



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n. 471

Roma, 24 giugno 2011

Servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri richiesti dalle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord S.r.l. sulla linea del Brennero.

Riesame della Decisione n.659 del 6 dicembre 2010, ai sensi dell'articolo 59, comma 4, della legge n. 99 del 23 luglio 2009.

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 ed i compiti dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF);

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 stabilisce se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico è compromesso da un servizio di trasporto passeggeri in ambito nazionale (ivi

compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano) ed eventualmente dispone le limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri;

VISTA la nota prot. TRNIT-AD\P\2010\0015835 del 27/04/2010, con cui l'IF Trenitalia S.p.A. ha segnalato che il nuovo servizio ferroviario offerto dalle IF DB, OBB e LeNord lungo la linea del Brennero si sovrappone – per ubicazione e numero fermate, orari e frequenza – ai servizi erogati dalla medesima IF nell'ambito dei contratti di servizio pubblico conclusi con le Regioni Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Provincia Autonoma di Trento e Provincia Autonoma di Bolzano;

VISTA la nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2010\0000624 del 13/05/2010, con cui RFI S.p.A., in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF LeNord S.r.l. per l'orario di servizio 2010-2011 ha richiesto all'URSF, ai sensi dell'art. 59, 3° comma, della legge n. 99 del 23 luglio 2009, di verificare:

- a) se l'esercizio dell'attività di trasporto richiesta sia suscettibile di compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio esistenti;
- b) se ed a quali limitazioni tale attività di trasporto dovrà essere assoggettata, a seguito della verifica al punto a);

VISTO il procedimento istruttorio avviato in data 19/05/2010 dall'URSF ai sensi del 3° comma dell'art. 59 della Legge n. 99/2009 per verificare se l'esercizio dell'attività di trasporto richiesta dall'IF LeNord S.r.l. comprometta l'equilibrio economico dei contratti di servizio esistenti ed a quali limitazioni la suddetta attività di trasporto debba eventualmente essere assoggettata;

VISTA la Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010, adottata a conclusione del suddetto procedimento istruttorio, con cui l'URSF

- ha stabilito che la traccia Innsbruck - Bologna è una traccia nazionale e non internazionale;
- ha stabilito che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF LeNord S.r.l. compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico in termini di redditività dell'IF Trenitalia S.p.A., titolare del contratto di servizio nazionale e dei contratti di servizio con le Regioni Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e con la Provincia Autonoma di Trento;
- ha disposto le limitazioni di cui all'art.59, comma 2 della legge 23 luglio 2009, n.99 e precisamente ha:
 - limitato le tracce richieste dall'IF LeNord sulla relazione Monaco–Bologna alla sola fermata di Bologna;
 - limitato le tracce richieste dall'IF LeNord sulla relazione Monaco–Venezia alla sola fermata di Venezia S.L.;
 - limitato le tracce richieste dall'IF LeNord sulla relazione Monaco–Verona alla sola fermata di Verona;
 - limitato le tracce richieste dall'IF LeNord sulla relazione Monaco–Milano alla sola fermata di Milano;
 - limitato le tracce richieste dall'IF LeNord sulla relazione Innsbruck–Bologna alla sola fermata di Bologna;
 - limitato le tracce nazionali richieste dall'IF LeNord sulle relazioni Milano–Venezia S.L., Venezia S.L.–Verona e Verona –Milano alle sole fermate terminali;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTA la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010, con cui l'URSF, preso atto dei problemi evidenziati dall'impresa ferroviaria LeNord S.r.l. derivanti dall'immediata applicazione della Decisione n. 659 del 6 Dicembre 2010, e che la situazione risultava particolarmente critica a causa dei numerosi biglietti venduti per le festività natalizie e di inizio anno 2011, ha disposto la sospensione temporanea e parziale della Decisione n. 659 del 6 Dicembre 2010 al fine di evitare il verificarsi di gravi problemi commerciali considerata l'impossibilità di adottare - da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e LeNord - le azioni necessarie ad una modifica sostanziale del servizio sulla linea del Brennero. Con tale Decisione l'URSF ha sospeso l'applicazione della Decisione n. 659 del 6 Dicembre 2010 per un termine non superiore a tre mesi a partire dal 10 dicembre 2010;

VISTA la "*Comunicazione interpretativa della Commissione in merito ad alcune disposizioni della Direttiva 2007/58/CE*" del 28/12/2010 (GUCE 2010/C 353/01) che contiene il punto di vista della Commissione Europea in merito alla Direttiva 2007/58/CE che disciplina l'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri;

VISTA la nota prot. n. 0000057 del 5/01/2011 con la quale l'impresa ferroviaria LeNord S.r.l. ha chiesto, ai sensi dell'art. 59 comma 4 della legge n. 99 del 23 luglio 2009, il riesame della Decisione n.659 in modo da considerare sia la modifica dei servizi offerti dall'IF Trenitalia S.p.A. con l'orario di servizio 2010/2011, sia la sopracitata "*Comunicazione interpretativa della Commissione in merito ad alcune disposizioni della Direttiva 2007/58/CE*" del 28/12/2010.

L'IF LeNord S.r.l. ha chiesto inoltre che la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010 venga estesa fino all'emanazione del provvedimento conseguente al riesame della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010;

VISTA la nota prot. 35/4 del 17/01/2011 con cui l'URSF ha comunicato l'avvio del procedimento istruttorio e la nomina del relativo responsabile per il riesame della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010;

VISTA la nota prot. 88/4 del 03/02/2011 con cui l'URSF chiede all'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia di verificare, insieme all'IF titolare del contratto di servizio pubblico regionale interferito dai servizi richiesti dall'IF LeNord S.r.l., la sostenibilità del suddetto contratto e la continuità dei servizi erogati a seguito dell'effettuazione - da parte dell'IF LeNord S.r.l. - dei treni richiesti;

VISTA la nota prot. 89/4 del 03/02/2011 con cui l'URSF chiede all'Assessore alle politiche della Mobilità e delle Infrastrutture della Regione Veneto di verificare, insieme all'IF titolare del contratto di servizio pubblico regionale interferito dai servizi richiesti dall'IF LeNord S.r.l., la sostenibilità del suddetto contratto e la continuità dei servizi erogati a seguito dell'effettuazione - da parte dell'IF LeNord S.r.l. - dei treni richiesti;

VISTA la nota prot. 90/4 del 03/02/2011 con cui l'URSF chiede all'Assessore Mobilità e Trasporti della Regione Emilia Romagna di verificare, insieme all'IF titolare del contratto di servizio pubblico regionale interferito dai servizi richiesti dall'IF LeNord S.r.l., la sostenibilità del suddetto

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

contratto e la continuità dei servizi erogati a seguito dell'effettuazione – da parte dell'IF LeNord S.r.l. – dei treni richiesti;

VISTA la nota prot. 91/4 del 03/02/2011 con cui l'URSF chiede all'Assessore ai Lavori Pubblici, Ambiente e Trasporti della Provincia Autonoma di Trento di verificare, insieme all'IF titolare del contratto di servizio pubblico interferito dai servizi richiesti dall'IF LeNord S.r.l., la sostenibilità del suddetto contratto e la continuità dei servizi erogati a seguito dell'effettuazione – da parte dell'IF LeNord S.r.l. – dei treni richiesti;

VISTA la nota prot. 92/4 del 03/02/2011 con cui l'URSF chiede all'Assessore all'Artigianato, Industria, Commercio, Mobilità e Personale della Provincia Autonoma di Bolzano di verificare, insieme all'IF titolare del contratto di servizio pubblico interferito dai servizi richiesti dall'IF LeNord S.r.l., la sostenibilità del suddetto contratto e la continuità dei servizi erogati a seguito dell'effettuazione – da parte dell'IF LeNord S.r.l. – dei treni richiesti;

VISTA la nota prot. 93/4 del 03/02/2011 con cui l'URSF chiede all'IF Trenitalia S.p.A. di aggiornare la nota del 8/07/2010 con cui l'IF stessa aveva argomentato l'impatto dell'offerta dei nuovi servizi esercitati da LeNord-DB-OBB, e di fornire un'analisi dell'impatto causato dai servizi di LeNord S.r.l., ormai operativi da oltre 1 anno;

VISTA la nota prot. 94/4 del 03/02/2011 con cui l'URSF chiede all'IF LeNord S.r.l. di fornire i dati di traffico dei servizi effettuati sulla linea del Brennero su matrice origine/destinazione riferiti all'anno 2010, evidenziando anche il trend di sviluppo;

VISTA la nota prot. 75934 ASS/S036 del 07/02/2011 con cui l'Assessore ai Lavori Pubblici, Ambiente e Trasporti della Provincia Autonoma di Trento informa che, per le informazioni raccolte dai propri uffici, non si registrano "compromissioni" al profitto aziendale di Trenitalia sui servizi regionali a causa dei servizi offerti da DB/OBB/LeNord. Nel confermare i contenuti delle note già inviate dal Servizio Trasporti della Provincia di Trento in data 2 e 29 luglio 2010, l'Assessore segnala inoltre che l'analisi delle frequentazioni (rilevazioni ultime di novembre 2010 rispetto alle rilevazioni novembre 2009 a cura di Trenitalia) non evidenzia significative variazioni sui treni regionali con orario contiguo a quello degli EC oggetto della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010, e che in alcuni casi la frequentazione dei treni locali mostra un incremento di passeggeri. Infine, tra le altre osservazioni, l'Assessore condivide la richiesta di annullamento, avanzata dalle IF DB/OBB/LeNord, della Decisione n. 659 almeno per la parte in cui la Decisione stessa, senza far distinzione tra viaggi locali e viaggi internazionali, vieta tout court le fermate intermedie di Trento, Rovereto e Verona.

VISTA la nota prot. 104/4 del 08/02/2011 con cui l'URSF, al fine di esprimere le valutazioni di competenza, richiede all'Assessore ai Lavori Pubblici, Ambiente e Trasporti della Provincia Autonoma di Trento copia del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico locale ferroviario di interesse provinciale e locale per gli anni 2008-2013 sottoscritto con Trenitalia S.p.A.

L'URSF inoltre, in relazione al fatto che la Provincia Autonoma di Trento condivida la richiesta di annullamento, avanzata dalle IF DB/OBB/LeNord, della parte della Decisione n. 659 in cui si

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

vietano *“tout court le fermate intermedie di Trento, Rovereto e Verona”*, rappresenta che in virtù della formulazione dell’art. 59 della Legge n. 99/2009 – a meno di un intervento del legislatore che la modifichi – l’Ufficio non può adottare nelle proprie Decisioni nessuna proporzionalità. Pertanto l’URSF non può limitare le fermate alla sola discesa per i treni provenienti dall’estero o alla sola salita per quelli invece diretti fuori Italia.

VISTO il Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di interesse Provinciale e Locale per gli anni 2008-2013 sottoscritto tra la Provincia Autonoma di Trento e l’IF Trenitalia, pervenuto all’URSF in data 16 febbraio 2011;

VISTA la nota prot. TRNIT-AD\P\2011\0006114 del 09/02/2011, con cui l’IF Trenitalia S.p.A. ha segnalato all’URSF ed alla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del MIT che la compromissione dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, causata dai servizi offerti sulla linea del Brennero da DB, OBB e LeNord riguarda altresì il contratto concluso direttamente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia per le tratte di media e lunga percorrenza che per la parte relativa ai servizi interregionali c.d. “indivisi” nelle regioni a statuto speciale/province autonome, come anche evidenziato nella propria relazione dell’8 luglio 2010. Trenitalia S.p.A. informa pertanto che, qualora gli esiti dei procedimenti in corso - il riesame della Decisione n. 659 avviato dall’URSF e le impugnative giudiziali avviate da parte delle IF Deutsche Bahn e di LeNord dinnanzi al TAR del Lazio - non garantissero la dovuta tutela dell’equilibrio economico dei contratti di servizio interessati, compreso quello con il MIT, si vedrà costretta ad adottare tempestivamente le misure indispensabili al ripristino dei propri ricavi, tramite revisione/riduzione dell’offerta ovvero attraverso un’integrazione dei corrispettivi alla stessa spettanti.

VISTA la nota prot. 236 del 15/02/2011 con cui l’IF LeNord S.r.l. trasmette i dati di traffico dei servizi effettuati sulla linea del Brennero su matrice origine/destinazione riferiti all’anno 2010, richiesti dall’URSF con nota prot. n. 94/4 del 3/02/2011 al fine del riesame della Decisione n. 659;

VISTA la Decisione n. 134 del 17 febbraio 2011 con cui l’URSF dispone la proroga della sospensione temporanea e parziale della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010, già disposta con la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010, fino all’emanazione del provvedimento di riesame che terrà conto delle ulteriori informazioni necessarie richieste alle parti interessate nell’avvio dell’istruttoria.

VISTA la nota prot. 75.02/93002 pervenuta in data 24/02/2011 con cui l’Assessore all’Artigianato, Industria, Commercio, Mobilità e Personale della Provincia Autonoma di Bolzano risponde alla nota dell’URSF prot. n. 92 del 3/02/2011 ed in particolare riconferma che:

i servizi ferroviari regionali svolti sul territorio della Provincia di Bolzano e fino a Trento sono contrattualizzati in regime “gross cost” (Contratto di Servizio 2009-2014);

i treni interregionali (IR) sono inseriti nel sistema di cadenzamento orario contrattualizzato in regime di “net cost” dallo Stato con convenzioni di integrazione tariffaria con la Provincia di Bolzano;

dal 2008, per scelta unilaterale di Trenitalia, sono state cancellate le relazioni EC fra Monaco e Verona e successivamente anche le relazioni Eurostar fra Bolzano e Roma, con la giustificazione che tali servizi non erano più economicamente sostenibili.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nella stessa nota si afferma inoltre che in base ai dati della frequentazione/annua dei treni DB/OBB/LeNord sulla tratta Brennero-Verona risulta che l'89% deriva da traffico internazionale, il 10% da passeggeri da passeggeri sulla tratta Brennero-Verona e l'1% da passeggeri provenienti da altre relazioni nazionali: questo dimostrerebbe l'internazionalità dei servizi e la scarsa ripercussione economica sulle entrate Trenitalia S.p.A..

L'Assessore evidenzia anche che non vengono riscontrate interferenze con i servizi regionali, dal momento che le tracce richieste hanno occupato tracce libere in parte precedentemente occupate dagli EC soppressi da Trenitalia, e che tali nuovi servizi si integrano sinergicamente consentendo interconnessioni con i servizi regionali laterali svolti dall'IF Trenitalia S.p.A..

Infine si afferma che le tariffe applicate (di tipo Eurostar) non consentono che una minimale concorrenza con i servizi regionali ed interregionali.

VISTA la nota prot. S1.2011.0007357 del 24/02/2011 con cui la Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia informa di aver avviato un progetto di cooperazione che ha portato alla costituzione del nuovo operatore regionale Trenitalia-LeNord, nell'ambito di un progetto di sviluppo e strutturazione del trasporto ferroviario regionale. Inoltre si afferma che la Regione Lombardia ritiene che l'avvio di servizi in regime di concorrenza, pur adeguatamente regolata secondo la normativa vigente, sia un altro passaggio importante per la crescita qualitativa del trasporto ferroviario. Nel caso specifico, la presenza di una sola coppia di treni di mercato sulla relazione Milano-Brennero-Monaco, a fronte dei 1200 treni circolanti giornalmente sulla rete RFI lombarda (con oltre 400.000 viaggiatori ed un introito annuo di 130 milioni di euro), *"appare difficilmente correlabile con una perdita di equilibrio economico del contratto di servizio"*.

In tale contesto, la Regione Lombardia ritiene che i servizi internazionali, di cui LeNord è partner, non rappresentino un rischio per i servizi a contratto, ma un'importante risorsa di apporto di utenza al trasporto regionale, da valorizzare adeguatamente, al pari ad esempio, dei treni Frecciabianca già svolti da Trenitalia sulla medesima direttrice Milano-Verona.

VISTA la nota prot. 01.75.01.115620 del 28/02/2011 con cui il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano ritiene sia assolutamente necessario mettere a punto una soluzione di sistema sotto il profilo dell'offerta complessiva dei servizi ferroviari che, pur garantendo il principio secondo cui l'introduzione di nuovi servizi da parte di soggetti diversi dagli operatori titolari di Contratti di Servizio pubblici non deve ledere l'equilibrio economico dei contratti stessi, consenta nel contempo di effettuare servizi transfrontalieri, di rilevante importanza per il territorio della provincia di Bolzano. Il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano inoltre si auspica, nel rispetto del quadro normativo vigente, che vengano definite azioni concrete per rendere coerenti e non configgenti i potenziali contributi di ciascuna impresa ferroviaria interessata, in un'ottica di collaborazione e cooperazione finalizzata al miglioramento complessivo dell'intero sistema del trasporto ferroviario di passeggeri;

VISTA la nota prot. A001/2011/126501/LD-gf del 28/02/2011 con cui il Presidente della Provincia Autonoma di Trento ritiene che, in relazione ai nuovi servizi sulla linea del Brennero, sia necessario mettere a punto una soluzione di sistema sotto il profilo dell'offerta complessiva dei servizi ferroviari che, pur garantendo il principio secondo cui l'introduzione di nuovi servizi da parte di soggetti diversi dagli operatori titolari di Contratti di Servizio pubblici non deve ledere l'equilibrio economico dei contratti stessi, consenta nel contempo di effettuare servizi internazionali di rilevante importanza per il territorio della provincia di Trento. Il Presidente della Provincia Autonoma di Trento inoltre si auspica, nel rispetto del quadro normativo vigente, che vengano definite azioni

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

concrete per rendere coerenti e non configgenti i potenziali contributi di ciascuna impresa ferroviaria interessata, in un'ottica di collaborazione e cooperazione finalizzata al miglioramento complessivo dell'intero sistema del trasporto ferroviario di passeggeri;

VISTA la nota prot. TRNIT-AD\P\2011\0011197 del 15/03/2011, con cui l'Amministratore Delegato di Trenitalia, nel dar seguito alla nota del Presidente della Provincia Autonoma di Trento del 28/02/2011, conviene sull'opportunità di fare il massimo per raggiungere l'obiettivo di migliorare i servizi di trasporto ferroviario sulla linea del Brennero. In particolare Trenitalia comunica di essere disponibile ad aderire ed avviare un processo in cui, da un lato, le amministrazioni competenti dovrebbero rivedere i loro piani di sviluppo dei servizi regionali e locali e, dall'altro, Deutsche Bahn dovrebbe rivedere il proprio piano di servizio: tale iniziativa non dovrà in alcun modo compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. Trenitalia S.p.A. suggerisce quindi l'opportunità di valutare insieme con le Deutsche Bahn il modo migliore per unire le rispettive offerte, considerando un possibile miglioramento dell'attuale accordo "Sales of railways product". Il coinvolgimento dell'Organismo di Regolazione Italiano dovrebbe essere di fondamentale importanza per assicurare che gli sforzi per il miglioramento dei servizi di mercato non pregiudichi l'equilibrio economico dei relativi contratti di servizio pubblico;

VISTA la nota prot. 239/4 del 30/03/2011 con cui l'URSF chiede all'Assessore alle politiche della Mobilità e delle Infrastrutture della Regione Veneto di voler riscontrare la nota prot. n. 89/4 del 03/02/2011 al fine di permettere all'Ufficio il riesame della Decisione n. 659 del 6/12/2010;

VISTA la nota prot. 223244 del 10/05/2011 con cui la Direzione Mobilità della Regione Veneto, nel riscontrare le note URSF prot. n. 89/4 del 03/02/2011 e prot. 239/4 del 30/03/2011, rinvia alla comunicazione al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte del Presidente della Giunta Regionale del Veneto del 31/01/2011 ed afferma che la società Trenitalia, contattata per acquisire le opportune valutazioni richieste dall'URSF, non ha fornito alcun riscontro.

Nella suddetta nota del 31/01/2011 il Presidente della Giunta Regionale osserva che, in ragione del limitato numero di servizi ferroviari programmati dalle IF DB/OBB/LeNord e delle competitive tariffe applicate rispetto alle analoghe esistenti, *"potrebbe solo sussistere un potenziale interesse da parte di una clientela veneta non pendolare, ovvero pendolare di lunga percorrenza, già fruitrice dei treni EStar ed ECity di Trenitalia, cosa questa che certamente non inciderebbe sui contratti di servizio pubblico regionali"*. Sempre secondo il Presidente della Giunta Regionale, i suddetti contratti, essendo stipulati a catalogo, già garantirebbero il relativo equilibrio economico, e, di contro, concedere ai servizi in argomento le fermate richieste, oltre ad ampliare l'offerta ferroviaria all'utenza, anche veneta, consentirebbe il concreto avvio alla liberalizzazione del mercato, quantomeno per i servizi di lunga percorrenza;

VISTA la nota prot. n. 0005137 del 27 maggio 2011 con cui la società Trenord S.r.l. comunica che l'impresa ferroviaria LeNord S.r.l. è confluita per fusione con l'IF Trenitalia S.p.A. in Trenord stessa;

PRESO ATTO della nota del 13/06/2011 con cui la DB Fernverkehr AG informa l'URSF di aver concluso, in data 12 maggio 2011, un accordo con Trenitalia S.p.A. nel quale è stata ritenuta la congruità, rispetto al principio della tutela dell'equilibrio economico dei servizi pubblici interessati

ed oggetto del procedimento di riesame da parte dell'URSF, di un programma di esercizio della DB sulla direttrice del Brennero.

Nella nota si sostiene che è stato verificato che l'esercizio - per gli orari ferroviari 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014 - delle seguenti attività di trasporto internazionale passeggeri da parte dell'IF DB sulla direttrice del Brennero non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico afferenti sulla medesima direttrice di cui l'IF Trenitalia è titolare con le Regioni e Province autonome interessate:

- a) una coppia di treni giornalieri sulla relazione Brennero-Verona Porta Nuova con fermate a Fortezza, Bressanone, Bolzano, Trento e Rovereto;
- b) due coppie di treni giornalieri sulla relazione Brennero-Venezia Santa Lucia con fermate a Fortezza, Bressanone, Bolzano, Trento, Rovereto, Verona Porta Nuova, Padova e Venezia Mestre;
- c) due coppie di treni giornalieri sulla relazione Brennero-Bologna Centrale con fermate a Fortezza, Bressanone, Bolzano, Trento, Rovereto, Verona Porta Nuova;

In attuazione al principio della non compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti, i passeggeri dei suddetti treni con destinazione ovvero partenza Padova potranno acquistare i relativi biglietti, rispettivamente, solo con partenza ovvero destinazione sulla direttrice del Brennero (ovvero altre località fuori Italia), e non da ovvero verso altre stazioni in Veneto o Emilia Romagna.

La DB Fernverkehr AG rinvia quindi all'URSF la valutazione - nell'ambito del procedimento di riesame della Decisione n. 659 - della non compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico intercettati dai servizi ferroviari sulla linea del Brennero riconfigurati come sopra indicato.

PRESO ATTO della nota prot. TRNIT-AD\P\2011\0025349 del 14/06/2011, con cui l'Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A. conferma - facendo seguito alla summenzionata nota della società DB Fernverkehr AG del 13/06/2011 - che i servizi ferroviari, così come riconfigurati dalla DB stessa, non compromettono l'equilibrio economico dei contratti di servizio interessati e di cui Trenitalia è titolare. A questo proposito viene allegata una specifica nota tecnica in cui si evidenziano le rilevanti novità della nuova offerta prospettata dall'IF DB a partire dall'orario 2011/2012 rispetto alla richiesta di tracce orarie relative all'orario 2010/2011.

In particolare la IF Trenitalia S.p.A. evidenzia che la nuova richiesta dell'IF DB:

- i) non comprende servizi sulla relazione Verona-Milano;
- ii) non prevede fermate nei capoluoghi di provincia situati sulla relazione Verona-Venezia, su cui viene effettuata la sola fermata di Padova per i soli viaggiatori (in salita o discesa) che compiano un percorso internazionale.

Trenitalia S.p.A., sempre nella nota tecnica, rivede le valutazioni precedentemente effettuate (in data 8 luglio 2010) ed afferma che le variazioni nelle caratteristiche/modalità dei servizi svolti da DB rendono l'offerta meno aggressiva e, come tale, in grado di incidere sull'equilibrio economico dei contratti di servizio senza tuttavia causarne la compromissione.

L'IF Trenitalia infine rinvia all'URSF la valutazione - nell'ambito del procedimento di riesame della Decisione n. 659 - della non compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico intercettati dai servizi ferroviari sulla linea del Brennero così come riconfigurati dalla IF DB Fernverkehr AG;

PRESO ATTO della nota prot. TRNIT-DALS\P\2011\0026158 del 20/06/2011, con cui la Direzione Affari Legali e Societari di Trenitalia S.p.A. precisa che i contenuti della nota tecnica - allegata alla lettera prot. 0025349 del 14/06/2011 e relativa all'analisi dell'andamento della

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

domanda nonché alle caratteristiche dell'offerta proposta da Trenitalia stessa nei bacini di traffico interessati - devono ritenersi riservati, in ragione della notevole rilevanza strategica per le politiche commerciali della società;

PRESO ATTO della nota prot. TRNIT-AD\P\2011\0026764 del 22/06/2011, con cui l'Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A., precisa che il seguente periodo, contenuto nella nota tecnica allegata alla lettera prot. 0025349 del 14/06/2011 e relativo alle caratteristiche della nuova offerta dell'IF Fernverkehr AG:

“ii) non prevede fermate nei capoluoghi di provincia situati sulla relazione Verona-Venezia, su cui viene effettuata la sola fermata di Padova per i soli viaggiatori (in salita o discesa) che compiano un percorso internazionale”

deve intendersi nel senso che i viaggiatori che salgono o scendono alla stazione di Padova devono possedere un biglietto avente origine e destinazione in una località situata lungo la direttrice del Brennero (anche in territorio nazionale) e non in altre stazioni del Veneto e/o dell'Emilia Romagna.

CONSIDERATO che, in relazione ad una eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'IF Trenitalia S.p.A., la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario si è già espressa con la nota prot. n. 0096716 del 3/12/2010, ed ha ritenuto difficilmente valutabile l'effetto di “spostamento” di utenza/clientela;

CONSIDERATO che, l'Assessore ai Lavori Pubblici, Ambiente e Trasporti della Provincia Autonoma di Trento informa che, a seguito dell'analisi delle frequentazioni dal novembre 2009 al novembre 2010 effettuate a cura di Trenitalia, non si evidenziano significative variazioni sui treni regionali con orario contiguo a quello degli EC oggetto della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010, e che pertanto non si registrano “compromissioni” al profitto aziendale di Trenitalia sui servizi regionali a causa dei servizi offerti da DB/OBB/LeNord;

CONSIDERATO che l'Assessore all'Artigianato, Industria, Commercio, Mobilità e Personale della Provincia Autonoma di Bolzano ribadisce che i servizi ferroviari regionali svolti sul territorio della Provincia di Bolzano e fino a Trento sono contrattualizzati (CdS 2009-2014) in regime “gross cost” ed afferma che - in base ai dati della frequentazione/annua dei treni DB/OBB/LeNord sulla tratta Brennero-Verona - risulta che l'89% deriva da traffico internazionale, il 10% da passeggeri da passeggeri sulla tratta Brennero-Verona e l'1% da passeggeri provenienti da altre relazioni nazionali, e che quindi sarebbe dimostrata l'internazionalità dei servizi e la scarsa ripercussione economica sulle entrate Trenitalia;

CONSIDERATO che il Presidente della Giunta Regionale del Veneto, nella nota del 31/01/2011, osserva che, in ragione del limitato numero di servizi ferroviari programmati dalle IF DB/OBB/LeNord e delle competitive tariffe applicate rispetto alle analoghe esistenti, *“potrebbe solo sussistere un potenziale interesse da parte di una clientela veneta non pendolare, ovvero pendolare di lunga percorrenza, già fruitrice dei treni EStar ed ECity di Trenitalia, cosa questa che certamente non inciderebbe sui contratti di servizio pubblico regionali”*.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CONSIDERATO che l'IF DB Fernverkehr AG ha riconfigurato la propria offerta di servizi sulla linea del Brennero, prevedendo:

- a) una coppia di treni giornalieri sulla relazione Brennero-Verona Porta Nuova con fermate a Fortezza, Bressanone, Bolzano, Trento e Rovereto;
- b) due coppie di treni giornalieri sulla relazione Brennero-Venezia Santa Lucia con fermate a Fortezza, Bressanone, Bolzano, Trento, Rovereto, Verona Porta Nuova, Padova e Venezia Mestre;
- c) due coppie di treni giornalieri sulla relazione Brennero-Bologna Centrale con fermate a Fortezza, Bressanone, Bolzano, Trento, Rovereto, Verona Porta Nuova;

Inoltre l'IF DB Fernverkehr AG ha previsto che i passeggeri dei suddetti treni con destinazione ovvero partenza Padova potranno acquistare i relativi biglietti, rispettivamente, solo con partenza ovvero destinazione sulla direttrice del Brennero (ovvero altre località fuori Italia), e non da ovvero verso altre stazioni in Veneto o Emilia Romagna.

VALUTATO quanto sopra espresso, ed in particolare:

- che l'IF Trenitalia S.p.A. ha considerato che le variazioni nelle caratteristiche/modalità dei nuovi servizi riconfigurati dall'IF DB Fernverkehr AG rendono l'offerta meno aggressiva e, come tale, in grado di incidere sull'equilibrio economico dei contratti di servizio senza tuttavia causarne la compromissione.
- che l'IF Trenitalia S.p.A., rivedendo le valutazioni effettuate (in data 8 luglio 2010) sulla base della precedente richiesta di tracce, ha stabilito che l'offerta di servizi ferroviari, così come riconfigurati dall'IF DB Fernverkehr AG, non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio interessati di cui Trenitalia S.p.A. è titolare;
- che la nuova offerta di servizi ferroviari dell'IF DB Fernverkehr AG non comprende treni sulla relazione Verona-Milano;

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

VISTA la relazione relativa al procedimento istruttorio prot. n. 470/URSF/Div.1 del 23/06/2011, che si condivide, predisposta dal responsabile del procedimento, Dirigente della Divisione 1 "Vigilanza e Monitoraggio";

VERIFICATO che i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero, così come riconfigurati dall'impresa ferroviaria DB Fernverkehr AG, non compromettono l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tali contratti sottoscritti dall'IF Trenitalia S.p.A. con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con le Regioni Veneto ed Emilia Romagna, con le Province Autonome di Trento e Bolzano;

ADOTTA LA SEGUENTE:

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

DECISIONE

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), ai sensi dell'art. 59, comma 4 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, ha riesaminato la Decisione n.659 del 6 dicembre 2010;

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:**

1. lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero, così come riconfigurati dall'impresa ferroviaria DB Fernverkehr AG, non compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tali contratti, sottoscritti dall'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. con:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- le Regioni Veneto ed Emilia Romagna;
- le Province Autonome di Trento e Bolzano;

e pertanto non si dispone alcuna limitazione di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99;

2. i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero da parte dell'impresa ferroviaria DB Fernverkehr AG, così come dalla stessa IF riconfigurati, devono essere avviati entro l'11 dicembre 2011 (data di attivazione dell'orario di servizio 2011/2012);
3. la sospensione temporanea e parziale della Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010, disposta con la Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010 e poi prorogata con la Decisione n. 134 del 17/02/2011, vige fino alla data di avvio dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero di cui al precedente punto 2;
4. a partire dalla data di avvio dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sulla linea del Brennero di cui al precedente punto 2, cessano di avere efficacia le seguenti Decisioni dell'URSF:
 - Decisione n. 659 del 6 dicembre 2010;
 - Decisione n. 671 del 10 dicembre 2010;
 - Decisione n. 134 del 17 febbraio 2011.

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 DPR 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di 120 giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

Il Direttore

Ing. Fabio Croccolo

