

**FORMULARIO PER LA PRESENTAZIONE DI IMPEGNI AI SENSI DELL'ART. 14-TER DELLA LEGGE N.  
287/1990**

**1. Numero del Procedimento**

A575 - *Ostacoli all'accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri AV.*

**2. Parte del Procedimento**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ("RFI", la "Società", il "Gestore" o il "GI").

**3. Fattispecie contestata**

Con provvedimento del 18 marzo 2025, notificato il 20 marzo 2025 ("Provvedimento di Avvio" o "Avvio"), l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("Autorità" o "AGCM") ha avviato nei confronti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ("FSI") e di RFI (congiuntamente, le "Parti") il procedimento istruttorio A575 - *Ostacoli all'accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri AV* (il "Procedimento"), per verificare l'esistenza di eventuali violazioni dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE").

La fattispecie contestata nel Provvedimento di Avvio consisterebbe presuntivamente nell'adozione da parte di RFI di una complessiva strategia abusiva *"volta a ostacolare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e, conseguentemente, l'ingresso nel mercato del trasporto passeggeri AV da parte dell'operatore nuovo entrante SVI, favorendo in tal modo la controllata di FSI, Trenitalia, principale operatore nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri su rete AV"*<sup>1</sup>.

Più in particolare, secondo quanto ipotizzato nell'Avvio, RFI avrebbe:

- i. *"delineato un sistema di regole e procedure di assegnazione che, anche ove apparentemente aderenti alla disciplina di settore, nella sostanza si sono rivelate idonee a comportare un "irrigidimento" dell'istituto dell'AQ tale da renderlo di fatto uno strumento di ostacolo all'utilizzo*

---

<sup>1</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 25.

*dell'infrastruttura ferroviaria da parte di nuovi operatori”<sup>2</sup>;*

- ii. *“più volte superato i limiti percentuali di capacità quadro massima assegnabile [...] amplifica[ndo] la presenza di situazioni di conflitto in relazione alle nuove richieste di capacità quadro, non garantendo il soddisfacimento delle esigenze di mercato del nuovo entrante”<sup>3</sup>;*
- iii. *tentato, “con il PIR 2026, di introdurre modifiche che sono apparse peggiorative in termini di effetti anticoncorrenziali [ossia di inserire una previsione che avrebbe penalizzato gli] operatori che - come SVI - intendono utilizzare materiale rotabile AV “a doppio piano””<sup>4</sup>.*

Tali condotte, *“al concretizzarsi dell'interesse di un terzo a operare nel mercato del trasporto AV”* avrebbero permesso a RFI *“di rallentare/ostacolare l'accesso all'infrastruttura”* e, dunque, di mantenere *“un contesto di mercato sostanzialmente statico”* favorendo così la *“consociata Trenitalia, anch'essa interamente partecipata da FSI, [permettendole] di conservare stabilmente la propria posizione di mercato”<sup>5</sup>.*

#### **4. Mercati interessati**

Secondo l'Avvio, le condotte oggetto del Procedimento interesserebbero i seguenti mercati:

- i. *il mercato a monte “dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nel quale RFI detiene una posizione dominante in virtù dell'atto concessorio di cui al D.M. 31 ottobre 2000 n. 138/T, con il quale la società del gruppo FSI ha assunto la gestione in monopolio legale della rete ferroviaria nazionale”<sup>6</sup>;*
- ii. *il mercato a valle “del trasporto ferroviario passeggeri su rete AV” che rappresenta “un mercato rilevante del prodotto distinto dai servizi a medio-lunga percorrenza, in ragione delle rilevanti differenze nei tempi di percorrenza, nella frequenza delle corse, nelle caratteristiche di comfort e qualità e nel livello delle tariffe sotto il profilo della domanda, nonché per le specificità e*

---

<sup>2</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 34.

<sup>3</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 42.

<sup>4</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 48.

<sup>5</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, §§ 50 e 51.

<sup>6</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 26.

*l'altissimo grado di sofisticazione tecnologica dal lato dell'offerta"*<sup>7</sup>.

Ad avviso dell'Autorità, la *"presunta condotta abusiva realizzata sul mercato a monte dell'infrastruttura ferroviaria sembra aver ostacolato l'ingresso di SVI nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri su rete AV"*<sup>8</sup> in cui *"Trenitalia, controllata al 100% da FSI, serv[irebbe] una quota di passeggeri prossima al 70%, offrendo più di 250 collegamenti giornalieri con i treni Frecciarossa e Frecciargento sulla rete AV",* mentre *"NTV det[errebbe] il restante 30% circa dei collegamenti AV, con oltre 100 treni al giorno"*<sup>9</sup>.

## 5. Descrizione degli impegni proposti

La Società ritiene che le proprie condotte siano pienamente lecite e non integrino in alcun modo gli estremi di un abuso di posizione dominante, non essendo riscontrabili nella specie gli elementi indefettibili per contestare a RFI una strategia abusiva volta a ostacolare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale in violazione dell'art. 102 TFUE.

Come infatti già rappresentato nel Procedimento, RFI si è sempre attenuta a quanto prescritto dalla regolazione di settore e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"), e pertanto ha:

- gestito il processo di coordinamento in maniera uniforme per tutte le imprese ferroviarie, nel pieno rispetto dei criteri declinati nel Prospetto Informativo di Rete ("PIR"), che – come noto – è un atto a *"carattere precipuamente para-regolatorio in quanto attuativo delle prescrizioni formulate dall'Autorità"* di settore (cfr. TAR Piemonte, 14 marzo 2022, n. 206);
- assegnato alle imprese ferroviarie richiedenti il 100% della capacità disponibile al solo fine di consentire un uso pieno e pro-competitivo dell'infrastruttura ferroviaria (senza che alcun richiedente formulasse contestazioni in merito), ciò che ha permesso un maggiore soddisfacimento delle esigenze del nuovo entrante (SVI) e ha promosso un'effettiva apertura del mercato. In ogni caso, sin dal momento in cui l'ART ha ritenuto di ricondurre la capacità massima assegnabile entro il limite dell'85%, RFI si è adeguata pur nella consapevolezza che ciò avrebbe inevitabilmente accresciuto il numero di conflitti oggetto di coordinamento;

<sup>7</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 28.

<sup>8</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 28.

<sup>9</sup> Cfr. Provvedimento di Avvio, § 29.

- prospettato all'ART – nei tempi e nei modi previsti dalla regolazione di settore – una proposta di modifica del PIR volta ad assicurare una gestione tempestiva delle avarie sulla rete, salvo poi ritirarla a seguito del parere negativo della stessa ART.

Pur essendo pienamente convinta della liceità del proprio operato, RFI intende proporre un set di misure ("Impegni") volto a superare i profili di asserita criticità delineati nell'Avvio, sul presupposto che, ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90, l'AGCM confermi che non sussistano ragioni per proseguire l'istruttoria e, conseguentemente, provveda alla chiusura del Procedimento senza l'accertamento di alcun comportamento illecito.

Al riguardo, la Società evidenzia preliminarmente che il set di Impegni verterà sull'unico profilo di criticità ancora attuale – ossia l'asserito ostacolo all'utilizzo dell'infrastruttura da parte di nuovi operatori ferroviari, che l'Autorità ritiene essere frutto degli attuali criteri di priorità contenuti nel PIR – dal momento che sono da ritenersi superate le ulteriori contestazioni formulate nell'Avvio, concernenti:

- il superamento dei limiti percentuali di capacità quadro massima assegnabile, tenuto conto che RFI alloca capacità quadro esclusivamente nel limite dell'85% della capacità infrastrutturale e che peraltro si è impegnata, in occasione di richieste di aggiornamento degli Accordi Quadro attualmente in vigore o di nuove richieste di Accordo Quadro, a ricondurre, entro il predetto limite dell'85%, la capacità infrastrutturale allocata in misura eccedente;
- la modifica del PIR 2026 asseritamente penalizzante per gli operatori che intendevano utilizzare un treno "a doppio piano", dal momento che si trattava di una mera proposta che non è stata poi inserita nella versione definitiva del PIR. Sul punto si segnala tuttavia che il TAR Piemonte (sez. III) – con sentenze nn. 1638/25 e 1642/2025 – ha accolto i ricorsi presentati da Trenitalia e Italo avverso la delibera ART 6 dicembre 2024 n. 178/2024, che ha prescritto l'eliminazione della cd. "doppia compatibilità" treno/traccia proposta dal Gestore.

Tanto premesso, si illustrano di seguito gli Impegni che RFI intende assumere, con la precisazione che questi non possono essere interpretati quale diretta o indiretta ammissione, da parte della Società, della fondatezza delle contestazioni mosse dall'AGCM nell'Avvio.

**a. Impegni strutturali**

Non applicabile.

**b. Impegni comportamentali**

Ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90, RFI presenta i seguenti Impegni:

➤ **IMPEGNO 1:**

**A. RICONOSCIMENTO DI CAPACITÀ INFRASTRUTTURALE A SVI**

La Società – tenuto conto dei principi e dei criteri previsti dal quadro legislativo e regolamentare vigente e nell'ambito della discrezionalità riconosciuta in capo al Gestore dell'Infrastruttura – ad esito del processo di coordinamento procederà ad assegnare a SVI i seguenti canali orario, i quali non potranno essere oggetto di retrocessioni per un periodo di dieci anni decorrenti dal loro inserimento nel pertinente AQ a seguito dell'approvazione dei presenti Impegni<sup>10</sup>:

| Numero canale                          | O/D                                   | Fascia Oraria | Fermate intermedie                                                             | IF attualmente assegnataria del canale |
|----------------------------------------|---------------------------------------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>DORSALE – CANALI ORARIO DISPARI</b> |                                       |               |                                                                                |                                        |
| <b>1</b>                               | Milano Porta Garibaldi – Roma Termini | 5-6           | Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina* | SVI                                    |

<sup>10</sup> Ciò in coerenza con la previsione dell'Impegno 3, parte D relativamente ai limiti alle retrocessioni per il Nuovo entrante di cui *infra*.

|                                     |                                       |       |                                                                                                                                           |                                      |
|-------------------------------------|---------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>2</b>                            | Milano Centrale – Roma Termini        | 9-10  | Bologna Centrale, Roma Tiburtina                                                                                                          | Canale “fast” libero                 |
| <b>3</b>                            | Torino Porta Nuova – Roma Termini     | 10-11 | Torino Porta Susa, Rho Fiera*, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna Centrale, Firenze SMN, Roma Tiburtina* | TI                                   |
| <b>4</b>                            | Milano Porta Garibaldi – Roma Termini | 13-14 | Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina*                                                            | TI                                   |
| <b>5</b>                            | Milano Porta Garibaldi – Roma Termini | 19-20 | Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina*                                                            | Canale “standard” libero tra MI e RM |
| <b>6</b>                            | Torino Porta Nuova – Roma Termini     | 19-20 | Torino Porta Susa, Rho Fiera*, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina*     | SVI                                  |
| <b>DORSALE – CANALI ORARIO PARI</b> |                                       |       |                                                                                                                                           |                                      |
| <b>1</b>                            | Roma Termini – Torino Porta Nuova     | 5-6   | Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo*, Milano Porta Garibaldi, Rho Fiera*, Torino Porta Susa     | TI                                   |
| <b>2</b>                            | Roma Termini – Milano Porta Garibaldi | 6-7   | Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo*                                                            | SVI                                  |
| <b>3</b>                            | Roma Termini – Torino Porta Nuova     | 11-12 | Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo*, Milano Porta Garibaldi, Rho Fiera*, Torino Porta Susa     | TI                                   |

|   |                                             |       |                                                                                   |                      |
|---|---------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 4 | Roma Termini –<br>Milano Porta<br>Garibaldi | 13-14 | Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le,<br>Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo* | TI                   |
| 5 | Roma Termini –<br>Milano Porta<br>Garibaldi | 19-20 | Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le,<br>Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo* | TI                   |
| 6 | Roma Termini –<br>Milano Centrale           | 21-22 | Roma Tiburtina, Bologna Centrale                                                  | Canale “fast” libero |

*\*fermate non richieste ma assegnabili*

| TRASVERSALE – CANALI ORARIO DISPARI |                                                       |       |                                                                                      |       |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1                                   | Milano Centrale<br>- Venezia Santa<br>Lucia           | 6-7   | Brescia, (Desenzano/Peschiera del G.)*,<br>Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre   | Italo |
| 2                                   | Milano Porta<br>Garibaldi –<br>Venezia Santa<br>Lucia | 12-13 | Brescia, (Desenzano/Peschiera del G.)*,<br>Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre   | SVI   |
| 3                                   | Milano Centrale<br>- Venezia Santa<br>Lucia           | 15-16 | Brescia, (Desenzano/Peschiera del G.)*,<br>Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre   | Italo |
| TRASVERSALE – CANALI ORARIO PARI    |                                                       |       |                                                                                      |       |
| 1                                   | Venezia Santa<br>Lucia – Milano<br>Porta Garibaldi    | 9-10  | Venezia Mestre, Padova, Vicenza, Verona,<br>(Peschiera del G./Desenzano)** , Brescia | TI    |

|          |                                          |       |                                                                                                                          |     |
|----------|------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>2</b> | Venezia Santa Lucia – Torino Porta Nuova | 15-16 | Venezia Mestre, Padova, Vicenza, Verona, (Peschiera del G./Desenzano)** Brescia, Milano PG, Rho Fiera, Torino Porta Susa | SVI |
| <b>3</b> | Venezia Santa Lucia – Milano Centrale    | 19-20 | Venezia Mestre, Padova, Vicenza, Verona, (Peschiera del G./Desenzano)** , Brescia                                        | SVI |

#### **B. INTRODUZIONE DI UN MECCANISMO DI BACK-UP**

Il GI ritiene opportuno impegnarsi ad introdurre un meccanismo di *backup* che – in caso di ritardi nell’avvio delle attività da parte di SVI – consenta alle IF che hanno subito retrocessioni in favore di tale impresa di continuare ad esercire la capacità sino a quanto SVI non inizi effettivamente ad operare sul mercato.

Più nel dettaglio, il GI comunicherà tempestivamente al Richiedente precedentemente assegnatario della capacità in questione (c.d. “*vettore sostitutivo*”) eventuali posticipi - formalizzati da SVI non oltre la scadenza del termine per la richiesta di tracce previsto dal PIR - della data di attivazione di tali canali al fine di consentirgli di richiedere ed ottenere tale capacità sotto forma di tracce. La richiesta del *vettore sostitutivo* sarà considerata in ogni caso tempestiva laddove presentata entro 10 giorni dal ricevimento della suddetta comunicazione da parte del GI.

Al fine di assicurare un’efficace implementazione del meccanismo sopra descritto, con individuazione *ex ante* del c.d. “*vettore sostitutivo*”, il GI si impegna a riportare tale indicazione sia all’interno dell’AQ sottoscritto da SVI sia dell’AQ di cui risulta titolare il Richiedente precedentemente assegnatario della capacità retrocessa.

➤ **IMPEGNO 2:**

Nelle more dell'adozione della nuova regolazione da parte dell'ART, RFI si impegna a proporre – nell'ambito della discrezionalità di cui gode e nel pieno rispetto delle prerogative dell'ART – l'introduzione dei criteri di priorità previsti dagli artt. 9 e 10 del Regolamento 2016/545/UE (il **"Regolamento"**).

In particolare, RFI si impegna a prospettare nel prossimo processo di consultazione (ossia quello relativo al PIR 2028 che disciplina il processo di allocazione della capacità quadro 2027) la sostituzione del paragrafo 4.4.2.2 con la seguente disposizione:

*"Qualora si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, secondo quanto stabilito all'art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all'art. 28, commi 5 e 6, del D.lgs. 112/15.*

*Tale procedura sarà avviata dal GI a seguito della comunicazione ai Richiedenti della proposta di capacità quadro e terminerà in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi.*

*Sentiti i richiedenti interessati al fine di conciliare le richieste in conflitto, il GI trasmette alle parti interessate le seguenti informazioni:*

- *capacità quadro richiesta da tutti i Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste di sottoscrizione);*
- *capacità quadro assegnata a tutti gli altri Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste e accordi quadro già sottoscritti);*
- *capacità quadro alternativa proposta sugli itinerari pertinenti con eventuali variazioni qualitative e/o quantitative rispetto alle richieste pervenute ovvero alla capacità quadro già assegnata;*
- *descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità quadro.*

*Dette informazioni sono fornite garantendo la riservatezza commerciale delle informazioni, a meno che i soggetti interessati non vi abbiano acconsentito. Il GI, all'atto della consegna della proposta di capacità quadro, comunica - unitamente alla capacità armonizzata - le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento.*

*Quando, a seguito della prima fase di coordinamento, risulti impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di Accordi Quadro in corso di validità, il GI effettua un secondo coordinamento in applicazione dei criteri di cui all'art. 10 del Regolamento 2016/545/UE, che si concluderà un mese prima della comunicazione da parte del GI ai Richiedenti della proposta definitiva di capacità quadro. A tal riguardo, si precisa che il GI non intende avvalersi della deroga di cui all'art. 10, comma 5, del Regolamento 2016/545/UE con riferimento all'allocazione di capacità nell'ambito di Accordi Quadro.*

*Se a conclusione della seconda fase di coordinamento le proposte di capacità quadro del GI non fossero accettate da uno o più dei soggetti interessati e se la richiesta di nuovo/modifica Accordo Quadro prevede un migliore utilizzo dell'infrastruttura, così come delineato anche dall'art. 6 del Regolamento 2016/545/UE, il GI – in applicazione dell'art. 9, comma 4, del Regolamento 2016/545/UE – procederà a richiedere ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A. Se invece la richiesta di Accordo Quadro non prevede un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto a uno o più accordi quadro confliggenti esistenti, il GI respinge la richiesta.*

*Se non è possibile soddisfare le richieste di nuovo/modifica Accordi Quadro, il gestore dell'infrastruttura dichiara satura, secondo quanto previsto dall'art. 29 del D.lgs 112/15, la sezione dell'infrastruttura interessata, fornendone comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.*

*Ai fini di consentire al GI di effettuare i coordinamenti tra le richieste di capacità quadro, le imprese ferroviarie richiedenti/titolari di capacità quadro saranno tenute ad allegare, con cadenza annuale, il proprio modello aziendale/piano aziendale e a fornire, a richiesta del gestore, tutte le ulteriori informazioni ritenute necessarie”.*

Si precisa che, nell'ambito del secondo coordinamento, nel valutare il miglior utilizzo dell'infrastruttura ai sensi dell'art. 6 del Regolamento 2016/545/UE, il GI terrà specificamente conto di quanto previsto dalla lettera c) di detto articolo, che impone di tutelare le esigenze dei passeggeri, le quali – come evidenziato da ART – “non poss[on]o che essere meglio garantite dalla presenza di uno o più nuovi concorrenti nel mercato”<sup>11</sup>.

Al fine di dare effettiva applicazione alla disposizione di cui *supra*, il GI si impegna altresì a porre in

---

<sup>11</sup> Cfr. Parere ART, doc. 12.1 Fascicolo sub-procedimento impegni A575B, e nota prot. ART 11630 del 26 gennaio 2025.

consultazione:

- la nozione di “capacità significativa” posseduta o chiesta da un Richiedente sulla linea interessata (art. 10, comma 2, lett. d);
- i dati dei modelli aziendali/piani aziendali che intende prendere in considerazione ai fini della valutazione in merito alla redditività del modello aziendale del richiedente titolare della capacità quadro (art. 10, comma 2, lett. a);
- i dati dei modelli aziendali/piani aziendali che intende prendere in considerazione ai fini della valutazione in merito alle tempistiche di ammortamento del materiale rotabile (art. 10, comma 2, lett. g).

➤ **IMPEGNO 3:**

Nelle more dell'entrata in vigore dell'Impegno 2 e al fine di superare tempestivamente le eventuali preoccupazioni concorrenziali dell'Autorità, RFI si impegna a prospettare all'interno del PIR 2028 – con proposta di *“anticipata esecuzione”*<sup>12</sup> già a partire dall'Orario di Servizio 2026/2027 – l'introduzione delle seguenti definizioni/disposizioni.

**A. LA NOZIONE DI NUOVO ENTRANTE**

In via preliminare, occorre **definire la nozione di Nuovo entrante**. Al riguardo, l'ART evidenzia come *“le esigenze dei nuovi richiedenti accesso all'infrastruttura debbano essere ragionevolmente salvaguardate, in considerazione della natura capital intensive del settore del trasporto ferroviario, proprio nella fase di avvio delle attività industriali”*<sup>13</sup>.

In considerazione di ciò, il GI – nell'ambito della discrezionalità che gli viene riconosciuta – ritiene dunque ragionevole circoscrivere la nozione di “Nuovo entrante” al periodo di avviamento dell'IF, che può essere individuato in **cinque anni a far data dalla sottoscrizione del primo accordo quadro**.

A tal fine, il Gestore introdurrà nel PIR la seguente definizione:

➤ **GLOSSARIO:**

***“NUOVO ENTRANTE: soggetto che, con riferimento ai servizi di trasporto open access su rete AV, accede per la prima volta all'infrastruttura ferroviaria nazionale in un arco temporale di cinque anni decorrenti dalla data di sottoscrizione del primo Accordo Quadro”.***

Tanto chiarito, si rappresenta che – nell'ambito del processo di coordinamento – il GI interpreterà il quadro normativo e regolatorio vigente come segue.

---

<sup>12</sup> Per completezza informativa, si rappresenta che eventuali modifiche al PIR dell'anno X+2 possono essere anticipate eccezionalmente al PIR dell'anno X+1, sottoponendole all'attenzione del mercato nell'ambito della consultazione del PIR X+2. Alla fine della procedura di aggiornamento ordinario del PIR X+2, il GI provvederebbe anche all'aggiornamento straordinario del PIR X+1, inserendo le suddette modifiche.

<sup>13</sup> Cfr. Parere ART, doc. 12.1 Fascicolo sub-procedimento impegni A575B.

**B. PRIORITÀ DEL NUOVO ENTRANTE SUI CANALI DISPONIBILI/PRESENTI IN AQ ESISTENTI**

Il GI – ai sensi dell’art. 6, c. 1, lett. c), del Regolamento 545/2016 – respingerà la richiesta di modifica accrescitiva di AQ proposta dall’operatore *incumbent* ed accoglierà la richiesta del Nuovo entrante nei casi in cui questa insista: **i)** su canali orario che, al momento della richiesta, non sono presenti in AQ esistenti, ma che sono contestualmente richiesti anche da altro Richiedente già operante sull’infrastruttura ferroviaria nazionale e **ii)** sui canali orario presenti in AQ esistenti, richiesti anche da altro Richiedente già operante sull’infrastruttura ferroviaria nazionale di cui, ad esito del secondo coordinamento, risulterebbe assegnatario.

Inoltre, il GI **continuerà, come previsto dal PIR**, a valutare la possibilità di offrire al Nuovo entrante, in sede di primo coordinamento (§ 4.4.2.2), Canali orario non presenti in AQ esistenti e che – pur non essendo stati formalmente richiesti dal Nuovo entrante – siano comunque affini alle sue richieste; ove tale proposta venga accettata dal Nuovo entrante, tali canali saranno assegnati a quest’ultimo.

A tali fini, il Gestore introdurrà nel PIR la seguente disposizione:

➤ **NUOVA FORMULAZIONE PIR:**

*“RFI - ad esito del secondo coordinamento - in virtù dell’art. 6, c. 1, lett. c), del Regolamento (UE) 545/2016 respingerà la richiesta di modifica accrescitiva di AQ proposta dal Richiedente già operante sull’infrastruttura ferroviaria nazionale ed accoglierà la richiesta del Nuovo entrante, qualora sussista una richiesta contestuale da parte del Richiedente già operante sull’infrastruttura ferroviaria nazionale e del Nuovo entrante su canali orario: **i)** che al momento della richiesta, non sono presenti in AQ esistenti, ma che sono contestualmente richiesti anche da altro Richiedente già operante sull’infrastruttura ferroviaria nazionale; **ii)** presenti in AQ esistenti, richiesti anche da altro Richiedente già operante sull’infrastruttura ferroviaria nazionale di cui, ad esito del secondo coordinamento, risulterebbe assegnatario”.*

### **C. RETROCESSIONE DELLA CAPACITÀ NON UTILIZZATA, SOTTOUTILIZZATA O SUB-OTTIMALE**

Il GI, a fronte di una richiesta di capacità di un Nuovo entrante che non possa essere soddisfatta secondo i criteri di priorità attualmente previsti nel, in sede di secondo coordinamento - alla luce di quanto previsto dall'art. 11 del Regolamento 545/2016 - formularà una proposta alternativa al Nuovo entrante attingendo dalla capacità **non utilizzata, sottoutilizzata o utilizzata in misura sub-ottimale** da parte degli altri titolari di AQ, riferibile alle medesime direttrici di traffico richieste dal Nuovo entrante. Si precisa che – nell'ambito della capacità non utilizzata/sottoutilizzata/utilizzata in misura sub-ottimale – il GI offrirà al Nuovo entrante un numero di canali che non potrà in ogni caso eccedere il numero di richieste che non risultano soddisfatte in applicazione degli altri criteri di allocazione della capacità.

Al riguardo, il GI – al fine di individuare capacità quadro da proporre al Nuovo entrante – attingerà a parte della capacità contenuta negli AQ esistenti in maniera proporzionale, bilanciando le retrocessioni tra le varie IF e facendo riferimento ai *cluster* sottostanti preferibilmente nel seguente ordine:

- capacità non utilizzata;
- capacità sottoutilizzata;
- capacità utilizzata in maniera sub-ottimale.

I singoli canali all'interno delle tre categorie sopra menzionate sono individuati dal GI secondo il principio di ottimizzazione dell'utilizzo della rete e, nel dettaglio, prendendo a riferimento i seguenti aspetti: **i)** la lunghezza del canale, **ii)** il migliore utilizzo della capacità di impianto e **iii)** il miglior utilizzo del materiale rotabile.

I canali orario così individuati dal GI saranno offerti al Nuovo entrante nell'ambito del secondo coordinamento e – se accettati da quest'ultimo – saranno retrocessi alle IF che ne erano assegnatarie.

Affinché tale meccanismo possa trovare applicazione, la normativa europea e nazionale richiede tuttavia che il GI definisca - nel PIR - i criteri con cui terrà conto dei livelli di utilizzo passati delle tracce per definire le priorità di assegnazione (cfr. art 52 Direttiva Recast) e, in particolare, che venga definita le soglie per considerare la capacità "sotto-utilizzata" o comunque per ritenere l'utilizzo sub-ottimale e poter dunque procedere alla retrocessione.

A tal fine, il Gestore introdurrà nel PIR le seguenti definizioni/disposizioni:

➤ **GLOSSARIO:**

**“CAPACITÀ QUADRO NON UTILIZZATA:** capacità che il titolare di Accordo Quadro nel precedente Orario di Servizio non ha integralmente utilizzato sotto forma di tracce orario”.

**“CAPACITÀ QUADRO SOTTOUTILIZZATA:** capacità che il titolare di Accordo Quadro nel precedente Orario di Servizio ha utilizzato sotto forma di tracce orario con un numero di circolazioni programmate fino al 30% rispetto a quanto contrattualizzato in Accordo Quadro”.

**“CAPACITÀ UTILIZZATA IN MISURA SUB-OTTIMALE:** capacità quadro utilizzata in misura superiore rispetto al parametro di sottoutilizzo e fino all’80%”.

➤ **NUOVA FORMULAZIONE PIR:**

*“In conformità con quanto previsto dagli art. 6 e 11 del Regolamento (UE) 2016/545, laddove nel corso del secondo coordinamento a seguito dell’applicazione dei criteri di priorità di cui al paragrafo 4.6.2. del PIR non sia possibile accogliere le richieste di un Nuovo entrante, RFI individua e propone al Nuovo entrante la capacità assegnabile relativa alle direttrici richieste che risulti già presente negli Accordi Quadro esistenti di altre IF e che sia non utilizzata, sottoutilizzata o utilizzata in misura sub-ottimale da parte dell’IF assegnataria.*

*A tal fine, il GI attinge a parte della capacità contenuta negli AQ esistenti in maniera proporzionale, bilanciando le retrocessioni tra le varie IF e facendo riferimento ai cluster sottostanti preferibilmente nel seguente ordine:*

- capacità quadro non utilizzata;
- capacità quadro sottoutilizzata;
- capacità utilizzata in maniera sub-ottimale.

*I singoli canali all’interno delle tre categorie sopra menzionate sono individuati dal GI secondo il principio di ottimizzazione dell’utilizzo della rete e, nel dettaglio, prendendo a riferimento i seguenti aspetti: i) la lunghezza del canale, ii) il migliore utilizzo della capacità di impianto e iii) il miglior utilizzo del materiale*

*rotabile.*

*Resta fermo che il numero di canali che il GI offrirà al Nuovo entrante non potrà in ogni caso eccedere il numero di richieste che non risultano soddisfatte in applicazione degli altri criteri di allocazione della capacità.*

*Qualora la proposta risulti di interesse per il Nuovo entrante, RFI retrocede tale capacità dall'Accordo Quadro di riferimento e la inserisce nella proposta definitiva di capacità quadro per il Nuovo entrante".*

Ad avviso di RFI risulta opportuno che le soglie della capacità sottoutilizzata/utilizzata in misura sub-ottimale siano proposte e, conseguentemente, poste in consultazione del mercato.

#### **D. LIMITI ALLE RETROCESSIONI PER IL NUOVO ENTRANTE**

La Società si impegna a non retrocedere capacità ai Nuovi entranti, nei limiti specificati *infra*, per un periodo sufficiente ad assicurare un ingresso effettivo nel mercato.

Più in particolare, la Società – per i primi 10 anni di validità del primo Accordo quadro sottoscritto da un Nuovo entrante – ritiene di non dover operare retrocessioni in relazione alla capacità riconosciuta in esito al primo processo di allocazione della capacità quadro, fatto salvo quanto previsto ai punti B (ii) e C di cui *supra*.

#### **6. Eventuale periodo di validità**

L'**Impegno 1, parte A**, sarà valido per un periodo di 10 anni decorrenti dall'inserimento dei relativi canali orario nell'Accordo Quadro di SVI a seguito dell'approvazione dei presenti impegni.

Con riferimento invece alla **parte B dell'Impegno 1**, questa sarà valida ed efficace fintantoché SVI non inizi ad esercitare la capacità infrastrutturale di cui alla parte A del medesimo Impegno.

L'**Impegno 3** nel suo complesso sarà prospettato nel processo consultivo del PIR 2028, richiedendone l'esecuzione anticipata già nel PIR 2027 (e dunque sarà efficace a partire dal processo di allocazione della capacità quadro che si terrà nel 2027 o, in caso di esecuzione anticipata, nel 2026). L'Impegno 3 resterà valido ed efficace sino all'entrata in vigore dell'Impegno 2.

L'**Impegno 2** sarà introdotto nel PIR 2028 e avrà efficacia sino all'entrata in vigore della nuova

regolazione da parte dell'ART.

#### **7. Considerazioni circa l'idoneità degli impegni a far venire meno i profili anticoncorrenziale oggetto dell'istruttoria**

RFI è fermamente convinta della piena liceità del proprio operato e della conseguente insussistenza della fattispecie contestata nell'Avvio, dal momento che: **(i)** la Società ha improntato la propria condotta al rispetto della regolazione di settore, trattando in maniera uniforme tutti i richiedenti e risolvendo i conflitti attraverso l'applicazione di criteri coerenti con la regolazione eurounitaria (che consente espressamente di utilizzare i criteri per risolvere richieste confliggenti di tracce ferroviarie come *"modello anche per gli accordi quadro"* - cfr. Considerando 11 del Regolamento), finalizzati ad assicurare il miglior utilizzo dell'infrastruttura e a soddisfare le esigenze dei consumatori (entrambi obiettivi espressamente menzionati dalla Direttiva 2012/34/UE); **(ii)** in ogni caso, anche alla luce delle evidenze ispettive, è da escludere che tali criteri possono aver attribuito un indebito beneficio a Trenitalia; **(iii)** da ultimo, la circostanza che SVI – in applicazione dei criteri di priorità stabiliti nel PIR – sia comunque risultata aggiudicataria di alcuni canali sulle relazioni con il maggior grado di saturazione dimostra come l'attuale sistema di regole non determini una necessaria preclusione dei nuovi entranti.

Tanto premesso, ferma restando la piena ammissibilità degli stessi alla luce della natura della fattispecie e del tenore delle contestazioni, attraverso la presentazione del set di Impegni si elimina qualunque ipotetica criticità concorrenziale prospettata nell'Avvio.

Più in particolare, l'**Impegno 1** risolve la problematica oggetto dell'Avvio, attribuendo a SVI capacità quadro pari a 18 canali orario, e dunque **notevolmente superiore in termini quantitativi** rispetto a quella assegnata per effetto dei coordinamenti per la stipula degli AQ 2024 e 2025 e, in ogni caso, perfettamente corrispondente alla taglia minima indicata dall'IF per iniziare ad operare nel mercato AV italiano<sup>14</sup>.

**Da un punto di vista qualitativo**, i canali che saranno assegnati a SVI risultano tenere conto per quanto

---

<sup>14</sup> Cfr. Doc. 169 FI, Integrazione di SVI alla risposta alla richiesta di informazioni del 31 luglio 2025.

possibile delle osservazioni formulate da quest'ultima<sup>15</sup> e da Italo<sup>16</sup> in sede di *market test*, nonché delle ulteriori richieste di aggiornamento dell'Accordo Quadro presentate dalla stessa SVI in data 12 settembre 2025. In particolare:

- la richiesta di limitare il servizio a Roma (e non a Napoli) è stata accolta e, conseguentemente, tutte le tracce hanno come stazione di partenza (o di arrivo) Roma Termini;
- con riguardo alla richiesta di limitare a Milano alcune tracce proposte da/per Torino (direttrice dorsale e direttrice trasversale), RFI ha ritenuto comunque di offrire per i canali 4 dispari e 2, 4 pari della dorsale e per i canali 1 pari e 1 dispari della trasversale l'intero canale orario (i.e. fino a Torino), garantendo però a SVI la limitazione di tali canali a Milano fino a che tale limitazione sarà necessaria alla società per poter utilizzare il materiale rotabile;
- è stata assegnata a SVI una coppia di treni "fast" sulla direttrice dorsale (tra Milano e Roma), in linea con la richiesta dell'IF del 12 settembre u.s., che prevede:
  - un canale dispari – Milano Centrale/Roma Termini nella fascia 9-10 – che risponde a una specifica richiesta di SVI formulata nel settembre 2025 (benché per un prodotto "standard") e incrementa le partenze in fascia mattutina da Milano, come auspicato dall'IF nelle sue osservazioni;
  - un canale pari – Roma Termini/Milano Centrale nella fascia nella fascia 21-22 – che corrisponde alla richiesta di SVI del 12 settembre u.s.

Tale capacità sarà attribuita a SVI immediatamente a valle dell'eventuale accettazione degli Impegni e non potrà essere retrocessa per dieci anni decorrenti dall'inserimento nel pertinente AQ, così da neutralizzare gli asseriti effetti negativi derivanti dall'applicazione degli attuali criteri di risoluzione dei conflitti tra AQ.

In aggiunta, la previsione di un meccanismo di *back-up* – introdotto alla luce delle osservazioni formulate da Trenitalia nell'ambito del *market test*<sup>17</sup> – assicura continuità nell'offerta trasporto passeggeri AV

<sup>15</sup> Cfr. Docc. 13 e 17 Fascicolo sub-procedimento impegni A575B, Osservazioni di SVI, pagg. 5-7 e Comunicazione di SVI al Gestore del 22 ottobre 2025, pagg. 2-3.

<sup>16</sup> Con particolare riferimento a Italo, sono stati sostituiti i treni 9920 e 9927 considerati dall'Impresa Ferroviaria come di notevole Impatto (cfr. Doc. 14.2 Fascicolo sub-procedimento impegni A575B, Osservazioni di Italo, pag. 10).

<sup>17</sup> Cfr. Doc. 15 Fascicolo sub-procedimento impegni A575B, Osservazioni di Trenitalia S.p.A., pag. 5.

nell'ipotesi in cui SVI, anche per ragioni indipendenti dalla sua volontà (ad esempio, a causa di ritardi nei tempi di costruzione dei treni o nell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni regolatorie) non sia in grado di esercitare la capacità assegnata nel mese di settembre 2027, così come contrattualizzato in Accordo Quadro.

Con l'**Impegno 3**, RFI - nelle more dell'entrata in vigore dell'Impegno 2 - si impegna sin da subito a proporre di introdurre alcune modifiche del PIR che discendono direttamente dal quadro normativo e regolamentare di riferimento e che consentono di individuare capacità infrastrutturale da offrire a eventuali IF Nuove entranti.

Più In particolare il Nuovo entrante – definito in coerenza con quanto previsto in materia di controllo delle concentrazioni<sup>18</sup> (**Impegno 3, parte A**) – potrà contare:

- da un lato, sulla possibilità di mantenere la capacità acquisita in Accordo quadro occasione del primo processo di coordinamento per ben 10 anni, e dunque un periodo ben superiore alla mera fase di avviamento, senza che la stessa possa essere retrocessa (**Impegno 3, parte D**);
- dall'altro, sulla possibilità di accrescere la propria quota di capacità – oltre che per effetto dell'applicazione dei criteri di cui al § 4.6.2 del PIR – anche attraverso:
  - o il riconoscimento della priorità sui canali disponibili/presenti in AQ esistenti (**Impegno 3, parte B**);
  - o la retrocessione di capacità non utilizzata, sottoutilizzata o utilizzata in misura sub-ottimale in favore del Nuovo entrante (**Impegno 3, parte C**).

Grazie all'introduzione di tali previsioni, il Nuovo entrante potrà contare su capacità infrastrutturale utile a soddisfare le proprie aspirazioni di ingresso sul mercato/crescita: dalle verifiche operate dal Gestore risulta infatti presente significativa capacità non utilizzata, sottoutilizzata o utilizzata in misura sub-ottimale che potrà essere messa a disposizione del Nuovo entrante.

Per queste ragioni, il Gestore ritiene che anche tale impegno – la cui durata è limitata all'entrata in vigore dell'Impegno 2 – sia idoneo a superare le criticità concorrenziali prospettate nell'Avvio, in quanto viene riconosciuta la possibilità per il Nuovo entrante, da un lato, di mantenere la capacità acquisita nel primo

<sup>18</sup> Cfr. Delibera AGCM 27 febbraio 2024, n. 31089, "Modalità per la comunicazione di un'operazione di concentrazione", che considera nuovo entrante un operatore "entrato nel mercato [di riferimento] negli ultimi 5 anni".

processo di coordinamento per ben 10 anni e, dall'altro lato, di accrescere tale capacità sulle direttrici di interesse per l'IF nei successivi processi di coordinamento.

Da ultimo, con l'Impegno 2, RFI – nelle more dell'adozione del nuovo quadro regolamentare da parte dell'ART – si impegna a superare in via definitiva i criteri di priorità oggetto dell'Avvio e a gestire i futuri processi di coordinamento attraverso l'applicazione dei criteri di priorità previsti dal quadro normativo eurounitario. Da questo punto di vista, l'attuale versione dell'Impegno 2 risulta rafforzata in quanto tiene puntualmente in considerazione i rilievi formulati dall'ART durante il *market test*.

## 8. Conclusioni

L'attuazione degli Impegni sopra delineati consente indubbiamente di rimuovere le preoccupazioni concorrenziali che emergono dal Provvedimento di Avvio, poiché:

- da un lato, si riconosce a SVI capacità quadro sufficiente per entrare nel mercato AV italiano e concorrere con gli operatori ivi presenti, e
- dall'altro lato, vengono superati gli asseriti effetti anticoncorrenziali derivanti dall'applicazione degli attuali criteri di priorità previsti dal PIR.

\*\*\*

Roma, 4 dicembre 2025

Avv. Piero Fattori



Avv. Andrea Pezza

Avv. Marco Pio Marrano

Prof. Avv. Bernardo Giorgio Mattarella

Avv. Giacomo Dalla Valentina