



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI**

**Prot. n. 659**

**Servizi di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero – Valutazioni ai sensi dell'art. 59, comma 2, 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 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 Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15, che apporta modifiche all'art. 24 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, dopo il comma 1, inserendo il seguente:

«1-bis. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri di cui all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per consentire di 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, l'organismo di regolazione di cui all'articolo 37 si assicura che sia informata l'autorità competente che ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3-ter, della direttiva 91/440/CEE, e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso nazionale di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.»;

**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 prot. TRNIT-AD\P\2010\0015835 del 27/04/2010, con cui Trenitalia segnala che il nuovo servizio ferroviario offerto da DB, OBB e Le Nord lungo la linea del Brennero si sovrappone – per ubicazione e numero fermate, orari e frequenza – ai servizi erogati dalla medesima 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\0000589 del 3/05/2010, con cui RFI ricorda all'IF Le Nord che l'art. 24, comma 1 bis del D.Lgs 188/2003 (introdotto dal sopraccitato D.Lgs. n. 15 del 25/01/2010 "Attuazione della Direttiva n. 2007/58/CE"), pone in capo al "richiedente che intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri" l'onere di informare sia il GI, sia l'organismo di regolamentazione, affinché il Gestore, prima di procedere alla verifica delle richieste di tracce internazionali in ordine alla compatibilizzazione sulla rete italiana ed alla loro armonizzazione con i GI esteri, "possa tener conto delle implicazioni derivanti dai pronunciamenti degli organismi di regolazione;"

**VISTA** la nota prot. 1281 del 07/05/2010, con cui Le Nord informa l'URSF sulla richiesta ad RFI, ai sensi dell'art. 24 comma 1 bis del dlgs 188/2003, di assegnazione di tracce - per un servizio di trasporto passeggeri internazionale per l'orario 2010/2011 in vigore dal 12/12/2010 – per:

- 3 coppie di treni giornalieri sulla relazione Monaco-Brennero-Verona-Bologna;
- 1 coppia di treni giornalieri sulla relazione Innsbruk-Bologna;
- 1 coppia di treni giornalieri sulla relazione Monaco-Brennero-Verona-Venezia;
- 1 coppia di treni giornalieri sulla relazione Monaco-Brennero-Verona-Milano;
- 1 coppia di treni giornalieri sulla relazione Monaco-Brennero-Verona;

**VISTA** la nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2010\0000624 del 13/05/2010, con cui RFI, in riferimento alle richieste di tracce nazionali dell'IF Le Nord per l'orario di servizio 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 prot. 207/4/URSF/Segr. del 18/05/2010, con cui l'URSF comunica a RFI che l'affermazione contenuta nella sopraccitata nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2010\0000589 del 3/05/2010, non trova fondamento a livello normativo;

**VISTE** le note prot. 191/4/URSF/Div.1 e prot. 225/4/URSF/Div 1 del 19/05/2010, di comunicazione dell'avvio dei procedimenti e del nominativo del relativo responsabile;

**VISTE** le note prot. 247/4/URSF/Div 1 e 248/4/URSF/Div 1 del 26/05/2010, con cui l'URSF chiede a Trenitalia, LeNord, alla Regione Lombardia e Regione Veneto 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 prot. 256/4/URSF/Div.1 del 31/05/2010, con cui l'URSF ha chiesto all'IF Le Nord la documentazione necessaria per valutare se la finalità principale dei predetti servizi sia il trasporto

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi, ai sensi dell'art. 4 del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010;

**VISTE** le note prot. 257-258-259-260-261/4/URSF/Div.1 del 31/05/2010, con cui l'URSF ha chiesto alle Regioni Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Provincia Autonoma Trento e Provincia Autonoma Bolzano - ai sensi dell'art. 59, comma 2, della legge n. 99 del 23 luglio 2009- la documentazione necessaria per effettuare l'analisi dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, ai sensi dell'art. 7, commi 1 e 2 del Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010;

**VISTA** la nota prot. 329846 del 15/06/2010, con cui la Regione Veneto richiede all'URSF il dettaglio dei servizi che interessano gli ambiti di competenza della medesima;

**VISTA** la nota prot. 304/4/URSF/Div 1 del 23/06/2010, con cui l'URSF invia alla Regione Veneto copia del prospetto delle linee relative alla richiesta di tracce per i servizi passeggeri in ambito nazionale presentate da Le Nord per l'orario di servizio 2010-2011;

**VISTA** la nota del 30/06/2010, con cui lo Studio Legale Prof. Avv. Ernesto Stajano – in nome e per conto di Le Nord – ha evidenziato che le informazioni vengono trattate in modo congiunto sia per le tracce richieste per i servizi di passeggeri internazionali e sia per quelle richieste per le tracce dei servizi nazionali, trattandosi questi ultimi di soli 3 treni giornalieri, effettuati prevalentemente per completamento dell'offerta internazionale, per necessità di organizzare la rotazione del materiale rotabile in maniera ottimizzata, per l'esercizio quotidiano e per la gestione delle attività di manutenzione;

**VISTA** la nota prot. 169529 del 01/07/2010 – D.G. Reti Infrastrutturali – Servizio Ferrovie, con la quale la Regione Emilia Romagna, dopo aver precisato che la relazione di suo interesse riguarda la tratta Verona – Rimini mentre quella svolta da DB/OBB/Le Nord limita l'offerta a Bologna senza fermate intermedie, conclude ritenendo di non aver fondati elementi per sostenere che detta attività provochi squilibri economici al contratto riguardante i servizi di competenza della medesima;

**VISTA** la nota prot. 175260 del 2/07/2010, con cui la Provincia Autonoma di Trento – Servizio Trasporti Pubblico ritiene che – dalle informazioni di cui dispone - non risultino compromissioni sul profitto aziendale di Trenitalia a seguito della richiesta dei nuovi servizi di Le Nord, informando di aver stipulato il 4/11/2008 con Trenitalia un contratto pluriennale (2008-2013) per l'esercizio di servizi ferroviari lungo l'asse del Brennero e della Valsugana;

**VISTA** la nota prot. 368141 del 6/07/2010, con cui la Regione Veneto ritiene che la mancanza di un dettagliato programma di esercizio relativo ai servizi ferroviari in argomento non consente una approfondita valutazione, precisando però che comunque l'istituzione dei predetti servizi non deve interferire in alcun modo con le tracce dei treni di competenza della medesima oggetto di contratto di servizio con Trenitalia, né devono sottrarre utenza ai medesimi servizi;

**VISTE** le note prot. TRNIT-AD\P\2010\0025573 e TRNIT-AD\P\2010\0025643 del 08/07/2010, con cui Trenitalia afferma che l'offerta dei nuovi servizi sulla linea Brennero-Verona/Bologna prestati da DB-OBB presenterebbe un sostanziale impatto rispetto a quelli esercitati da Trenitalia, e che è sufficiente perdere ridotte quote di mercato, per mettere in causa la metà del risultato netto conseguito da Trenitalia sulla stessa linea;

**VISTA** la nota prot. 419999 del 14/07/2010, con cui la Provincia Autonoma di Bolzano ritiene che non è ipotizzabile un danno economico all' IF Trenitalia sulla direttrice Brennero-Trento in quanto

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

la stessa si vede riconosciuto contrattualmente un prezzo/km di tipo “gross cost” in cui gli introiti tariffari non sono dell’IF cui è affidato il servizio, ma di competenza della Provincia medesima;

**VISTA** la nota prot. 181314 del 14/07/2010, con cui la Regione Emilia Romagna – Assessorato Programmazione Territoriale, Urbanistica, Reti di Infrastrutture materiali ed immateriali, Mobilità, Logistica e Trasporti allega all’URSF una nota inviata all’Amministratore Delegato di Trenitalia dall’Assessore Mobilità e Trasporti, nella quale questi conviene con detto AD sull’ottemperanza ad una logica di reciprocità tra Stati dei servizi lungo la linea del Brennero e sul principio che la liberalizzazione del settore deve essere coerente e compatibile con il contesto nel quale i predetti servizi si inseriscono, in modo da non avere ripercussioni sull’efficiente erogazione dei servizi;

**VISTE** le note prot. 361/4/URSF/Div. 1 e prot. 363/4/URSF/Div 1 del 14/07/2010, con cui l’URSF invia copia del prospetto delle linee relative alla richiesta di nuove tracce per servizi passeggeri in ambito internazionale e nazionale presentate da Le Nord per l’orario di servizio 2010-2011;

**VISTA** la nota prot. S1.2010.0049959 del 20/07/2010, con cui la Regione Lombardia - D.G. Infrastrutture e Mobilità ritiene che – considerato il tipo e la quantità modesta (in termini di percorrenze) del servizio offerto da Le Nord – al momento non si ravvisi alcun rischio di compromissione del proprio contratto di servizio;

**VISTA** la nota prot. 28850-S036/iz del 29/07/2010, con cui la Provincia Autonoma di Trento – Servizio Trasporti Pubblico ritiene che – fermo restando la difficile valutazione dell’equilibrio economico - è immaginabile che il sistema biorario EC di LeNord, corrispondente ad esigenze trasportistiche diverse rispetto al sistema cadenzato locale, non porti sottrazioni di traffico ai treni di cui al contratto di servizio con Trenitalia;

**VISTA** la nota prot. RFI-DCE-DCO\A0011\P\2010\0001165 del 12/08/2010, con cui RFI trasmette all’URSF il progetto orario passeggeri internazionali 12/12/2010 – 10/12/2011 – Le Nord;

**VISTA** la nota 1983 del 27/08/2010, con cui l’IF Le Nord propone a RFI una serie di modifiche alle tracce orarie internazionali e nazionali;

**VISTA** la nota prot. S1.2010.0060712 del 17/09/2010, con cui la Regione Lombardia – D.G. Infrastrutture e Mobilità – Servizio Ferroviario Regionale ribadisce quanto già affermato con la nota prot. S1.2010.0049959 del 20/07/2010, e cioè che al momento non ravvisa alcun rischio di compromissione del proprio contratto di servizio, e pertanto non intende avvalersi della facoltà di chiedere la verifica della compromissione dell’equilibrio economico;

**VISTA** la nota prot. 492772 del 20/09/2010, con cui la Regione Veneto ritiene che le tracce richieste da Le Nord per l’orario 2010/2011 interferiscono con alcuni treni di competenza della regione con possibili conseguenze negative per il servizio, in termini di eventuali allungamenti di percorrenze o spostamenti di orario; Inoltre la Regione Veneto, ribadendo quanto già espresso con la sopraccitata nota prot. 368141 del 6/07/2010;

**VISTA** la nota 2305 del 14/10/2010, con cui l’IF Le Nord comunica a RFI di voler apportare le modifiche al progetto orario proposto il 23/09/2010, confermando l’attuazione entro il 31/10/2010;

**VISTA** la nota prot. n. 608/4/URSF/Div.1 del 17/11/2010, con cui l’URSF chiede alla Direzione Generale Trasporto Ferroviario di fornire una relazione necessaria per valutare, ai sensi dell’art.59 comma 2 della legge.99/2009, una eventuale compromissione dell’equilibrio economico del contratto di servizio sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia a

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

seguito dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri richiesti da DB/OBB/LE NORD lungo la linea del Brennero;

**VISTA** la nota prot. n. 0096716 del 3/12/2010, con cui la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario ritiene difficilmente valutabile l'effetto di "spostamento" di utenza/clientela;

**CONSIDERATO** che le tracce nazionali richieste da Le Nord sono per esplicita dichiarazione "a completamento" necessarie per ottimizzare la gestione del materiale rotabile;

**CONSIDERATO** che, ai sensi del sopraccitato Decreto Dirigenziale prot. n. 203/1/URSF del 6 maggio 2010 art.4 comma 1 lett. c., la traccia Innsbruck – Bologna dev'essere considerata come traccia nazionale giacché viene espletata in territorio italiano con una percorrenza superiore al 70%;

**CONSIDERATO** che le tracce richieste da Le Nord per orario, tempo di percorrenza e numero delle fermate proposte si sovrappongono sensibilmente agli analoghi servizi offerti da Trenitalia all'interno dei contratti di servizio pubblico nazionale, regionali e provinciali;

**CONSIDERATO** che la rappresentazione dei possibili impatti sui servizi regolati da detti contratti di servizio pubblico effettuata da Trenitalia nella relazione trasmessa all'URSF l'8/07/2010 dimostra che anche una perdita contenuta della quota di mercato contendibile causa la perdita della metà del risultato netto dei bacini presi a riferimento;

**CONSIDERATO** che Trenitalia non ha modo di incidere su tale perdita prevista;

**VISTA** la relazione relativa al procedimento istruttorio prot. n. 656/4/URSF/Div.1 del 6.12.2010 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;

**ADOPTA LA SEGUENTE:**

### 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 la traccia Innsbruck – Bologna è una traccia nazionale e non internazionale;
- stabilisce che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'IF Le Nord con la sopraccitata nota prot. 1281 del 07/05/2010 compromette l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico in termini di redditività dell'IF Trenitalia, 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;
- dispone le limitazioni di cui all'art.59, comma 2 della legge 23 luglio 2009, n.99, e precisamente:
  - limita le tracce richieste dall'IF Le Nord sulla relazione Monaco–Bologna alla sola fermata di Bologna;
  - limita le tracce richieste dall'IF Le Nord sulla relazione Monaco–Venezia alla sola fermata di Venezia S.L.;

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

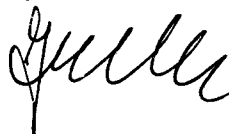
- limita le tracce richieste dall'IF Le Nord sulla relazione Monaco–Verona alla sola fermata di Verona;
- limita le tracce richieste dall'IF Le Nord sulla relazione Monaco–Milano alla sola fermata di Milano;
- limita le tracce richieste dall'IF Le Nord sulla relazione Innsbruck–Bologna alla sola fermata di Bologna;
- limita le tracce nazionali richieste dall'IF Le Nord sulle relazioni Milano–Venezia S.L., Venezia S.L.–Verona e Verona –Milano alle sole fermate terminali.

Si dispone quanto sopra affinché il servizio richiesto dalla IF Le Nord non abbia 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 di significative modifiche dei contratti di servizio pubblico.

Roma, 6 dicembre 2010

**Il Direttore**  
Ing. Fabio Croccolo



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*