

**A. Descrizione dell'istanza e oggetto della valutazione dell'Autorità**

- A.1. SVI Srl (fino a maggio 2014 "Società Viaggiatori Italia Srl", poi "SNCF Voyages Italia Srl") è una società con sede a Milano, che opera sotto la direzione, il controllo e il coordinamento di SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français). Il Gruppo SNCF, ente pubblico francese, è uno dei principali gruppi mondiali attivi nei settori della mobilità, del trasporto e della logistica.
- A.2. SVI è titolare di licenza italiana n° 60 del 21/12/2009 per trasporto internazionale di passeggeri, ma non possiede titolo autorizzatorio o licenza per l'esercizio di servizi nazionali ai sensi dell'art. 58 legge n. 99/2009. Attualmente esercita il collegamento Parigi-Lione-Torino-Milano (TGV), assicurato da 3 coppie di treni diurni e quotidiani, servendo 13 località<sup>1</sup>. In precedenza l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) ha effettuato, su richiesta di Trenitalia Spa, le valutazioni, di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 59 della legge n. 99/2009, con riferimento ai servizi di cabotaggio programmati da SVI da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa. L'URSF ha concluso, con provvedimento prot. n. 59 del 14/01/2014, che i suddetti servizi hanno come finalità principale il servizio internazionale di passeggeri, e non compromettono l'equilibrio economico di contratti di servizio pubblico.
- A.3. Con nota SVI-U-2014-0033-AD del 7 febbraio 2014 SVI ha richiesto all'Autorità, per i servizi già esercitati (TGV Parigi-Milano), di estendere la facoltà di cabotaggio tra le fermate di Torino, Vercelli, Novara e Milano, precisando che per le fermate di Novara e Vercelli è prevista una sola fermata al giorno per senso di percorrenza, mentre per Milano e Torino sono previste tre fermate al giorno per senso di percorrenza.
- A.4. In data 8 agosto 2014, con nota prot. 1399, l'Autorità ha avviato il procedimento avente ad oggetto la richiesta presentata da SVI, dandone comunicazione al proponente e provvedendo - 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 - a darne informazione ai soggetti interessati (nel caso specifico Trenitalia, Regioni Piemonte e Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI, Trenord).
- A.5. Con nota 2256 del 17/9/2014 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato di non ritenere che si possa configurare una compromissione dell'equilibrio economico del Contratto di servizio relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale, stipulato dal Ministero stesso con Trenitalia.
- A.6. Con nota 13401 del 13/10/2014 Trenord ha comunicato di non ritenere che sussista il rischio di compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio stipulato con la Regione Lombardia. Con nota 59299 del 12 novembre 2014 la Regione Lombardia ha comunicato di non ravvisare la necessità di iniziare una verifica di compromissione del contratto.

---

<sup>1</sup> Stazioni servite: Milano Porta Garibaldi, Milano Rho Fiera, Novara, Vercelli, Torino Porta Susa, Oulx/Sestrières, Bardonecchia, Modane, Saint-Jean de Maurienne, Chambéry, Aix-Les Bains Le Revard, Lyon Saint-Exupéry, Lyon Part-Dieu, Bourg en Bresse, Mâcon TGV, Paris Gare de Lyon.

- A.7. Con nota 5122-DB1204 del 21/10/2014 la Regione Piemonte ha comunicato di non essere in possesso dei dati necessari per quantificare la potenziale riduzione di redditività che subirebbe l'impresa ferroviaria Trenitalia qualora fosse autorizzato lo svolgimento dei servizi passeggeri proposti da SVI.
- A.8. Con nota TRNIT-AD.DPS\P\2014\0048067 del 22 settembre 2014 Trenitalia ha chiesto all'Autorità di accertare che lo scopo principale dei servizi richiesti da SVI sia effettivamente il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi, ed ha fornito alcune informazioni di carattere generale relative alle caratteristiche dei propri servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico sulla tratta Milano – Torino – Bardonecchia, senza tuttavia esprimersi sulla possibile compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. L'Autorità, con nota prot. 2751 del 18/12/2014, inviata per conoscenza anche alla Regione Piemonte, ha chiesto a Trenitalia, qualora ritenga che il nuovo servizio di cabotaggio proposto da SVI possa compromettere l'equilibrio economico del contratto di servizio con la Regione Piemonte, di esplicitare la richiesta di verifica di cui al comma 2 dell'art. 59 della legge n. 99/2009, corredandola di adeguata documentazione analitica a supporto delle proprie argomentazioni. In risposta a tale richiesta, con nota prot. TRNIT-AD DPS\P\2015\0000596 del 09/01/2015, Trenitalia ha comunicato di ritenere "di non dover richiedere la verifica dei requisiti di cui all'art. 59 comma 2 della L. 99/2009".
- A.9. In esito alle risposte pervenute, si rileva dunque da parte di uno dei soggetti interessati (Trenitalia), l'esistenza della richiesta che l'Autorità verifichi che "la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi" (legge n. 99/2009 art. 59, comma 1), mentre nessuno degli interessati ha sottoposto all'Autorità richiesta formale di verifica che il servizio non comprometta "l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico" eventualmente esistente (legge n. 99/2009, art. 59 comma 2). L'Autorità si è pertanto limitata a verificare la finalità principale del servizio, in linea con quanto previsto dalla comunicazione interpretativa della Commissione Europea 2010/C353/01, la quale in più punti ribadisce che gli Organismi di regolazione non dovrebbero effettuare le valutazioni in questione di propria iniziativa, ma solo su richiesta di una delle parti interessate indicate dalla direttiva 2007/58/CE.

## **B. Valutazioni di merito**

B.1. Attualmente SVI opera sulla tratta Milano – Parigi con 3 coppie di treni al giorno con partenze da Milano alle ore 6:00, 8:45 e 16:07, e da Parigi alle ore 6:28, 10:41 e 14:41, e un tempo di viaggio complessivo di poco superiore alle 7 ore. Su tali treni sono ammessi, in partenza dall'Italia, passeggeri diretti in Francia; con provvedimento URSF prot. n. 59 del 14/01/2014, è stata riconosciuta la possibilità di far salire, su tali servizi, anche passeggeri diretti da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa. L'intenzione manifestata da SVI, oggetto del presente provvedimento, è quella di ammettere viaggiatori anche tra le fermate di Milano – Novara – Vercelli – Torino, con la precisazione che per le fermate di Novara e Vercelli è prevista una sola fermata al giorno per senso di percorrenza, mentre per Milano e Torino sono previste tre fermate al giorno per senso di percorrenza.

### ***Criteri utilizzati per la valutazione***

B.2. Il provvedimento dell'URSF prot. 203/1 del 6 maggio 2010, come modificato con provvedimento n. 528 dell'11 luglio 2012 e n. 901 del 20 novembre 2012, richiamato in premessa, indica all'articolo 4 i seguenti criteri, quantitativi e qualitativi, in base ai quali l'Organismo di regolazione stabilisce se la finalità principale del servizio di trasporto internazionale passeggeri richiesto sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi:

- a) Percentuale del volume di carico, intesa come rapporto fra (numero di passeggeri saliti/discesi in stazioni della rete ferroviaria italiana) e (numero di passeggeri saliti/discesi totale);
- b) Percentuale del volume di affari, intesa come rapporto fra (ricavato dall'emissione dei biglietti a passeggeri saliti/discesi in stazioni della rete ferroviaria italiana) e (ricavato dall'emissione dei biglietti a passeggeri saliti/discesi totale);
- c) Prevalenza del servizio, ottenuto rapportando (lunghezza e durata del percorso in territorio italiano) a (lunghezza e durata totale del percorso);
- d) Vocazione del servizio: valutazione qualitativa basata su alcuni parametri, fra i quali:
  - Natura della traccia richiesta, in termini di orario, frequenza, ubicazione e numero fermate;
  - Struttura dei prezzi dei biglietti;
  - Modalità di commercializzazione dei biglietti;
  - Tipologia dei servizi offerti a bordo;
  - Tipologia di materiale rotabile utilizzato.

B.3. SVI prevede che la percentuale del volume di carico (e di conseguenza del volume d'affari) rappresentata dai servizi di cabotaggio sia crescente nel corso degli anni. Tale previsione appare condivisibile, trattandosi di un servizio nuovo che necessita di tempo per essere conosciuto dalla clientela. Ai fini della valutazione della finalità principale del servizio, ciò implica che l'esito di tale

valutazione potrebbe essere diverso a seconda dell'orizzonte temporale considerato. Occorre stabilire pertanto a quale orizzonte temporale fare riferimento nella stima dei valori di cui al punto a) e b) sopra elencati. Il provvedimento URSF prot. 203/1 citato non fornisce indicazioni al riguardo. L'Autorità, in linea con le indicazioni contenute nella Comunicazione interpretativa della Commissione Europea 2010/C353/01<sup>2</sup> e nella prassi internazionale<sup>3</sup>, ha effettuato le proprie valutazioni sulla base delle previsioni a medio termine, ovvero al terzo anno di esercizio del servizio.

B.4. Con riferimento ai criteri quantitativi (lettere a), b) e c) sopra elencate), l'URSF non individua nel proprio provvedimento valori di soglia con i quali confrontare i valori calcolati per il caso oggetto di valutazione, coerentemente con quanto indicato dalla CE nella Comunicazione citata. Si segnala tuttavia che nella prassi internazionale l'uso di valori di soglia è diffuso<sup>4</sup>, e che in particolare il regolatore francese (ARAF) prevede un preciso valore per ciascuna delle tre variabili principali: qualora i parametri del servizio oggetto di verifica rispettino tutti contemporaneamente i requisiti previsti dalla rispettiva soglia, risulterebbe per ARAF automaticamente verificata la prevalenza internazionale del servizio. I valori sono i seguenti:

- Il numero di passeggeri trasportati dal servizio di cabotaggio dev'essere inferiore ad  $\frac{1}{4}$  del totale del servizio;
- La parte del volume d'affari proveniente dai servizi di cabotaggio dev'essere inferiore ad  $\frac{1}{3}$  del totale del servizio;
- La percorrenza (intesa come distanza fra le stazioni) della più lunga tratta internazionale dev'essere superiore di  $\frac{1}{4}$  rispetto a quella della maggiore tratta soggetta a cabotaggio.

B.5. Se uno dei tre criteri non dovesse risultare verificato, ARAF prevede il subentro di un'analisi multicriteria basata sui parametri di tipo qualitativo<sup>5</sup>.

B.6. Nel caso di specie, tuttavia, il terzo criterio non pare sufficiente a differenziare tra la situazione precedente la richiesta di SVI del 07/02/2014 e quella prospettata con i servizi aggiuntivi di cabotaggio, in quanto la tratta nazionale e quella internazionale più lunga non cambierebbero.

B.7. In ciò che segue pertanto verrà introdotto un ulteriore criterio numerico, mediante il quale sarà confrontata, su base giornaliera, la somma delle percorrenze correlate a ciascuna possibile coppia Origine-Destinazione, valutando il totale delle tratte internazionali con quello relativo ai servizi nazionali svolti in territorio italiano.

---

<sup>2</sup> “[i criteri] ... dovrebbero consentire all’organismo di regolazione di identificare la vocazione del servizio nel medio termine, piuttosto che le sue caratteristiche in un dato momento”.

<sup>3</sup> Si veda in particolare il regolatore francese (ARAF) “*Décision n° 2013-004 du 27 février 2013 portant sur les services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures*”, art.22: “L’Autorité analyse la vocation du service à moyen terme. Elle s’appuie sur des prévisions sur un horizon de trois ans”.

<sup>4</sup> Cfr il documento “Guidance on methodology and criteria for assessment of new international passenger services - How to assess whether the economic equilibrium of public service contracts is compromised”, pubblicato in data 28/29 novembre 2011 dall’Independent Regulators Group – Rail, par.2.5.

<sup>5</sup> ARAF “*Décision n° 2013-004 du 27 février 2013*” (cit.) art.24-27.

### **Informazioni fornite dal richiedente**

- B.8. SVI ha fornito una stima dei passeggeri che viaggeranno all'interno della tratta Milano-Novara-Vercelli-Torino su un periodo di cinque anni dall'attivazione del servizio. Il modello previsionale assunto da SVI si basa sul "traffico realizzato nel 2011 dall'offerta Artesia<sup>6</sup>, applicando le ipotesi di crescita osservate su altre origini-destinazioni aperte alla vendita da operatori ferroviari e tenendo conto della perdita della distribuzione di Trenitalia e del fatto che i TGV non circolano sulla linea ad alta velocità (tempo di percorrenza tra Torino e Milano in TGV superiore di 45 minuti a quello delle offerte AV di Trenitalia e NTV)". Per la tratta internazionale è stata considerata "una crescita tra il (omissis) ed il (omissis)% a seconda dell'anno considerato e degli impatti legati a probabili elementi esterni che potrebbero influenzare l'offerta".
- B.9. Ai fini della verifica della finalità principale del servizio, inoltre, l'Autorità ha preso in considerazione anche le previsioni comunicate da SVI all'URSF nel corso del 2013 con riferimento al servizio di cabotaggio da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa<sup>7</sup>. I passeggeri previsti all'interno di tali tratte, ed i conseguenti ricavi, vanno infatti sommati con quelli previsti all'interno della tratta Milano-Novara-Vercelli-Torino per ottenere il numeratore degli indicatori di cui alle lettere a) e b) della precedente sezione.
- B.10. Occorre evidenziare che l'istanza di SVI si riferisce esclusivamente ai seguenti servizi di cabotaggio: relazione (Milano-Novara-Vercelli)-(Oulx-Bardonecchia); relazione Milano-Novara-Vercelli-Torino. Non sono dunque comprese nella richiesta, e pertanto non considerate nelle valutazioni dell'Autorità, altre relazioni tra fermate collocate sul territorio italiano ed effettuate nell'esercizio del servizio, e precisamente: relazione Torino-(Oulx-Bardonecchia); relazioni O-D nazionali interessanti la fermata di Rho Fiera. Qualora SVI intendesse estendere il servizio di cabotaggio anche a tali relazioni, sarà necessario procedere ad ulteriore verifica.
- B.11. L'Autorità, nell'assumere le informazioni fornite da SVI ai fini delle valutazioni di carattere quantitativo, ha proceduto ad effettuare le necessarie verifiche circa la loro attendibilità, tenendo conto anche del regime tariffario prospettato da SVI (il livello delle tariffe sulle tratte nazionali si presenta (omissis) offerto dai servizi regionali sulle medesime tratte).
- B.12. Per quanto attiene le stime dei passeggeri trasportati, il dato annuale totale previsto da SVI per il terzo anno corrisponde ad un valore medio di (omissis) passeggeri per ciascun treno circolante, il che equivale ad un load-factor medio del (omissis)%. Sempre al terzo anno, il carico supposto per il cabotaggio su Oulx-Bardonecchia corrisponde a circa (omissis) passeggeri medi per ogni treno, mentre per il cabotaggio sulla direttrice Torino-Milano viene stimato un valore corrispondente a circa (omissis) passeggeri medi per treno: i due valori sommati corrispondono a meno del (omissis)% dei posti disponibili.

---

<sup>6</sup> Fonte: SVI, nota prot. SVI-U-2014-0074-AD del 09/04/2014. Gli stessi servizi oggetto da parte di SVI della presente istanza, benché con programma di esercizio leggermente differente, fino a dicembre 2011 erano gestiti da Artesia sas, società nata in seguito ad accordo fra Trenitalia e SNCF allo scopo di gestire i collegamenti tra Italia e Francia, e posseduta al 50% fra i due soggetti. Tale servizio prevedeva peraltro la possibilità per gli utenti di effettuare viaggi con origine e destinazione in Italia, proprio sulla direttrice Modane-Torino-Milano.

<sup>7</sup> Fonte: SVI, nota prot. SVI-U-2013-0071-AD-R del 20/05/2013 indirizzata ad URSF.

B.13. A giudizio dell’Autorità, i valori assunti per i servizi di cabotaggio, dichiaratamente poggiati sui dati a consuntivo dell’analogo servizio offerto fino al 2011 dalla società Artesia sulle medesime tratte, nonché sul consuntivo 2012 del servizio internazionale Milano-Parigi offerto a partire da dicembre 2011 da SVI, specie per la tratta Torino-Milano, si presentano piuttosto bassi se paragonati ai valori complessivi giornalieri dei passeggeri trasportati sulla direttrice<sup>8</sup>. La ragione di tali bassi valori può essere tuttavia spiegata:

- dalla spiccata stagionalità del servizio per Oulx e Bardonecchia che, come già evidenziato da URSF nella sua istruttoria del 2013, si presenta appetibile soprattutto per una domanda a carattere ludico/sportivo/turistica nei fine settimana del periodo invernale, in cui occasionalmente il numero di utenti può potenzialmente raggiungere anche valori elevati, compatibili come ordine di grandezza con quelli del servizio internazionale, ma che nel resto dell’anno presenterà valori senz’altro molto meno elevati;
- dalla considerazione che è in atto la progressiva implementazione sulla tratta Torino-Milano, in gran parte successivamente al 2011, di servizi a libero mercato caratterizzati da regime tariffario simile (Frecciarossa e Frecciabianca, Italo), ma da prestazioni complessivamente migliori in termini di velocità commerciale e frequenza;
- dalla considerazione della presenza, sempre sulla tratta Torino-Milano, di servizi sussidiati (Regionali Veloci – Piemonte) caratterizzati da livelli tariffari molto più bassi e da un’offerta a cadenzamento orario su tutta la giornata, ancorché da tempi di percorrenza lievemente maggiori.

B.14. Riguardo ai servizi di cabotaggio oggetto della valutazione, è inoltre opportuno considerare gli effetti, nell’orizzonte temporale in esame, dell’evento “Expo2015” previsto per la prossima estate a Milano. E’ infatti molto probabile che tale evento incrementi in maniera sensibile, anche in prospettiva triennale, sia la domanda che l’offerta correlata al servizio internazionale, aumentando sia il numero di passeggeri che i ricavi dai servizi di trasporto internazionali in rapporto a quanto registrabile per i servizi di cabotaggio nazionale. Le tracce internazionali richieste da SVI comprendono infatti una fermata presso la stazione di Rho Fiera (sede dell’evento Expo2015), senza che sia previsto per essa alcun servizio di cabotaggio; tale fermata è pertanto utilizzabile per la salita/discesa dei soli passeggeri aventi rispettivamente destinazione/origine oltre confine. Poiché gli effetti di cui sopra accentuano, di fatto, la caratterizzazione essenzialmente internazionale del servizio di trasporto in esame, non si è ritenuto di correggere le stime per considerare tali effetti, “irrobustendo” il criterio di verifica pertinente.

B.15. Alle stime della domanda espresse in termini di numero di passeggeri attesi, di cui al capitolo precedente, corrispondono stime relative ai ricavi di esercizio: il richiedente assume per l’intera tratta un ricavo medio per passeggero/treno pari a circa (omissis) €, mentre per i passeggeri relativi al cabotaggio viene stimato un ricavo medio pari a circa (omissis) € per passeggero/treno sulla tratta

<sup>8</sup> SVI per il cabotaggio sulla direttrice Torino-Milano stima complessivamente circa (omissis) passeggeri al giorno. Il traffico complessivo sulla linea (cumulando i treni Regionali Veloci, gli Intercity Notte ed i FrecciaBianca, ed escludendo i treni AV, che operano su un diverso percorso) sulla base dell’offerta e del load factor medio (31.5% - dato per i servizi regionali desunto da bilancio Trenitalia 2010) può essere stimato in almeno 15.000 passeggeri al giorno, ripartiti su 58 treni complessivi circolanti nel giorno feriale (36 RV, 4 ICN, 18 FB); occorre tuttavia tenere conto che i treni regionali effettuano fermate intermedie non solo a Vercelli e Novara, ma anche a Chivasso, Santhià, Magenta, Rho. I dati stimati da SVI presumono in definitiva di catturare circa lo (omissis)% dei passeggeri sulla direttrice Torino-Milano.

interessante Oulx-Bardonecchia, ed a circa (omissis) € per passeggero/treno sulla tratta Torino-Milano. Tali dati appaiono compatibili con l'articolazione tariffaria prospettata da SVI.

### **Verifica della finalità principale del servizio di trasporto proposto**

B.16. Per la verifica della finalità prevalente del servizio, gli Uffici dell'Autorità hanno posto a confronto il servizio nel suo complesso (tratta nazionale + tratta internazionale) con (i) il cumulo dei due servizi di cabotaggio che, a regime, risulteranno in esercizio sulle medesime tratte: il servizio di cabotaggio già autorizzato (Milano-Novara-Vercelli)-(Oulx-Bardonecchia) e il servizio di cabotaggio oggetto della presente richiesta, operante sulla tratta Milano-Novara-Vercelli-Torino; (ii) il nuovo servizio di cabotaggio, relativamente ai servizi aggiuntivi lungo la linea Milano-Novara-Vercelli-Torino.

B.17. Con riferimento al terzo anno di esercizio del servizio, si ottengono i seguenti risultati:

- Il rapporto fra il numero complessivo dei passeggeri dei servizi di cabotaggio (omissis) ed il totale dei passeggeri trasportati sull'intera linea (omissis) è pari al (omissis)%. Di essi, solo il (omissis)% rappresenta il carico aggiuntivo di passeggeri per i nuovi servizi di cabotaggio (Torino-Milano);
- Il rapporto fra il ricavo da traffico generato dal cabotaggio (omissis) ed il ricavo da traffico totale sull'intera linea (omissis) è pari all'(omissis)%, di cui solo lo (omissis)% rappresenta il ricavo stimato per i nuovi servizi di cabotaggio (Torino-Milano);
- Il rapporto fra la maggiore percorrenza internazionale (km 889, sulla tratta Parigi-Milano) e la maggiore percorrenza nazionale (km 229, sulla tratta Milano-Bardonecchia) è pari a 3,88.
- Il rapporto fra le somme delle percorrenze internazionali ed italiane correlate alle singole coppie Origine-Destinazione offerte su base giornaliera esprime un valore pari a 13,25 considerando il solo cabotaggio verso/da Bardonecchia e Oulx, che si riduce a 9,67 comprendendo i nuovi servizi di cabotaggio (Torino-Milano).

B.18. Gli indicatori quantitativi sopra descritti evidenziano dunque una netta prevalenza del servizio internazionale rispetto a quello in ambito nazionale<sup>9</sup>.

B.19. L'Autorità, in ogni caso, ha preso in considerazione, ai fini delle proprie valutazioni, anche gli aspetti qualitativi contemplati dal provvedimento dell'URSF n. 203/1 del 2010 e riassumibili nel concetto di "vocazione del servizio" (vedi lettera d) della precedente sezione relativa ai criteri di valutazione adottati). Su tali aspetti, si può osservare quanto segue.

- Per quanto riguarda la natura della traccia richiesta, in termini di orario, frequenza, ubicazione e numero di fermate, dal programma di esercizio dei servizi si evidenzia una differente velocità commerciale fra il servizio sul territorio italiano (circa 80 km/h) e quello sul territorio francese (circa 146 km/h) nonostante il fatto che vi sia un numero limitato di fermate effettuate in territorio italiano (soltanto 6, pur attraversando 46 stazioni). Si evidenzia inoltre una frequenza di offerta molto

<sup>9</sup> Si rilevi che il valore assunto dai 3 indicatori assunti da ARAF rispetta ampiamente i valori di soglia stabiliti dal regolatore francese (rispettivamente: valore massimo del 25% dei passeggeri e del 33,3% dei ricavi da traffico imputabili al cabotaggio; valore minimo di 1,25 del rapporto tra maggiore percorrenza internazionale e maggiore percorrenza nazionale) che, nella procedura di valutazione da esso adottata, consentono di ritenere automaticamente verificata la prevalenza internazionale del servizio.



limitata nel corso della giornata (6 treni/giorno, a fronte dei 102 complessivamente facenti capo all'offerta sulla direttrice Torino-Milano – 36 regionali veloci, 22 intercity in parte sussidiati, 44 servizi ad Alta Velocità a libero mercato<sup>10</sup>).

- Per quanto riguarda il sistema tariffario e la modalità di commercializzazione dei biglietti, essi sono caratterizzati dall'assenza di offerta di forme di abbonamento al servizio, nonché dalla scarsità di rivendite a terra nei pressi delle stazioni di transito sul territorio nazionale (benché sia offerta la possibilità di acquisire i titoli di viaggio a bordo treno).
- Il livello delle tariffe sulle tratte nazionali si presenta (omissis) offerto dai servizi regionali sulle medesime tratte<sup>11</sup>.
- I servizi offerti a bordo sono compatibili con un servizio a lunga percorrenza piuttosto che con quello su brevi distanze.
- Il materiale rotabile TGV Réseau è caratterizzato da un livello di comfort e prestazioni, di cui peraltro l'utente può beneficiare in pieno solo sulle linee francesi, paragonabile a quello dei servizi ad alta velocità circolanti sul territorio italiano.

B.20. In definitiva anche l'analisi qualitativa delle caratteristiche vocazionali del servizio di trasporto in esame, inteso nel suo complesso, induce a ritenere che esso abbia come finalità principale il trasporto a lunga percorrenza ed internazionale di passeggeri.

---

<sup>10</sup> Programma di esercizio vigente a gennaio 2015 – Dati medi giornalieri.

<sup>11</sup> Milano-Torino: 18.30 € (1cl) 12.20 € (2cl); Milano-Bardonecchia 15.60 € (2cl). Fonte: <http://www.trenitalia.com/> (interrogato il 22/01/2015).