



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari

Prot. n. 26/4/URSF

Legge n. 99 del 23 luglio 2009, art. 59

“Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale”

Servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulla linea Vasto S. Salvo-Bologna Centrale e vv., Pescara-Foggia-Ancona, Ancona-Pescara e vv., Ancona-S. Vito Lanciano, richiesti dall'impresa ferroviaria Ferrovia Adriatico Sangritana.

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 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 DD 203/2010 (introdotto dal DD n. 528/1/URSF dell'11 luglio 2012) al fine di chiarire le modalità di riduzione dei prezzi dei biglietti ferroviari stabiliti dell'IF. In particolare si

è esplicitato che l'impresa ferroviaria ha comunque la possibilità di modificare in qualsiasi momento le proprie politiche commerciali, richiedendo all'Organismo di Regolazione una specifica autorizzazione alla riduzione dei prezzi dei biglietti originariamente previsti e posti alla base 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 RFI-DCE-DCO\A0011\P\2013\0000914 del 08/05/2013 con cui il Gestore dell'Infrastruttura ha trasmesso all'URSF, e p.c. alla Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS) S.p.A., il prospetto delle tracce nazionali richieste dalla medesima IF per l'orario di servizio 15 dicembre 2013 - 13 dicembre 2014 sulle relazioni Bologna C.le /Vasto S. Salvo e vv., Ancona/Bari C.le e vv., l'Aquila/S.Vito-Lanciano e vv., Celano/Roma Tiburtina e vv. Il Gestore ha inoltre chiesto all'URSF di svolgere ogni dovuto accertamento ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 59, comma 3, della Legge n. 99/2009, circa il possibile impatto dei servizi richiesti dall'IF FAS con quelli a committenza pubblica regionale;

VISTA la nota prot. 456/4/URSF del 6/6/2013 con cui l'URSF, in esito alla suddetta lettera di RFI del 08/05/2013, ha chiesto al Gestore di acquisire il progetto orario definitivo per l'avvio del relativo procedimento istruttorio;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2013\00001711 del 9/8/2013 con cui il Gestore ha trasmesso all'IF FAS i progetti orario relativi ai servizi passeggeri lunga percorrenza, ai servizi passeggeri a committenza pubblica, ai servizi merci, e inviato per conoscenza all'URSF il progetto orario relativo ai servizi passeggeri lunga percorrenza con i seguenti treni:

- 901 Ancona (p.8.43) – Bari C.le (a. 13.58);
- 902 Vasto S. Salvo (p. 7.00) – Bologna Centrale (a. 12.08);
- 903 Ancona (p. 17.20) – Bari C.le (a. 22.35);
- 904 Bari C.le (p.6.40) – Ancona (a. 11.40);
- 905 Bologna C.le (p. 17.20) – Vasto S. Salvo (a.22.20);
- 906 Bari C.le (p.15.10) – Ancona (a.20.25);

Per ognuna delle suindicate relazioni sono previste fermate intermedie.

Il Gestore, inoltre, ha richiamato l'accordo preso con l'IF FAS circa il rinvio dell'inserimento delle tracce Roma Tiburtina - Celano e vv., a conclusione del processo di allocazione delle tracce per l'orario dicembre 2013- dicembre 2014 e rappresentato la necessità di effettuare, relativamente alle tracce Vasto S. Salvo- Bologna Centrale e vv., ulteriori approfondimenti in ordine alla località del nodo di Bologna, luogo di sosta del materiale rotabile;

VISTA la nota prot. 828/4/URSF del 10/10/2013 indirizzata ad RFI con cui l'URSF ha chiesto al Gestore di trasmettere il progetto orario (15 dicembre 2013-13dicembre 2014) relativo ai servizi passeggeri lunga percorrenza e a committenza pubblica regionale richiesti dall'IF FAS per istruire il procedimento ex art.59 della Legge n. 99/2009;

VISTA la nota RFI-DCE-DCO\A0011\P\2013\0002281 del 08/11/2013 con cui il Gestore ha inviato all'IF FAS e all'URSF il progetto orario (15 dicembre 2013- 13 dicembre 2014) relativo ai servizi passeggeri lunga percorrenza richiesti dall'IF FAS con i seguenti treni:

- 27953 S. Vito Lanciano (p. 6.20) – Vasto S. Salvo (a. 6.45) – frequenza Lu, Me, Ve;
- 902 Vasto S. Salvo (p. 7.00) – Bologna C.le (P.le Arcoveggio) (a. 12.00) - frequenza Lu, Me, Ve;
- 905 Bologna C.le (P.le Arcoveggio) (p.17.20) – Vasto S. Salvo (a.22.20) - frequenza Lu, Me, Ve ;
- 27952 Vasto S. Salvo (p. 23.03) - S. Vito Lanciano (a. 23.35) - frequenza Lu, Me, Ve;

27950 S. Vito Lanciano (p.5.52) – Pescara (a.6.13) - Soppresso i festivi;
907 Pescara (p.6.28) – Foggia (a.8.33) - Soppresso i festivi ;
908 Foggia (p.8.51) – Ancona (a. 12.29) - Soppresso i festivi ;
909 Ancona (p.13.10) – Pescara (a.14.16) - Soppresso i festivi ;
910 Pescara (p.15.25) – Ancona (a.17.01) - Soppresso i festivi ;
911 Ancona (p. 17.20) – S. Vito Lanciano (a.19.25) - Soppresso i festivi ;
Per talune delle suindicate relazioni sono previste fermate intermedie;

VISTA la nota n. 8482/UPC/2013 del 13/11/2013 con cui l'IF FAS in riferimento allo studio di tracce proposto da RFI con la suindicata nota del 08/11/2013 ha formulato le seguenti osservazioni:

- Per i servizi Bologna C.le – Vasto S. Salvo e vv. (treni 902 e 905) ha rinnovato la richiesta di destinazione di Bologna Centrale (e non Arcoveggio) in quanto il piazzale di Arcoveggio dista circa 700 mt dalla Stazione di Bologna Centrale attraverso un percorso pedonale non sicuro a causa della precaria viabilità esistente;
- Per i servizi Ancona – Bari (treno n. 901-906-903-904):
 - per il treno 904 che nella prima bozza proveniva da Bari, la percorrenza viene limitata a Foggia, con partenza da Foggia alle ore 8.09 ed arrivo ad Ancona alle ore 11.40;
 - per il treno 903 la richiesta di traccia prevede la partenza da Ancona non prima delle 17.40 e l'arrivo a Foggia e non a S.Vito Lanciano come proposto;
 - infine è stata rilevata la mancanza dello studio per la corsa di ritorno da Foggia ed il rientro del materiale da Pescara a San Vito Lanciano.

VISTA la nota prot. 936/4/URSF del 14/11/2013 indirizzata a Trenitalia S.p.A , alla Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A, alla Regione Emilia Romagna, alla Regione Marche, alla Regione Abruzzo, alla Regione Molise, alla Regione Puglia, alla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario e per conoscenza ad RFI, con cui l'URSF ha comunicato l'avvio del procedimento istruttorio per effettuare l'analisi di cui all'art. 7 del decreto dirigenziale n. 203 del 6/5/2010 (versione consolidata) recante i criteri di cui all'art. 59 della legge 99/2009 ed ha nominato il responsabile dell'istruttoria il Dirigente della Divisione 1 dell'URSF;

VISTA la nota n. 937/URSF del 14/11/2013 indirizzata a Trenitalia S.p.A , alla Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A, alla Regione Emilia Romagna, alla Regione Marche, alla Regione Abruzzo, alla Regione Molise, alla Regione Puglia, alla Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, con cui il responsabile dell'istruttoria ha inviato copia del progetto orario 2013-2014 dei servizi richiesti dall'IF FAS – trasmesso dal GI con nota del 08/11/2013- ed ha chiesto loro di fornire gli elementi necessari per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi del predetto art. 7 del decreto dirigenziale n. 203 del 6/5/2013 entro il termine di 5 giorni dal ricevimento della nota medesima;

VISTA la nota n. 8621 del 19/11/2013 con cui la Ferrovia Adriatico Sangritana ha chiesto all'URSF di prorogare al giorno 6 dicembre 2013 il termine stabilito con la predetta nota n. 937/URSF;

VISTA la nota n. 970/4/URSF del 20/11/2013 con cui l'URSF ha accolto parzialmente l'istanza formulata dalla FAS ed ha fissato inderogabilmente come termine ultimo il giorno 29.11.2013;

VISTA la nota n. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2013\0002416 del 26/11/2013 con cui il Gestore ha riscontrato le osservazioni formulate dall'IF FAS con la suindicata nota del 13/11/2013 argomentando che:

- il piazzamento dei treni della relazione Vasto S. Salvo – Bologna Centrale presso il piazzale Arcoveggio è coerente con la richiesta di tracce avanzata dall'IF FAS, in quanto

l'attivazione del sottopassaggio di collegamento con l'atrio della Stazione di Bologna Centrale fa sì che detto piazzale sia parte integrante della stazione medesima. Ciò, ha specificato il GI, è attinente alla efficiente programmazione dei binari di Stazione, alla necessaria compatibilizzazione dei treni FAS con quelli del trasporto regionale a committenza pubblica e con quelli del traffico ad alta velocità, oggetto di Accordo Quadro sottoscritto dalle imprese ferroviarie con RFI, che attualmente devono transitare nella stazione di Bologna superficie;

- relativamente ai treni della relazione Ancona-Pescara-Foggia, le osservazioni formulate dall'IF FAS con note del 6/9/2013 e del 21/10/2013 in riscontro al progetto orario trasmesso da RFI data 9/8/2013, hanno comportato la modifica della richiesta tracce per l'orario 2013/2014 avanzata nel mese di aprile con la conseguenza che le nuove richieste sono state trattate dal GI dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute entro la data di avvio del processo di allocazione e secondo l'ordine cronologico di presentazione (cfr. paragrafi 4.3.2 e 4.3.5. del PIR). Inoltre, il GI ha confermato la possibilità di utilizzare la traccia oraria in partenza da Foggia alle 8.09 ed arrivo ad Ancona alle 11.40, mentre, per quanto riguarda il proseguimento su Foggia della relazione Ancona – San Vito Lanciano e la conseguente nuova relazione Foggia-Ancona, essendo le tracce confliggenti con tracce merci già assegnate, le stesse potranno essere valutate nell'ambito delle riprogrammazioni merci durante l'anno 2014.

VISTA la nota n. 0002622 del 26/11/2013 con cui la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, in risposta alle suddette note URSF del 14 novembre 2013 ha fornito le seguenti indicazioni, inviando anche copia dei collegamenti assicurati dal contratto di servizio di competenza della DGTF stessa:

- la valutazione sulla eventuale compromissione dell'equilibrio economico del Contratto di Servizio per Media e Lunga percorrenza ferroviaria risulta valido solo per le tratte S. Vito Lanciano – Vasto S. Salvo e viceversa, Vasto S. Salvo – Bologna Centrale e viceversa, in quanto le altre tratte vengono dichiarate soppresse;
- la richiesta in questione concerne un limitato tratto della dorsale adriatica della Penisola interessata da collegamenti assicurati dal Contratto di Servizio per la media e lunga percorrenza nazionale il cui orario relativo all'anno in corso è entrato in vigore a giugno 2013 e sostituito il 15 dicembre 2013. Pertanto, le valutazioni proposte assumono valenza con riferimento all'attuale orario di servizio valido fino al 15 dicembre 2013, data in cui entrerà in vigore il nuovo orario 2014, oggetto della richiesta da parte dell'IF FAS;
- da un raffronto tra i treni dell'IF FAS con quelli Intercity Trenitalia (IC n. 608 Bari C.le – Bologna C.le, IC n. 604 Pescara- Bologna C.le, IC n. 613 Bologna - Pescara) emerge che la programmazione dell'itinerario di viaggio dei collegamenti messi in relazione non risulta sovrapponibile, contribuendo così ad arricchire l'offerta ferroviaria complessiva in un'area abbastanza limitata della dorsale adriatica;
- l'orario delle stazioni di fermata si differenzia, nei collegamenti messi in relazione, per un ampio "range" di almeno 30 minuti ciascuna, non presentando quindi per le fasce di utenti/clienti potenziali la stessa fungibilità;
- è difficilmente valutabile un effetto di "spostamento" di utenza/clientela limitatamente alle parti di percorso in esame;
- le sovrapposizioni dei servizi presi in esame "possono quindi considerarsi irrilevanti sull'equilibrio pianificato nel Contratto di Servizio attualmente in essere per la Media e Lunga percorrenza nazionale", fatte salve le evidenze da parte di Trenitalia S.p.A.

VISTE le note TRNIT-AD.DPS\P\2013\0062709 (versione riservata) e TRNIT-AD.DPS\P\2013\0062710 (versione non confidenziale), entrambe del 28/11/2013, con cui l'impresa

ferroviaria Trenitalia S.p.A, in risposta alle suindicate note URSF del 14/11/2013, ha fornito le informazioni richieste.

In via preliminare l'IF Trenitalia ha asserito che i nuovi servizi programmati dall'IF FAS si sovrappongono, almeno parzialmente per ubicazione, numero di fermate, orario e frequenza (art. 6 del Decreto) ai servizi che Trenitalia stessa si è impegnata a prestare nell'ambito dei contratti di servizio sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Puglia.

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

a) Descrizione dell'offerta di servizi che FAS intende effettuare da dicembre 2013

- a) 1 coppia di treni (Invio) tra S.Vito Lanciano e Vasto S. Salvo;
- b) 1 coppia di treni (Exp) tra Vasto S. Salvo e Bologna C.le (P.le Arcoveggio) con fermate nelle stazioni di S. Vito Lanciano, Ortona, Pescara, Giulianova, Civitanova, Ancona;
- c) 1 treno (Invio) S. Vito Lanciano e Pescara;
- d) 1 treno da Pescara a Foggia con fermate nelle stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano, Vasto S. Salvo, Termoli, S. Severo;
- e) 1 treno da Foggia ad Ancona con fermata nelle seguenti stazioni: S. Severo, Termoli, Vasto S. Salvo, S. Vito Lanciano, Ortona, Pescara, Giulianova, Civitanova;
- f) 1 coppia di treni tra Ancona e Pescara con fermate nelle stazioni di Giulianova e Civitanova;
- g) 1 treno da Ancona a S. Vito Lanciano con fermate nelle stazioni di Civitanova, Giulianova, Pescara, Ortona.

Tali servizi saranno effettuati con elettrotreni tipo Minuetto (Ale501/502) : quelli di cui alle lettere a) e b) con frequenza nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì per un totale di 156 giorni; quelli di cui alle lettere da c) a g) con frequenza giornaliera ad eccezione dei giorni festivi per un totale di 301 giorni.

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

Sulle relazioni in questione, facenti parte della linea adriatica, Trenitalia svolge servizi di media e lunga percorrenza e di tipo regionale, richiesti dallo Stato e dalle amministrazioni regionali.

I nuovi servizi dell'IF FAS si sovrappongono, secondo Trenitalia, almeno parzialmente all'offerta di collegamenti di media e lunga percorrenza e regionali oggetto dei contratti di servizio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni.

Servizi Regionali

Sulle relazioni su cui l'IF FAS intende operare, Trenitalia attualmente effettua collegamenti di tipo regionale nell'ambito dei relativi contratti di servizio, che si sovrappongono in parte ai servizi programmati da FAS.

Trenitalia ha quindi illustrato il conto economico per l'anno 2012 dei contratti di servizio con le Regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Puglia contenente l'indicazione delle voci di costo e di ricavo per ciascuna regione.

Servizi di media e lunga percorrenza

Sulla relazione adriatica (Bologna-Foggia) circolano 12 treni Intercity giorno (di cui 2 periodici) di Trenitalia, oggetto di obblighi di servizio pubblico. Tali treni effettuano le

seguenti fermate: *Bologna – Faenza- Forlì – Cesena – Rimini – Riccione - Cattolica S.G.G.- Pesaro – Fano - Senigallia - Ancona- Civitanova - Porto S. Giorgio - S. Benedetto T.- Giulianova – Pescara - Vasto S. Salvo, Termoli, San Severo e Foggia* (in corsivo le fermate comuni ai servizi proposti da FAS).

Trenitalia ha quindi illustrato il conto economico per l'anno 2012 dell'intero contratto di servizio tra MIT e Trenitalia, precisando che la remunerazione del capitale investito è imputata interamente ai costi.

VISTA la nota n. 8823 del 29.11.2013 con cui il Presidente dell'IF Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A, ha prodotto le proprie osservazioni in riscontro alla nota URSF del 14 novembre 2013. In particolare l'IF FAS ha riepilogato i rapporti intercorsi con il Gestore evidenziando in sintesi:

- di aver comunicato ad RFI, in data 04/03/2013, di rinviare l'avvio del servizio a Bologna Centrale – Vasto S. Salvo e vv. solo ad avvenuta disponibilità del piazzale centrale di Bologna in luogo del piazzale Arcoveggio, ritenuto inadeguato;
- di aver fatto richiesta ad RFI, in data 24/05/2013, di “ tracce per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria 2013-2014 estendendo la percorrenza del servizio Pescara C.le – Bari C.le fino ad Ancona;
- che in data 20/06/2013 RFI ha comunicato all'IF FAS l'avvio dell'istruttoria per le tracce di cui al punto precedente;
- di essere stata contattata da RFI in data 23/07/2013 per l'accesso al piazzale di Bologna Centrale per il servizio Bologna Centrale – Vasto S. Salvo;
- di aver chiesto ad RFI, in data 05/08/2013, il miglioramento della traccia per il servizio Bologna Centrale – Vasto S. Salvo e vv.;
- di aver avuto comunicazione, da parte di RFI, in data 09/08/2013, dei “progetti orari di servizio 15 dicembre 2013 - 13 dicembre 2014” con la concessione dell'accesso a Bologna C.le per la linea Bologna – Vasto S. Salvo e vv.;
- che quanto comunicato da RFI in data 09/08/2013 è stato parzialmente rettificato dal Gestore con e-mail del 20/08/2013;
- di aver formulato ad RFI, in data 06/09/2013, le seguenti richieste:
 - per i treni EXP 902 (Vasto S. Salvo - Bologna C.le) ed EXP 905 (Bologna C.le – Vasto S. Salvo) un nuovo studio con la previsione di un tempo di percorrenza, per ogni singola corsa contenuto entro 4 ore e 20 minuti, unitamente alla soppressione della fermata di Falconara M., sia nella corsa di andata (EXP 902) che di ritorno (EXP 905). A tal proposito l'IF FAS ha proposto di utilizzare tracce simili a quelle dei treni speciali Termoli - S. Arcangelo di Romagna e ritorno effettuate nei giorni 18,19,22 e 23 agosto u.s. , di prolungare il servizio fino a Bologna C.le, e di poter avviare lo stesso a partire da ottobre 2013;
 - per i treni EXP 901-EXP 906, EXP 903 e EXP 904 (tratta Ancona - Bari e vv.) di modificare le tracce e di limitare il tragitto verso sud a Foggia anziché a Bari, cercando di contenere i tempi di percorrenza.
- che in data 21/10/2013, nel far seguito alle richieste del 06/09/2013, ha specificato che:
 - per i treni EXP 902 (Vasto S. Salvo - Bologna C.le) ed EXP 905 (Bologna C.le – Vasto S. Salvo) il materiale rotabile è inviato da Lanciano (S. Vito Lanciano) a Vasto come materiale vuoto in tempo utile per l'effettuazione dell'EXP 902 e rientra a Lanciano la sera come materiale vuoto;
 - per i treni EXP 901-EXP 906, EXP 903 e EXP 904 (tratta Ancona - Bari e vv.) ha confermato ufficialmente la priorità del “2^ Minuetto”, differendo l'attivazione del

“1^a Minuetto” a data da destinarsi; ha inoltre chiesto un contenimento dei tempi di percorrenza.

- di aver avuto comunicazione, in data 07/11/2013, da parte di RFI della revisione del progetto orario per il servizio Bologna Centrale – Vasto S. Salvo e vv., con attestazione ad Arcoveggio;
- di aver formulato, in data 13/11/2013, le seguenti osservazioni al progetto orario definitivo (15 dicembre 2013/13 dicembre 2014) relativo al servizio passeggeri lunga percorrenza trasmesso da RFI il 08/11/2013:
 - per i treni EXP 902 (Vasto S. Salvo - Bologna C.le) ed EXP 905 (Bologna C.le – Vasto S. Salvo) ha ribadito l'inadeguatezza di attestazione a Piazzale Arcoveggio in luogo di Bologna C.le;
 - per i treni EXP 901-EXP 906, EXP 903 e EXP 904 (tratta Ancona- Bari e vv.) ha precisato che le richieste di modifica dello studio di tracce avanzate con le suindicate note del 06/09/2013 e del 21/10/2013 hanno tenuto conto delle indicazioni date da RFI in data 09/08/2013. In particolare: viene confermata la traccia per l'EXP 904 con percorrenza limitata a Foggia anziché a Bari; per l'EXP 903 (911 nell'ultima bozza) si chiede la limitazione del treno fino a Foggia; infine è stata rilevata la mancanza dello studio per la corsa di ritorno da Foggia ed il rientro del materiale da Pescara a San Vito Lanciano.
- di aver elaborato un progetto per i servizi Bologna – Vasto S. Salvo e vv., e Ancona – Foggia e vv., per offrire alla clientela della dorsale adriatica servizi di trasporto ferroviario tesi a favorire la mobilità ferroviaria tra l'Abruzzo e le città di Bologna, Ancona, Giulianova, Termoli, S. Severo e Foggia. In particolare:
 - in termini tariffari, FAS intende posizionarsi a prezzi inferiori fino al 10% rispetto ai servizi equivalenti Intercity, in quanto effettuati con veicoli di comfort inferiore e con tempi di percorrenza superiori di circa il 10% rispetto a quelli Intercity;
 - le tipologie dei biglietti saranno: biglietto intero, biglietto economy, biglietto super-economy, carnet di biglietti, abbonamenti settimanali e mensili;
 - i canali di vendita previsti sono: biglietterie automatiche in stazione, internet, cellulari e tablet, agenzie di viaggio;
 - viene illustrato un conto economico previsionale 2013-2015 secondo il quale : i ricavi tengono conto di un numero medio di passeggeri sufficiente a raggiungere un tasso interno di rendimento pari all'8% in un periodo di 7 anni, con un numero di passeggeri 2014 inferiore del 30% rispetto ai volumi a regime. Il fattore di riempimento è calcolato sulla base dei soli 123 posti a sedere per treno; i costi sono stati stimati in dettaglio prendendo a riferimento le seguenti voci: personale, veicoli, pedaggio e vari.

VISTA la nota PG/2013/302853 del 5/12/2013 con cui la Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità della Regione Emilia Romagna in riscontro alle suddette note URSF del 14/11/2013 ha fatto presente che:

- la richiesta dell'IF FAS si sovrappone all'offerta regolata con il contratto di servizio solo per la sola O/D Bologna-Ancona che conta circa 3200 coppie di corse all'anno effettuate con materiali rotabili con capienza media di 600 posti. Il rilievo del servizio richiesto dall'IF FAS è quindi modesto – circa 4%- rispetto al numero delle corse e diventa ancora meno rilevante – circa 1%- quanto ai posti offerti sulla relazione Bologna-Ancona. Pertanto aspetti di sostenibilità non si

pongono in termini di viaggiatori (incassi) potenzialmente dirottati dal trasporto regionale dell'IF FAS;

- della coppia di treni aggiuntivi dell'IF Ferrovia Adriatico Sangritana, il treno EXP 905 è quello che maggiormente può condizionare il programma e la circolazione di treni nel Contratto di Servizio: in particolare il treno 3011 per Ravenna in partenza da Bologna alle 17.06, il treno 33921 per Rimini in partenza da Bologna alle 17.14 e il treno 11543 per Rimini in partenza da Castel Bolognese alle 17.52; se verrà rispettata la condizione che i treni possano mantenere almeno le attuali caratteristiche di velocità, ovvero non subire precedenze in linea dal nuovo EXP 905, la Regione Emilia-Romagna non si oppone all'attivazione del servizio dell'IF FAS.

CONSIDERATO che l'IF Trenitalia S.p.a con la nota del 28/11/2013 ha evidenziato che - relativamente all'offerta di collegamenti di media e lunga percorrenza - i nuovi servizi dell'IF FAS si sovrappongono, almeno parzialmente, per ubicazione, numero di fermate, orario e frequenza ai servizi che Trenitalia stessa si è impegnata a prestare nell'ambito dei CdS sottoscritti con il MIT.

In particolare: sulla relazione Bologna-Foggia circolano 12 treni Intercity/giorno (di cui 2 periodici) di Trenitalia, oggetto di obblighi di servizio pubblico. Tali treni effettuano le seguenti fermate: Bologna - Faenza - Forlì - Cesena - Rimini - Riccione - Cattolica S.G.G.- Pesaro - Fano - Senigallia - Ancona- Civitanova - Porto S. Giorgio - S. Benedetto T.- Giulianova - Pescara - Vasto S. Salvo, Termoli, San Severo e Foggia (sottolineate le fermate comuni ai servizi proposti da FAS).

Trenitalia rappresenta, quindi, che la prestazione dei servizi oggetto del CdS con il MIT attualmente in vigore ha prodotto per l'IF perdite per l'anno 2012 e, pertanto, eventuali perdite di ricavo inciderebbero su di un risultato già di per sé negativo.

CONSIDERATO che la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario informa che da un raffronto tra i treni dell'IF FAS S.p.A. con quelli Intercity Trenitalia (IC n. 608 Bari C.le - Bologna C.le, IC n. 604 Pescara- Bologna C.le , IC n.613 Bologna- Pescara) la programmazione dell'itinerario di viaggio dei collegamenti messi in relazione risulta in gran parte non sovrapponibile.

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

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

Infine, la DGTF ritiene che le sovrapposizioni dei servizi presi in esame *"possono quindi considerarsi irrilevanti sull'equilibrio pianificato nel Contratto di servizio attualmente in essere per la media e lunga percorrenza nazionale"*;

CONSIDERATO che la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, titolare del CdS nazionale con Trenitalia, non ha fornito all'URSF alcun elemento utile alla valutazione dell'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti relativamente alle relazioni Pescara-Foggia-Ancona, Ancona-Pescara e vv., Ancona- S. Vito Lanciano;

CONSIDERATO che le Regioni Marche, Abruzzo, Puglia e Molise interessate al procedimento non hanno fornito all'URSF alcun elemento utile alla valutazione dell'eventuale compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti;

VALUTATO che i servizi proposti dall'IF FAS 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;

VALUTATO CHE l'itinerario di viaggio dei nuovi collegamenti dell'IF FAS messi in relazione con i suindicati treni IC Trenitalia risulta in parte non sovrapponibile. In particolare, per la tratta Bologna Centrale – Vasto S. Salvo e vv.:

- 1) il treno IC 613 Trenitalia (Bologna C.le – Pescara) effettua 13 fermate intermedie di cui 5 in Emilia Romagna, 7 nelle Marche e 1 in territorio Abruzzese, mentre, l' EXP 905 della FAS (Bologna C.le – Vasto San Salvo) effettua 6 fermate intermedie di cui 2 nelle Marche e 4 in Abruzzo;
- 2) il treno IC 608 Trenitalia (Bari C.le –Bologna C.le) effettua 22 fermate intermedie di cui 6 in Puglia, 1 in Basilicata, 3 in Abruzzo, 7 nelle Marche e 5 in Emilia Romagna e il treno IC 604 Trenitalia (Pescara – Bologna Centrale) effettua 13 fermate intermedie di cui 1 in Abruzzo, 7 nelle Marche e 5 in Emilia Romagna, mentre l'EXP 902 della FAS (Vasto S. Salvo – Bologna C.le) effettua 6 fermate intermedie di cui 4 in Abruzzo e 2 nelle Marche.

Tale diversa distribuzione territoriale delle fermate dei treni FAS rispetto ai servizi IC di Trenitalia contribuisce ad arricchire l'offerta ferroviaria complessiva in un'ampia area della dorsale adriatica;

VALUTATO che i tempi di percorrenza dei treni FAS sulla tratta Bologna Centrale – Vasto S. Salvo e vv. sono superiori rispetto ai treni IC Trenitalia presi a riferimento, nonostante questi ultimi effettuino un numero nettamente superiore di fermate, con la conseguenza che i treni FAS possono attrarre un'utenza diversa rispetto a quella attualmente servita dai treni IC;

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

VALUTATO che per i servizi richiesti l'IF FAS prevede l'applicazione di *“una tariffa unica alla 2° classe tariffa Base dei servizi Intercity”*, e che le eventuali modifiche da apportare ai suddetti livelli tariffari sono disciplinate dall'art. 7, comma 2 bis, del suindicato D.D. 203/URSF;

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

VALUTATO che, per quanto sopra esposto, l'offerta dell'IF FAS è prevalentemente rivolta ad una utenza supplementare e, pertanto, dovrebbe attrarre passeggeri da un mercato *“aggiuntivo”* integrando l'offerta ferroviaria attualmente fornita dall'IF Trenitalia nell'area della dorsale adriatica;

VISTA la relazione relativa al procedimento istruttorio prot. n. 25 del 13.01.2014 che si condivide predisposta dal responsabile dell'istruttoria Dirigente della Div. 1- Vigilanza e Monitoraggio;

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

ADOTTA LA SEGUENTE

DECISIONE

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

- lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Ferrovia Adriatico Sangritana sulle relazioni, Vasto S. Salvo-Bologna Centrale e vv., Pescara - Foggia - Ancona, Ancona - Pescara e vv., Ancona- S. Vito Lanciano, **non compromette l'equilibrio economico** dei contratti di servizio pubblico (CdS) in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.a. titolare del CdS sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, 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, 13 gennaio 2014

Il Direttore
Ing. Fabio CROCCOLO

