



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n. 589

**Valutazioni di cui all'art. 59, comma 2, della Legge n. 99 del 23 luglio 2009
Servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale richiesti dalla 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 l'Organismo di regolazione di cui all'articolo 30 della citata Direttiva 2001/14/CE;

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'art. 59 recante limitazioni ai servizi 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'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;

VISTA la nota RFI prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2010\0000625 del 13/05/2010 con cui RFI, in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Arenaways per l'orario di servizio in corso e l'orario 2010-2011, chiede, 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);

VISTA la nota URSF prot. 226/4/URSF del 19/05/2010 di comunicazione dell'avvio del procedimento e del nominativo del relativo responsabile;

VISTE le note URSF prot. 244-245-246/4/URSF del 26/05/2010 con cui l'URSF ha richiesto a tutti i soggetti coinvolti nel procedimento la documentazione necessaria per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico ai sensi dell'art. 7 comma 1 del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010;

VISTA la nota Arenaways prot. 395/2RFI-C/2-b/2 del 12 luglio 2010 con cui l'IF - in risposta alla nota prot. 246/4/URSF/Div 1 del 26/05/2010 - fornisce informazioni sui servizi programmati, tra cui tipologia del materiale rotabile e dei locomotori, tariffe applicate, domanda di trasporto prevista, offerta servizi a bordo, allega anche un business plan della tratta Torino - Milano per il 2010-2014;

VISTA la nota URSF prot. 360/4/URSF/Div 1 del 14/07/2010 con cui l'URSF fa seguito alle note prot. 244-245-246 del 26 maggio 2010 per inviare ai soggetti titolari di contratto di servizio pubblico copia del prospetto delle linee relative alla richiesta di tracce per servizi passeggeri in ambito nazionale presentate dall'IF Arenaways per l'orario di servizio in corso e per quello 2010/2011;

VISTA la nota Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, prot. n. S1.2010.0049958 del 20/07/2010, nella quale la Regione Lombardia afferma che i servizi offerti dalla IF Arenaways non sono sufficientemente delineati per permettere di valutare un eventuale impatto negativo sui servizi a contratto MI-TO, che peraltro sono di competenza della Regione Piemonte e che, di conseguenza la Regione Lombardia non ravvisa, allo stato, la necessità di iniziare una verifica di compromissione del proprio contratto di servizio;

VISTA la nota prot. n. TRNIT-AD\P\2010\0029171 del 05/08/2010 con cui Trenitalia afferma che i nuovi servizi annunciati dalla IF Arenaways presenterebbero un forte impatto rispetto ai servizi esercitati dalla stessa Trenitalia in regime di obbligo di servizio pubblico, e che è sufficiente perdere ridotte quote di mercato (pochi punti percentuali della domanda aggredibile dai nuovi servizi) per mettere in causa la metà dell'utile conseguito da Trenitalia sulle linee/bacini di traffico interessati;

VISTA la nota Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte, prot. n. 4339/DB1200 del 26/08/2010, priva della relazione richiesta a supporto, con cui detta Direzione:

- a) ritiene genericamente che i servizi TPL di interesse regionale offerti da Arenaways devono essere analizzati, oltre che in relazione al programma di esercizio proposto ed al materiale rotabile utilizzato, anche in relazione al sistema tariffario proposto;
- b) conferma il parere favorevole al servizio proposto, condizionato al fatto che le tariffe applicate dall'IF siano comunque superiori al sistema tariffario regionale e sovra regionale, in modo da superare l'interferenza tra i servizi svincolati da sussidi pubblici e quelli oggetti di contratto di servizio regionale.
- c) fa rilevare che l'elevato standard qualitativo dei servizi offerti nonché le relazioni interessate dalle tracce Arenaways sembrerebbero assimilabili ad un servizio passeggeri in ambito nazionale di "media-lunga" percorrenza.

VISTA la nota Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità – Servizio Ferroviario Regionale della Regione Lombardia, prot. n. S1.2010.0060754 del 17/09/2010, nella quale la Regione descrive i punti salienti del servizio ferroviario in Lombardia e le principali caratteristiche del vigente contratto di servizio con Trenitalia (ovvero con la nuova società TLN);

VISTA la nota TRNIT-AD\P\2010\0033183 del 21/09/2010 con cui Trenitalia, in riferimento al prossimo avvio da parte dell'IF Arenaways di nuovi servizi di trasporto ferroviario nelle Regioni Lombardia e Piemonte, ribadisce che - qualora questi servizi venissero avviati - non potrà che

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

tempestivamente ridurre i servizi interferenti, per tutelare il proprio valore patrimoniale ed evitare un danno per lo Stato in qualità di azionista ultimo;

VISTA la nota Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte, prot. n. 236/UC/TRP del 22/09/2010, con cui l'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte informa nel dettaglio circa la DGR n. 41-11759 del 13.07.2009 che ha dato l'avvio al processo di liberalizzazione del sistema ferroviario regionale piemontese e, in relazione alla tematica in oggetto e fatto salvo quanto già comunicato con la nota del 26 agosto 2010 della Direzione Regionale Trasporti, segnala l'esigenza della Regione di conoscere ed affrontare in via preventiva con RFI le problematiche relative all'offerta delle tracce praticabili e disponibili sulle direttrici regionali interessate dallo sviluppo dell'offerta dei servizi sul passante ferroviario di Torino e sui tre lotti messi a gara e oggetto di "contratto di servizio ponte" in fase di trattazione, ciò al fine di verificare che l'istituzione dei servizi in oggetto non interferisca in alcun modo con le tracce orarie dei treni di competenza della Regione Piemonte;

VISTA la nota Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte, prot. n. 302/U.C./TRP del 15/10/2010, con cui l'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte ritiene di dover considerare con attenzione le argomentazioni espresse da Trenitalia - in particolare con la suindicata nota del 21/09/2010 - ossia che il servizio di trasporto ferroviario proposto in Piemonte da Arenaways interferisca significativamente con i servizi attualmente gestiti da Trenitalia, affermando che la prospettata riduzione dei servizi interferenti non può essere considerata percorribile perché la riduzione sul territorio di tali servizi si inserirebbe in un contesto già fortemente condizionato dalla manovra finanziaria nazionale che prevede, tra l'altro, forti diminuzioni per le risorse a disposizione delle regioni per l'acquisto dei servizi di trasporto, tra cui anche quelli ferroviari.

VISTA la nota 570/4/URSF del 3/11/2010 con cui quest'Ufficio ha chiesto alla Regione Piemonte se i servizi offerti da Arenaways, definiti di "*media-lunga percorrenza*" dalla predetta Regione, insistano su tracce oggetto di un contratto di servizio ponte di prossima stipula e se quindi debbano oggi essere considerati ricompresi in suddetto contratto;

VISTA la nota Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali della Regione Toscana prot. 280465/0/060/010/040 del 3/11/2010 con la quale si sottolinea come il prospetto delle linee interessate dai servizi richiesti da Arenaways risulti insufficiente a valutare il livello di compromissione dell'equilibrio economico del contratto vigente con Trenitalia; nella nota si evidenzia comunque che l'ipotesi di inserimento di un servizio svolto da diverso vettore sulla stessa direttrice, pur non conoscendone ad oggi orario e periodicità del servizio, fermate previste e tariffe applicate, potrebbe essere causa di disequilibrio del vigente contratto di servizio con Trenitalia, nel momento in cui il nuovo servizio di cabotaggio proposto dal nuovo vettore dovesse svolgersi in concomitanza ed in concorrenza dal punto di vista orario e tariffario con quelli di Trenitalia ed andasse quindi ad incidere in modo sensibile sui ricavi dell'attuale gestore.

VISTA la nota RFI dell'Amministratore Delegato di RFI del 5/11/2010 con cui, in relazione alla sottoscrizione del contratto di utilizzo con Arenaways, RFI chiede all'URSF di comunicare eventuali condizioni e/o limitazioni da includere nel suddetto contratto, derivanti dal procedimento di cui all'art. 59 della legge n. 99/2009;

VISTA la nota Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte, prot. n. 380/U.C./TRP del 5/11/2010, in cui l'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte precisa che - nell'attuale fase di definizione del redigendo "Contratto di servizio ponte" con Trenitalia S.p.A. - è stata considerata quale elemento distintivo delle politiche afferenti il

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

trasporto pubblico ferroviario in Piemonte l'interconnessione esistente tra i servizi regionali e quelli di media-lunga percorrenza;

CONSIDERATO che la stessa Direzione Trasporti della Regione Piemonte definisce i servizi ferroviari in questione "... *servizi di trasporto pubblico locale di interesse regionale offerti da Arenaways...*", anche se successivamente conclude in modo contraddittorio "... *sembrerebbero peraltro assimilabili ad un servizio passeggeri in ambito nazionale di "media-lunga percorrenza"*";

CONSIDERATO che le tracce richieste da Arenaways, per tempo di percorrenza e numero delle fermate proposte in effetti definiscono – come si evince anche dall'orario vigente e contrariamente a quanto asserito dalla IF stessa – un servizio di carattere "regionale" e non uno di tipo Intercity o ESCity;

CONSIDERATO che non vi sono riferimenti normativi che definiscano la tipologia dei servizi in funzione del sistema tariffario proposto;

CONSIDERATO che, pertanto, appare apodittica, generica e non giustificata l'affermazione della Direzione Trasporti della Regione Piemonte in merito alle tariffe applicate da Arenaways, in assenza di un'analisi sulla compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, ancor più se si considera la mancata valutazione, da parte di detta Direzione, del differenziale minimo significativo;

CONSIDERATO che, ad ogni buon conto, il prezzo di vendita dei biglietti proposto da Arenaways nelle varie tratte programmate è, rispetto alle medesime tratte e tariffe effettuate da Trenitalia:

- nettamente inferiore, sia in prima che in seconda classe, al prezzo del biglietto sui treni di categoria ESCity;
- nettamente inferiore, in prima classe, al prezzo del biglietto sui treni di categoria Intercity;
- inferiore, in alcuni casi, al prezzo del biglietto in prima classe sui treni di categoria Regionale;

CONSIDERATO che la rappresentazione dei possibili impatti sui servizi regolati da contratto di servizio pubblico effettuata da Trenitalia nella relazione trasmessa all'URSF in data 5/08/2010 dimostra che anche una "minima" perdita della quota di mercato contendibile causa la perdita della metà del risultato netto del bacino preso a riferimento;

CONSIDERATO che Trenitalia S.p.A. non ha modo di incidere su tale perdita prevista né con azioni di riduzione dei costi cosiddetti "fissi" né sul fronte dei ricavi, essendo i prezzi dei biglietti vincolati normativamente dai contratti di servizio;

CONSIDERATO che le carrozze dei treni Arenaways, con classe di trasporto "*unica*", sono assimilabili - per caratteristiche tecniche, dotazioni e servizi forniti a bordo - almeno alle carrozze di 1° classe ad elevato standard qualitativo dei treni utilizzati dall'IF Trenitalia;

VISTA la relazione relativa al procedimento istruttorio prot. n. 587/4/URSF/Div1 del 08/10/2010 che si condivide, predisposta dal Dott. Alfredo Dell'Aquila, responsabile del procedimento, Dirigente della Divisione 1 "Vigilanza e Monitoraggio";

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria ed allegata alla relazione;

ADOTTA LA SEGUENTE:

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

DECISIONE

In relazione alla competenza dell'URSF di cui all'art. 59, comma 3 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, l'Ufficio:

- stabilisce che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Arenaways sulla tratta Torino - Milano ha carattere "regionale" e compromette l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia titolare dei contratti di servizio con le Regioni Piemonte e Lombardia;
- dispone le limitazioni di cui al comma 2 dell'art. 59 della legge Legge 23 luglio 2009, n. 99, e precisamente limita le tracce richieste dalla IF Arenaways sulla direttrice Milano - Torino alle sole fermate nei capoluoghi di Regione (Milano e Torino);

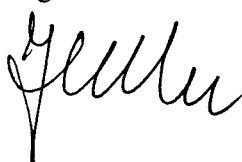
Si dispone quanto sopra affinché il servizio richiesto dalla IF Arenaways non abbia carattere "regionale", ma sia un servizio cosiddetto "*media-lunga percorrenza*" senza interferenza alcuna con i servizi per i quali è previsto un contributo pubblico.

Ai sensi del comma 4 dell'art. 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, le parti interessate possono richiedere il riesame della decisione a seguito della stipula del "*contratto di servizio ponte*" tra l'impresa ferroviaria Trenitalia e la Regione Piemonte.

Roma, 9 novembre 2010

Il Direttore

Ing. Fabio Croccolo



Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti