

Roma, 15 aprile 2022

Ns. prot.: ITALO/P/22/105.005

Vs. rif: RFI.DCO\PEC\PI\2022\0000425

Spett.le
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
Direzione commerciale
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 - Roma

Alla c.a. dell'Ing. Christian Colaneri

Trasmessa a mezzo pec: rfi-dce@pec.rfi.it

E p.c.
Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Ufficio Accesso alle infrastrutture
Via Nizza, 230
10126 - Torino

Alla c.a. dell'Ing. Roberto Piazza

Trasmessa a mezzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Trasmessa a mezzo e-mail: acc@autorita-trasporti.it

Oggetto: *Osservazioni e proposte alla consultazione pubblica, indetta in ottemperanza alla Del. ART n. 173/2021 p. 4) lett. (i), in merito ad eventuali modifiche e integrazioni della disciplina sottostante l'esercizio della funzione essenziale di assegnazione delle tracce ferroviarie*

Spettabile Gestore,

La società Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito anche "ITALO" o la "Società"), facendo seguito alla comunicazione di RFI in data 22 febbraio 2022, prospetta le seguenti osservazioni in ordine alla consultazione di cui in oggetto, autorizzandone sin d'ora la pubblicazione.

In particolare, le osservazioni sono incentrate su alcuni profili di rilevanza essenziale affinché nel processo di allocazione delle tracce sia rispettato il principio di concorrenza e di parità e non discriminatorietà delle condizioni di accesso all'infrastruttura.

* * *

A) Gestione assegnazione tracce a fronte di riduzioni di capacità per lavori di manutenzione o potenziamento dell'infrastruttura (Paragrafo 4.3 del PIR).

Le riduzioni di capacità dell'infrastruttura e le conseguenti diminuzioni delle tracce disponibili per effetto di programmate lavorazioni manutentive e/o di potenziamento della rete da parte di codesto Gestore, nonostante si inseriscano in un necessario piano di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, sono potenzialmente idonee a determinare - come verrà illustrato di seguito - non solo un'alterazione delle dinamiche competitive, ma anche gravissimi ed insostenibili impatti operativi, economici e di immagine a danno delle Imprese Ferroviarie.

Tali problematiche saranno peraltro fortemente amplificate alla luce dei futuri e sistematici interventi infrastrutturali programmati e finanziati con le risorse di cui alla Missione 3 "*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*", Componente 1 recante "*Investimenti sulla rete ferroviaria*" del Piano nazionale di ripresa e resilienza (il "PNRR"). Interventi, questi, di impatto assolutamente rilevante, sia per la presumibile incidenza sulla capacità della rete in ragione della riduzione delle tracce disponibili, sia per la durata ben eccedente quella degli interventi manutentivi, e che quindi sono destinati a produrre una consistente pregiudizievole limitazione della capacità dell'impresa ferroviaria di offrire servizi alla propria clientela.

Alla riduzione dell'offerta deve inoltre aggiungersi l'ulteriore pregiudizio per le II.FF. e i viaggiatori determinato dai ritardi e dalle rimodulazioni di orari. In particolare, sulle II.FF. vengono a gravare oneri aggiuntivi, quali, a titolo esemplificativo, gli eventuali indennizzi per i ritardi e l'implementazione di dispendiosi piani di contingenza per i passeggeri tramite la predisposizione di servizi sostitutivi.

In questo contesto, si ritiene che il PIR debba necessariamente tener conto di queste fattispecie e governare le conseguenze al fine di un'equilibrata mitigazione degli effetti pregiudizievoli e della doverosa salvaguardia del principio di concorrenza.

E' infatti evidente che a fronte di un eccezionale piano di interventi infrastrutturali, la cui esecuzione riduce la capacità dell'infrastruttura per un tempo prolungato (e non in via occasionale o meramente contingente), la previsione, nell'ambito del PIR, di mere tempistiche e procedure formali di comunicazione (ora disciplinate nel paragrafo 4.3.2), non sia assolutamente una misura sufficiente a garantire né le esigenze di pianificazione imprenditoriale delle II.FF., né la mitigazione degli effetti gravemente pregiudizievoli per le stesse II.FF., né ancora l'efficienza del servizio e il legittimo interesse dei passeggeri.

Si rende quindi necessario integrare il PIR quanto meno con un duplice ordine di previsioni.

- (i) E' necessario in primo luogo che la riduzione delle tracce, ove non evitabile in alcun modo, sia determinata secondo criteri che garantiscano il rispetto dei principi di concorrenza e di pari e non discriminatorio accesso alla rete, in modo che la situazione di limitata capacità dell'infrastruttura non si risolva in indebito vantaggio competitivo per l'IF *incumbent*.

Si osserva, al riguardo, come la diminuzione delle tracce assegnate alle II.FF. per riduzioni di capacità dell'infrastruttura correlata agli interventi sulla rete non può essere regolata sulla base di un criterio formalistico di "rigida" proporzionalità: in altri termini, la determinazione del numero di tracce da cancellare per ciascuna IF non potrà essere effettuata facendo applicazione di criteri di semplice proporzione rispetto al numero complessivo delle tracce assegnate a ognuna delle II.FF. Si tratterebbe infatti di un *modus operandi* irragionevole ed iniquo, perché in grado di alterare le corrette dinamiche concorrenziali del mercato. E' evidente che un siffatto criterio verrebbe a penalizzare in misura

esponenziale le imprese che dispongono di un minor numero di tracce programmate, determinando per esse un ingiusto aggravamento del danno rispetto all'*incumbent* ed esponendole al rischio di risultare praticamente assenti (e quindi indebitamente escluse) dal mercato per determinati periodi di tempo, per determinate tracce e/o per determinate fasce orarie (per cancellazione completa o quasi dell'offerta, minori soluzioni per la riprotezione dei passeggeri, etc.).

E' quindi necessario che sia prevista una modalità che salvaguardi il principio di concorrenza. In questa prospettiva l'unico criterio ragionevolmente ammissibile dovrebbe prevedere che i provvedimenti di riduzione dell'offerta, e quindi di retrocessione delle tracce, debbano riguardare in prima istanza l'operatore con il maggior volume di offerta per una determinata tratta e fascia oraria e, solo una volta raggiunta una condizione di sostanziale pareggio dell'offerta (da valutarsi anche dal punto di vista del valore commerciale delle tracce), procedere con la riduzione proporzionale anche per i competitor al fine di garantire un adeguato *level playing field* ed evitare situazioni di totale annullamento dell'offerta di quest'ultimi.

- (ii) In secondo luogo, sotto diverso aspetto, è necessario considerare che la riduzione prolungata della capacità di rete e la conseguente diminuzione della capacità di offerta delle II.FF. costituisce un evento che, non essendo ascrivibile alla sfera di rischio gravante sull'impresa ferroviaria, richiede la previsione di misure compensative ad hoc e la predisposizione di un piano di contingenza volto a delineare misure precauzionali di competenza del Gestore.

I suindicati interventi infrastrutturali, limitativi dell'attività dell'impresa ferroviaria, sono destinati a produrre i loro effetti pregiudizievole per un arco temporale tale da non poter considerare la riduzione di capacità della rete come un fatto meramente occasionale e di durata strettamente limitata alla soluzione di esigenze estemporanee e, come tali, richiedono l'adozione di specifiche misure a tutela delle II.FF.

B) Gestione dell'assegnazione delle tracce nell'ambito del processo di allocazione della capacità Quadro (Paragrafo 4.4 del PIR)

Come già evidenziato a codesto Gestore in sede di osservazioni al PIR, le norme previste per la gestione dei conflitti tra Accordi Quadro non sono pienamente coerenti con le disposizioni di cui al Regolamento 2016/545/UE.

Il paragrafo 4.6.2 prevede infatti per la fase del secondo coordinamento l'applicazione di criteri di priorità non del tutto pertinenti, perché prettamente tecnici ed aderenti in realtà all'ipotesi di richieste puntuali e confliggenti di capacità annuale. Tali criteri non consentono di temperare le esigenze commerciali e gli obiettivi di pianificazione pluriennale propri dell'Accordo Quadro e, soprattutto, non sono tali da salvaguardare e garantire la redditività e competitività delle II.FF. nel mercato ed in ciascuna delle sue componenti (ad es. le singole direttrici ovvero i singoli segmenti di offerta).

Una mera applicazione di criteri tecnici (come quelli richiamati dal GI), rischia di alterare le dinamiche concorrenziali atteso che, ad esempio, (i) non tengono in considerazione il valore commerciale delle singole tracce e potrebbero (ii) determinare la completa fuoriuscita di una IF da uno o più dei mercati ovvero (iii) penalizzare le IF che hanno un minor numero programmato di servizi.

E' quindi necessario che siano previsti criteri che consentano di salvaguardare il principio di concorrenza e la redditività del modello aziendale delle II.FF. A tal riguardo, si ribadisce che, ove in alcun modo evitabile,

la retrocessione delle tracce dovrebbe riguardare in prima istanza l'operatore con il maggior volume di offerta per una determinata tratta e fascia oraria e, solo una volta raggiunta una condizione di sostanziale pareggio dell'offerta (da valutarsi anche dal punto di vista del valore commerciale delle tracce), procedere con la riduzione proporzionale anche per i *competitor*.

Si ritiene pertanto, che i criteri richiamati da RFI debbano essere necessariamente integrati alla luce di quanto sopra evidenziato e in conformità ai principi stabiliti dal Regolamento 2016/545.

C) Gestione assegnazione tracce in caso di saturazione dell'infrastruttura (Paragrafo 4.6 del PIR).

Nel caso di dichiarazione di saturazione dell'infrastruttura da parte del Gestore si ritiene necessario, come diffusamente specificato al paragrafo A) e B) delle presenti osservazioni, prevedere meccanismi di tutela della concorrenza, tali da garantire che i criteri di priorità nell'assegnazione delle tracce non si risolvano in un vantaggio per l'IF *incumbent*, rafforzandone la posizione di prevalenza sul mercato attraverso una retrocessione delle tracce basata su un parametro di rigida proporzionalità.

Sul punto è necessario, proprio in applicazione dei principi di equa e non discriminatoria assegnazione della capacità d'uso dell'infrastruttura ferroviaria, che (per ciascuna tipologia di servizio) i criteri di priorità indicati al paragrafo 4.6.2 del PIR siano comunque subordinati alla garanzia per tutte le II.FF. interessate di poter circolare, a parità di condizioni di accesso, in una determinata fascia oraria; allo scopo dovrebbe essere previsto che, in relazione alle tracce assegnate sulla stessa direttrice, sia effettuata in via prioritaria una retrocessione nei confronti della IF che nella fascia oraria dichiarata satura, usufruisce di un maggior numero di tracce.

* * * * *

Nel restare a disposizione per gli approfondimenti che saranno ritenuti opportuni, si chiede che la disciplina del PIR sia modificata alla luce delle presenti osservazioni.

Cordiali saluti.

Federico Meda
