

**A575 - OSTACOLI ALL'ACCESSO AL MERCATO DEL TRASPORTO FERROVIARIO
PASSEGGERI RETE AV**

Allegato al provvedimento n. 31671

**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" o il "Gestore").

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*"¹.

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*

¹ Cfr. Provvedimento di Avvio, § 25.

dell'infrastruttura ferroviaria da parte di nuovi operatori”²;

- 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”³;*
- 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”⁴.*

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”⁵.*

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”⁶;*
- 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*

² Cfr. Provvedimento di Avvio, § 34.

³ Cfr. Provvedimento di Avvio, § 42.

⁴ Cfr. Provvedimento di Avvio, § 48.

⁵ Cfr. Provvedimento di Avvio, §§ 50 e 51.

⁶ Cfr. Provvedimento di Avvio, § 26.

*l'altissimo grado di sofisticazione tecnologica dal lato dell'offerta*⁷.

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"*⁸ 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[terrebbe] il restante 30% circa dei collegamenti AV, con oltre 100 treni al giorno"*⁹.

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;
- prospettato all'ART – nei tempi e nei modi previsti dalla regolazione di settore – una proposta

⁷ Cfr. Provvedimento di Avvio, § 28.

⁸ Cfr. Provvedimento di Avvio, § 28.

⁹ Cfr. Provvedimento di Avvio, § 29.

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 e che non è neanche stata riproposta nel PIR 2027.

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:

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

Nell'ottica di supportare e facilitare l'ingresso di SVI nel mercato AV italiano, e in deroga ai principi e criteri del PIR e del Regolamento 545/2016 ("**Regolamento**"), RFI intende allocare a quest'ultima un ***plafond* di capacità da inserire in Accordo Quadro ("AQ") corrispondente a 22 canali orario/giornalieri**, così ripartito:

- **Parte A – Relazioni di traffico espressamente richieste da SVI:**
 - 10 canali orario per la relazione TO-MI-NA/RC;
 - 4 canali orario per la relazione TO/MI-VE;
- **Parte B – Relazioni di traffico non espressamente richieste da SVI:**
 - fino a 4 canali orario per le relazioni VR-RM;
 - fino a 4 canali orario per la relazione VE-RM/NA;
 - fino a 2 canali orario per la relazione MI-BO-AN/BA;
 - fino a 2 canali orario per la relazione RM-BA.

Non appena gli Impegni saranno dichiarati ammissibili dall'Autorità, RFI prenderà contatti con SVI indicando i canali della Parte A che saranno messi a sua disposizione e assegnando un congruo termine per indicare le proprie preferenze per i canali della Parte B.

I canali orario oggetto del *plafond* saranno allocati a SVI nel processo di allocazione della capacità quadro che si aprirà nel settembre 2025 in deroga alle ordinarie regole previste dal PIR e dal Regolamento per la risoluzione dei conflitti, facendo applicazione dei criteri meglio dettagliati *infra*. Resta ferma la possibilità per l'impresa ferroviaria di acquisire ulteriore capacità per effetto dell'applicazione dei criteri di risoluzione dei conflitti tra AQ attualmente contenuti nel PIR 2026.

➤ **Criteri per la costituzione del *plafond* – Parte A**

Per l'individuazione dei canali orario da includere nel *plafond*, RFI ha considerato:

- in via prioritaria, i canali orario già assegnati a SVI a esito del processo di coordinamento, a

seguito dell'applicazione dei criteri di priorità di cui al paragrafo 4.6.2, commi 3, 4 e 6, del PIR;

- in via gradata, i canali orario retrocessi a SVI a esito dell'ultimo processo di coordinamento in ragione delle nuove richieste presentate da imprese ferroviarie già titolari di AQ: tali canali saranno assegnati a SVI, in deroga ai criteri di priorità di cui al paragrafo 4.6.2, commi 3 e 4, del PIR;
- in via ulteriormente gradata, i canali orario che nell'ordine:
 - comportano un numero minore di retrocessioni in applicazione della quota massima di capacità assegnabile con AQ;
 - nell'orario precedente sono stati richiesti con un numero di circolazioni inferiore rispetto a quanto contrattualizzato in AQ.

Tenuto conto della capacità infrastrutturale già assegnata, tali canali orario saranno proporzionalmente retrocessi dalle altre imprese ferroviarie attive sul mercato AV italiano.

Alla luce di tali criteri, sono stati individuati i seguenti canali orario da includere nel *plafond*:

Numero canale	O/D	Fascia Oraria	Fermate intermedie	IF attualmente assegnataria del canale
DORSALE – CANALI ORARIO DISPARI				
1	Milano Porta Garibaldi – Roma Termini	5-6	Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina*	SVI
2	Torino Porta Nuova – Napoli C.le	10-11	Torino Porta Susa, Milano C.le, Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna Centrale, Firenze SMN, Roma Tiburtina*, Roma Termini, Napoli Afragola*	Italo
3	Torino Porta Nuova – Roma Termini	12-13	Torino Porta Susa, Rho Fiera*, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina*	Trenitalia

4	Torino Porta Nuova – Roma Termini	17-18	Torino Porta Susa, Rho Fiera*, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo*, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina*	Trenitalia
5	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
DORSALE – CANALI ORARIO PARI				
1	Roma Termini - Torino Porta Nuova	6-7	Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo*, Milano Porta Garibaldi, Rho Fiera*, Torino Porta Susa	SVI
2	Napoli C.le – Torino Porta Nuova	9-10	Napoli Afragola*, Roma Termini, Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo*, Milano C.le, Torino Porta Susa	Italo
3	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	Trenitalia
4	Roma Termini - Torino Porta Nuova	13-14	Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo*, Milano Porta Garibaldi, Rho Fiera*, Torino Porta Susa	Trenitalia
5	Roma Termini – Milano Porta Garibaldi	19-20	Roma Tiburtina*, Firenze SMN, Bologna C.le, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo*	Trenitalia
TRASVERSALE – CANALI ORARIO DISPARI				
1	Torino Porta Nuova –	11-12	Torino Porta Susa, Rho Fiera, Milano Porta Garibaldi, Brescia, (Desenzano/Peschiera	SVI

	Venezia Santa Lucia		del G.) *, Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre	
2	Milano Centrale - Venezia Santa Lucia	16-17	Brescia, (Desenzano/Peschiera del G.) *, Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre	Italo
TRASVERSALE – CANALI ORARIO PARI				
1	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
2	Venezia Santa Lucia – Milano Centrale	19-20	Venezia Mestre, Padova, Vicenza, Verona, (Peschiera del G./Desenzano) *, Brescia	SVI

➤ **Criteri per la costituzione del *plafond* – Parte B**

RFI offrirà a SVI la possibilità di ampliare la propria offerta commerciale includendo nel *plafond* ulteriori 8 canali orario, da individuare tra le direttrici non oggetto di richiesta ed entro specifici limiti quantitativi:

- fino a 4 canali orario per le relazioni VR-RM;
- fino a 4 canali orario per la relazione VE-RM/NA;
- fino a 2 canali orario per la relazione MI-BO-AN/BA;
- fino a 2 canali orario per la relazione RM-BA.

La Società – tenendo conto delle preferenze (in termini di relazioni e fascia oraria) espresse da SVI – provvederà a selezionare le tracce da includere nel *plafond*, che deriveranno dall’applicazione dei seguenti criteri:

- in primo luogo, saranno individuati eventuali “canali orario liberi” in un *range* temporale di due ore rispetto alle preferenze espresse da SVI, da assegnare a tale impresa ferroviaria in deroga all’applicazione dei criteri di priorità di cui al paragrafo 4.6.2, commi 3, 4 e 6, del PIR;
- in via gradata, in deroga all’applicazione dei criteri di priorità di cui al paragrafo 4.6.2, commi 3,

4 e 6, del PIR, RFI assegnerà a SVI i canali orario che, nell'ordine:

- comportano un numero minore di retrocessioni in applicazione della quota massima di capacità assegnabile con AQ;
- nell'orario precedente sono stati richiesti con un numero di circolazioni inferiore rispetto a quanto contrattualizzato in AQ.

Tenuto conto della capacità infrastrutturale già assegnata, tali canali orario saranno proporzionalmente retrocessi dalle altre imprese ferroviarie attive sul mercato AV italiano.

I canali orario così individuati (eventualmente, anche in sovrannumero rispetto alle richieste effettuate) saranno sottoposti a SVI, che – entro un congruo termine utile a consentire il rispetto delle tempistiche delle fasi del processo di allocazione della capacità quadro – potrà liberamente individuare e vedersi allocati quelli di proprio interesse da includere nel *plafond*.

B. INTRODUZIONE, CON UN'EDIZIONE STRAORDINARIA DEL PIR 2027, DEI CRITERI DI PRIORITÀ PREVISTI DAL REGOLAMENTO 545/2016

Nelle more dell'adozione della nuova regolazione da parte dell'ART, RFI si impegna a proporre l'introduzione dei criteri di priorità previsti dagli artt. 9 e 10 del Regolamento.

In particolare, il Gestore – ricorrendo a un'edizione straordinaria del PIR – modificherà il PIR 2027, introducendo il seguente paragrafo con riferimento alle modalità di risoluzione dei conflitti tra Accordi Quadro:

“Qualora si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste. 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.

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 nuovi Accordi Quadro, il GI effettua un secondo coordinamento attenendosi ai criteri di cui all'art. 10 commi 2-4 del Regolamento 2016/545/UE. Quest'ultima fase si concluderà un mese prima della comunicazione da parte di GI ai

Richiedenti della proposta definitiva di capacità quadro.

Se anche la seconda fase di coordinamento risulti infruttuosa e se la richiesta di nuovo/modifica Accordo Quadro preveda un migliore utilizzo dell'infrastruttura, il GI – in applicazione dell'art. 9 comma 4 del Regolamento 2016/545/UE – richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante.

Qualora invece la richiesta di nuovo/modifica Accordo Quadro non preveda un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto a uno o più Accordi Quadro confliggenti esistenti, il GI – in applicazione dell'art. 9 comma 5 del Regolamento 2016/545/UE – respingerà la richiesta.

Ai fini di consentire al GI di effettuare i coordinamenti tra le richieste di capacità quadro, le imprese ferroviarie saranno tenute ad allegare, unitamente alla richiesta di allocazione di capacità, tutta la documentazione necessaria alla concreta applicazione - da parte del GI - dei criteri di priorità previsti dall'art. 10, commi 2-4, del Regolamento”.

6. Eventuale periodo di validità

L'**Impegno 1** sarà valido esclusivamente nel prossimo processo di allocazione della capacità quadro (ossia quello di settembre 2025), per garantire a SVI una capacità minima per l'annualità in cui l'impresa ferroviaria inizierà ad esercitare la capacità infrastrutturale assegnatale in Accordo Quadro (ossia l'orario di servizio 2026/2027).

A partire dal successivo processo di allocazione della capacità quadro – che sarà gestito secondo differenti criteri di priorità (ovverosia quelli che saranno stabiliti dalla nuova regolazione o, se non ancora disponibili, quelli individuati dal Regolamento e oggetto dell'Impegno 2) – SVI concorrerà all'allocazione della capacità in condizione di parità con le altre imprese ferroviarie attive sul mercato AV italiano e con eventuali nuovi richiedenti.

L'**Impegno 2** sarà introdotto con un'edizione straordinaria del PIR 2027 e dunque sarà efficace a partire dal processo di allocazione della capacità quadro che si terrà nel 2026 e fino 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 favorisce ulteriormente l'ingresso di SVI e si elimina qualunque ipotetica criticità concorrenziale.

Più in particolare, l'**Impegno 1** risolve la problematica oggetto dell'Avvio, attribuendo a SVI un *plafond* di capacità quadro pari a 22 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.

Tale capacità sarà attribuita a SVI nell'ambito del processo di allocazione della capacità quadro che avrà inizio nel mese di settembre 2025, così da agevolare l'impresa ferroviaria nell'annualità in cui inizierà ad esercitare la capacità infrastrutturale assegnata in Accordo Quadro (ossia l'orario di servizio 2026/2027) e neutralizzare gli asseriti effetti negativi derivanti dall'applicazione degli attuali criteri di risoluzione dei conflitti tra AQ.

A partire dal successivo processo di allocazione della capacità quadro – che sarà gestito secondo differenti criteri (ossia quelli che saranno stabiliti dalla nuova regolazione o, se non ancora disponibili, quelli stabiliti dal Regolamento e oggetto dell'Impegno 2) – SVI concorrerà all'allocazione della capacità in condizione di parità con le altre imprese ferroviarie attive sul mercato AV italiano e con eventuali

nuovi richiedenti.

Quanto alla sua composizione, il *plafond* è stato costruito:

- in misura prevalente alla luce delle specifiche richieste di SVI: sono così stati individuati 10 canali orario sulla linea cd. “*Dorsale*” e 4 sulla linea cd. “*Trasversale*” in orari richiesti da SVI o comunque commercialmente appetibili, che sono stati retrocessi in maniera proporzionale alle imprese *incumbent* (Trenitalia e Italo);
- offrendo ulteriori canali orario su direttrici non espressamente richieste da SVI, da individuare a seguito dell’applicazione dei criteri previsti dall’Impegno stesso: tale scelta risponde alla volontà del Gestore di valorizzare tutte le relazioni di traffico che insistono sulla rete AV, evitando fenomeni di “*cherry picking*” che rischiano di congestionare la rete solo su alcune tratte, a detrimento degli utenti e delle stesse imprese ferroviarie attive sul mercato.

In tal modo, RFI è in grado di bilanciare le esigenze di SVI con quelle degli altri titolari di Accordi Quadro e di consentire uno sviluppo più armonico della concorrenza sull’intera rete ferroviaria AV.

Con l’**Impegno 2**, RFI – nelle more dell’adozione del nuovo quadro regolamentare – si impegna a gestire i futuri processi di coordinamento attraverso l’applicazione dei criteri di priorità previsti dal quadro normativo eurounitario.

Dal momento che, secondo l’Avvio, le asserite difficoltà di ingresso sul mercato AV per i nuovi entranti sarebbero dovuti alla declinazione dei criteri di priorità compiuta da RFI a partire dal PIR 2022, la scelta di gestire i futuri processi di coordinamento secondo un differente *set* di criteri – peraltro strettamente aderente a quanto stabilito dal Regolamento – è idoneo a rimuovere in radice le preoccupazioni dell’Autorità.

8. Conclusioni

L’attuazione degli Impegni sopra delineati consente indubbiamente di rimuovere le preoccupazioni concorrenziali che emergono dal Provvedimento di Avvio, poiché, nelle more dell’adozione della nuova regolazione:

- da un lato, si offre a SVI un “pacchetto minimo” di canali con il quale entrare nel mercato AV italiano e concorrere con gli operatori ivi presenti, e

- dall'altro lato, vengono reintrodotti nel PIR i criteri di priorità applicabili in caso di conflitti tra richieste di capacità quadro espressamente previsti dal legislatore europeo.

Roma, 12 settembre 2025

Avv. Piero Fattori



Avv. Andrea Pezza

Avv. Marco Pio Marrano

Prof. Avv. Bernardo Giorgio Mattarella

Avv. Giacomo Dalla Valentina