



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
UFFICIO PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Prot. n. 203/1/URSF

VERSIONE AGGIORNATA AI SENSI DEI D.D. N. 528 DEL 11/07/ 2012 E N. 901 DEL 20/11/2012

IL DIRETTORE

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*” e, in particolare, l’articolo 37 che prevede che l’Organismo di Regolazione di cui all’articolo 30 della citata Direttiva 2001/14/CE è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti o sue articolazioni;

VISTA la Legge 20 novembre 2009, n. 166 recante “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, recante disposizioni urgenti per l’attuazione di obblighi comunitari e per l’esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità europee*”, che ha modificato l’art. 37 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 prevedendo che l’Organismo di Regolazione “*E’ inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all’aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.*”;

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 recante “*Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all’imposizione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria*”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184 recante “*Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*” che all’art. 16, comma 4 ha istituito l’«Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari»;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 13 dicembre 2008, n. 211 recante “*Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*” e, in particolare, l’articolo 4, comma 1, lett. c) che individua la struttura ed i compiti dell’Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari;

VISTO il Decreto Ministeriale 2 aprile 2009, n. 307 di riorganizzazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che individua i compiti della Divisione 1 e della Divisione 2 dell’Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari;

CONSIDERATO che, ai sensi del comma 1 dell'articolo 59 della citata Legge 23 luglio 2009, n. 99, a decorrere dal 1° gennaio 2010, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni ferroviarie situate sul territorio italiano, senza il possesso della licenza nazionale, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto internazionale di passeggeri;

CONSIDERATO che, ai sensi del comma 1 dell'articolo 59 della medesima Legge 23 luglio 2009, n. 99, l'Organismo di Regolazione di cui all'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 con proprio provvedimento indica i criteri in base ai quali valutare che la finalità principale del servizio sia il trasporto internazionale di passeggeri;

CONSIDERATO che, ai sensi del comma 2 dell'articolo 59 della Legge 23 luglio 2009 n. 99, l'Organismo di Regolazione può disporre limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri in ambito nazionale, nei casi in cui l'esercizio di tale diritto possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;

A D O T T A

il presente atto:

Capo 1 Premesse

Art. 1

(Definizioni)

Ai fini del presente atto si intende per:

- “Organismo di Regolazione”, l'”Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF)” del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, lett. c) del D.P.R. 13 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'art. 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;
- “Legge”, la Legge 23 luglio 2009, n. 99, recante “Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia”;
- “Richiedente”, il soggetto indicato all'art. 3, comma 1 lett. b) del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;
- “Gestore”, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria indicato all'art. 3, comma 1 lett. h) del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188;
- “Servizio di trasporto internazionale di passeggeri”, il servizio di cui all'art. 3 della Direttiva 91/440/CEE;
- “Profitto” (P) è la differenza tra la remunerazione complessiva ed i costi totali sostenuti dall'impresa titolare del contratto di servizio pubblico;
- “Equilibrio economico” si ha quando la differenza tra la remunerazione complessiva di uno specifico contratto di servizio pubblico e il totale dei costi sostenuti dall'impresa ferroviaria titolare del contratto stesso per la fornitura dei servizi previsti dal contratto è ≥ 0 ;

- “Compromissione dell’equilibrio economico” si ha quando è dimostrato che l’efficienza economica dei servizi operati con un contratto di servizio pubblico, prestati ad un livello di qualità ragionevole, verrebbe messa a rischio;
- “Costi totali” (*CT*), l’insieme di tutti i costi sostenuti dall’impresa ferroviaria necessari per lo svolgimento del servizio. I costi totali sono dati dalla somma dei costi fissi (*CF*) e dei costi variabili (*CV*) : $CT = CF + CV$;
- “Costi fissi” (*CF*), i costi il cui ammontare è indipendente, entro determinati limiti, dalla quantità della produzione (servizio offerto);
- “Costi variabili” (*CV*), costi che variano in relazione alla produzione;
- “Ricavo da traffico” (*RT*), il fatturato relativo alla vendita dei titoli di viaggio, pari al prezzo unitario del prodotto (*p*) moltiplicato per la quantità dei servizi erogati (*Q*) : $RT=(p*Q)$;
- “Corrispettivo di un contratto di servizio pubblico” (*CP*), l’importo erogato dalla competente autorità pubblica ad un’impresa ferroviaria per l’adempimento delle obbligazioni assunte nell’ambito di un contratto di servizio pubblico;
- “Remunerazione complessiva” (*RC*), è la somma del ricavo da traffico e del corrispettivo del contratto di servizio pubblico. $RC=(p*Q) + CP$;

Art. 2

(Oggetto)

1. Ai sensi del comma 1 dell’art. 59 della Legge, il presente atto individua i criteri in base ai quali l’Organismo di Regolazione stabilisce se la finalità principale del servizio di trasporto internazionale passeggeri richiesto è il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi.
2. Ai sensi del comma 2 dell’art. 59 della Legge, il presente atto individua, altresì, i criteri in base ai quali l’Organismo di Regolazione stabilisce se l’equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico è compromesso da un servizio di trasporto passeggeri nazionale o internazionale.
3. In base ai criteri di cui ai commi 1 e 2 e ad un’analisi economica oggettiva, l’Organismo di Regolazione dispone in ambito nazionale, se del caso, le eventuali limitazioni al servizio.

Art. 3

(Richiesta di valutazione)

1. L’Organismo di Regolazione effettua le valutazioni di cui all’art. 2, previa richiesta, ai sensi del comma 3 dell’art. 59 della Legge:
 - a) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
 - b) del gestore dell’infrastruttura;
 - c) della o delle regioni titolari del contratto di servizio pubblico;
 - d) della impresa ferroviaria che fornisce il servizio pubblico.
2. Ai sensi dell’art. 1 comma 1 lettera o) del D.Lgs n. 15 del 25 gennaio 2010, un richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, informa il gestore dell’infrastruttura e l’Organismo di Regolazione.

3. L'Organismo di Regolazione, 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, si assicura che siano informati i soggetti indicati all'art. 1, comma 1, lettera o) del D. Lgs. n. 15 del 25 gennaio 2010.

Art. 3 bis

(Modalità di valutazione)

1. Le valutazioni di cui ai successivi Capi 2 e 3 verranno effettuate, in coerenza con quanto previsto nella "*Comunicazione interpretativa della Commissione in merito ad alcune disposizioni della direttiva 2007/58/CE*" del 28 dicembre 2010, in modo sia quantitativo che qualitativo.
2. I parametri quantitativi di cui ai successivi Capi 2 e 3 non sono pertanto né esaurienti né vincolanti ai fini della valutazione finale che, comunque, deve essere adeguatamente motivata.
3. Limitatamente al Capo 3, l'Organismo di Regolazione deve valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico come definita al precedente Capo 1 - Art. 1 (Definizioni).

Capo 2

Valutazione dell'Organismo di Regolazione ai sensi dell'art. 59, comma 1 della Legge

Art. 4

(Criteri)

1. L'Organismo di Regolazione, nel valutare se la finalità principale del servizio di trasporto internazionale passeggeri richiesto sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi, deve tener conto anche dei seguenti criteri:

a) Percentuale del volume di carico.

La percentuale del volume di carico è pari a:

$$A/(A+B)$$

dove

- **A** = il numero dei passeggeri che salgono e scendono in stazioni della rete ferroviaria italiana (trasporto nazionale);

- **B** = 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.

La percentuale del volume di affari è pari a:

$$C/(C+D)$$

- **C** = il ricavato dall'emissione di biglietti a passeggeri che salgono e scendono in stazioni della rete ferroviaria italiana (trasporto nazionale);
- **D** = il 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:

Il criterio della prevalenza del servizio si ottiene rapportando la lunghezza e la durata del percorso nel territorio italiano rispetto alla lunghezza e alla durata totale del percorso internazionale.

d) Vocazione del servizio:

Il criterio della vocazione del servizio si ottiene prendendo in considerazione, ad esempio:

- 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.

Art. 5

(Decisione)

1. L'Organismo di Regolazione, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, comprese le controdeduzioni eventualmente richieste ai controinteressati, ed effettuate le proprie valutazioni al fine di identificare la vocazione del servizio nel medio termine, anche sulla base dei criteri di cui all'art. 4, stabilisce con proprio provvedimento se la finalità principale del servizio è il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

2. L'Organismo di Regolazione, qualora effettui anche la valutazione di cui all'art. 59 comma 2 della Legge disciplinata al Capo 3, decide con unico provvedimento ai sensi dell'art. 8.

Capo 3

Valutazione dell'Organismo di regolazione ai sensi dell'art. 59, comma 2 della Legge.

Art. 6

(Criteri per l'analisi dell'equilibrio economico)

1. L'equilibrio economico di uno specifico contratto di servizio pubblico si esprime in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto ed è valutato in base all'assetto di mercato preesistente allo svolgimento di un servizio passeggeri da parte di altra impresa ferroviaria, in sovrapposizione anche parziale per ubicazione, numero di fermate, orario e frequenza.

2. L'Organismo di Regolazione, per procedere alla valutazione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, effettua un'analisi economica sulla base dei parametri indicati dalla seguente formula:

$$\mathbf{RC} = (\mathbf{CF} + \mathbf{CV}) + \mathbf{P}$$

dove :

- con riferimento alla remunerazione complessiva **RC** :

$$\mathbf{RC} = \mathbf{RT} + \mathbf{CP}$$

RT = Titoli di viaggio venduti ($p * Q$);

CP = Contributi per oneri di servizio pubblico che l'impresa percepisce ;

- con riferimento ai costi fissi **CF** :

$$\mathbf{CF} = c + d + e + f + g + h;$$

c = oneri finanziari su capitali investiti;

d = canone per l'accesso e corrispettivi per i servizi;

e = ammortamenti ;

f = spese di assicurazione;

g = oneri fiscali;

h = altri costi fissi;

- con riferimento ai costi variabili **CV**:

$$\mathbf{CV} = i + l + m + n;$$

i = spese per l'acquisto di beni e servizi;

l = retribuzione dipendenti e contributi ;

m = manutenzione e riparazione;

n = altri costi variabili.

- con riferimento a **P** :

P = profitto del contratto;

Il profitto **P** deve intendersi decurtato della remunerazione minima del capitale proprio investito, calcolata con il tasso fissato dal NARS (attualmente pari al 6,74 giusto parere dell'11 novembre 2002).

Art. 7

(Analisi dell'equilibrio economico)

1. L'Organismo di Regolazione, al fine di avere tutte le informazioni utili ad effettuare l'analisi di cui all'articolo 6, acquisisce:

- dall'impresa ferroviaria titolare del contratto di servizio pubblico, la documentazione attestante:
 - a) l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico;
 - b) la compromissione di tale equilibrio economico;
- dall'impresa richiedente il servizio, un piano economico relativo al servizio che intende svolgere, per almeno tre anni di attività, che dia evidenza, tra l'altro, della domanda potenziale esistente sul servizio stesso, dei costi fissi e dei costi variabili presi a riferimento, o in alternativa il piano d'impresa e il business plan relativo al servizio richiesto;
- dalla competente autorità pubblica titolare del contratto di servizio, il contratto di servizio vigente accompagnato da una relazione illustrativa che dia evidenza - tra l'altro - dell'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto stesso. La competente autorità pubblica deve inoltre verificare con l'impresa ferroviaria titolare del contratto di servizio se - a seguito dell'effettuazione dei nuovi servizi richiesti - sarebbe comunque garantita la sostenibilità del contratto sottoscritto e la continuità dei servizi da erogare: in assenza di una esaustiva informativa in merito, l'Organismo di Regolazione non potrà in alcun modo essere ritenuto responsabile delle eventuali riduzioni dei livelli di servizio pubblico che dovessero verificarsi a seguito della Decisione adottata ai sensi del successivo art. 8.
- ogni altra documentazione ritenuta utile ai fini delle proprie valutazioni.

2. L'Organismo di Regolazione effettua un'analisi economica oggettiva sulla base della seguente documentazione concernente:

- la redditività di tutti i servizi coperti dallo specifico contratto di servizio pubblico;
- le eventuali ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche titolari del contratto;
- la domanda dei passeggeri, anche con riferimento al livello di qualità erogata e percepita degli stessi, in considerazione della frequentazione e dell'indice di affollamento rilevati;
- la determinazione dei prezzi dei biglietti e le relative modalità di emissione;
- l'ubicazione e la tipologia di fermate;
- l'orario e la frequenza del servizio proposto, con particolare riferimento alle possibili interferenze con i treni effettuati in regime di contratto di servizio pubblico;
- la fornitura di eventuali servizi ancillari al trasporto di passeggeri che l'impresa ferroviaria titolare dello specifico contratto di servizio è tenuta a garantire.

2bis. I prezzi dei biglietti, di cui al precedente comma 2, forniti dall'impresa richiedente il servizio, sono vincolati verso il basso in considerazione del fatto che sono posti a base dell'analisi dell'equilibrio economico e non potranno, pertanto, essere soggetti a riduzione a seguito di sconti, formule di abbonamento e/o promozioni, pena l'immediata sospensione da parte dell'Organismo di Regolazione della Decisione adottata ai sensi del successivo art. 8. E' facoltà dell'impresa ferroviaria chiedere in qualunque momento all'Organismo di Regolazione autorizzazione alla riduzione dei prezzi dei biglietti di cui sopra. L'Organismo di Regolazione si pronuncerà entro 60 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. Nelle more di tale nuova decisione, l'impresa potrà continuare ad operare solo praticando i prezzi posti alla base della decisione originaria.

2ter. L'analisi dell'equilibrio economico, nel caso in cui i nuovi servizi richiesti fossero oggetto di un Accordo Quadro pluriennale tra Gestore e impresa ferroviaria, deve tener conto dell'eventuale progressiva variazione della capacità richiesta per gli anni di validità dell'Accordo Quadro.

3. La richiesta della documentazione di cui ai commi 1 e 2 deve indicare il termine entro il quale devono essere trasmesse le informazioni.

4. Tutte le notizie, le informazioni o i dati riguardanti i servizi oggetto di istruttoria da parte dell'Organismo, sono tutelati dal segreto d'ufficio.

Art.8

(Decisione)

1. L'Organismo di Regolazione, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, comprese le controdeduzioni eventualmente richieste ai controinteressati, effettuata l'analisi di cui all'articolo 7, stabilisce con proprio provvedimento se lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri compromette l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in termini di redditività dell'impresa titolare del contratto medesimo.

2. L'Organismo di Regolazione motiva la sua decisione e dispone le limitazioni di cui al comma 2 dell'art. 59 della Legge, precisando il termine entro il quale è richiesto, eventualmente, il riesame della decisione e le condizioni alle quali lo stesso è assoggettato, informandone tutte le parti interessate.

Art. 9

(Norme finali)

1. Le decisioni di cui agli articoli 5 e 8 sono notificate, con raccomandata a.r., a tutte le parti interessate entro 7 (sette) giorni dall'adozione, e pubblicate sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla pagina web dedicata all'Organismo di Regolazione.

2. Avverso le decisioni dell'Organismo di Regolazione è ammesso il ricorso giurisdizionale ai sensi del comma 7 dell'art. 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO