



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n.563/4/URSF

Legge n.99 del 23 luglio 2009 art.59

“Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”

**Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla linea
Torino P.N. – Milano C.le richiesti dall’impresa ferroviaria Arenaways 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, lett. c) che individua la struttura e 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 n. 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 n. 528/URSF dell’11 luglio 2012, che integra e modifica il suddetto D.D. 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 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;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0000893 del 20/05/2011 con cui il Gestore dell'Infrastruttura, in riferimento alla richiesta di tracce per servizi passeggeri in ambito nazionale dell'IF Arenaways S.p.A. per l'orario di servizio dic.2011- dic.2012 sulla relazione Milano – Torino chiede - ai sensi dell'art.59, comma 3, della Legge n.99 del 23 luglio 2009 - di valutare il possibile impatto delle suddette tracce con i servizi a committenza pubblica regionale e/o statale. RFI informa inoltre che l'IF Arenaways S.p.A. ha altresì avanzato domanda di rilascio di ulteriori tracce per nuovi servizi senza però produrre il certificato di sicurezza (o domanda di estensione) delle linee interessate. Per tale carenza di documentazione (prevista al par. 2.2.2.2 del PIR) RFI comunica di non poter prendere in esame tali ultime richieste di tracce.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0001120 del 13/06/2011 con cui il Gestore dell'Infrastruttura, in riferimento alla richiesta di tracce per servizi passeggeri N/I e lunga percorrenza dell'IF Arenaways S.p.A. per l'orario di servizio dic.2011- dic.2012, conferma alla predetta impresa ferroviaria la disponibilità delle tracce eccetto quelle interessanti le tratte di linea Bari-Torino e Luino-Rho rispetto alle quali l'IF non ha presentato la documentazione di cui al paragrafo 2.2.2.2.1, lett.c) del PIR; il Gestore ha fatto inoltre presente all'IF Arenaways S.p.A. che il progetto orario conterrà le sole tracce internazionali armonizzate con il Gestore confinante, ai fini del proseguimento sulla propria infrastruttura.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0001140 del 16/06/2011 con cui il Gestore dell'Infrastruttura, ad integrazione della predetta nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0000893 del 20/05/2011, invia all'URSF l'allegato relativo alle richieste di tracce avanzate dalla IF Arenaways S.p.A. sulla relazione Torino P.N. – Villa S. Giovanni, sostitutivo di quello trasmesso con la succitata nota del 20/05/2011 che riportava informazioni non corrette in ordine alle caratteristiche tecniche del treno.

VISTA la nota prot.476/4/URSF del 24/06/2011, indirizzata a Trenitalia S.p.A., Arenaways S.p.A., D.G. per il Trasporto Ferroviario del MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ed alle Regioni Lombardia, Piemonte, Campania e Calabria, con la quale l'URSF ha comunicato l'avvio del procedimento istruttorio, nonché la nomina del responsabile del procedimento e contestualmente ha richiesto alle suddette parti coinvolte gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, anche ai sensi dell'art.7 comma 1 del Decreto Dirigenziale n.203/1/URSF del 6/05/2010;

VISTA la nota prot.4426/DB1200 del 5/07/2011, trasmessa a questo Ufficio per conoscenza, con cui la Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica - Settore Servizi di Trasporto Pubblico - della Regione Piemonte ha richiesto alla Direzione Regionale Piemonte dell'IF Trenitalia S.p.A. di fornire il proprio parere in ordine alla "*sostenibilità ed alla continuità dei servizi erogati*" in base al Contratto di Servizio sottoscritto con la Regione stessa, nell'eventualità dell'effettuazione dei treni richiesti dall'IF Arenaways S.p.A.

VISTA la nota prot.0001871 del 8/07/2011, con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario ha comunicato che le richieste di tracce dell'IF Arenaways S.p.A. non presentano *“significative condizioni di impatto sul contratto di servizio a media e lunga percorrenza, sottoscritto per il periodo 2009-2014”*. La DGTF ha inoltre evidenziato che non ci sono sovrapposizioni tra le tracce richieste ed i treni di media e lunga percorrenza, salvo che per alcune destinazioni e fermate intermedie “irrilevanti” sull'equilibrio pianificato nel CdS sulla media e lunga percorrenza. Infine la DGTF informa che è stato avviato l'iter per l'aggiornamento del Contratto di Servizio che - mediante un atto aggiuntivo da sottoporre al CIPE per l'acquisizione del necessario parere - rivedrà l'offerta e le condizioni di “equilibrio economico finanziario” per il secondo periodo contrattuale.

VISTA la nota TRNIT-AD\P\2011\0031655 (versione riservata) del 26/07/2011 con cui l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., in risposta alla nota prot.476/4/URSF del 24/06/2011 sopraindicata, rappresenta le seguenti valutazioni ed elaborazioni:

- sulla base del contesto giuridico rilevante, Trenitalia ritiene che i collegamenti Torino-Milano programmati da Arenaways S.p.A., sebbene servano due regioni, non possano qualificarsi come “servizi di interesse nazionale” ma hanno carattere regionale. Pertanto, trattandosi di servizi riservati, ai sensi del D.Lgs. n. 422/1997, agli affidatari di contratti di servizio, l'analisi della compromissione dell'equilibrio economico deve essere particolarmente rigorosa ed attenta alla tutela del servizio pubblico;
- i nuovi servizi programmati da Arenaways S.p.A. si sovrappongono ampiamente, per stazioni servite, per numero di collegamenti e di orari, all'offerta di Trenitalia sulle linee comprese nel *contratto di servizio con la regione Piemonte* (di tipo net cost, cioè con il livello dei prezzi stabilito dalla Regione ed i ricavi incassati da Trenitalia) rendendo contendibile la domanda coperta dai servizi interregionali di Trenitalia che collegano Torino con Milano (escludendo le fermate di Chiasso e di Magenta, non effettuate dai servizi di Arenaways); inoltre Trenitalia afferma che, in aggiunta al predetto segmento di domanda aggredibile, è necessario considerare anche una quota parte dei viaggiatori che utilizzano collegamenti regionali (quali ad esempio Torino/Asti/Alessandria e Torino/Novara). L'IF Trenitalia precisa che la domanda di trasporto tra le città di Novara e Milano non è stata analizzata in quanto rientra nel contratto di servizio sottoscritto da Trenord S.r.l. con la regione Lombardia.
- dalla valutazione preliminare degli effetti dell'offerta di Arenaways sui servizi oggetto del CdS, Trenitalia – tenuto conto degli orari e della capacità/capienza del materiale rotabile utilizzato dall'IF – ha stimato sia la domanda aggredibile (in milioni di passeggeri/km) che il ricavo potenziale (in milioni di euro);
- effettuando l'analisi degli effetti dell'introduzione dei nuovi servizi sugli introiti della linea interessata, Trenitalia rappresenta il conto economico 2009 dei servizi compresi nei contratti di servizio (CdS) con le regioni. Da tale analisi emerge che la compromissione dell'equilibrio economico del CdS si verificherebbe già nel caso Trenitalia perdesse un numero esigo di passeggeri*km, che equivalgono ad un indice di riempimento dei treni Arenaways estremamente basso.
- tenuto conto che le relazioni oggetto di offerta dei servizi introdotti da Arenaways costituiscono, nell'ambito dei CdS interessati, quelle a maggior interesse commerciale, Trenitalia ritiene che la riduzione delle quote di mercato avrebbe *“un effetto dirompente sul risultato economico del contratto di servizio con la regione Piemonte”*.
- dall'analisi di impatto sul CdS di media e lunga percorrenza dei servizi effettuati da Arenaways sulle linee Torino-Alessandria e Milano-Voghera, Trenitalia rileva che questi ultimi servizi potranno rappresentare un'alternativa per una parte dei flussi di mobilità a breve raggio (di carattere regionale o sovra-regionale). Considerato che il conto

economico dei treni in questione – inseriti nel CdS – versa in una situazione di grave perdita, Trenitalia ritiene che una contrazione anche modesta della domanda interessata contribuirebbe a peggiorare ulteriormente il bilancio di tali servizi;

- dall'analisi di impatto sul CdS di media e lunga percorrenza dei servizi effettuati da Arenaways sulla linea Torino-Villa S. Giovanni, Trenitalia rileva che quest'ultimi servizi hanno numerose fermate coincidenti con quelle effettuate dai propri treni. Considerato che il conto economico dei treni in questione – inseriti nel CdS – versa in una situazione di grave perdita, Trenitalia ritiene evidente che anche una perdita modesta di domanda contribuirebbe a peggiorare ulteriormente il bilancio di tali servizi;

VISTA la nota Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, prot.S1.2011.0031969 del 2/08/2011, nella quale la Regione Lombardia – come già indicato nella nota prot.S1.2010.0049958 del 20/07/2010 – rammenta che i servizi Milano-Torino sono di competenza della Regione Piemonte e, anche sulla base di tale fatto, non sembra ravvisare la compromissione dell'equilibrio economico dei propri contratti di servizio a causa dei servizi richiesti da Arenaways; di conseguenza la Regione Lombardia ritiene di poter continuare ad assicurare gli attuali livelli di servizio pubblico forniti da Trenord sulle linee di propria competenza; la Regione Lombardia ha inoltre allegato una relazione illustrativa integrativa di quella già trasmessa con nota prot. S1.2010.0060754 del 17/09/2010;

VISTA la nota prot. 558/U.C./TRP del 5/08/2011 con cui l'Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte ha fornito le seguenti considerazioni:

- la Regione Piemonte con nota prot.4426/DB1200 del 5/07/2011 ha richiesto a Trenitalia S.p.A. di fornire il proprio parere in ordine alla sostenibilità ed alla continuità dei servizi erogati, a fronte del Contratto di Servizio, nell'eventualità dell'effettuazione dei treni richiesti dall'IF Arenaways S.p.A.;
- Trenitalia S.p.A. con nota prot.31432 del 22/07/2011 ha comunicato alla Regione Piemonte il parere richiesto (trasmesso a questo Ufficio con fax. del 5/08/2011), ritenendo che il servizio di trasporto ferroviario proposto in Piemonte dalla Soc. Arenaways interferisca significativamente con i servizi gestiti dalla predetta impresa, oggetto dei Contratti di Servizio sottoscritti con la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana;
- inoltre, Trenitalia S.p.A. ha reso noto che i servizi ferroviari offerti da Arenaways S.p.A. genererebbero un effetto fortemente negativo sull'equilibrio economico dei servizi gestiti dalla Società stessa.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0001614 del 11/08/2011 con cui il Gestore dell'Infrastruttura, trasmette all'IF Arenaways S.p.A. e per conoscenza a questo Ufficio, con riferimento alla richiesta di tracce presentata ad aprile 2011, il progetto orario dicembre 2011-dicembre 2012. Tale progetto, relativo alle tracce nazionali, contiene solo quelle per le quali la suddetta impresa ferroviaria è in possesso dei requisiti previsti dal PIR;

VISTA la nota TRNIT-DALS\P\2011\0035667 del 5/09/2011 con cui l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., trasmette la *versione non confidenziale* relativa all'analisi della compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio conclusi da Trenitalia S.p.A. ed interessati dalle richieste di tracce formulate dall'IF Arenaways S.p.A.;

VISTA la nota prot. 665/4/URSF del 15/09/2011, con cui l'URSF ha richiesto al Curatore Fallimentare Dott. Marta - nel caso in cui sussistesse l'interesse ai procedimenti ex art. 59 della Legge 99/2009 - di comunicare tutte le informazioni utili ai fini della conclusione del procedimento relativo alla richiesta di tracce per l'orario 2011/2012;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0001920 del 12/10/2011 con cui il Gestore dell'Infrastruttura, comunica che – relativamente all'orario in corso – Arenaways, a seguito della sentenza di fallimento del Tribunale di Torino n.288 del 1 agosto 2011, ha disdettato sino a fine orario le tracce richieste per attività di trasporto passeggeri sulle relazioni Torino-Milano e Santhià-Livorno, continuando – in regime di esercizio provvisorio – ad espletare i soli traffici “autozug/autoslaap”; premesso ciò, il suddetto Gestore – tenuto conto dell'esigenza di dover compatibilizzare le diverse richieste di tracce avanzate dalle imprese ferroviarie sulle linee sopraccitate – ha chiesto al Curatore Fallimentare, la conferma o meno della sussistenza dell'interesse della curatela al mantenimento della richiesta di capacità per l'orario di servizio 2011-2012;

VISTA la nota del 14/10/2011, con cui l'Avv. Maurizio Ariagno trasmette il provvedimento del 4/10/2011 con cui il Giudice Delegato dott. Bruno Conca – a seguito della dichiarazione di fallimento della Arenaways S.p.A. – ha autorizzato il Curatore Fallimentare, con l'assistenza degli Avv.ti Pafundi e Ariagno stesso, a *“partecipare alle procedure di assegnazione delle tracce ed ai relativi procedimenti ex art. 59 L. 99/09 in istanza avanti all'URSF”*;

VISTA la nota prot. 746/4/URSF del 17/10/2011, con cui l'URSF, in risposta alla suddetta comunicazione dell'Avv. Ariagno, nel prendere atto di quanto stabilito dal Giudice Delegato Dott. Bruno Conca, comunica – per quanto concerne il procedimento relativo alla richiesta di tracce per servizi passeggeri in ambito nazionale per l'orario di servizio 2011-2012 – di restare in attesa di conoscere l'esito della procedura competitiva relativa alla vendita della società Arenaways S.p.A. al fine di poter definire il suddetto procedimento e assumere le decisioni di competenza. L'URSF ha trasmesso in allegato – per pronto riferimento - la propria nota n. 476/4/URSF del 24/06/2011 con cui ha avviato il procedimento istruttorio e richiesto le necessarie informazioni.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0002230 del 22/11/2011, con cui il Gestore ha comunicato al Curatore Fallimentare e per conoscenza all'URSF la decadenza della richiesta di tracce avanzata dall'IF Arenaways per l'orario di servizio 2011-2012, a causa della mancata conferma da parte della Curatela dell'interesse al mantenimento della predetta richiesta di capacità;

VISTA la nota prot. GMR/AA2011/569 del 24/11/2011, con cui lo Studio Legale Associato Grande Stevens, in nome e per conto del Curatore del Fallimento di Arenaways, riscontra la suindicata nota di RFI del 22 novembre 2011.

Lo Studio Legale riferisce circa l'incontro avvenuto in data 18 ottobre 2011 tra RFI ed il Curatore, durante il quale vi era stata l'intesa di sospendere ogni decisione in merito alle tracce richieste dall'IF, in modo da rinviare all'eventuale soggetto aggiudicatario ogni valutazione. Lo Studio Legale informa inoltre circa la procedura di vendita di Arenaways, che sembrerebbe giunta ad una fase di positiva definizione. Per tali motivi, in pendenza di gara per l'aggiudicazione giudiziale, lo Studio Legale ritiene che la decisione di RFI di dichiarare “decaduta” la richiesta di tracce dell'IF potrebbe arrecare un danno di grave rilievo al Fallimento.

Pertanto, lo Studio Legale invita RFI a comunicare formalmente al Curatore la revoca della suddetta decisione, con la precisazione della permanenza in essere dello status quo rispetto all'assegnazione delle tracce per l'orario dic. 2011/dic. 2012.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2011/0002266 del **28/11/2011** con cui il Gestore (RFI) riscontra la suindicata nota dello Studio Legale Associato Grande Stevens; RFI, nel prendere atto dell'imminente vendita della società Arenaways e del conseguente interesse al mantenimento della richiesta di tracce avanzata dall'IF prima dell'intervenuta Sentenza di fallimento, rassicura la Curatela circa la disponibilità della relativa capacità e la conseguente possibilità di allocarla al nuovo aggiudicatario.

VISTA la nota del **6/12/2011** del Curatore Fallimentare Dott. Marta che, facendo seguito alla suindicata nota del 28/11/2011 con cui RFI ha confermato la capacità richiesta dall'IF, trasmette il provvedimento di aggiudicazione dell'azienda Arenaways S.p.A alla newco Strade Ferrate Alta Italia S.r.l.

Il Curatore informa che il positivo esito della procedura di vendita ha confermato la corretta valutazione del Ministero circa l'insussistenza dei presupposti per la revoca facoltativa della licenza n. 47/2007, la quale ha consentito al Fallimento di valorizzare gli assets immateriali dell'IF e di riallocare tutto il personale dipendente.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2012/0000018 del **4/01/2012**, con cui il Gestore ha chiesto a Strade Ferrate Altitalia S.r.l. di fornire - al fine di dar corso alla trattazione della richiesta di tracce nazionali ed internazionali formulata dall'IF stessa il 02/01/2012 per l'orario in corso - la documentazione comprovante il possesso:

- a) della licenza e di ogni altro eventuale titolo idonei allo svolgimento del servizio che la impresa ferroviaria intende effettuare;
- b) del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta di assegnazione di capacità.

Nella nota allegata (prot. 001 del **2 gennaio 2012**) la società Strade Ferrate Altitalia ha rinnovato la richiesta di tracce effettuata dall'IF Arenaways nel mese di aprile 2011, e in particolare:

- tracce nazionali sulle relazioni:
 - o Milano-Torino;
 - o Torino – Villa S. Giovanni;
 - o Torino – Bari;
- tracce internazionali sulle relazioni:
 - o Luino (Domodossola) – Alessandria;
 - o Chiasso – Livorno;
 - o Tarvisio Boscoverde – Trieste;
 - o Chiasso - Verona;

Per quanto riguarda le linee Torino-Villa S. Giovanni, Torino – Bari e Luino – Alessandria, l'IF ha chiesto uno studio di fattibilità in corso d'orario, non essendo la stessa in possesso dell'estensione del Certificato di Sicurezza.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO/A0011/P/2012/0000058 del **17/01/2012** con cui il Gestore informa che l'IF Strade Ferrate Altitalia S.r.l. ha comunicato che, nell'acquisire l'IF Arenaways S.p.A., ne ha rilevato la licenza ed il certificato di sicurezza e che sarebbero in corso con gli Organismi competenti le relative procedure per la modifica dell'intestazione.

Premesso ciò, RFI ha chiesto alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario e all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, al fine di istruire la richiesta di tracce orarie effettuata da Strade Ferrate Alta Italia S.r.l., - di comunicare, per quanto di competenza:

- se la Società Strade Ferrate Alta Italia abbia natura di impresa ferroviaria;
- se la Società possa considerarsi, a tutti gli effetti, titolare della licenza nonché del certificato di sicurezza, precedentemente in possesso della IF Arenaways;

RFI trasmette in allegato la nota n. 3 del **12 gennaio 2012** con cui la Società Strade Ferrate Altitalia informa di aver acquisito l'IF Arenaways S.p.A. rilevandone la Licenza di IF ed il Certificato di Sicurezza, e che invierà i medesimi titoli intestati alla nuova ragione sociale non appena formalizzati dagli organismi competenti.

VISTA la nota prot.0000580 del **17/02/2012** - trasmessa a RFI S.p.A. all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, per conoscenza all'URSF, a Strade Ferrate Altitalia S.r.l. e al liquidatore fallimentare dell'IF Arenaways - con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario ha fatto le seguenti precisazioni:

- la DGTF ha sospeso la licenza n.47 del 6/07/2007 intestata ad Arenaways, rilasciando alla medesima licenza temporanea ai sensi dell'art.9 co.5 del D.Lgs n.188/2003, in quanto dagli atti in possesso risulta avviata la cessione del complesso aziendale Arenaways a seguito del fallimento della stessa;
- sulla base delle considerazioni che precedono e dalla lettura degli atti trasmessi risulterebbe che la richiesta di un progetto per la successiva utilizzazione di capacità della rete sia stata effettuata in nome e per conto dell'IF Arenaways attualmente titolare di licenza temporanea, che ad ogni effetto è da ritenersi sostitutiva, fino alla scadenza, della licenza n.47; inoltre non risulta adottato alcun provvedimento di sospensione o revoca dell'emesso titolo autorizzatorio;

Per quanto sopra, la DGTF, in risposta alla suindicata nota di RFI del 17 gennaio 2012, ritiene che la richiesta del Gestore non può che intendersi quale parere in merito alla legittimazione dell'IF Strade Ferrate a richiedere il progetto per la successiva assegnazione di capacità ferroviaria;

Su tale punto la DGTF ritiene di rimettere ogni valutazione di merito al Gestore dell'Infrastruttura e all'URSF;

Infine la DGTF, per quanto di competenza, si limita a segnalare che l'IF Strade Ferrate Altitalia risulta aggiudicatario provvisorio del complesso aziendale di Arenaways e, pertanto, titolare di una posizione giuridica tutelata dall'ordinamento, volta a salvaguardare gli interessi economico - patrimoniali facenti capo al complesso aziendale in corso di acquisizione.

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2012\0001875 del **17/09/2012** con cui il GI, in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Go Concept S.r.l. per l'orario di servizio dic.2011-dic.2012 e per il successivo dic.2012-dic.2013 sulla relazione Torino P.N. – Livorno C.le ha chiesto all'URSF, ai sensi dell'art.59, comma 3, della Legge n.99 del 23 luglio 2009, di valutare il possibile impatto delle suddette tracce con i servizi a committenza pubblica regionale;

VISTA la nota prot.703/4/URSF del **25/09/2012**, indirizzata a Trenitalia S.p.A., Go Concept S.r.l., D.G. per il Trasporto Ferroviario del Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT), Regioni Piemonte, Liguria, Toscana, 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* in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Go Concept S.r.l. per l'orario di servizio dic.2011-dic.2012 e per il successivo dic.2012-dic.2013 sulla relazione Torino P.N. – Livorno C.le

VISTA la Decisione URSF n. 966-4 del 06/12/2012 con cui l'Ufficio, a seguito della valutazione di tutte le informazioni necessarie acquisite durante il procedimento, ha stabilito che:

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Go Concept S.r.l. sulla relazione Torino P.N. – Livorno C.le 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, in corso di consolidamento, e con le Regioni Piemonte, Liguria e Toscana (questi ultimi conclusi con l'adozione dello strumento c.d. catalogo) e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n.99.

VISTO il fax della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del 13/06/2013 con cui trasmette copia del provvedimento n.13 del 23/05/2013 di sospensione della licenza n.47 intestata alla Società Go Concept S.r.l.. In tale provvedimento si evidenzia tra l'altro che:

- in data 23 gennaio 2012 con Decreto Dirigenziale n. 2 è stata rilasciata la licenza temporanea n. 1/T intestata alla società Arenaways S.p.A. per la durata di 6 mesi a far data dal 1 novembre 2011 con contestuale sospensione della licenza n. 47;
- in data 16 maggio 2012 con provvedimento n. 30 è stata confermata la licenza n. 47 alla società Go Concept S.r.l. per cessione del complesso aziendale da parte di Arenaways S.p.A.;
- in data 26 aprile 2013 l'ANSF ha comunicato - con nota n. 2989/2013 - la revoca del Certificato di Sicurezza rilasciato a Go Concept S.r.l. a causa della grave situazione finanziaria della Società che ha portato, fra l'altro, al ricorso alla cassa integrazione per il personale, alla scadenza dei contratti di noleggio e manutenzione dei veicoli nonché alle dimissioni delle principali figure con responsabilità di sicurezza;

VISTA l'e-mail del 13/06/2013 con cui RFI ha trasmesso copia delle seguenti note del 23/05/2013 della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario:

- n. 0001105 con allegato il provvedimento di sospensione n. 13 - ai sensi dell'art.9 co.3 del D.Lgs188/2003 - della licenza n. 47 intestata alla Società Go Concept S.r.l.;
- n. 0001112 con allegato il provvedimento di sospensione n. 14 - ai sensi dell'art.9 co.3 del D.Lgs188/2003 - della licenza nazionale passeggeri n. 9/N intestata alla Società Go Concept.

VISTA la relazione relativa al procedimento istruttorio prot. n. 542/4/URSF del 27 giugno 2013, che si condivide, predisposta dal responsabile del procedimento Dirigente della Divisione 1 - Vigilanza e Monitoraggio;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria e allegata alla suddetta relazione predisposta dal responsabile del procedimento;

CONSIDERATO che nel corso dell'istruttoria del procedimento avviato dall'URSF il 24/06/2011 è intervenuta la sentenza di fallimento dell'IF Arenaways S.r.l. (Tribunale di Torino - sentenza n. 288 del 1/08/2011);

CONSIDERATO che l'URSF, in data 15/09/2011, ha richiesto al Curatore Fallimentare Dott. Marta - nel caso in cui sussistesse l'interesse – di comunicare tutte le informazioni utili ai fini della conclusione del procedimento relativo alla richiesta di tracce per l'orario 2011/2012;

CONSIDERATO che il Giudice Delegato dott. Bruno Conca, in data 4/10/2011, a seguito della dichiarazione di fallimento della Arenaways S.p.A., ha autorizzato il Curatore Fallimentare a *“partecipare alle procedure di assegnazione delle tracce ed ai relativi procedimenti ex art. 59 L. 99/09 in istanza avanti all'URSF”*;

CONSIDERATO che il Gestore, in data 12/10/2011, ha comunicato che – relativamente all'orario in corso – l'IF Arenaways - a seguito della sentenza di fallimento del Tribunale di Torino n.288 del 1 agosto 2011 - ha disdettato sino a fine orario le tracce richieste per attività di trasporto passeggeri sulle relazioni Torino-Milano e Santhià-Livorno;

CONSIDERATO che l'URSF, in data 17/10/2011, ha comunicato al Curatore Fallimentare – in relazione al procedimento relativo alla richiesta di tracce per servizi passeggeri in ambito nazionale per l'orario di servizio 2011-2012 – di restare in attesa di conoscere l'esito della procedura competitiva relativa alla vendita della società Arenaways. al fine di poter definire il suddetto procedimento e assumere le decisioni di competenza;

CONSIDERATA la nota del 6/12/2011 del Curatore Fallimentare Dott. Marta con cui comunica l'aggiudicazione dell'azienda Arenaways S.p.A alla newco Strade Ferrate Alta Italia S.r.l.

CONSIDERATO che il 2/01/2012 la società Strade Ferrate Altitalia (SFAI) ha rinnovato la richiesta di tracce effettuata dall'IF Arenaways nel mese di aprile 2011, e in particolare per le tracce nazionali:

- Milano-Torino;
- Torino – Villa S. Giovanni;
- Torino – Bari;

CONSIDERATO che in data 17/01/2012 RFI S.p.A., al fine di istruire la richiesta di tracce orarie effettuata da Strade Ferrate Alta Italia S.r.l., ha chiesto alla DGTF e all'ANSF se la Società SFAI avesse natura di impresa ferroviaria e quindi potesse considerarsi titolare della licenza nonché del Certificato di Sicurezza, precedentemente in possesso della IF Arenaways;

CONSIDERATO che in data 23/01/2012 con Decreto Dirigenziale n. 2 è stata rilasciata la licenza temporanea n. 1/T intestata alla società Arenaways S.p.A. per la durata di 6 mesi a far data dal 1 novembre 2011 con contestuale sospensione della licenza n. 47;

CONSIDERATO che non è pervenuta a quest'Ufficio alcuna comunicazione ufficiale circa il passaggio proprietario dalla newco Strade Ferrate Altitalia alla società Go Concept S.r.l., quest'ultima aggiudicataria del definitivo passaggio di proprietà della Società Arenaways S.p.A.;

CONSIDERATO che in data 16/05/2012 con provvedimento n. 30 è stata confermata la licenza n. 47 alla società Go Concept S.r.l. per cessione del complesso aziendale da parte di Arenaways S.p.A a seguito del fallimento della stessa;

CONSIDERATO che l'IF Arenaways non ha riscontrato la nota URSF prot.476 del 24/06/2011 con cui l'Ufficio ha comunicato l'avvio del procedimento istruttorio e richiesto gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;

CONSIDERATO che l'IF GO Concept S.r.l. nel settembre 2012 ha presentato al GI richieste di tracce nazionali per l'orario di servizio dic.2011-dic.2012 e per il successivo dic.2012-dic.2013 sulla relazione Torino P.N. – Livorno C.le, per le quali RFI ha chiesto all'URSF, ai sensi dell'art.59, comma 3, della Legge n.99 del 23 luglio 2009, di valutare il possibile impatto delle suddette tracce con i servizi a committenza pubblica regionale;

CONSIDERATO che l'URSF ha effettuato la suddetta valutazione ai sensi dell'art.59, stabilendo - con Decisione n. 966 del 06/12/2012 - che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Go Concept S.r.l. sulla relazione Torino P.N. – Livorno C.le non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (CdS) e pertanto non ha disposto alcuna limitazione al servizio stesso;

CONSIDERATO che in data 26/04/2013 l'ANSF ha comunicato la revoca del Certificato di Sicurezza rilasciato all'IF Go Concept S.r.l. a causa della grave situazione finanziaria della Società;

CONSIDERATO che in data 23/05/2013 la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario ha sospeso - ai sensi dell'art.9 co.3 del D.Lgs188/2003 - la licenza n.47 e la licenza nazionale passeggeri n.9/N intestate alla Società Go Concept S.r.l.;

ADOPTA LA SEGUENTE:

DECISIONE

Alla luce di tutti gli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria, l'*Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari* dispone:

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

Roma, 05 luglio 2013

Il Direttore
Ing. Fabio Croccolo

