



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n. 59/4/URSF

DECISIONE

ai sensi della Legge n. 99 del 23 luglio 2009, articolo 59

“Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”

Oggetto: *Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI) - Servizi di trasporto ferroviario passeggeri in territorio italiano nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla relazione Parigi-Milano.*

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'art. 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-Legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98, e in particolare l'art. 24 - *Modifiche al Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ed alla Legge 3 luglio 2009, n. 99;*

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 2 bis dell'articolo 7 del D.D. 203/2010 (introdotto dal D.D. 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 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 art. 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 prot. SVI-U-2013-0032-AD del 20/02/2013 con cui l'IF Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI) ha richiesto all'URSF l'autorizzazione a commercializzare un servizio di cabotaggio in territorio italiano nel quadro di un offerta di trasporto internazionale di passeggeri (treni Parigi- Milano), conformemente alle disposizioni delle Direttive Europee vigenti.

In particolare l'IF SVI ha richiesto, per i suddetti treni internazionali (che effettuano le fermate Parigi, Chambery, Saint Jean de Maurienne, Modane in Francia e le fermate Bardonecchia, Oulx, Torino, Novara, Vercelli e Milano P.G. in Italia), di poter commercializzare le seguenti relazioni:

- Milano/Oulx/Bardonecchia;
- Novara/Oulx/Bardonecchia;
- Vercelli/Oulx/Bardonecchia.

L'IF SVI precisa inoltre che le relazioni richieste erano effettuate, nel passato, nell'ambito della cooperazione Artesia tra SNCF e Trenitalia, e che rappresentavano solo una minima percentuale dei traffici internazionali (3% per l'anno 2011);

VISTA la nota prot. 197/4/URSF del 5/03/2013 con cui l'Ufficio – in ottemperanza all'art. 24 comma 1 bis del D. Lgs 188/2003 e in particolare per *"valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate nel territorio nazionale e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti"* – ha trasmesso alle IF Trenitalia S.p.a. e Trenord S.p.a., alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (DGTF) del MIT, alle Regioni Piemonte e Lombardia, a RFI S.p.a. e per conoscenza all'IF SVI, il prospetto delle tracce orarie attualmente esercite da SVI sulla relazione internazionale Parigi-Milano informando altresì che l'IF ha richiesto di effettuare un servizio in territorio italiano, definito di *"cabotaggio"*, sulle seguenti relazioni:

- Milano/Oulx/Bardonecchia;
- Novara/Oulx/Bardonecchia;
- Vercelli/Oulx/Bardonecchia.

Inoltre l'URSF ha informato i soggetti in indirizzo che - in qualità rispettivamente di *“autorità competente che ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri in un contratto di servizio pubblico”* e di *“imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso nazionale di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri”* potranno richiedere all'URSF di effettuare le valutazioni di cui all'art. 59, commi 1 e 2 della Legge 99/2009, e la conseguente disposizione di eventuali limitazioni al servizio.

Con particolare riferimento alla valutazione preliminare di cui al suddetto articolo 59 comma 1, l'URSF ha evidenziato che le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, senza il possesso della licenza nazionale di cui all'articolo 58 della medesima Legge n. 99/2009, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

L'URSF ha informato che valuterà il rispetto di tale condizione sulla base dei criteri stabiliti all'articolo 4 del Decreto Dirigenziale URSF n. 203 del 6 maggio 2010 (e s.m.i.), e in caso di esito negativo troverà applicazione quanto stabilito dall'art. 58 della Legge n. 99/2009 (Requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale): *“per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale, per i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, le imprese ferroviarie devono essere in possesso di apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.”*

Infine l'URSF rappresenta che la valutazione preliminare di cui al comma 1 dell'articolo 59 della Legge n. 99/2009 e l'eventuale conseguente valutazione di cui al comma 2 del medesimo articolo, dovranno essere richieste all'Ufficio dai soggetti in indirizzo entro il giorno 05 aprile 2013: qualora non pervenisse alcuna richiesta di valutazione, l'URSF autorizzerà l'IF SVI ad effettuare il servizio richiesto, nelle modalità sopraindicate.

VISTA la nota prot. 224/U.C./TRP in data 19/03/2013 con cui l'Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte, in risposta alla nota n. 197/4/URSF del 5/03/2013, ha informato che, con il completamento dei lavori nel Passante di Torino (raddoppio dei binari tra Torino Susa e Torino Stura) è stato possibile riorganizzare i servizi esistenti realizzando il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM).

Le caratteristiche del SFM sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni durante la giornata: la rigidità di tale sistema ferroviario è necessaria per poter mantenere le partenze e gli arrivi dei treni omotachici.

Stante le suddette considerazioni, la Regione ha valutato *“positivamente le relazioni internazionali Parigi-Milano che comunque devono essere inserite con tracce orarie che non vadano ad inficiare il sistema cadenzato del Piemonte”*.

VISTA la nota prot. n. 0000723 del 26/03/2013, con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, in risposta alla nota n. 197/4/URSF del 5/03/2013, ha rappresentato che il perimetro dei servizi ferroviari passeggeri assicurati con il contratto di servizio per la media e lunga percorrenza nazionale per il 2009-2014, secondo l'orario previsto da

dicembre a giugno del 2013, non presenta collegamenti che utilizzino le tratte richieste dall'IF SVI e pertanto *"non si ravvisano sovrapposizioni che possano compromettere l'equilibrio economico del contratto"*.

La DGTF ha evidenziato, sotto altro profilo, l'opportunità di una valutazione da parte dell'URSF in merito all'effettiva caratteristica del servizio proposto dall'IF SVI in termini di *"finalità prevalente"*, ribadendo quanto già comunicato con la nota n. 2337 del 26/07/2012 circa la tipologia di licenza ferroviaria in capo alla IF stessa (cioè che la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è titolare della licenza n. 60 rilasciata in data 21 dicembre 2009 con provvedimento n. 4868, e che tale licenza consente l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia, secondo le modalità e alle condizioni previste dal D.Lgs. n. 188/2003 e successive modifiche).

VISTA la nota prot. TRNIT-AD\P\2013\0018749 del 4/04/2013 con cui l'IF Trenitalia, in risposta alla nota n. 197/4/URSF del 5/03/2013 e in qualità di IF titolare di contratti di servizio pubblico nel territorio interessato dalla richiesta di SVI, ha chiesto all'URSF di effettuare le valutazioni di competenza ai sensi dell'art. 59 della Legge n. 99/2009.

Trenitalia ha evidenziato che, secondo quanto risulta da informazioni di pubblica notorietà, sembrerebbe che l'IF SVI effettui il servizio di trasporto passeggeri esclusivamente sulla tratta da Modane in poi in territorio italiano, essendo il restante percorso in territorio francese effettuato da diversa impresa ferroviaria: pertanto Trenitalia sostiene che - nel caso in cui tale informazione fosse corretta - la valutazione di cui all'art. 59, comma 1 dovrebbe essere svolta in relazione al solo percorso effettuato dalla suddetta IF SVI.

Trenitalia inoltre ha osservato che, nel rispetto della ratio del vigente contesto normativo comunitario e nazionale, occorrerà verificare che sia garantito, sotto il profilo sia formale che sostanziale, il principio della reciprocità con il Paese di origine dei soggetti controllanti SVI. Al riguardo Trenitalia ha ricordato sia il perdurante monopolio legale di SNCF per l'effettuazione dei servizi in ambito nazionale in Francia, sia le difficoltà incontrate per cercare di effettuare servizi di trasporto passeggeri con cabotaggio in tale Paese, da ultimo anche per l'adozione tardiva e con criteri particolarmente restrittivi, da parte del competente Organismo di regolazione francese (ARAF), delle procedure relative alla valutazione della natura nazionale od internazionale del servizio e dell'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio.

VISTA la nota n. 307/URSF del 9/04/2013 indirizzata a Trenitalia S.p.A., alla DGTF del MIT, alle Regioni Piemonte e Lombardia, a RFI e, per conoscenza, alla IF SVI, con cui l'Ufficio - facendo seguito alla nota con cui l'IF Trenitalia ha richiesto la valutazione dell'URSF ai sensi dell'art. 59 della Legge n. 99/2009 - ha comunicato l'**avvio del procedimento istruttorio** e nominato il responsabile del procedimento;

VISTA la nota n. 348/4/URSF del 24/04/2013 con cui l'Ufficio ha richiesto a SVI - al fine di poter effettuare l'analisi del potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico sottoscritti da Trenitalia S.p.A. e le regioni Piemonte e Lombardia a seguito della richiesta della medesima di effettuare un servizio di "cabotaggio" in territorio italiano, nell'ambito della relazione internazionale Parigi/Milano, sulle tratte Milano/Oulx/Bardonecchia, Novara/Oulx/Bardonecchia e Vercelli/Oulx/ Bardonecchia e vv. - di fornire le seguenti informazioni:

- le tariffe previste per il servizio effettuato nelle suddette tratte in territorio italiano;
- un prospetto contenente i dati di traffico giornalieri previsti su matrice origine/destinazione relativi alle suddette tratte;
- il piano economico relativo al servizio richiesto per almeno i primi tre anni di attività, che dia evidenza della domanda potenziale esistente su tale servizio, dei costi fissi e variabili presi a riferimento, o in alternativa il piano di impresa e il business plan relativi al secondo e terzo anno di attività del servizio richiesto.

VISTA la nota n. 349/4/URSF del 24/04/2013 con cui l'Ufficio ha richiesto a Trenitalia di fornire tutte le informazioni utili ad effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico a seguito della richiesta di tracce orarie da parte dell'IF SVI sulla relazione internazionale Parigi-Milano con l'effettuazione di un servizio, in territorio italiano, sulle tratte Milano/Oulx/Bardonecchia e vv., Novara/Oulx/Bardonecchia e vv. e Vercelli/Oulx/Bardonecchia e vv. nonché la compromissione di tale equilibrio economico.

VISTA la nota n. SVI-U-2013-0071-AD-R del 20/05/2013 con cui l'IF SVI ha fornito risposta alla suindicata nota dell'URSF del 24 aprile 2013, evidenziando quanto segue.

SVI, titolare di Licenza per l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia, è una società soggetta al controllo (ex art. n. 7 della Legge 287/1990) e coordinamento della società di diritto francese SNCF, anch'essa IF titolare di Licenza Ferroviaria internazionale. SVI non esercita alcuna attività commerciale autonoma nei confronti dei clienti finali in Italia, in quanto i clienti del servizio internazionale sottoscrivono il contratto di trasporto solamente con SNCF.

SVI fornisce poi le seguenti informazioni:

- la percorrenza coperta dal servizio (237 km in territorio italiano e 652 km in territorio francese);
- le tariffe previste sulle tratte in territorio italiano (Milano P.G.-Oulx-Bardonecchia, Novara-Oulx-Bardonecchia e Vercelli-Oulx-Bardonecchia). SVI-SNCF ha previsto di proporre su tali relazioni una griglia tariffaria identica a quella proposta per le tratte Milano-Modane pari a:
 - a) tra 20 e 55 euro per un biglietto di andata in 1° classe (tasse escluse);
 - b) tra i 15 e i 50 euro per un biglietto di andata in 2° classe.
- le previsioni di traffico (nell'anno 2011, nell'ambito dell'offerta TGV ARTESIA, il traffico sulle tratte in argomento ha registrato circa 7200 passeggeri, e su questa base SVI stima di poter servire un numero di passeggeri annuo tra le 7000-8000 unità);
- il business plan triennale;
- elementi supplementari di valutazione.

VISTE le note TRNIT-AD\P\2013\0028330 del 23/05/2013 (non riservata) e TRNIT-AD\P\2013\0028331 (riservata), con cui Trenitalia ha fornito risposta alla suindicata nota dell'URSF del 24 aprile 2013, evidenziando preliminarmente che il servizio richiesto dall'IF SVI sembra *“finalizzato a soddisfare la domanda, a vocazione essenzialmente nazionale, dei viaggiatori/turisti che intendono raggiungere località di montagna”*. A supporto di tale tesi l'IF Trenitalia allega alla nota alcune comunicazioni riportate dalla stampa, di cui si evidenziano le seguenti frasi:

“ Il progetto intende portare i TGV sino alla stazione di Oulx, in provincia di Torino e da lì raggiungere con uno shuttle il comprensorio della Via Lattea. Un'iniziativa che in meno di

tre ore permetterebbe, con partenza da Milano Garibaldi, di raggiungere le piste innevate”
e,

“Dopo quasi due anni dall’inaugurazione del servizio Milano-Torino-Parigi, commenta il Direttore Italia Philippe Bousquest, abbiamo pensato di ampliare e diversificare la nostra offerta, permettendo così a tutti gli amanti della montagna e degli sport invernali di raggiungere in breve tempo una località suggestiva come il Monginevro”.

Trenitalia osserva quindi che la società SVI non sarebbe titolare della licenza nazionale, titolo necessario al fine di espletare il servizio dalla stessa IF richiesto, e rilasciato esclusivamente sussistendo la condizione di reciprocità di apertura del mercato di provenienza dell’operatore (nel caso in esame quello francese).

Dopo queste premesse, Trenitalia fornisce gli elementi richiesti dall’URSF per effettuare l’analisi dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico.

In particolare Trenitalia afferma che i nuovi servizi programmati dalla IF SVI si sovrappongono, almeno in parte, per ubicazione, numero di fermate, orario e frequenza ai servizi che Trenitalia stessa si è impegnata a prestare nell’ambito dei contratti di servizio sottoscritti con la regione Piemonte e l’Agenzia della Mobilità Metropolitana.

L’IF SVI ha previsto l’effettuazione dei seguenti servizi, con possibilità di far salire e scendere passeggeri tra le stazioni italiane situate lungo il percorso del servizio internazionale:

- n. 3 coppie di treni giornaliere tra Milano P.G. e Bardonecchia, di cui:
 - 1 coppia con fermate nelle stazioni di Novara, Vercelli, Torino Porta Susa, Oulx-Claviere-Sestriere e Bardonecchia;
 - 2 coppie con fermate nelle stazioni di Torino Porta Susa, Oulx-Claviere-Sestriere e Bardonecchia.
- n. 1 coppia di treni periodici nel periodo estivo tra Milano P.G. e Bardonecchia, con fermate nelle stazioni di Torino Porta Susa, Oulx-Claviere-Sestriere e Bardonecchia.

Trenitalia svolge, nell’ambito dei CdS con la Regione Piemonte e con l’Agenzia della Mobilità Metropolitana, sulla relazione in oggetto (Bardonecchia-Milano P.G.) due tipi di servizio:

- a) sulla tratta Milano-Torino effettua servizi a carattere regionale e sovraregionale con cadenzamento ogni 60’ e rinforzi nelle ore di punta;
- b) sulla tratta Torino-Bardonecchia il servizio è di tipo regionale con cadenzamento ogni 60’ e rinforzi ogni 30’ nelle ore di punta.

In conclusione della nota Trenitalia fornisce il conto economico pre-consuntivo 2012 dei contratti di servizio a catalogo con la regione Piemonte e l’Agenzia della Mobilità Metropolitana relativo alla relazione Bardonecchia/Milano P.G.

VISTA la nota prot. 455/4/URSF del 05/06/2013 con cui l’Ufficio ha richiesto a SVI - ad integrazione delle informazioni richieste con la nota n. 348/4/URSF del 24/04/2013 - di fornire il numero effettivo dei passeggeri previsti per ogni singolo giorno e per origine/destinazione per gli anni 2013 e 2014.

VISTA la nota n. SVI-U-2013-0080-AD del 18/06/2013 con cui l’IF SVI ha trasmesso le integrazioni richieste dall’URSF con la nota del 5/06/2013.

Nel fornire i dati di dettaglio relativi al numero di passeggeri previsti per ogni singolo giorno e per origine/destinazione per gli anni 2013 e 2014, l’IF SVI sottolinea di non

ravvedere come tali informazioni possano considerarsi necessarie per la valutazione della richiesta di cabotaggio effettuata in data 20 febbraio 2013.

SVI evidenzia infatti che la richiesta di effettuare fermate intermedie in territorio italiano - nell'ambito del servizio internazionale passeggeri attualmente esercito sulla tratta Milano-Modane-Parigi- riscontra *“una richiesta da parte della clientela turistica per le stazioni sciistiche parte del comprensorio della Via Lattea (Sauze d'Oulx, Claviere, Sestriere, Montgenèvre, Briançon), che non è soddisfatta da alcun servizio di trasporto. [...] I sindaci delle citate località e le comunità locali hanno espresso un forte interesse allo sviluppo turistico e stanno collaborando con SVI per offrire ai turisti un servizio finalmente adeguato”*.

L'IF SVI ricorda inoltre che l'URSF deve valutare se “la finalità principale del servizio di trasporto internazionale passeggeri sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi”, e che tale valutazione deve basarsi sui criteri stabiliti dal capo 2, art. 4 del D.D. 203/1/URSF.

SVI sostiene che, al fine di valutare la natura principalmente internazionale del servizio, siano necessarie ma anche sufficienti le informazioni già fornite dall'IF stessa con la nota del 20 maggio 2013.

L'IF, stante quanto sopra, ritiene che la nota URSF del 5 giugno 2013 non possa sospendere il termine previsto per la conclusione del procedimento de quo, che dovrebbe perciò essere fissato al 19 luglio 2013.

In conclusione SVI afferma che un ingiustificato ritardo nella definizione della procedura in corso *“rischierebbe di impedire ai consumatori di fruire di un servizio aggiuntivo, attualmente non esistente”*

VISTA la nota del 2/07/2013 con cui l'IF Trenitalia ha trasmesso, via e-mail, i Contratti di Servizio sottoscritti dall'IF stessa con la Regione Piemonte e l'Agenzia della Mobilità Metropolitana.

VISTA la **Decisione n. 641/4** del 31/07/2013 con cui l'URSF:

- considerato quanto previsto al Considerando 18) della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- considerato che l'**art. 58 della Legge n. 99/2009** stabilisce che:
 - per lo **svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale**, per i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, le imprese ferroviarie devono essere in possesso di **apposita licenza valida in ambito nazionale** rilasciata con le procedure previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;
 - il rilascio della licenza per i servizi nazionali passeggeri può avvenire esclusivamente nei confronti di imprese aventi sede legale in Italia e, qualora siano controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, **nei limiti dei medesimi principi di reciprocità** previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388.
- considerato che l'art. 59 della Legge n. 99/2009 prevede al comma 1 che le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il

percorso del servizio internazionale, senza il possesso della licenza nazionale di cui all'articolo 58, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi. Il rispetto di tale condizione è valutato in base a criteri, determinati con provvedimento dell'Organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, quali la percentuale del volume di affari e di carico, rappresentata rispettivamente dai passeggeri sulle tratte nazionali e sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio.

- considerato che la DGTF, con la nota del 26/03/2013 ha evidenziato, l'opportunità di una valutazione da parte dell'URSF in merito all'effettiva caratteristica del servizio proposto dall'IF SVI in termini di "finalità prevalente", ribadendo quanto già comunicato con la nota n. 2337 del 26/07/2012 circa la tipologia di licenza ferroviaria in capo alla IF stessa (cioè che la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è titolare della licenza n. 60 rilasciata in data 21 dicembre 2009 con provvedimento n. 4868, e che tale licenza consente l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia, secondo le modalità e alle condizioni previste dal D.Lgs. n. 188/2003 e successive modifiche).
- considerate le comunicazioni riportate dalla stampa, secondo cui il progetto di SVI prevede di fare servizio con i TGV alla stazione di Oulx, per poi raggiungere con uno shuttle il comprensorio della Via Lattea;
- considerato che l'IF SVI ha affermato che la propria richiesta di effettuare fermate intermedie in territorio italiano - nell'ambito del servizio internazionale passeggeri attualmente esercito sulla tratta Milano-Modane-Parigi - riscontra *"una richiesta da parte della clientela turistica per le stazioni sciistiche parte del comprensorio della Via Lattea (Sauze d'Oulx, Claviere, Sestriere, Montgenèvre, Briançon), che non è soddisfatta da alcun servizio di trasporto. [...] I sindaci delle citate località e le comunità locali hanno espresso un forte interesse allo sviluppo turistico e stanno collaborando con SVI per offrire ai turisti un servizio finalmente adeguato"*.
- valutati i dati di dettaglio forniti dall'IF SVI relativamente al numero di passeggeri previsti per ogni singolo giorno e per origine/destinazione per gli anni 2013 e 2014, da cui risulta che la stima del volume di traffico nelle fermate in territorio italiano oggetto della richiesta di SVI raggiunge valori significativi prevalentemente durante la stagione sciistica;
- valutati pertanto che il servizio sul territorio nazionale richiesto dall'IF SVI si caratterizza prevalentemente come "*stagionale*" e finalizzato a soddisfare una specifica esigenza di ambito locale (comprensorio della via Lattea) a favore di viaggiatori/turisti che intendono raggiungere tali località di montagna;
- considerato che un medesimo treno può svolgere servizi di natura e caratteristiche diverse;
- valutato quindi che il servizio in oggetto richiesto dall'IF SVI:
 - a) non si configura come semplice "*cabotaggio*" (di per sé caratterizzato da una regolarità del servizio stesso anche in termini di volume medio di passeggeri trasportati durante l'intero anno);
 - b) non si caratterizza per la strumentalità rispetto al percorso internazionale (ovvero semplicemente a servizio delle fermate ausiliarie al percorso stesso come indicato al Considerando 18 della Direttiva n. 2012/34/UE) ma si presenta come

- un *servizio completamente parallelo ed autonomo* rispetto al servizio internazionale nell'ambito del quale sarebbe esercitato;
- valutato che l'espletamento del servizio richiesto dall'IF SVI in territorio nazionale si configura come un tipo di prestazione differente ed ulteriore rispetto a quella per cui l'IF stessa è autorizzata;
 - considerato che, stante *l'autonomia e la specificità del servizio richiesto dall'IF SVI*, ancorché da effettuarsi utilizzando un treno internazionale già operativo, l'URSF ritiene non applicabile alla richiesta in esame la valutazione della "finalità principale del servizio" prevista al comma 1 dell'art. n. 59 Legge n. 99/2009 e disciplinata dall'art. 4 del D.D. 203/1/URSF;
 - considerato quindi che il servizio richiesto dall'IF SVI, non essendo qualificabile come cabotaggio all'interno di un servizio di trasporto internazionale ma bensì come uno specifico e autonomo servizio nazionale, non è regolamentato dall'art. 59 della Legge n. 99/2009, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie che - fornendo servizi di trasporto internazionale di passeggeri - hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale senza il possesso della licenza nazionale di cui all'articolo 58;
 - valutato quindi che per l'espletamento del servizio nazionale richiesto è necessario che l'IF SVI sia in possesso della necessaria licenza, come previsto dal soprarichiamato art. 59 della Legge n. 99/2009 comma 1;
 - considerato che la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è in possesso della Licenza n. 60 rilasciata in data 21/12/2009 che consente esclusivamente l'espletamento di servizi internazionali di passeggeri per ferrovia;
 - considerato che l'osservazione formulata dall'IF SVI circa il fatto che analogo servizio in territorio italiano era effettuato, nel passato, nell'ambito della cooperazione ARTESIA tra le imprese ferroviarie SNCF e Trenitalia, è irrilevante in quanto quest'ultima IF è in possesso della prevista Licenza nazionale;
 - verificata pertanto la mancaza da parte dell'IF SVI dei requisiti previsti dalla sopraindicata vigente normativa italiana per poter effettuare la tipologia di servizio ferroviario in ambito nazionale dalla stessa IF richiesto;

ha disposto

- il non accoglimento della richiesta da parte dell'IF Società Viaggiatori Italia S.r.l. di poter di effettuare il servizio - dalla stessa IF denominato di "*cabotaggio*" - in territorio italiano, nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla *relazione Parigi-Milano*.

e precisato che:

- la fattispecie relativa all'esercizio di un collegamento domestico avente le caratteristiche sopraindicate - anche nei casi in cui sia da svolgere mediante l'utilizzo di un treno che effettua servizio di trasporto internazionale di passeggeri - rientra nelle previsioni dell'art. 58 della Legge n. 99/2009; pertanto l'IF Società Viaggiatori Italia S.r.l. per poter effettuare quanto richiesto dovrà preliminarmente richiedere ai competenti uffici del MIT il rilascio, secondo le procedure previste dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n. 188, dell'apposita licenza valida in ambito nazionale.

VISTO il Ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio n.r.g. 8896 presentato in data 24/09/2013 dall'IF SVI contro l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari per l'annullamento previa sospensione dell'efficacia della Decisione n. 641/4/URSF del 31 luglio 2013 con cui l'URSF ha rigettato l'istanza della ricorrente volta alla effettuazione di un servizio di cabotaggio in territorio italiano nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla relazione Parigi-Milano;

VISTA la Segnalazione n. S1877 dell'8/11/2013 effettuata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ai sensi dell'articolo 21 della Legge 10 ottobre 1990 n. 287, relativa al Provvedimento n. 641/4/URSF del 31 luglio 2013 con cui l'URSF ha negato alla società Viaggiatori Italia S.r.l. l'autorizzazione per la commercializzazione di servizi di cabotaggio in territorio italiano sulla tratta internazionale Milano-Parigi;

VISTA l'Ordinanza n. 4457/13 in data 14/11/2013 con cui il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio ha accolto la suindicata istanza di SVI disponendo che l'URSF *“provveda a riesaminare compiutamente l'istanza della parte ricorrente”* svolgendo *“specifiche indagini volte ad appurare la sussistenza della condizione della finalità principale del servizio svolto dalla società ricorrente”*;

VISTA la nota prot. 1126/4/URSF del 20/12/2013 con cui l'Ufficio ha richiesto a SVI - ad integrazione delle informazioni già richieste e al fine di poter compiutamente svolgere le *“specifiche indagini volte ad appurare la sussistenza della condizione della finalità principale del servizio svolto dalla società ricorrente”* come stabilito dal TAR Lazio nella suindicata Ordinanza - le seguenti informazioni:

- Load factor medio in termini percentuali stimato per il 2014 e 2015, per ogni singolo treno e per ogni giorno della settimana;
- Capienza dei Treni stimata per il 2014 e 2015 per ogni singolo treno e per ogni giorno della settimana;
- Ogni ulteriore dato relativo ai treni e ai passeggeri che l'IF SVI ritenga utile fornire;

VISTA la nota prot. SVI-U-2013-0288-AD del 23/12/2013 con cui l'IF SVI ha fornito i dati richiesti sia in versione riservata che confidenziale. Le previsioni relative al load factor di traffico medio giornaliero (*in ambito nazionale*) per ogni singolo treno hanno a riferimento la settimana standard.

Per quanto riguarda la capienza dei treni SVI informa che i convogli ferroviari utilizzati sono composti da n. 109 posti di prima classe e n. 234 posti di seconda classe, per un totale di 343 posti;

VISTA la nota prot. 4/4/URSF del 09/01/2014 con cui l'Ufficio ha richiesto a SVI ulteriori informazioni rispetto ai volumi previsti o prevedibili sulla tratta Parigi-Milano, con particolare riferimento al load factor medio *internazionale* in termini percentuali stimato per il 2014 e 2015, per ogni singolo treno e per ogni giorno della settimana;

VISTA la nota prot. SVI-U-20134-0004-AD del 09/01/2014 con cui l'IF SVI ha fornito i dati richiesti sia in versione riservata che confidenziale. Le previsioni relative al load factor di traffico medio giornaliero *internazionale* per ogni singolo treno hanno a riferimento la settimana standard;

VALUTATA, ai sensi dell'art. 4 del Decreto Dirigenziale URSF n. 203 del 6/05/2010 e s.m.i., la finalità principale del servizio di trasporto internazionale passeggeri richiesto dalla IF SVI, tenendo conto anche della:

- a) Percentuale del volume di carico, rapportando il numero dei passeggeri che salgono e scendono nelle stazioni della rete ferroviaria italiana (trasporto nazionale) con il numero dei passeggeri che salgono e scendono in stazioni situate in Italia e stazioni situate in altro Stato membro (trasporto internazionale);
- b) Percentuale del volume di affari, confrontando il presunto ricavato dall'emissione di biglietti a passeggeri che salgono e scendono in stazioni della rete ferroviaria italiana (trasporto nazionale) con il presunto ricavato dall'emissione di biglietti a passeggeri che salgono e scendono in stazioni situate in Italia e stazioni situate in altro Stato membro (trasporto internazionale);
- c) Prevalenza del servizio, rapportando la lunghezza (237 km) e la durata del percorso (3h circa) nel territorio italiano rispetto alla lunghezza (889 km) e alla durata totale (7h10 circa) del percorso internazionale.
- d) Vocazione del servizio: analizzando, tra gli altri
 - la natura della traccia richiesta, in termini di orario e frequenza del servizio proposto, nonché di ubicazione e numero delle fermate;
 - la struttura dei prezzi dei biglietti;
 - la modalità di commercializzazione dei biglietti;
 - la tipologia di servizi offerti a bordo;
 - la tipologia di materiale rotabile utilizzato per il servizio.

VALUTATO che sulle tratte in territorio italiano (Milano P.G.-Oulx-Bardonecchia, Novara-Oulx-Bardonecchia e Vercelli-Oulx-Bardonecchia) SVI ha previsto una griglia tariffaria identica a quella proposta per le tratte Milano-Modane pari a:

- tariffe tra 20 e 55 euro per un biglietto di andata in 1° classe (tasse escluse);
- tariffe tra i 15 e i 50 euro per un biglietto di andata in 2° classe.

CONSIDERATO che la Regione Piemonte ha valutato *“positivamente le relazioni internazionali Parigi-Milano che comunque devono essere inserite con tracce orarie che non vadano ad inficiare il sistema cadenzato del Piemonte”*;

CONSIDERATO che la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, rappresentando che il perimetro dei servizi ferroviari passeggeri assicurati con il contratto di servizio per la media e lunga percorrenza nazionale per il 2009-2014 non presenta collegamenti che utilizzino le tratte richieste dall'IF SVI, non ha ravvisato *“sovrapposizioni che possano compromettere l'equilibrio economico del contratto”*.

CONSIDERATO che la Regione Lombardia interessata al procedimento non ha fornito all'URSF alcun elemento utile alla valutazione dell'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti;

VALUTATO il conto economico pre-consuntivo 2012 fornito dall'IF Trenitalia e relativo ai contratti di servizio a catalogo che l'IF ha in essere con la regione Piemonte e l'Agenzia della Mobilità Metropolitana, e tenuto conto che Trenitalia svolge - sulla relazione Bardonecchia/Milano P.G. - i seguenti due tipi di servizio:

- sulla tratta Milano-Torino servizi a carattere regionale e sovraregionale con cadenzamento ogni 60' e rinforzi nelle ore di punta;

- sulla tratta Torino-Bardonecchia servizi di tipo regionale con cadenzamento ogni 60' e rinforzi ogni 30' nelle ore di punta.

VALUTATO che i servizi proposti dall'IF SVI non possono costituire, per frequenza, orari e numero di fermate, un'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;

CONSIDERATO che l'IF SVI ha richiesto per i treni internazionali in argomento (che effettuano le fermate Parigi, Chambery, Saint Jean de Maurienne, Modane in Francia e le fermate Bardonecchia, Oulx, Torino, Novara, Vercelli e Milano P.G. in Italia), di poter commercializzare le seguenti relazioni:

- Milano/Oulx/Bardonecchia;
- Novara/Oulx/Bardonecchia;
- Vercelli/Oulx/Bardonecchia.

con esclusione quindi dei servizi di cabotaggio da Torino verso le località sciistiche di Oulx e Bardonecchia e viceversa;

CONSIDERATO che dalle risultanze dell'integrazione istruttoria svolta a seguito dell'Ordinanza del TAR sopramenzionata, trova conferma quanto già espresso con la Decisione n. 641/4/URSF del 31/07/2013, ovvero che il servizio "neve" richiesto da SVI risulta nei fatti essere un trasporto ferroviario nazionale di passeggeri annesso/aggiuntivo rispetto a quello internazionale già autorizzato all'IF stessa;

VALUTATI, a seguito dell'analisi degli ulteriori dati forniti dall'IF SVI:

- la capacità dei treni viaggiatori;
- la media del load factor dei treni con origine in Italia e destino in Francia;
- la media del load factor dei treni con origine in Francia e destino in Italia;
- la previsionale ripartizione dei viaggiatori interessati al servizio "neve" sui treni in partenza da Milano per le località sciistiche ai seguenti orari: 6h, 8h50 e 16h10;
- la previsionale ripartizione dei viaggiatori interessati al servizio "neve" sui treni in partenza da Bardonecchia (e le successive località sciistiche) con destinazione le città piemontesi e Milano ai seguenti orari: 11h13 (alternativamente 12h13), 15h13 e 19h13;

CONSIDERATO che il servizio viaggiatori nazionale per le località sciistiche registra la massima utilizzazione nei fine settimana e nei ponti festivi, concentrato in alcuni specifici orari;

CONSIDERATO che in determinati giorni ed orari la percentuale di passeggeri nazionali rispetto al totale dei viaggiatori risulta molto elevata (raggiungendo anche picchi del 70%), il che fa classificare necessariamente – al verificarsi di tali condizioni - come nazionale la finalità prevalente del servizio effettuato dai singoli treni;

CONSIDERATO che nell'effettuare i suddetti conteggi non sono stati calcolati, in quanto di difficile valutazione, quei passeggeri che acquistando un biglietto da Torino verso la prima stazione in territorio francese, possono scendere invece in territorio italiano (Oulx o

Bardonecchia) utilizzando il treno Milano Parigi con finalità turistiche e rafforzando quindi il carattere di nazionalità del servizio già sopra evidenziato;

CONSIDERATO tuttavia che:

- il servizio nazionale dell'IF SVI risulta prevalente solo in alcune giornate dell'orario di servizio programmato (in particolare nei fine settimana di alcuni periodi dell'anno ben individuati, e all'interno di questi in specifiche fasce orarie/direttrici di collegamento);
- su base annua la percentuale di passeggeri che utilizzeranno il servizio nazionale risulta, su base previsionale, inferiore a quella dei viaggiatori del servizio internazionale;
- i dati forniti sono inevitabilmente previsionali e non a consuntivo, pertanto risulta difficile poter valutare realmente la preponderanza di un servizio rispetto ad un altro;
- risulta nella pratica impossibile controllare il reale utilizzo della stazione di Torino per la salita e discesa dei viaggiatori;

CONSIDERATO che al fine di consentire un regolare esercizio del trasporto ferroviario e una semplice gestione dei sistemi commerciali di vendita, non sembra possibile a quest'Ufficio operare delle limitazioni al servizio in modo selettivo (in determinati giorni e orari);

VISTA la relazione relativa al procedimento istruttorio prot. n. 58/4/URSF dell'14 gennaio 2014, che si condivide, predisposta dal responsabile dell'istruttoria Dirigente della Div.1-Vigilanza e Monitoraggio;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria e 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:

- **1. La finalità principale - su base annua** - del servizio di trasporto ferroviario di passeggeri richiesto dall'IF SVI tra Parigi e Milano e vv. (con le fermate Parigi, Chambéry, Saint Jean de Maurienne, Modane in territorio francese e le fermate Bardonecchia, Oulx, Torino, Novara, Vercelli e Milano P.G. in Italia) è **il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi;**
- **2. lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa ferroviaria SVI sulla relazione Parigi-Milano 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 Lombardia e Piemonte 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 chiedere il riesame della presente Decisione a seguito di eventuali modifiche degli elementi acquisiti, sulla base dei quali la Decisione 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, 14 gennaio 2014

Il Direttore
Ing. Fabio CROCCOLO

