

SNCF VOYAGE ITALIA S.R.L.

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Il sistema tariffario proposto da RFI per gli anni 2025-2029 si basa su un assunto che la presente IF contesta in tutto.

Viene infatti esplicitamente scritto che nel “segmento **Open Access Nazionale Premium**, la liberalizzazione e l’effettiva concorrenza rappresentano un fatto compiuto. Dal trend di offerta del segmento Open Access Nazionale Premium emerge che la pressione competitiva ha raggiunto da anni il suo massimo, per attestarsi su un modello di competizione duopolista alla Cournot – in particolare sulla dorsale Torino-Napoli – dove si osserva una dinamica competitiva basata sulla frequenza piuttosto che sui prezzi.

Tali evidenze confermano per il segmento **Open Access Nazionale Premium** un livello di elasticità della domanda al prezzo tendenzialmente rigida. Si ritiene pertanto che, anche in una logica di ottimizzazione della capacità di infrastruttura, il segmento di Open Access Nazionale Premium possa assorbire un incremento del pedaggio più di altri segmenti” (sezione 2.3.1.3.1 pag. 47).

Le modifiche proposte per i pedaggi AV sembrano giustificare un aumento in quanto il duopolio registra una dinamica non concorrenziale sui prezzi e dunque può sopportare un aumento dei pedaggi. Il compito istituzionale del gestore dovrebbe invece essere l’opposto: aumentare e diversificare tramite una pluralità di IIFF (clienti del gestore) le proprie entrate, a tutto beneficio dell’innovazione e degli investimenti, non approfittare dell’assenza di concorrenza per pedaggi più elevati da scaricare sugli incolpevoli utenti finali.

SVI contesta questo assunto.

In primo luogo, se è vero che, nel passato, il mercato dell'alta velocità era caratterizzato da un duopolio, questo assunto non può valere per il futuro, laddove questa impresa ferroviaria sta tentando di penetrare sul mercato. La definizione dei pedaggi per il periodo 2025-2029 non può ignorare tale circostanza, che certamente avrà un impatto sugli attuali equilibri di mercato.

In secondo luogo, questo gestore parte dal presupposto che non è possibile immaginare, sul segmento dell'alta velocità, una concorrenza che si basi su parametri diversi dalla frequenza. Conseguenza di questo assunto è che il GI persegue attivamente una politica di aumenti dei pedaggi che colpiscono maggiormente questo segmento. Tale posizione, oltre che discriminatoria, è anche illogica; Non si comprende perché il GI non debba attivamente prendere delle misure per combattere questo fenomeno, soprattutto nel mercato dell'alta velocità che sta per conoscere l'ingresso di un nuovo concorrente. **SVI ritiene che sia possibile introdurre una vera concorrenza, fornendo adeguato accesso alla infrastruttura a nuovi operatori, a beneficio del mercato e dell'utenza.**

In terzo luogo, si sottolinea che il sistema di fissazione dei pedaggi non prevede assolutamente alcun incentivo per gli IIFF che propongono soluzioni tecnologicamente più efficienti, né tanto meno, soluzioni in unità multipla che, nell'ambito di una struttura così saturata, favoriscono la liberazione di capacità a parità di volume di passeggeri trasportati. Ciò appare contraddittorio con l'affermazione di cui alla pag. 25 per cui *“il GI ritiene strategico, anche ai fini di una migliore allocazione della capacità di infrastruttura, agevolare, da un punto di vista tariffario, servizi in doppia composizione”*.

Questa impostazione va rivista. Il GI deve adottare delle misure che favoriscono gli operatori che massimizzano l'utilizzo della infrastruttura (Tra l'altro, un migliore utilizzo della infrastruttura, a parità di tracce, è un criterio espressamente indicato nei regolamenti di esecuzione e deve essere prevalente – si veda il regolamento di esecuzione, e in particolare, l'articolo 9). **Il gestore non ha discrezionalità su questo punto.**

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
<p>Componente A Par. 2.2.1.4. confronto con la precedente tariffa – pag. 25</p>	<p>Rispetto alla Componente A, il GI annuncia che a fronte del sensibile aumento della componente A, la componente B conosce una sensibile diminuzione, nei termini seguenti: « [d]a sottolineare che all'aumento della componente A (pari a circa l'80%), corrisponde in valore assoluto, a parità di condizioni, un'analoga riduzione della parte B ».</p> <p>Questo operatore contesta tale affermazione per il segmento dell'alta velocità.</p> <p>In effetti, questo gestore parte dell'errato presupposto secondo cui il mercato Open Access Nazionale Premium sarebbe caratterizzato da un'altissima rigidità della domanda e che, pertanto, è il principale segmento di mercato sul quale è possibile praticare degli aumenti di prezzo.</p> <p>Tale politica di aumenti unilaterali, invero, rischia di fossilizzare un'eventuale concorrenza sui prezzi nel settore dell'alta velocità, laddove invece l'ingresso di un nuovo operatore potrebbe stimularla.</p> <p>Si chiede pertanto di ripensare completamente questo schema, che rischia di bloccare irrimediabilmente l'ingresso di nuovi operatori sul mercato.</p>
<p>Componente B. par. 2.3.1.2.1. Segmento di mercato (Mis. 24) Segmento Premium – Pag. 28</p>	<p>Si osserva che il calcolo della componente B è stato perfezionato, con l'introduzione di un secondo livello di segmentazione. Per il segmento Premium ad accesso libero, la sottosegmentazione tiene ora conto del concetto di "hub", distinguendo tra treni che fermano o meno nelle stazioni di RO Termini, MI Centrale e VE S. Lucia.</p>

	<p>Si ritiene che questo criterio non sia in favore dell'apertura del settore dell'alta velocità nella misura in cui penalizza evidentemente i nuovi operatori che, dovendo penetrare nel mercato, hanno l'ovvia necessità di dover accedere alle stazioni centrali e più facilmente accessibili.</p>
<p>Componente B. par. 2.3.1.2.1. Segmento di mercato (Mis. 24) Segmento Premium – Pagg. 29-30</p>	<p>È dato notorio che l'infrastruttura sia, ad oggi, significativamente congestionata e che, pertanto, sia imperativo cercare delle soluzioni che possano permettere un utilizzo davvero efficiente della stessa.</p> <p>Sul punto, il GI da un lato riconosce che sia <i>“strategico, anche ai fini di una migliore allocazione della capacità di infrastruttura, agevolare, dal punto di vista tariffario, servizi in doppia composizione”</i>, dall'altro, tuttavia, non adotta nessuna misura volta a favorire fattivamente le unità in unità multipla. In effetti, sino ad oggi, la scelta del GI è stata quella di non differenziare le tariffe tra i treni in unità singola e i treni in unità multipla, nonostante questi ultimi (i) permettano un utilizzo dell'infrastruttura molto più efficiente e, conseguentemente, (ii) portino dei benefici socio-economici (potenziale abbassamento dei prezzi per l'utente finale, maggiore induzione di passeggeri verso il modo di trasporto ferroviario meno inquinante).</p> <p>Tale scelta appare dunque incomprensibile e totalmente illogica, nella misura in cui l'infrastruttura è oggi congestionata e devono dunque essere incentivati investimenti volti a trovare soluzioni che permettano di aumentare il volume di passeggeri trasportati senza gravare ulteriormente sull'infrastruttura.</p> <p>Si invita pertanto RFI a riconsiderare il presente schema, introducendo degli incentivi tariffari per l'utilizzo di treni in composizioni multipla.</p>
<p>Componente B</p>	<p>Il GI ha introdotto una nuova classificazione nel calcolo della Componente B, mettendo in evidenza delle categorie inedite (nello specifico LES Top e LES base), corrispondenti all'alta velocità.</p>

<p>Par. 2.3.1.2.2 Tipologia di rete ferroviaria (Mis. 25)</p> <p>Pag. 34</p>	<p>L'impressione di questo operatore è che tale modifica contribuisce ad'ostacolare l'apertura del settore dell'alta velocità a nuovi operatori.</p> <p>Si ribadisce, in proposito, che un significativo aumenti dei pedaggi che colpisce il settore dell'alta velocità, impedisce che, a fronte del superamento del duopolio esistente per via dell'ingresso di un nuovo operatore, si possa instaurare una vera concorrenza a beneficio del mercato e dell'utenza (vedere in proposito quanto già affermato <i>supra</i> nel commento su Componente A, Par. 2.2.1.4. confronto con la precedente tariffa – pag. 25)</p>
<p>Componente B</p> <p>Par. 2.3.1.3. Modello per la definizione degli IMU di primo livello e della componente B e</p> <p>Par. 2.3.1.3.1 Analisi evolutiva del mercato</p> <p>Pagg. 45-46</p>	<p>Nelle tabelle di pag. 45 (tab. 17) e pag. 46 (tab. 18), si può notare che gli incrementi maggiori rispetto al 2025 riguardano il segmento Open Access Premium, mentre il traffico regionale e soprattutto il trasporto merci beneficiano di condizioni di sviluppo molto più favorevoli.</p> <p>RFI sembra giustificare questo differente trattamento sulla base dell'elasticità della domanda. Si legge infatti nel documento che <i>“il modello di simulazione restituisce un ranking in termini di elasticità dei diversi segmenti di mercato [...]. Sulla base del suddetto ranking RFI ha pertanto modulato la componente B del pedaggio con la finalità di ottimizzare l'utilizzo di capacità di infrastruttura.”</i> Pertanto, continua il GI, è necessario <i>“favorire lo sviluppo del segmento merci [...] e gravare il meno possibile sul trasporto regionale”</i> a fronte di <i>“una capacità residua da parte del segmento Premium”</i>.</p> <p>Questo assunto è contestabile. Difatti, la maggiore rigidità della domanda sul segmento Open Access Nazionale Premium è esclusivamente dovuta all'esistente duopolio. D'altronde, è lo stesso GI che ammette <i>“[sul] segmento Open Access Nazionale Premium, la liberalizzazione e l'effettiva concorrenza rappresentano un fatto compiuto. Dal trend di offerta del segmento Open Access Nazionale Premium emerge che la pressione competitiva ha raggiunto da anni il suo massimo, per attestarsi su un modello di competizione duopolista alla Cournot – in particolare sulla dorsale Torino-Napoli – dove si osserva una dinamica competitiva basata sulla frequenza piuttosto che sui prezzi”</i> (pag. 47).</p>

3

	<p>Il GI, dunque, parte dal presupposto che (i) esiste un duopolio in cui le imprese non si fanno concorrenza sui prezzi e che (ii) tale situazione non possa evolvere nel futuro, nonostante esista un terzo operatore che cerca di penetrare sul mercato dell'AV introducendo la concorrenza sui prezzi.</p> <p>La posizione assunta non è solo errata – in quanto non rispondente alla realtà –, ma anche incomprensibile.</p> <p>Il gestore, infatti, deve promuovere la concorrenza anche sui prezzi e non accontentarsi di cristallizzare una situazione palesemente contraria all'interesse dei passeggeri.</p>
<p>Componente C Par. 2.5.2 Componente C2 (Mis. 30.3) Pagg. 71-72</p>	<p>Il GI ha introdotto una nuova componente correlata ai c.d. “effetti ambientali”, come previsto dalla Delibera 95/23. In proposito, l'Allegato A della delibera prevede che tale componente tariffaria dovrà essere applicata:</p> <p><i>“a) nel caso di effetti acustici, anche utilizzando la formula bonus/malus e le modalità previste dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/429, [...] e</i></p> <p><i>b) nel caso di ulteriori e diversi effetti ambientali, ove previsto da specifiche disposizioni normative in materia – anche in relazione all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e dell'inquinamento, come delineato, tra l'altro, nel “Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci” predisposto dal MIT ai sensi dell'articolo 5 del d.l. 152/2021 – secondo modalità conformi a quanto previsto dall'articolo 37, comma 2, lettera a) del d.l. 201/2011, nel rispetto dei seguenti principi: i) efficienza produttiva della gestione, anche attraverso il rigoroso rispetto delle finalità del sistema tariffario, come definite dalle presenti misure; ii) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; iii) trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.”</i></p> <p>La Delibera, dunque, ha come scopo quello di permettere una differenziazione tariffaria per incentivare lo sviluppo di soluzioni di trasporto più ecologicamente sostenibili ed efficienti.</p>

	<p>Sorprende dunque che il GI abbia deciso di privilegiare unicamente le imprese ferroviarie che consentono il trasporto delle biciclette sulla base del regolamento UE/2021/782. Pur trattandosi certamente di un diritto dei passeggeri, si ritiene che questa non sia componente che possa avere un maggior impatto in termini di efficienza ecologica.</p> <p>SVI propone di valorizzare la sostenibilità ambientale attraverso una valutazione dell’impatto in termini di emissioni di Co2 e di utilizzo energetico per treno / capacità di trasporto (numero di posti). Uno sconto per treni più performanti a livello ambientale darebbe un forte incentivo alla innovazione nel senso della sostenibilità.</p> <p>Si chiede di reimmaginare una componente del pedaggio in tal senso.</p>
<p>forme di Incentivo Par. 2.6 (Mis. 34) Pag. 79</p>	<p>Il GI reintroduce un Catalogo Promo-P destinato, tra le altre cose a <i>“incentivare scelte delle IF operanti servizi Premium che programmino, per tracce già esistenti al 2023, la fermata nelle città di Roma e Milano rispettivamente in stazioni diverse da Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi e Roma Termini, al fine di favorire l’utilizzo di itinerari notevolmente sottoutilizzati dai servizi Premium.”</i></p> <p>Si ritiene che questo criterio sia discriminatorio verso i nuovi operatori in quanto essi non avevano tracce nel 2023.</p> <p>Le IFF che stanno provando ad entrare nel mercato dovrebbero pertanto poter beneficiare delle stesse riduzioni laddove si fermano in stazioni alternative, essendo per loro cruciale poter proporre un servizio di trasporto a partire dalle stazioni principali.</p>

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto **si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.**