornito informazioni sulle tariffe che intende applicare sulle tratte Vasto S.Salvo-Bologna C.le e Bari C.le-Pescara C.le, precisando che - per non interferire con i contratti di servizio in essere - "*è inibita la bigliettazione per tratte ricomprese all'interno di una stessa regione, per cui un viaggio deve avere come destinazione esclusivamente una stazione sita in un'altra regione diversa da quella in cui il viaggio ha avuto origine*";

CONSIDERATO che l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., con la nota del 10/01/2013, ha evidenziato che - relativamente all'offerta di collegamenti di media e lunga percorrenza - i nuovi servizi dell'IF FAS si sovrappongono, almeno parzialmente, per ubicazione, numero di fermate, orario e frequenza ai servizi che Trenitalia stessa si è impegnata a prestare nell'ambito dei CdS sottoscritti con il MIT. In particolare:

1) Relazione Bologna Centrale – Vasto San salvo

Sulla relazione Bologna C.le – Vasto S. Salvo circolano n. 11 treni Intercity (di cui 2 periodici) di Trenitalia, oggetto di obblighi di servizio pubblico. I suddetti treni effettuano le seguenti fermate: Bologna – Faenza – Forlì – Cesena – Rimini – Riccione – Cattolica – Pesaro – Fano – Senigallia – Ancona – Civitanova – Porto S. Giorgio – S. Benedetto T. – Giulianova – Pescara – Vasto S. Salvo. Trenitalia rappresenta quindi che la prestazione dei servizi oggetto del CdS con il MIT attualmente in vigore ha prodotto per l'IF delle perdite per l'anno 2011, e pertanto eventuali perdite di ricavo inciderebbero su di un risultato già di per se negativo.

2) Relazione Pescara Centrale – Bari Centrale

Sulla relazione Pescara C.le – Bari C.le circolano n. 11 treni Intercity (di cui 2 periodici) di Trenitalia, oggetto di obblighi di servizio pubblico. I suddetti treni effettuano le seguenti fermate:

Pescara – Vasto S. Salvo – Termoli – San Severo – Foggia – Barletta – Trani – Bisceglie – Molfetta – Bari C.le.

Trenitalia rappresenta quindi che la prestazione dei servizi oggetto del CdS con il MIT attualmente in vigore ha prodotto per l'IF delle perdite per l'anno 2011, e pertanto eventuali perdite di ricavo inciderebbero su di un risultato già di per se negativo.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, informa che - da un raffronto tra i treni dell'IF FAS S.p.A. con quelli Intercity Trenitalia (IC n. 604 Pescara-Bologna, n. 612 Bari-Bologna, n. 613 Bologna-Pescara e n. 705 Roma-Bari) - la programmazione dell'itinerario di viaggio dei collegamenti messi in relazione risulta in gran parte non sovrapponibile;

Tale minima sovrapponibilità dei treni contribuisce, sempre secondo la DGTF, *“ad arricchire l'offerta ferroviaria complessiva in una vasta area della dorsale adriatica”*.

Inoltre l'orario delle stazioni di fermata si differenzia, nei collegamenti messi in relazione, per un ampio range di almeno 30 minuti ciascuna, non presentando quindi per le fasce di utenti/clienti potenziali la stessa fungibilità.

Infine la DGTF ritiene che le sovrapposizioni dei servizi presi in esame *“possono quindi considerarsi irrilevanti sull'equilibrio pianificato nel Contratto di Servizio annualmente in essere per la Media e Lunga percorrenza nazionale”*.

CONSIDERATO che - per la tipologia di servizio presa in esame e per l'articolazione dell'offerta in termini di frequenza dei servizi oggetto di valutazione - è corretto stimare in circa trenta minuti il distanziamento minimo tra due treni - con caratteristiche analoghe - tale da non provocare una migrazione significativa di passeggeri da un treno all'altro, e che pertanto si condivide l'individuazione effettuata dalla DGTF dei treni Trenitalia da mettere in relazione con i nuovi servizi richiesti dall'IF FAS;

CONSIDERATE le tariffe proposte sulla tratta **Pescara – Bologna C.le** e vv. per i seguenti treni:

- 1) Treno IC 604 Trenitalia (*partenza Pescara ore 7:00 – arrivo Bologna C.le ore 11:00*):
Treno IC 613 Trenitalia (*partenza Bologna C.le ore 18:00 – arrivo Pescara C.le ore 21:54*):
1° classe Tariffa Base € 43,50, Economy € 34,00; Supereconomy € 29,00
2° classe Tariffa Base € 33,50, Economy € 19,00; Supereconomy € 9,00
- 2) Treno IR 23976 FAS (*partenza Pescara ore 7:25 – arrivo Bologna ore 11:30*)
Treno IR 23985 FAS (*partenza Bologna ore 17:20 – arrivo Pescara C.le ore 21:35*)
classe Unica € 32,50

CONSIDERATE le tariffe proposte sulla tratta **Pescara – Bari C.le** e vv. per i seguenti treni:

- 1) Treno IC 612 Trenitalia (*partenza Bari C.le ore 6:00 – arrivo Pescara ore 9:03*):
1° classe Tariffa Base € 37,50, Economy € 29,00; Supereconomy € 19,00
2° classe Tariffa Base € 28,50, Economy € 19,00; Supereconomy € 9,00
Treno IC 705 Trenitalia (*partenza Foggia ore 20:51 – arrivo Bari C.le ore 22:01*):
2° classe Tariffa Base € 13,50, Economy € 9,00; Supereconomy € 9,00
- 2) Treno IR 23984 FAS (*partenza Bari ore 6:10 – arrivo Pescara ore 9:44*)
classe Unica € 28,00
Treno IR 23983 FAS (*partenza Foggia ore 20:44 – arrivo Bari C.le ore 21:55*)
Non effettua servizio in ambito regionale.

CONSIDERATI i seguenti tempi di percorrenza sulla tratta **Pescara – Bologna C.le** e vv.

- 1) Treno IC 604 Trenitalia: totale ore 4:00
Treno IR 23976 FAS: totale ore 4:05
- 2) Treno IC 613 Trenitalia: totale ore 3:54
Treno IR 23985 FAS: totale ore 4:15

CONSIDERATI i seguenti tempi di percorrenza sulla tratta **Pescara – Bari C.le** e vv.:

- Treno IC 612 Trenitalia: totale ore 3:05
Treno IR 23984 FAS: totale ore 3:44

CONSIDERATE le seguenti fermate effettuate dei treni FAS e Trenitalia nella tratta in sovrapposizione sulla relazione **Pescara – Bologna C.le** e vv., e precisamente:

- Treni IC 604 e IC 613 Trenitalia: n. 15 fermate Bologna – Faenza – Forlì – Cesena – Rimini – Riccione – Pesaro – Fano – Senigallia – Ancona – Civitanova – Porto S. Giorgio – S. Benedetto Tronto – Giulianova – Pescara.
- Treni IR 23976 e IR 23985 FAS: n. 5 fermate Bologna – Ancona – Civitanova – Giulianova – Pescara.

CONSIDERATE le seguenti fermate effettuate dei treni FAS e Trenitalia nella tratta in sovrapposizione sulla relazione **Pescara – Bari C.le** e vv., e precisamente:

- Treno IC 612 Trenitalia: n. 10 fermate Pescara – Vasto S. Salvo – Termoli – San Severo – Foggia – Barletta – Trani – Bisceglie – Molfetta – Bari C.le.
- Treni IR 23984 e IR 23983 FAS: n. 9 fermate Pescara – Ortona – S. Vito L. – Vasto S. Salvo – Termoli – Campomarino – Chieuti S. – Foggia – Bari C.le.

CONSIDERATO che le Regioni interessate al procedimento ed il Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER) non hanno fornito all'URSF alcun elemento utile alla valutazione dell'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) esistenti;

PRESO ATTO di quanto affermato da RFI con la nota del 20/02/2013, ed in particolare che:

- il Piazzale Bologna Arcoveggio è parte integrante della stazione di Bologna C.le, al cui atrio sarà peraltro collegato con l'attivazione del relativo sottopassaggio prevista per il prossimo giugno 2013;
- i tempi di percorrenza dei treni FAS sono stati definiti nell'ambito del processo di armonizzazione con i servizi regionali a committenza pubblica e che la relazione Pescara – Bari ha un tempo di percorrenza significativamente inferiore rispetto alla relazione inversa (24 minuti circa) in quanto non è ricompresa nelle cosiddette fasce orarie pendolari;
- il materiale rotabile dell'IF FAS ha caratteristiche diverse rispetto a quello che l'IF Trenitalia utilizza per le medesime relazioni a Lunga Percorrenza, con particolare riferimento alla velocità massima (rispettivamente di 160 km/h e 200 km/h);

VALUTATO che - come affermato anche dalla stessa IF Trenitalia – le relazioni di lunga percorrenza **Bologna C.le/Vasto S. Salvo** e **Pescara C.le/Bari C.le**, non sono servite da collegamenti diretti di tipo regionale e che il numero di passeggeri che effettuano questi collegamenti utilizzando

più servizi regionali è estremamente basso, rendendo così poco significativa l'analisi dell'equilibrio economico riferita ai contratti di servizio con le Regioni interessate;

VALUTATO che con i nuovi servizi richiesti dall'IF Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A. – come affermato dall'IF stessa – sarà possibile effettuare esclusivamente viaggi “interregionali” in quanto l'IF non prevede l'emissione di biglietti per tratte ricomprese all'interno di una stessa regione;

VALUTATO, per quanto al precedente punto, che i nuovi servizi proposti dall'IF FAS S.p.A. non possono costituire una alternativa ai treni regionali e che pertanto non è possibile alcuna interferenza né una eventuale compromissione dei contratti di servizio in essere tra l'IF Trenitalia e le Regioni interessate;

VALUTATO che l'itinerario di viaggio dei nuovi collegamenti dell'IF FAS messi in relazione con i suindicati treni IC Trenitalia risulta in parte non sovrapponibile.

In riferimento alla tratta Pescara – Bari C.le., il Treno IC 612 Trenitalia: effettua n. 10 fermate, di cui ben 7 in territorio pugliese, mentre i Treni IR 23984 e IR 23983 della FAS effettuano n. 9 fermate, di cui 4 in Abruzzo e solo 3 in Puglia.

Con riferimento alla tratta Vasto/Pescara – Bologna C.le., i Treni IC 604 e IC 613 Trenitalia: effettuano n. 15 fermate, di cui n. 6 in Emilia Romagna, n. 7 nelle Marche e n. 2 in Abruzzo, mentre i Treni IR 23976 e IR 23985 FAS effettuano n. 5 fermate di cui 1 in Emilia Romagna, 2 nelle Marche e 2 in Abruzzo, proseguendo però dopo Pescara con altre 3 stazioni servite (Ortona, S. Vito Lanciano e Vasto).

Tale diversa distribuzione territoriale delle fermate dei treni FAS rispetto ai servizi IC di Trenitalia contribuisce ad arricchire l'offerta ferroviaria complessiva in una ampia area della dorsale adriatica, attraendo una utenza sostanzialmente differente da quella attualmente servita dall'IF Trenitalia;

VALUTATO che i tempi di percorrenza dei treni FAS sulla tratta Pescara-Bologna C.le e vv. sono superiori (dai 5 fino ai 20 minuti) rispetto ai treni IC Trenitalia presi a riferimento, nonostante quest'ultimi effettuino un numero nettamente superiore di fermate (15 rispetto alle 5 previste dall'IF FAS) e pertanto non dovrebbero “attrarre” né essere realmente appetibili per l'utenza attualmente servita dai medesimi treni IC;

VALUTATO che i tempi di percorrenza dei treni FAS sulla tratta Pescara-Bari C.le e vv. sono superiori (circa 39 minuti) rispetto ai treni IC Trenitalia presi a riferimento, nonostante il numero equivalente di fermate effettuate (rispettivamente n. 10 e n. 9), e pertanto non dovrebbero “attrarre” né essere realmente appetibili per l'utenza attualmente servita dai medesimi treni IC;

VALUTATA la differente frequenza per i treni presi a riferimento, in particolare sulla relazione Vasto S. Salvo/Pescara-Bologna dove i treni FAS hanno una frequenza trisettimanale (lun – merc – ven) rispetto alla frequenza giornaliera dei treni IC di Trenitalia;

VALUTATO che i prezzi dei biglietti comunicati dall'IF FAS S.p.A. relativamente alle relazioni ***Bologna C.le/Vasto S.Salvo e Pescara C.le/Bari C.le***, sono classificati come “*Classe Unica*” e

risultano inferiori ai prezzi applicati in 1° classe da Trenitalia nelle medesime tratte, mentre sono “equivalenti” ai prezzi applicati in 2° classe;

VALUTATO che per i Treni IC suindicati è possibile acquistare biglietti, sia in 1° classe che in 2° classe, con le tariffe “Economy” e “Supereconomy”, a prezzi nettamente inferiori a quelli previsti in Classe Unica dall’IF FAS per i medesimi servizi;

VALUTATO che Trenitalia può offrire tariffe ancora più basse rispetto al prezzo d’acquisto del singolo biglietto in quanto il passeggero può usufruire di formule di abbonamento per il servizio di trasporto Intercity oppure acquistare “carnet” di biglietti;

VALUTATO che, ai sensi dell’art. 7 comma 2bis del suindicato DD 203/URSF, i prezzi dei biglietti forniti dall’impresa Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A. sono vincolati verso il basso in considerazione del fatto che sono stati posti a base dell’analisi dell’equilibrio economico e non potranno, pertanto, essere soggetti a riduzione a seguito di sconti, formule di abbonamento e/o promozioni, pena l’immediata sospensione da parte di quest’Ufficio della presente Decisione;

VALUTATO, come peraltro affermato dalla DGTF, che le sovrapposizioni dei servizi presi in esame possono considerarsi “irrilevanti” sull’equilibrio pianificato nel Contratto di Servizio annualmente in essere per la Media e Lunga percorrenza nazionale;

VALUTATO che dal confronto dei servizi ferroviari offerti dalle IF FAS S.p.A. e Trenitalia su medesime relazioni (con particolare riferimento a: prezzi applicati, numero di fermate, frequenza del servizio e tempi di percorrenza) i nuovi servizi ferroviari proposti dall’IF FAS S.p.A. risultano essere di scarsa appetibilità per i viaggiatori attualmente fruitori dei servizi di trasporto interregionale di Trenitalia;

VALUTATO quindi che l’offerta dell’IF Ferrovia Adriatico Sangritana è prevalentemente rivolta ad un utenza supplementare, e pertanto dovrebbe attrarre passeggeri da un mercato “aggiuntivo” integrando l’offerta ferroviaria attualmente fornita dall’IF Trenitalia nell’area della dorsale adriatica;

VALUTATO che, più in generale, l’IF FAS S.p.A. con i nuovi servizi sulle relazioni ***Bologna C.le-Vasto S.Salvo e Vasto S. Salvo/Pescara C.le-Bari C.le***, non dovrebbe sottrarre quote di mercato all’IF Trenitalia anche in considerazione del numero di corse giornaliere estremamente limitato (n. 4 corse) rispetto a quelle complessivamente effettuate da Trenitalia stessa nelle regioni interessate in regime di CdS nazionale;

VISTA la relazione relativa al procedimento istruttorio prot. n. 158 del 21 febbraio 2013, che si condivide, predisposta dal responsabile del procedimento, Dirigente della Divisione 1 “Vigilanza e Monitoraggio”;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria ed allegata alla suddetta relazione relativa al procedimento istruttorio;

ADOPTA LA SEGUENTE:

DECISIONE

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), ai sensi dell'art. 59, comma 3 della Legge 23 luglio 2009, n.99, **a seguito della valutazione di tutte le informazioni necessarie acquisite e sulla base delle motivazioni suesposte, stabilisce che:**

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

Ai sensi del comma 4 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, le parti interessate possono richiedere il riesame della presente Decisione a seguito di eventuali modifiche degli elementi acquisiti, sulla base dei quali la Decisione stessa è stata adottata.

Avverso la presente Decisione, ai sensi dell'art.37, comma 7 del D. Lgs n. 188/03 può essere proposto ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica della stessa, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi dell'art. 8, comma 2, del D.P.R. 24 novembre 1971, n.1199, entro il termine di 120 giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

Roma, 22 febbraio 2013

**Il Direttore
Ing. Fabio Croccolo**

